

カオス時代を洞穿する月刊フリーマガジン
www.ahead-magazine.com

ahead

FREE!

Vol.54 MAY 2007

homme

特集

目指せ、マンセル!

～息子のためのコートガイド～

特集
ahead
SPECIAL

目指せ、マンセル!

～息子のためのカートガイド～

文・阿部至晃 写真・井坂英樹 取材協力・モータースポーツコーディネーター 柳瀬大輔





カートは不屈の精神を養う～カートから始まったマンセルのレース人生～

幼少の頃からカートに親しみ、徐々にステップアップ。一握りの人間だけがフォーミュラへ上がっていく。その中から、さらに一握りの人間だけがステアリングを握ることを許される。これが、F1ドライバーへの道だ。実際、現在過去問わず、F1ドライバーのほとんどは、キャリアをカートでスタートさせている。だから多くのF1ドライバーは生まれながらに裕福な家庭に育つことが多い。つまりF1まで上り詰めるためには、キャリアとセンス、そして経済力がバックになければならぬ。

しかし、平凡な中流家庭に生まれながらも、苦勞と挫折、失敗を繰り返しながらF1ドライバーになった選手も数多い。そんな苦勞人と呼ばれるドライバーの中でも、ひととき強い個性を持っていたのが、一九九二年に念願のワールドチャンピオンを獲得したイギリス人ドライバー、ナイジェル・マンセルである。

マンセルが生まれたイギリスはモータースポーツ発祥の地と言われ、幼い頃からカートに乗る機会が多い。日本でボウリングやゲームセンターが日常的なレジャーであるのと同様に、カートは子供たちにとって気軽な遊びの一つなのだ。

そうした環境の中、ナイジェル・マンセルはごく普通に十歳でカートに乗り始める。彼が最初に手に入れたのは、片方の車輪が駆動しなかった二五ポンド(約六〇〇〇円)のお粗末なものだった。それも義理の兄と共同購入だった上に、走るのには専用のコースではなく、もっぱら家の近所の路地裏。このオンボロマシンに乗ってマンセルは夢中で走り回った。そして、気がつく



近所にはマンセルに勝てる相手はいなくなっていた。こうなれば当然、その先のステップに進みたくなる。レースだ。

そこで、十歳で初めてレースに参加。マシンの二五ポンドの片輪駆動カートだった。それだけでも十分驚くに値するが、それ以上に驚くのは、そんなカートでも勝負になるとマンセルは信じて疑わなかったことだ。途中でエンジンが脱落するというアクシデントもあり、マンセルの人生初のレースは平凡な結果で終了するが、その後、着実に力をつけ、成長していった。

十二歳から十六歳までのジュニア時代は国の代表としてレースに参戦し、十三歳の頃にはすでにヨーロッパで戦うまでになった。裕福な家庭ではなかったが、飛行機などは使わず、クルマにテントを積んで何日もかけてフェリーで大陸に渡っていたという。

そんな状態でもチャンピオンシップを九回も獲得し、マンセルのカート時代は幕を閉じる。この時点でもF1ドライバーへの夢はかなり漠然としたもので、マンセル本人もF1ドライバーになることはあまり

のでマシンから降りることもできたが、マンセルは頭から水をかぶってスタートした。デビューからアクシデントに見舞われたものの、マンセルは着実にF1での実績を積み重ねていった。だが、マンセルの初優勝は参戦から実に七二回目のグランプリだった。アラン・プロストやネルソン・ピケ、アイルトン・セナなど時代を代表するドライバーが活躍していた八〇年代後半には、何度もワールドチャンピオンに手をかけながらも逃してしまっただけで、いつの間にか「無冠の帝王」と呼ばれるようになった。

そして、一九九二年、ついにマンセルはF1時代から「ストリートファイター」「ライオンハート」との異名を取ったナイジェル・マンセルだったが、悲願のワールドチャンピオンを決めてから、わずか二戦後には引退を表明。その後アメリカのCARTに参戦すると、見事にその年のチャンピオンに輝き、F1とCARTのチャンピオンを二年連続で獲得した唯一のドライバーとなる。

普通の家庭からF1の頂点に上り詰めたナイジェル・マンセル。彼が送ってきた波乱万丈のドライバー人生。その人生の始まりだった二五ポンドのオンボロカートの彼は後にF1のことを「魅力的な栄光のスポーツだ」と語っている。この栄光のスポーツの原点がカートの楽しさにあることは確かだろう。

