

CG classic

C o n t e n t s

Editor in chief 吉田 匠
Deputy editor 今尾直樹
Editor 加藤哲也
早田 慎久
小野光陽
Contributing editor 藤原よしお
沼田 亨
桐畑恒治



5 編集長コラム

7 副編集長コラム

8 Do You Have a Classic HONDA?

1964 Honda S500/1964 S600/1965 S600 Coupe/1966 S800/1969 S800M

24 本田宗一郎の長男・博俊さんが語る
おやじの思い出。



28 本田宗一郎の夢
四輪車進出期のホンダを振り返る

38 Honda Sports Racing History Part I
“カラス”が飛んだ日

44 Honda Sports Racing History Part II
サーキットの小さな韋駄天

46 空冷の怪物。
1969 Honda 1300 99 S-Type



50 N360は、吉田家初のファミリーカーだった。
1967 Honda N360

54 木村昌夫さんが語る、ホンダ・スポーツのあの頃
歩のない将棋は、負け将棋。

60 ガレージワサ代表の岩佐三世志さんに聞く
ホンダSのレストア事情。



64 男らしくも繊細、フルヴィア、孤高の名機。
1968 Lancia Fulvia Berlina GTE/1968 Coupe Rallye 1.3 HF
1968/1970 Sport Zagato 1.6 Speciale

74 70年前のイノベーター
1953 Porsche 356 Cabriolet

78 フランスのともだち。
1969 Citroën Ami 6/1971 Ami 8



82 優雅さと、儚さと。
1967 Mercedes-Benz 250SL



86 三つ葉か四つ葉か、三角か四角か
il Centenario del Quadrifoglio

90 100年目に祝う50周年
Le Mans Classic 2023

94 CG classic Concierge

98 編集後記/広告目次

このページのみを抜粋し、
PDFファイルにしました。
(カーグラフィック編集部了解済み)



Art director 白石良一
Designer 竹田周平
関根吉乃
(白石デザイン・オフィス)
Proofreading 那須 望
Production Manager 久保 健

発行人 加藤哲也
発行所 株式会社カーグラフィック
東京都目黒区目黒1-6-17

Printed in Japan 大日本印刷株式会社
©2023カーグラフィック 無断転載を禁ず
COVER PHOTO=CG Library



Interview with Miyoshi Iwasa of Garage Iwasa

ガレージイワサ代表の岩佐三世志さんに聞く ホンダSのレストア事情。

1963年にS500に始まるホンダSが発売されて、今年で還暦、60年。

1982年創業のガレージイワサがこの小さなスポーツカーのレストアをはじめて、今年で不惑+1の41年である。

いまや斯界の第一人者となった岩佐三世志さんに、ホンダSのレストアをめぐるあれこれをうかがった。

report=今尾直樹 Naoki Imai photo=荒川正幸 Masayuki Arakawa

どうせやることもなかった

岩佐三世志さんがSを扱いはじめたのはまったくの偶然だった。埼玉県志木市の現在の場所にショップを構えたのは1982年。岩佐さん、35歳のときだった。現在は住宅地になっているけれど、当時は一面畑で、なんにもなかった。だれかが地元の不動産屋に行って紹介してもらった土地で、だれかって、だれ？とこちらも確認すればよかったわけですが、話を先に進めると、ともかく地盤もカバンも看板もなかったから、仕事なんてあるはずもなかった。そんなときに、大型トラック1台分ほどのSの部品を買わないか、という話が舞い込んだ。

なぜそんな話が舞い込んだのか？という、さかのぼることそれより10年ほど前、ホンダ・ツインカム・クラブが1976年に設立されるちょっと前に、S600（たぶん）を知り合

いからもらって乗っていて、Sとの縁ができていたからだ。どうせやることもないから、と買うことにしたその部品のなかに、左ハンドルのレストア途中のSがあった。それがこんにちへとつながっていく、なんてことは当時の岩佐さんは想像もしなかった。

ラッキーなことに、ちょうどその頃、古いクルマがクローズアップされるようになりはじめた。それは日本経済が二度のオイルショックから立ち直り、バブルへGO!と疾走しはじめた頃でもあった。

今回の取材には岩佐さんと同じ年、1947（昭和22）年生まれで、S800乗りだった本誌・吉田 匠編集長も同行していて、その吉田編集長が岩佐さんの「特殊なひとではなくて、普通のひとでも古いクルマで遊ぶようになった」ということばを受けて、こういった。



