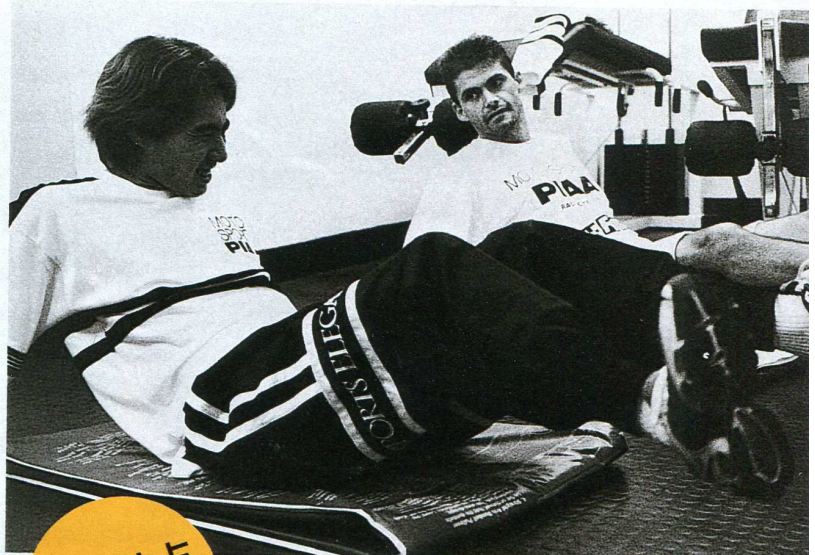




Training Style of
TORANOSUKE TAKAGI



トレーニングパートナーのグレスと腹筋の回復トレーニング。かなりつらそ

誌上独占
初公開!

高木虎之介の 「トレーニングスタイル」

これまで高木虎之介のフィジカルトレーニングが表に出ることはほとんどなかった。それどころか、虎之介にはF1を戦うだけの体力がない、さらにはそれを獲得する努力もしていない、とさえ言われてきた。だが事実はこのまま彼が自らの努力を公にしてこなかっただけである。密着取材でわかった彼の真の姿は、これまでの悪い風評とはまったく別のものだった

取材・文=編集部
by F1 GRAND PRIX SPECIAL
写真=マイケル・ロバーツ
photographs by Michael Roberts

その前に、昨年シーズン中でどこか体力的にキツかったところはなかったかどうかが、虎之介に聞いてみた。
「そうですね、ドイツGPでしょうか。レースそのものによるつらさよりも、予選で2度第1コーナーでクラッシュしたときに痛めた首のせいでつらかったですね。その予選の後とレース前に、僕のマネージャーが、旧知のトレーナーで、他のドライバー担当の人を連れてきてくれて内緒でマッサージしてもらってたんですけど、そのときくらいでしたかね。レース日の朝、僕だけメディカルチェックが義務づけられたけど、問題はなかったです。」
ブラジルは、サーキットが他のコースと逆回りで、高速コーナーがあつて、しかも路面がデコボコで土下の振動が激しい。いつもは使わない筋肉を使うサーキットだから、きつさで言えばブラジルがいちばんじゃないですか。ただし、去年は完走していませんので。今年も完走して、どんなものかはわかりませんが、ええ、実際きつかったですよ。」

「初めでチームのマネージメントサイドから、今度はタカギを見てくれと言われたときには、少々戸惑いがあったのは事実だね。だって、ウワサでは、セッティングはいつも通訳を通して、彼は英語はしゃべれない、安定性もないと聞いていたからね。ところが、初めて彼とコンビを組んだときから、そのようなことはなかった。マシンの挙動については通訳は一度もないだけで、走行中に彼からしゃべりかけてくるし、どんなセッティングでも計測タイムはだいたいコンマ2秒以内のバラツキだしね。ブラジルGPのチェッカー直後に、きついサーキットだからさぞや疲れてるだろうと思つて、よくやつたと無線でしゃべりかけたら、「セッティングのタイヤはすごいオーバーステアで、走るだけで精いっぱい」なんて、マシンのことをしゃべりはじめたよ。それにオーストラリアGP、ブラジルGPとも、燃料の消費に従つてタイムは上がつてくるし、オーストラリアGPではラストラップのラストセクターで3日間のベストタイムをマークしたので、レース中、常にブッシュレ