みんなカートで育った

ミハエル・シューマッハ
Michael Schumacher

1991年のF1デビュー以来、2006年の引退までに数々の記録を塗り替えた偉大なドライバー。7回のワールドチャンピオン獲得をはじめとして、5年連続フルタイムチャンピオン、ポールポジション68回、ファステストラップ76回など、歴史に残る記録を多く打ち立てた。幼少時からカートに親しんだが、マンセルと同様、シューマッハも出身の貧乏なスポーツマンで、幼少時からカートで勝ち続けたことにより多くのスポンサーが寄せられ、活動を続けられた。2000年には国際F3000に参戦し、シリーズ4位の活躍。2001年に史上3番目の若さでF1デビューを果たした。

フェルナンド・アロンソ・ディアス
Fernando Alonso Diaz

アマチュアカートレーサーだった父親の影響で、わずか3歳でカートに乗り始める。13歳でスペイン・カート選手権のチャンピオン。15歳でスペイン・カート選手権とワールド・カート選手権のダブルタイトルを獲得。ごく普通の中流家庭だったが、アロンソがカートで勝ち続けたことにより多くのスポンサーが寄せられ、活動を続けられた。2000年には国際F3000に参戦し、シリーズ4位の活躍。2001年に史上3番目の若さでF1デビューを果たした。

ジェンソン・アレクサンダー・ライオンズ・バトン
Jenson Alexander Lyons Button

8歳でカートに始めた。多くのF1ドライバーがステップアップしながら頭角を現していくのに対し、早くから成功を収めたのがジェンソン・バトン。1991年のイギリス・カデット・カート選手権では34戦全勝という圧倒的な強さでタイトルを獲得した。その後、フォーミュラ・ニッポンの初代チャンピオンに輝く。またこの年にマクラーレン・メルセデスでF1初ドライブを経験する。正式なF1デビューは兄と同じジョーダンからで、参戦後わずか3回目の出走で表彰台に上がった。

ラルフ・シューマッハ
Ralf Schumacher

偉大なドライバー、ミハエル・シューマッハの兄に持つラルフ・シューマッハ。ミハエルと同じくカート競技。フォーミュラ・フォードなどを経て、1994年にドイツF3に初参戦。シリーズ3位に食い込み注目された。1996年には日本で開催されているフォーミュラ・ニッポンの初代チャンピオンに輝く。またこの年にマクラーレン・メルセデスでF1初ドライブを経験する。正式なF1デビューは兄と同じジョーダンからで、参戦後わずか3回目の出走で表彰台に上がった。

アイルトン・セナ・ダ・シルバ
Ayrton Senna da Silva

ブラジル、サンパウロ市の裕福な地主の長男として生まれたセナは、4歳のとき父親からレーシングカートを買われたのを機にドライバーの道を進む。13歳の時にカートレースを始め、1977年にはアメリカのカート選手権を制した。F1デビューは1984年にトールマンから、強烈なカリスマ性で世界中のファンを魅了したセナだが、1994年、サンマリノGPの決勝で超高速コーナ「タンブレロ」にて死亡。ワールドチャンピオン3回という戦績を残して生涯の幕を下ろしている。

アラン・プロスト
Alain Marie Pascal Prost

1973年、フランス及びヨーロッパのジュニアカート選手権で優勝。1976年よりフォーミュラ・ルノーに参戦し翌年にチャンピオンを獲得。1978年と1979年にはフランス及びヨーロッパF3に参戦しチャンピオンを獲得するなど華々しい戦績を残した。1980年にルノーからF1参戦を果たし、2001年ミハエル・シューマッハに破られるまでグランプリ51勝というレコードホルダーだった。安定した走りや頭脳的な戦略で知られ、「プロフェッサー」の異名をとった。

た。この年、きこちなくではあったが雨車 が回り始めた。

数々の問題を抱えながらもF3に上がったマンセルは、相変わらずの資金難に悩んでいた。カートやフォーミュラ・フォードでいくらか成績が良いといつてもF3では無名の新人。さらに同じF3クラスには将来のF1チャンピオンを囑望されているネルソン・ピケやアラン・プロストがいたのだ。

F3からさらに上を目指すならさらに多くの経験が必要だ。そして経験を積むためには大金がかかる。マンセルは友人の経営する清掃会社で週に四日間働き、残りの三日間はスポンサー探しに奔走した。ありとあらゆる企業にスポンサー依頼の手紙を送りつけた。その数はざっと四〇〇通以上。しかし、マンセルの下にスポンサーの話が来ることはなかった。