「その裏には俺ら団塊の世代がいるんだよ。俺らがこういうものを買って、自分で乗れるようになって、直すところが必要になってきていた。だって、俺が1971年にカーグラフィックに入って、その年の暮れか72年の正月にS800Mを手に入れている。俺たちの世代が中古でこういうものを買えるようになって、それを直すところが必要になった、という時期と合致してるんだよね」

米山幸作さんは素晴らしいひとだった

岩佐さんが東京・巣鴨にあった米山自動車で働き始めたのは最初の東京オリンピックが開かれた1964（昭和39）年、寒い2月のことだった。当時16歳か17歳になったばかり。ろくに高校も行かないで新潟から東京に出てきた岩佐少年は途方に暮れていた。「これから自動車は多くなるから」と、あるところで米山自動車を紹介され、その話に飛びついた。

米山自動車の米山幸作さんは「素晴らしいひと」だった。赤坂溜池にあった八洲自動車の元工場長で、戦前、多摩川スピードウェイで本田宗一郎の、より正確には本田宗一郎の修業先のアート商会のカーチス号と、ダッジの改造車かなんかで、ドライバーとして走ったこともあるモータリストだったのだ。

「偶然だったんですけども、それは非常にラッキーだった。そのむかしの話だけど、米山さんは「いやあ、俺は酒飲むのにカネなんか払ったことがねえよと（笑）」と。なぜかという、日産だとかトヨタだとか、いろんなところの技師からオートマの技術を教えてくれとか、こういうのを教えてくれ、と料亭で接待されていたんだ。そういうひとのもとで働けたんだから、いま考えてみたらラッキーだよな」

米山自動車で扱っているのはアメリカ車を中心とする高級車ばかり。地元の信用金庫の理事長のクルマだとか、駒込にあった理化学研究所の所長のオベルだとか、フォード・サンダーバードやMGミジェットが来たりもした。

なにより岩佐さんより2歳年上の社長の息子は、後にレーシング・ドライバーとして活躍する米山二郎そのひとで、岩佐さんはメカニックとしてサーキットに通うようになった。赤坂育ちの二郎さんはマイク真木さんとは中学の同級生。「ザ・ワイルドワンズ」の鳥塚しげきさんとも友人で、このふたりは二郎さんのチームの監督を引き受

けるほどの間柄だった。岩佐さんも鳥塚さんと仲よしになり、いまでもその交友は続いている。

板金・塗装を担当することになったのは、「簡単な話で、（米山自動車に）板金職人がひとりいて、そこに弟子がいらないから、お前やれと」というわけだった。ガレージイワサでは板金・塗装を岩佐さんと義弘さん、エンジン、足まわりを伊藤さんと内田くん、総勢4人で取り組んでいる。

「ウチはこれだけ小さくても、両方ともどこまでもできる、というのはちょっと強みだと思う。（板金・塗装にせよ、修理にせよ）なかなかこっちの思うようにやってくれないからね」

あー、貧乏くじ引いた

ロータス・エランを扱い始めたのは、船橋サーキットが持っていたエランのクーペを二郎さんが借りて米山自動車に乗ってきたこともあったし、何回か直したこともあって、「いいなあ、こんなクルマ欲しいなあ」と思ったからだった。1980年代の初め、エランはまだそれほど高くなかったこともある。

「だからやったんだけど、エランとSなんかやるのは、貧乏くじ引いたと思ったんだ。それはなぜかという、仕事になんねえやな、はっきりいって」

岩佐さんは真顔で続ける。

「仕事になりにくい商売。もっと台数が多いミニだとかにしておけばよかった。あー、貧乏くじ引いたかな、と一瞬思ったときもあった。でも……、堅いよね」

お客が？

売却済みも含めたクルマが6台詰め込まれたショールーム。手前は2003年のジネッタG4。その隣は、今回テストに拝借した1966年のS800。リフトアップされたS800は某ショップがつくったFRP製ボディをまとう。ガラスのケースはお宝の山。主にSとエランのパーツがびっしり。Sの部品、「ウチはある」と岩佐さん。



エンジンを整備中の伊藤さん。自動車整備学校を卒業して入社した生え抜きのベテランだ。下の写真、手前は1966年のS800チェーン・タイプ。売却済み。レストアを終えて、納車前に部品を取り付け中。





(左) FRPボディのこのSはお客さんのクルマ。リジッドのリア・サスペンションがわかる。ただいまエンジンをおろして修繕中。ちょっと剛性感がないけれど、100kg軽いから軽快。「私みたいに軽いのが乗ったら150kgは軽い」と岩佐さん。運転すると別物感があるという。(右)レモン・イエローのこの個体は1968年のS800Mの左ハンドル。ちゃんと走っていたクルマだから大丈夫だと思って、フロントの一部だけボディを直そうと剥いてみたら、ひどい状態だった。結局ボディは全部やり直し。最近黄色ばかりになっているから赤にする予定。趣味で塗り替え。