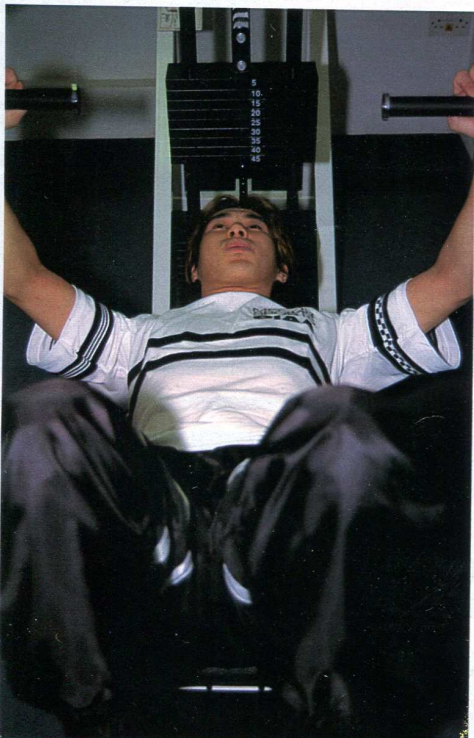
「それは、僕が優勝したドライバーより走った距離がいつも、2周少ないからですよ」と、虎之介は笑つて答える。
しかし、'99年開幕戦のオーストラリアGPで、虎之介はデビュー以来初めて優勝したドライバーと同じ距離を走り切つた。そのときも、彼はレースの朝サーキット入りしてきた

ときと同じように、「普通に」バルクフェルメから歩いてガレージに戻ってきた。トレーナーから渡されたドリンクをガブ飲みするわけでもない。一口飲んだだけで、ボトルをトレーナーに返して、待ち受ける取材陣とのやりとりで臨んでいた。
そこで今度は、体力消耗がいちばん影響を与える集中力の持続性に関して、レース中のタイム安定度を、虎之介の担当レースエンジニア、クリス・ダイアーに聞いてみた。

'98年、高木虎之介のF1デビューイヤー。彼を評した言葉と言へば、「タカギは速い、が安定性に欠ける」、「タカギはしゃべらない、しゃべろうとする努力をしていない」、「タカギはフィットしていない、フィットしようとする努力をしていない」の3種類に集約された。
'99年、デビュー2年目を迎えたいまの高木虎之介を評する言葉は、「しぶとくなつた」、「体力がついた」、「英語がしゃべれるようになった」、「もしくはこの3つのフレーズを集約して「タカギは変わった」である。
'98年から'99年にかけて、本当に虎之介は変身したのか。ダイレクトに今回、虎之介にこの評価が変わっていることを聞いてみた。いつものように、虎之介は少しはにかみながら、こつこつ答えた。
「そうですね、僕は変わってませんよ。普通です。変わったとしたら、それはあなたの方の、僕を見る目ではありませんか？ とくに今年、日本人は僕だけですからね。僕を見

る時間が、昨年より2倍になっただけなんじゃないですか？」
とはいえ、はつきりと虎之介の体格は、昨年と比べてガツリとした雰囲気を見せている。その点については、
「それは、今年僕が悪いレーシングスーツを着ているからですよ。昨年までは、ほぼ同じデザインのレーシングスーツを4年間着用していましたからね。黒、似合います？」
**指定どおりにつくつたら
きつすぎると言ってきた**
真相は果たしてどうなのか。そこで、今年からイタリアのスパルコ製のレーシングスーツを着用するようになったことから、いつもパッドで各ドライバーの装備品のケアを行うスパルコの担当者に聞いてみた。
「昨年の12月の初めに、アロウズに移籍がほぼ決まったから至急テスト用に無地のレーシングスーツをつくつてくれという依頼があつたので、大至急間に合わせたよ。われわれは

アロウズのオフィシャルサプライヤーなんですね。そのとき、これがタカギのサイズ表だと言つて、彼のマネージャーが詳細なデータを送ってきたので、そのとおりに製作した。それで1月のバルセロナテストのとき、具合はどうか聞きに行つたんだ。通常、初めての付き合ひのときは、ちょっと余裕を見てつくるんだけど、そしたら、彼は「Too Tight (きつすぎる)」と言ってきた。すぐマネージャーに、指定サイズどおりにつくつたよと言つたんだけど、彼は'97年に一度サイズアップして以来ずっとこれで問題なかったと言ってきた。仕方ないから、レース用のスポンサー名の入った本番仕様を大きめにしてメルボルンに持つていった。そこでも、タカギは肩の周りがBit Tight (ちょっときつ)と言ってきた。ブラジルにも間に合わなかつたから、「Tight」なままで我慢してもらつたよ」
どうやら、虎之介のフィジカルサイズが大きくなつてきていることは間違いないようだ。では、どのようにして大きくなったのか？