一九七八年、「自分自身に投資する気のないドライバーに、どうして企業が投資できるか」という一言を聞いて、マンセルは突拍子もない行動に出た。住んでいるアパートをいきなり売却したのだ。そうしてまで手に入れた資金で走ったF3だった。マンセルが期待していた夢への第一歩ははなりの得なかった。当初、話し合いが進んでいたスポンサーシップの約束も立ち消え、プライベートドライバーズアワードを手に入れたことでF2に乗る機会を得ただけだった。

だが、そんな不運も終わりに近づいてきた。七八年を境に、少しずつマンセルを取り巻く環境が変わってきたのだ。スポンサーに向けて、「自分は試す価値があるドライバーだ」と執拗にアピールし続けた結果、見事にF3のドライバーズシートを獲得することに成功。そして運命の出会いが訪れた。

一九七九年、マンセル夫婦は、追い風が吹かないと時速五〇キロも出ないキャンピングカーに寝泊まりしながら、モナコに向かった。借り物でシャワーもなかったという。こんな状況の中、若いマンセルの走りに興味を抱いたのがロタスの創始者コーリン・チャップマンである。ドライバー人生に大きく影響を与える出会いとなった。

マンセルはロタスのテストドライバーの地位を得て、評価を確立した。そして、一九八〇年、ついにF1デビューを果たした。記念すべき第一戦は無事に予選を通過したものの、こぼれた燃料がコックピット内の背中に伝わり火傷を負いながらのレースとなった。スタート前に起こった出来事な

考えていなかったという。

二三歳で結婚したマンセルは、その後もカートに乗り続けたが、ステップアップを考えていた。しかし、この頃から本格的な資金不足に悩まされることになる。父親に援助して欲しいと持ちかけたところ、「どこにそんな金があるんだ」と一蹴されたという。

ステップアップしたいマンセルとそれを支える妻ロザンヌ。ともに険しい道を歩み始めることになる。フォーミュラ・マシンの新車を買うだけの資金を調達できなかったマンセルは、すべての貯金と家財道具を売り払い中古のマシンを購入したのだ。

大きな事故に遭遇することもあったが、一九七七年にはフォーミュラ・フォードのチャンピオンに輝き、翌七八年にはスポンサーの申し出をようやく受けることができ

た。この年、きこちなくではあったが雨車 が回り始めた。

数々の問題を抱えながらもF3に上がったマンセルは、相変わらずの資金難に悩んでいた。カートやフォーミュラ・フォードでいくらか成績が良いといつてもF3では無名の新人。さらに同じF3クラスには将来のF1チャンピオンを囑望されているネルソン・ピケやアラン・プロストがいたのだ。

F3からさらに上を目指すならさらに多くの経験が必要だ。そして経験を積むためには大金がかかる。マンセルは友人の経営する清掃会社で週に四日間働き、残りの三日間はスポンサー探しに奔走した。ありとあらゆる企業にスポンサー依頼の手紙を送りつけた。その数はざっと四〇〇通以上。しかし、マンセルの下にスポンサーの話が来ることはなかった。

一九七八年、「自分自身に投資する気のないドライバーに、どうして企業が投資できるか」という一言を聞いて、マンセルは突拍子もない行動に出た。住んでいるアパートをいきなり売却したのだ。そうしてまで手に入れた資金で走ったF3だった。マンセルが期待していた夢への第一歩ははなりの得なかった。当初、話し合いが進んでいたスポンサーシップの約束も立ち消え、プライベートドライバーズアワードを手に入れたことでF2に乗る機会を得ただけだった。

だが、そんな不運も終わりに近づいてきた。七八年を境に、少しずつマンセルを取り巻く環境が変わってきたのだ。スポンサーに向けて、「自分は試す価値があるドライバーだ」と執拗にアピールし続けた結果、見事にF3のドライバーズシートを獲得することに成功。そして運命の出会いが訪れた。

一九七九年、マンセル夫婦は、追い風が吹かないと時速五〇キロも出ないキャンピングカーに寝泊まりしながら、モナコに向かった。借り物でシャワーもなかったという。こんな状況の中、若いマンセルの走りに興味を抱いたのがロタスの創始者コーリン・チャップマンである。ドライバー人生に大きく影響を与える出会いとなった。

マンセルはロタスのテストドライバーの地位を得て、評価を確立した。そして、一九八〇年、ついにF1デビューを果たした。記念すべき第一戦は無事に予選を通過したものの、こぼれた燃料がコックピット内の背中に伝わり火傷を負いながらのレースとなった。スタート前に起こった出来事な