「堅いというか、きちっとした方ばかりだから。その分、私も必然的に勉強させられたんだね」

わかりやすくいうと、口うるさい客？

「そうそう。そういうお客さんにつき合うためにこちらも勉強して、詳しくなっていくじゃない。その積み重ねが必然的にいまにつながっている、と私は思っているけど」

ホンダSとロータス・エラン。この2台のオーナー像としてすぐに筆者に浮かぶのは、ご存じ本誌・吉田編集長で、いやあ、吉田さんみたいなひとがお客さんと、修理工場としてはたいへんであることは疑いない。細かい部品に至るまでルックスがイマイチだの、あるいはキャブレターの調子がどうの、サスペンションがどうの……、いわゆるエンスーというのは、そういうことを語り合うこと自体を喜びとする人種だ。そういうお客さんに鍛えられた。その自覚が岩佐さん本人にもある。バブルのときは、「動かすカネがなかった」と岩佐さんは述懐しておられるけれど、これまたラッキーだったことにSもエランもバブルとは縁のないクルマであり、バブルとは縁のないオーナー諸氏だったことも大いに関係しているにちがいない。

「まあ、どっちにしても手仕事だから。クルマを売ったりもしてるけれど、それをやらないとお客さんが減っていくだけだから。やらないと、新しいお客さんを増やせないから」

Sは過酷に使われている

ホンダSを直すのに苦勞するところはあるですか？

「まずSは、ご存じだと思うけど、だれでも操れるんですよ。全開で。それはなぜかという、そこまでのパワーがないから。ものすごいスピードが出るわけじゃないけど、8000、9000回転、簡単に回せて、乗りこなせちゃう。ポルシェなんかはそう簡単に、まっすぐの道だったら、いくらでもできるだろうけど、ワインディング・ロードでもって全開にできるひと

はそんなにいない。Sはそういうことが可能になる。それだけすごく面白い。でも、それだけ過酷に使われているわけだ。それをいま直すのがなかなかむずかしい。もう思い切り消耗しちゃっているから。この前も5000kmか3000kmかでオイル交換したら、いやあ、こんな乗り方してるんだな、と。ミッションでもデフでも、思い切り汚れている」

クルマもくたびれてきていて、ガレージイワサのスタッフも高齢化してきている。だからレストアにかかる時間は長くなっている。最近「いままでいい加減に直したヤツをもう1回直している」から、なおさら手間もかかる。

「300万円の事故したクルマを直すんだと、また300万円かかっちゃう。特に外国から帰ってきた、逆輸入の大半がそういうクルマ。普通の自動車屋の板金屋さんが直したというレベルではない直し方だよ。そういうのをまともにしようと思ったら、5000万円のクルマだったらいくらかかってもいいんだけど、Sはせいぜい800万円のクルマだから、800万だってそう簡単に出来るカネじゃないけど、でも、やるほうにしてみたら、簡単にかかっちゃう。でも、(レストアを)スタートした以上、なんとかするしかない」

たとえば、エランとの違いはありますか？

「エランはもうあくまでもキットカー、ベースカーだと思えば間違いがなくて、Sは工業製品。エランなんか直していると、いつ終わったのか、直ってるのかどうか、わからない」

目の前にあるエランの白いシリーズ4を指差して、岩佐さんはこう続けた。

「そのドアだって、一応直したから、そうなっている(ちゃんとボディとツライチで閉じている)けど、でもあんなのは最初からちゃんと閉じないような構造になっている。業者は、これがエランの味だというんだけど、Sのドアのほうがぜんぜんバシッとしている。こんなつくり方かよ、っていうのはそんなにない」



岩佐三世志

Miyoshi Iwasa

ガレージイワサ代表

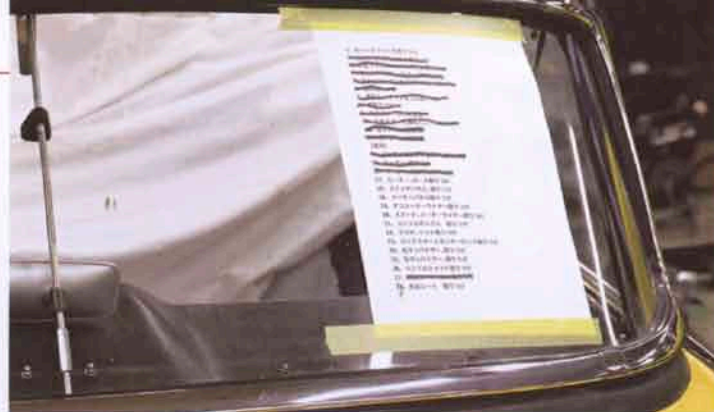
1947(昭和22)年2月生まれ。新潟県出身。今年6月に北海道で開かれたホンダSのイベントで数えてみたら、参加車両の10～15%はガレージイワサで手がけたものだった。