モナコGP直前のトレーニングでは自己最高負荷値をマークしたという

アロウズのファクトリー敷地内の
芝生の上でダッシュを行う虎之介。
今回の取材では、いつもとは違う
虎之介の表情がたくさん見られた



Training Style of TORANOSUKE TAKAO

Training Style of TORANOSUKE TAKAGI

「トレーニングですか？普通にやっていますよ。F1のテストを始めて、それで、体のきつい部分がわかって、そこを重点的にね」



「ここで、今回の本題のトレーニングについては、アロウズのトレーナーであるドミニク・サッビアに虎之介のことを聞いてみた。「昨年の12月中旬のバルセロナテストでチームに同行していたときに、トム（ウオーキンシヨウ）から突然、「タカギと契約するから、これから彼をマルセイユに送る。みっちり鍛えてやってくれ」と、電話が掛かってきてね。『だって、テスト中だよ』と言ったら、『いいから、タカギにまず取りかかってくれ。手はじめに1週間やってみてくれ』とのことだった。僕はすぐにバルセロナから、僕の本拠のマルセイユに戻って、翌日、ロンドンから飛んできたトラとマネージャーを迎えに行ったんだ。それが、彼と初めての出会いだよ。」

「さっそく、ジムに行つて、彼に最適なプログラムを組むために基礎的な能力の計測を始めた。その結果は、僕もプロだから率直にトムに報告したよ。初日の計測の結果では、僕の考えるF1ドライバーの基準の値には及ばないが、1週間で驚くほどにトレーニングの効果が出たよね。するとトムは、『OK。そのまま続けてくれ』とのことだった。『存じのとおりに、アロウズのシートに関しては最後まで公式にはハッキリしないで、僕もやきもきしたけど、1月の下旬だったかな、その次のトレーニングセッションではペドロ（デ・ラ・ロサ）と一緒にやった。」

「トラは年末年始は日本に戻るといっているので、日本にトレーニングメニューを送っておいたけど、そのとおりやったかどうかは、本人のみが知るところで、僕の管理すべきことではない。プロフェッショナルに聞こえないセリフかもしれないけれど、僕は、スポーツ選手のトレーニングは、本人が必要だと思つてやらない限りは、強制的にやってもあまり効果がないと考えているんだ。もっともトラは、メニューやその方法についてちゃんと相談してくるし、それよりも何よりも、各種のトレーニングの必要性と、日程的に集中しなければならぬ時期についての僕の説明をきちんと聞いて受け入れてくれている。そしてそれ以前に、彼がヨーロッパでの住まいの選定にあたってアパートをジムの真向かいにしているという態度が、すべてを物語っているんじゃないかな。」

「ところで、今回の本題のトレーニングについては、アロウズのトレーナーであるドミニク・サッビアに虎之介のことを聞いてみた。「トレーニングですか？普通にやっていますよ。F1もF3000もそうだけど、結局、走ることがいちばんのトレーニングなんです。それに、ジムのマシンを使ったトレーニングもいいけど、実践的じゃない。僕、ずっと自転車走ることについて、彼もジャーナリストがトラのことについて、彼もトラと同じジムの会員で、その会員にはパトリック・ヘッドやデビッド・クルサードといった人物も名を連ねているが、トラと出会ったことはないといった記事が出たりしていた。だが、トラ自身も彼とは会ったことはないらしい。FOXテレビのF1レポーターをやっている、ジャッキー（スチュワート）の次男とは会ったよと言っていたけど、いずれにしても、彼のアパートにもちょっとした道具は揃えられているよ。」



意外にもキックボクシング。これも心拍数を保つトレーニングだが、インターバルは1分30秒。予選1ラップの時間の集中を目的としている

「トレーニングですか？普通にやっていますよ。F1もF3000もそうだけど、結局、走ることがいちばんのトレーニングなんです。それに、ジムのマシンを使ったトレーニングもいいけど、実践的じゃない。僕、ずっと自転車走ることについて、彼もジャーナリストがトラのことについて、彼もトラと同じジムの会員で、その会員にはパトリック・ヘッドやデビッド・クルサードといった人物も名を連ねているが、トラと出会ったことはないといった記事が出たりしていた。だが、トラ自身も彼とは会ったことはないらしい。FOXテレビのF1レポーターをやっている、ジャッキー（スチュワート）の次男とは会ったよと言っていたけど、いずれにしても、彼のアパートにもちょっとした道具は揃えられているよ。」