カートに挑む、小さなニッポン男子たち

マンセルと同じように、家族のサポートを得てカートに挑む子供たちが日本にもたくさんいる。
サーキットに通うことによって、子供は成長し、親子の絆が深まるという。



なんでも自分でできるようになった

カート仲間と楽しそうにじゃれあう

弘樹くんは横でエンジンのメンテナンスを黙々と行い細かいデータをメモしているのは、父親の高士さん。その姿はまさにレーシングドライバーをサポートするメカニックだ。

そして「このエンジンは回転数を上げ気味にしないと調子が出ないから」と簡単なアドバイスだけしてドライバーをコースへ送り出す。小さく頷いてから弘樹くんはあっという間にコーナーの向こうに消えていく。

「子供をカートに乗せた理由は単純です。小さい頃からクルマが好きだったから自分で運転させたら喜ぶだろうというだけです。将来レーサーにしたいとか、そんな意思はないですね。でも、週末に子供とカートコースに来るようになって、発見もたくさんありましたよ。もともと僕自身がカートの経験も知識もなかったのに、工具を揃えることから始めて、メンテナンスも一から覚えていかなきゃなら

なりました。子供も同じで、どうやったらカートで速く走れるのかを自分で考えて成長していく。親子で試行錯誤の連続ですよ」。

「僕が始めたことで父親の信頼も手に入れた弘樹くん。信頼は相互作用である。」「カートコースに来ている子供が必ず得られるもの。それは親を尊敬する気持ちなんです。当然キッズカート世代は親のサポートが必要。親がいなければ、カートに乗るところからコースに来ることさえできないですから。」「お父さんがいるから自分は走れるんだ」という気持ちが自然と湧き上がってくるんですね。今ここにいる子供全員がお父さんを尊敬していますよ。ここはそういう場所でもあるんです」。



心。でも今は、自分の遊びに夢中になっていても、友達やケンカを始めると、遊びを中断してまで、仲裁に入るくらいです。」「こうしたことって、親がいくら口で教えてもうまく伝わらないじゃないですか。本当は一番理解して欲しい部分なのに、理解させるのがとても難しいですよ。でもカートに触れることで、親が言わなくてもたくさん学ぶんでくれるんですよ」。

「カートに乗せた理由は自分がクルマ好きだということですよ。子供を走らせることで自分もストレスを発散している部分があるんです。エンジンのメンテナンスもクルマと同じ感覚で楽しめるし...。とは言ってもまだ息子は六歳、遊びの二環として楽しんでカートに乗ってもらえればそれだけで十分です。当の本人はそうでもないみたいなんですけどね。とにかく負けず嫌いなになりました。遊びとは言え、カートに乗ってコースに行けば、他の子供たちとの競争になるんですから、やはり負けたくないって感じるんでしょうね。周りが速くて自分の走りに納得がいけないと、難しい顔をしていますよ」。

周りが見えるようになった



自信がつき、余裕ができた

「僕の夢は子供と同じ趣味で楽しむこと。そして、子供が僕を追い抜いたときに、どんな手を使ってでも息子たちに勝つことです。そうなったら、どんなに卑怯な手を使っても勝ちますよ。例えば、息子たちが乗るカートが僕の乗るカートの半分しかスピードが出ないと文句を言われてもです」。

父親の幸博さんが焦り気味なのは理由がある。

「カートを始めてから聖生は驚くほど自信をつけましたね。ラップタイムが短縮されていくと同時に「自分はこんなに



速く走れるようになったんだ」と思えるようになり、タイムという目に見える結果が自信に変化したんでしょう。今までは比較のおとなしい部分もあつて、ちょっと気になっていました。もともと研究熱心で地道にコツコツやるタイプでしたけど、今ではそれに自信が加わったことで人間的に余裕が出てきたんでしょうね。態度や発言に成長を感じることがよくあります」。

先日も同じレンタルカートで一緒に走る機会があったのですが、ストレートでは息子のほうが速いんです。もちろん体重差もありますが、「僕はお父さんよりも速い」と理解し始めているのだと思います。でも、そのことに関して僕が傷つくようなことは決して言わないんです。たぶん、息子なりの気配りなんだと思いますよ。それと弟の令郁も同じようにカートを体験させたことで、人の話をよく聞くようになりましたね。サーキットではマナーやルール、走り方などを教えたりアドバイスをしたりしますが、僕の言うことを聞かなければ危険だということも肌で理解してくれています。それが、そのまま普段の生活にも繋がってくる。カートというスポーツがもたらしてくれる大きな恩恵でしょうね。カートを始めたことでこんなに子供の成長が身近で早く感じられるのは嬉しいことです」。

カートを通じて二人の子供は幸博さんが予想する以上の速さで成長していく。しばらく先の話だと思っていたオヤジの夢が現実になるまで、それほど多くの時間は必要なささうだ。