有限会社ガレージイワサ

〒353-0002

埼玉県志木市中宗岡3-8-7

Tel.048-472-0602



カネがかかっている

F1エンジンのミニチュアのように、といわれたというエンジンについてはどうですか？

「普通のクルマから比べたら偉いカネがかかっている。普通はほかのクルマのを寄せ集めてきて、たとえばパブリカのものとか、SR(ダットサン・フェアレディ2000)でもセドリックのものとか、いろいろなものを使っている。ところがSはイチから全部、このためにつくっている」

エンジン、ギアボックス、車体、フレーム、なにからなにまで全部つくって45万で売り出したんだから、すごく安い。と述べたのは吉田編集長だけれど、これは「ほかの部品を流用できないから困るんだよね」ということにもつながっている。しかもホンダSの場合、設計変更が頻繁に行われている。

「たとえばSR311とか、何年か、ほとんど変わっていない。ところがSはラジエター1個でも何種類もある。それ、つけばつづくのかというと、簡単にはつかない。そんなものばかり。だから部品を新たにつくるとしても簡単にはつくれない。ミッションでもデフでも、みんな違う。3種類でも4種類でもつくらないといけない。というのが現状です」

1963年10月にS500が出て、1年も経たない64年3月にS600となり、2年経たない66年1月にS800に。それからわずか4ヵ月後にリアのサスペンションがチェーンドライブからリジッドに換わり、2年後に最終型のS800Mになって70年に生産を終了する。

「最初のクルマとして、会社のコマースとしてよかったと思うけど、そのクルマで儲かったのかというダメだったという話だね。Sは普通の(経営)感覚では無理だね。ひとつひとつがものすごくおカネがかかっている。マニュアルひとつにしたって、あれをつくるとなると、けっこうな費用がかかる。1個1個、全部カネがかかっているよ」

私はプロ

いろいろあるSのなかで、初めてSを買おうというひとがいいたら、どれをおススメしますか？

「そこはけっこうむずかしい。いや、どのクルマでも、みんないいんですよ。でも、どのクルマも、みんなイブンじゃないんです。個性差がありすぎる。どこで値段が違うかといったら、私はプロだから、それに応じて値段をつけているわけで、やっぱりこのクルマはこの値段だよ、と思ったら、その値段しかつけない。修理に随分かかっちゃったからといって、全部そこに請求するわけにもいかない。思いのほか、よかったクルマもあるし。でも、どれをススめるかというと、600のちゃんとしているのがあったらいいですよ。クルマ自身がいかにどうかはわからないけど、シルエットとか、きれいさがね」

板金・塗装職人ゆえか、岩佐さんはそういう目でホンダSを見ている。

「岩佐さんはそんなかっ飛ばしたりしないんだよね。俺らはそのクルマの限界近くまで追い込んで走るのが好きなほうだから、また見方が違うんだ」とは吉田編集長。

工場のほうをのぞいてみると、レモン・イエローのSが1台、リフトの上に乗っていた。岩佐さんはそのクルマを指して、「これはけっこう程度がいい。フロントの先ほうだけ錆びているから、ここだけ直そうと思っている」と語っていた。翌日、用事があって再びガレージワサを訪れると、同じクルマのフロント部分の塗装が全部剥がされ、スチールの地がむき出しになっていた。一部、剥がしてみたら思ったより腐食が酷かったので、結局、ボディはフルレストアすることにした。ハンマーの跡だらけのフロント部分を見ながら、こともなげに岩佐さんはそういった。

あと10年はこの仕事を続けられる、と思っている。S乗りの諸兄、安心してください。◎

板金・塗装班の義弘さんと。フロントガラスに貼ってあるのは、納車までにやらなくてはならないリスト。なかなか終わらない仕事の能率を上げるための知恵。ビーグルの愛犬セナ(3代目)は番犬でもある。後ろのS600は車検整備で入庫。写真に写っているのは別に、現在2台のSのレストアに取りかかっている。



ガレージワサの道を挟んだ駐車スペースには10台ほどのホンダSがカバーをかけて置いてある。ほかの場所にあるのも合わせると20台ぐらいある。「どうするんですか？」と訊ねたら、「どうするんだろう……。自分でレストアしたいひとに売ってもいい」。