心拍数を高く保つトレーニングとして、サイクリングもメニューに組み込まれる。とにかく、飽きがないようにバラエティに富む内容

「トレーニングですか？普通にやっていますよ。F1のテストを始めて、それで、体のきつい部分がわかって、そこを重点的にね」

虎之介の1日のスケジュール

時間	トレーニングウィーク	一般日	レースウィーク(金・土)
6:00	睡眠	睡眠	睡眠
7:00	睡眠	睡眠	移動・朝食
8:00	ランニング	睡眠	ミーティング・マッサージ
9:00	朝食・休息	睡眠	走行
10:00	朝食・休息	睡眠	走行
11:00	トレーニング	朝食・連絡等・昼食	ミーティング・昼食
12:00	トレーニング	朝食・連絡等・昼食	走行
13:00	昼食・休息	朝食・連絡等・昼食	走行
14:00	昼食・休息	朝食・連絡等・昼食	走行
15:00	昼食・休息	朝食・連絡等・昼食	走行
16:00	トレーニング	トレーニング	ミーティング
17:00	トレーニング	トレーニング	取材
18:00	夕食・休息	夕食・休息	ミーティング
19:00	夕食・休息	夕食・休息	移動・シャワー
20:00	夕食・休息	夕食・休息	夕食
21:00	睡眠	睡眠	マッサージ
22:00	睡眠	睡眠	睡眠
23:00	睡眠	睡眠	睡眠

「トレーニングウィークは、オフの間に体力や筋力をつけるため集中的に1週間ほどトレーニングだけを行います。オフシーズンは12月から2月末までに3回、その後オーストラリアGPからブラジルGPまでの間に1回やりました。もちろん、テストの間に都合のいい日程を組みます。テストが優先ですから。レースとテストの間には、1人でジムに行ってトレーニングウィーク中のメニューをアレンジして行います。とはいつてもいったんヨーロッパに戻ると、レースとテストが交互にあって、前後は移動日で、さらに取材などが入ったり、工場に呼ばれてミーティングやシート合わせなんてあるので、同じような毎日は過ごせません。レースウィークに入ってから朝の早さに合わせて起床時間と食事時間を調整するよう心がけています。」

「僕は特別なことはしてません。みなさんが会社に行って仕事をするように、僕もジムに行き、サーキットに行って、取材を受けレースをします。そう考えると、僕のほうが土・日の休みが少ないですね。ゴールデンウィークもないですし……。」

虎之介がランキングする 「ドライバーに「厳しいサーキット」 「やさしいサーキット」

マシンやエンジン、ブレーキに厳しいサーキットという言い方はよく聞か、ドライバーの体にキツイサーキット、比較的楽なサーキットというもあるはず。そしてその差は、サーキットのどういう要素から出てくるのか。虎之介に今年のサーキットのランキングとともに、ドライバーにしかわからないレースの裏側を聞く。

Keith Sutton



つらい要素が三つも重なっているインテルラゴスは、虎之介にとって不動のナンバー1だという

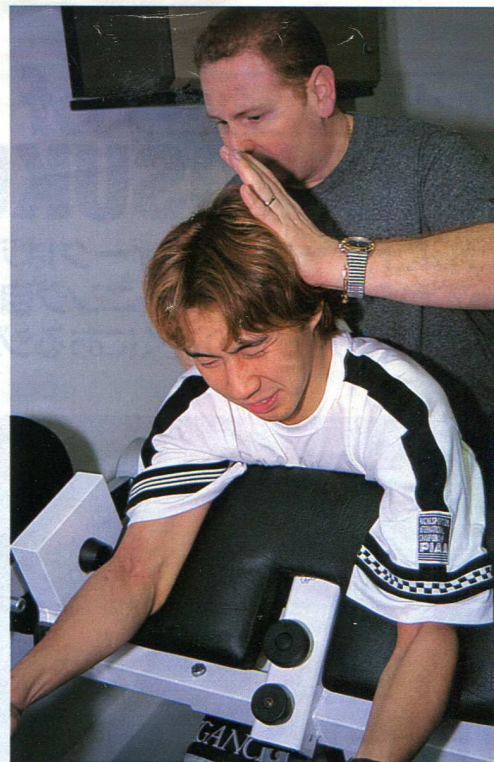
「インテルラゴスは、虎之介にとって不動のナンバー1だという。つらい要素が三つも重なっている。まず、高速コーナーが多いこと、路面の悪さ、そして、逆方向に回るサーキットという点で、普通通れるほうと反対側の首の筋肉が疲れるので、いちばんキツイということになるんです。ブラジルは上下方向のバンクがひどいんですよ。これに事前に対応しようとしても、そのトレーニングの方法なんて限られています。余裕のある体力と筋力をつけるしかありません。シルバーストーンは、意外に思われるかもしれませんが、高速コーナーがあるんですが、高速コーナーが多い理由です。スペインは高速コーナーは少ないけど路面が悪いので、ブラジルと同じ理由で疲れます。モナコは路面の悪さに加え、神経を使います。レース後はドッと疲れるという感じです。ハンガリーはストレートが短くて路面が悪く、蒸し暑い。ここまではキツイ順で選びました。楽な順だと、ホッケンハイムはストレートを走ってだけ。モンツァもコーナー自体あまりない。A1は高速コーナーがない。セパンは、走ったことがないのでコメントのしようがありません。ただ、去年完走していないところもあるので、この質問を来年聞かれたら、答えは変わるかもしれませんね。イモラは去年も今年も完走してませんし、それに、去年と今年でマシンも変わりましたから。ただ、ブラジ

ルへの評価は変わらないでしょうね。ドミニクも言っていました。エンジンの騒音も疲れる原因の一つです。僕も当初は、普通の耳栓にスピーカーを埋め込んだインターコムを使っていたんですが、いまは耳のなかの「型」をとってシリコンでつくったものを使っています。これだとかかなり密閉されるので、エンジンの音は低くなります。ただし、無線以外の音は聞こえなくなります。無線だけが頼りですね。あとはエンジンの振動。開発が進んで点火順序を変えたものを初めて搭載したときなど、「壊れてるんじゃないの？」って思うほど振動が激しいものもあります。このときは音と振動で疲れましたね。でもパワーが出るならチームはそれを使いますから、我慢する以外ありません！」

順位	グランプリ名	サーキット名
1	R.2/ブラジルGP	インテルラゴス
2	R.8/イギリスGP	シルバーストーン
3	R.16/日本GP	鈴鹿
4	R.5/スペインGP	カタロニア
5	R.4/モナコGP	モンテカルロ
6	R.11/ハンガリーGP	オンガロリンク
7	R.7/フランスGP	マニクール
8	R.3/サンマリノGP	イモラ
9	R.14/ヨーロッパGP	ニュルブルクリンク
10	R.6/カナダGP	ジル・ヴィルヌーヴ
11	R.1/オーストラリアGP	アルバートパーク
12	R.12/ベルギーGP	スパ・フランコルシャン
13	R.9/オーストリアGP	A1リンク
14	R.13/イタリアGP	モンツァ
15	R.10/ドイツGP	ホッケンハイム
?	R.15/マレーシアGP	セパン

※順位は体に厳しい順。対象は'99年のグランプリ開催地

さて、これまで彼がトレーニングしているということは、ほとんどいっさい話られてこなかったが、それはなぜなのだろうか。今回の取材は、サッピアの計らいで行われた。サッピアは、たまに耳にすると、「タカギはフィットしているか」という疑問に答えるために、トレーニングを公開するべきだと、虎之介にアドバイスしたのだ。そして本人も快くそれを了承したという。早朝、アロウズのファクトリーの近くにある小さな街のホテルで、起床してすぐにホテルのロビーでサッピア、グレンジャーと集合すると、朝食前のランニングを行う。ランニングが終わると、朝食。ピュッフェ形式の朝食のチャイイスはサッピアがアドバイザーしながらである。とくにイギリスの朝食は重い……。



上腕のトレーニングの最中に、サッピアが首に緩急をつけた負荷をか

「これは、あまりいいたとえじゃないし、危険だから絶対に公道で試してもらっては困りますけど、パワステのついた乗用車で、走りながら、突然エンジンが切れたといった経験をしたことありませんか？ 油圧のアシストがなくなると、ステアリングはとても重たくなるし、ブレーキも硬くなりますよね。F1の操作の重さを表現すると、そんな感じかな。

「F1マシンの運転ですか？ いまはゲームと同じだから、たぶん誰にでも運転はできるでしょうけど、それを速く走らせるのが難しいんじゃないでしょうか。もう亡くなっちゃいましたけど、ハーベイ（ポストレウスウエイト）が言っていましたね。F1マシンをつくるのは簡単だけど、速いF1マシンをつくるのはとても難しいと言ったのと似てるかもしれない」

サッピアは言う。

「トレーニングは、大概スポーツ選手にとってイヤなものだ。だから、楽しみながら、目

でも、その場合その代わりに、トラはトレーニング自体は中断しないで、別の部分のトレーニングに積極的に切り替えている。トレーニングウイークでは、トラ一人に汗をかかせるのではなく、僕のパートナーであるフランソワ・グレンジャーと一緒にメニューをこなしている。一人じゃ集中力が続かないからね。雲曲気は、映画の「ロッキー」みたいな感じ。『お前ならできる！ お前ならできる！ もう一回！』なんてね」

「マシントレーニングは最大筋力の80%の負荷」として、これまで彼がトレーニングしているということは、ほとんどいっさい話られてこなかったが、それはなぜなのだろうか。今回の取材は、サッピアの計らいで行われた。サッピアは、たまに耳にすると、「タカギはフィットしているか」という疑問に答えるために、トレーニングを公開するべきだと、虎之介にアドバイスしたのだ。そして本人も快くそれを了承したという。早朝、アロウズのファクトリーの近くにある小さな街のホテルで、起床してすぐにホテルのロビーでサッピア、グレンジャーと集合すると、朝食前のランニングを行う。ランニングが終わると、朝食。ピュッフェ形式の朝食のチャイイスはサッピアがアドバイザーしながらである。とくにイギリスの朝食は重い……。

Training Style of TORANOSUKE TAKAGI

「こうしたトレーニングウィークはアロウズに入ってからのこと。トレーニング自体は去年から、アパートの近くにあるジムで一人で行ってました」



後、ファクトリーの敷地内の広大な芝生の上でダッシュやキックボクシングセッションを行い、ファクトリー内のジムに移動してマシントレーニング。

ここで、午前中のトレーニングを終了して、朝食。朝食は、ファクトリー内のキャンティーン（食堂）でとり、その際日本のフジテレビの取材、われわれの取材、そしてイギリスの日本語月刊雑誌の取材を受ける。

取材の後は、1時間ほど休憩して、再びマシントレーニングを行ってその日のトレーニングを終了した。

サッビアによると、マシントレーニングは虎之介の最大筋力の80%の負荷で行うサーキットトレーニングとのことだが、トレーニング中の虎之介の表情はときに苦渋に満ちたものになり、かなりの発汗もある。何よりも行ったサーキットトレーニングのセット数が多い。いわゆる、常人以上のレベルであることに間違いはない。そして、サッビアの指示に従い、黙々とトレーニングを繰り返す虎之介の姿は、サーキットでは決して見ることもできないものだった。

そこで虎之介に、これまでなぜトレーニングを公開しなかったのかと聞いてみる。「それは、これまでそういう取材依頼がなかったからです」と、簡単な返事だった。



筋力トレーニングは、ドライビング姿勢に近い状態で、かつ首に負荷をかけながら行う。負荷方向もサッビアが左右に変化するのを常に集中力を要する。

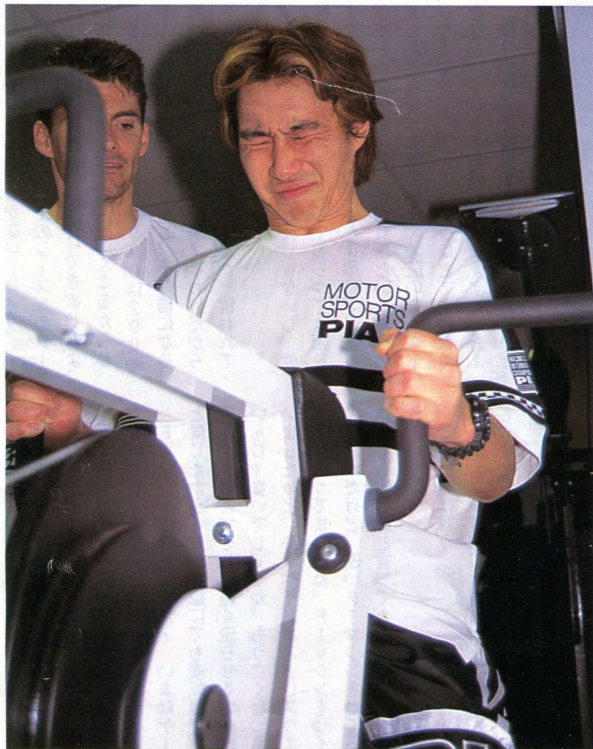
昨年はF1の流れに慣れることで時間が過ぎた

今年はチームが変わったということもあり、虎之介にとっては精神的に大きな環境の変化があったオフであるが、一方で体力づくりの期間としては、F1をドライブするようになってからはもっとも充実していたようである。「今年は何よりも、2年間のテイレルというチームからアロウズへと環境が変わりましたが、オフの間は交渉期間だったけど、テストとテストの間に余裕があった。テイレルの1年目（97年。テストドライバーとして）は日本との往復で、それこそ移動とレースで少しのヒマもなかった。昨年は、テストとレースとその移動の繰り返しでF1に慣れること、なんとなく時間が過ぎていったし、開幕

いて、ホテル住まいをしながらテストだったからね。5月くらいかな、去年やっと身の回りが落ち着いたのは。なにしろ、初めて行くところが多いから、食事をとる場所もわからないというのね。とにかく、日本GPまでテストとレースの繰り返し。それでも、テイレルはテストが少ないほうだった。



通常のウエイトトレーニングは、虎之介の最大筋力の80%をメドに行われるが、最近筋力もかなりついてきて、負荷値は大きくなる一方だということ。



虎之介のこんな苦悶の表情は、いままでほとんど見られたことのないものだろう

今シーズンは、トムから最初にフランスへ行けと言われたところから始まった。初めはトレーニングウィークをなぜフランスでやるのだろうと思ったんですが、行ってみてわかりました。マルセイユは12月と1月でもわりと暖かいんです。外をランニングしたり、サイクリングしたりするにもちょうどいいくらい。食事もいい。何よりもまったく新しい人たちとの関係をつくらなければなら



簡単に80%というが、本人にはとてもつらいことであるのは間違いない。グリーン、サッビアが、「もう1回、「できる」、「我慢」とかけ声を忘れない

ました。また、ブラジル前のトレーニングウィークは、アロウズのファクトリーでやりました。ドミニクは、フランスでのトレーニングを主張したんですけど、ちょうどそのころ、テストの予定が流動的だったシート合わせともあったりしたんで、ファクトリーでやるのが都合がよかったんです。なぜ、ファクトリーでやるかというと、アロウズのファクトリーがあるあたりは、周りには羊の牧場以外何もなくて、300人くらいのスタッフが働いているから、キャンティーンやトレーニング施設がスタッフ用にあるんですよ。そこを利用しただけ。僕のトレーニング中は、スタッフたちは我慢していたみたいだけど。ちょうど、イギリスも、その頃は偶然晴れが続いて、気候も暖かったし、芝生も緑色になってちょうどよかった。

とはいっても、こうしたトレーニングウィークはアロウズに入ってからのことです。トレーニング自体は去年から、アパートの近くにあるジムで一人で行ってました」

開幕戦のオーストラリアGP、そして第2戦のブラジルGPと2戦連続完走、しかもそれぞれ7位と8位というシグナルフィニッシュで好スタートを切った高木虎之介。その成績の裏側には、2年目のF1を移籍で迎え、年間を通したF1の時間の流れのリズムをつかみ、その複雑な時間の流れのなかで、必要と感じた体のパワーアップを行ってきた努力があったようだ。

「ただ、走っていただけですよ」

そう謙遜する虎之介だが、それはテスト不足ながら、十分な体力に支えられた集中力がマシンの限界ギリギリのところでの連続したコントロールを可能にし、マシンの信頼性と相まって現れた結果でもある。昨年のオーストラリアGPや、イタリアGPのウオームアップで、非力なマシンながらセッティングが決まったときには必ず見せる驚異的な速さを、アロウズでもまた見せてくれるときがくるのが楽しみである。

そのときを、虎之介自身も、人知れず鍛錬しながら待っていることだろう。ただ彼は、それを言葉にしないだけのことなのだ。いずれにしても、彼が体力的にフィットしていないと評する者は、今シーズンのパドックにはもういない。

