

mono

CONTENTS

2019.11-2 No.836

©WPP (禁・無断転載)

AD・表紙デザイン：若山トシオ

DTP：ヘイス、ナギ

編集部より◎商品は取扱説明書に従って正しい使い方をし
てください。掲載価格は税込みの価格です。

実勢価格は編集部調べの価格です。

◎次号のモノ・マガジンは2019年11月2日(土)発売です。

スポーツカーとバイク

【特集】好敵手であり、身内であり、まったくの別世界を走るモノ。



東本昌平さんインタビュー P14
「ヘルメット越しの風景」

2,4,5人乗り&自動運転 P16
日産スポーツカーのそれぞれ

「ウラルが行く」 P20
ロシア生まれ、世界で唯一の2WDモーターサイクル

負けらんねえ P22
映画「フォードVSフェラーリ」

カブ、カブ、カブ、CUB! P24
カブ・オーナーズミーティング潜入

スポーツカーの使命 P26
いま買うべきスポーツなクルマたち

バイク、バエる P28
SNS映え狙いのモーターサイクル

「6輪生活者、家庭訪問」 P30
カタナとロータスのビミョーな関係

2&4 P33
HOBBY WORLD

P34 伝統か？ 異端か？ いずれにしてもオモシロい。
フランスVS英国スポーツ

P36 「人生2度目のSR適齢期」
YAMAHA SR400

P38 パンツで燃やす、対抗心。
ドライバーVSライダーのコーデ論

P40 レースって聞くと、腕が鳴るよ。
レース生まれの傑作腕時計

P42 この季節、ライダーに
プレスサーモが必要なワケ

P44 今週末、カタナを買いに行く前に
SUZUKI KATANA購入学

P46 オーナーさん、
いらっしゃい①

P48 「スーパーアナログ」なスーパーセブン
CATERHAM SEVEN160

P50 ツーリングギアに
マスターロックを選べ!

P52 「最高速」の系譜
SPEED RECORD

P56 「いちばんちっちゃな世界チャンプ、誕生」
ボンネビル・シルトフラッツにカブで挑戦した日本チーム。

P58 オーナーさんいらっしゃい②

P60 バイク・パラダイス
Wheels&Waves



特集担当者の おすすめ!

初代クロスカブを塩漬け(3年
間で走行距離20km)にしてい
る身分でありながら、コレは
別腹!と食いついてしまった
のがホンダ「CT125(参考出
品)」。今年のモーターショ
ーで公開(ということで今回の
特集には載ってませんが、
どうかこのワーク感!こ
のままの姿で市販希望!



mono

CONTENTS.2

2019.11-2 No.836

今月のイチ押し!

台風などの異常気象が続いた昨今。1足持っておくべきは、いわゆるゴム靴だ。くるぶしにゴム布を配したアンクル文のものは、革製のサイドゴアブーツと同様の風貌なのでジャケットやスーツの足下におすすめ。ロングタイプのごちらは、畳んでコンパクトになるので、鞆にひとつ忍ばせておくと安心だ。ファッションブルになったゴム靴、1足もって置いて損はない。→P121へ



【特集】イザというときにあったら便利! 073

もしものドラレコ

あおり運転など運転中のトラブルから身を守るためにドライブレコーダーを設置する人が激増中! 最近では前後撮影可能な2カメラタイプが人気。360度全方位型も悪くない。カーナビ連動なら大画面でドライブ映像が楽しめる。スマホ連動ならYouTubeなどへの投稿も◎。意外と知らないドラレコの魅力に迫ります!



【特集】あなたはきっと持っていない! 108

はじめてのブーツ

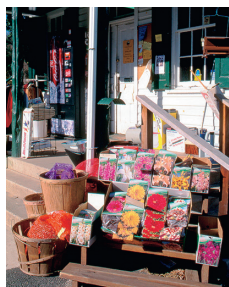
脱ぎ履きが面倒だし、スニーカー馴れの足にブーツってどうなの? なんていう人へ、ビギナーの財布に優しいお値打ちブーツを厳選しご紹介。ビジネスには、足入れしやすいサイドゴアや歩きやすいラバーソールを。また街で履くアウトドアブーツや雨の日に活躍するゴム靴など盛りだくさん。足元にブーツを1足プラスしよう。



【連載】時が止まって。 文と構成/河村喜代子 Text & Edit/Kiyoko Kawamura 128
写真/WPP Collection Photo/WPP Collection

Poole's General Store ありし日のプール ゼネラルストア

ワシントンDCを流れるポトマック川の上流に、セネカという小さな町がある。今回の店は、製粉業でにぎわった時代を持つその町にあった。店の建物を含む一帯は、モンゴメリー郡が、公園にするために長い時間をかけてリノベーションをつづけてきた。それが完了しようとする今、ありし日の店のようすを振り返ってみた。



mono編集部モノ差し.....	007	SILENT SIREN.....	100
う〜ん、うなるもの.....	012	monoの大捜査線.....	102
スタイリング・モノ.....	063	金属恵比須 高木大地の「狂気の楽器塾」.....	122
クローブ.....	070	みうらじゅんの「今月のグッとくる宝物BEST3」.....	123
日本イカ化計画.....	089	monoショップ新聞.....	124
NEW PRODUCTS INFORMATION 新製品情報 特番.....	090	ミステリーキャスケット.....	127
IVYの名のもとに.....	092	インフォメーション.....	138
蘊蓄の筆筒(うんちくのたんす).....	093	バックナンバーリスト&定期購読のご案内.....	139
モノ進化論.....	094	次号予告.....	140

SPORTS CAR & MOTOR CYCLE

特集

スポーツカー と オートバイ

スピードの話しをしよう。

といっても、単なる速度自慢ではない。

ギアでいえば2速でトコトコ。あるいは右足のアクセルを
パーシャルにしても感じる心地よい速さのことだ。

風景、匂い、風とともに移動している実感。これこそがスピードの正体。
自分の足で土を蹴るように機械と交わる、ほどよいスピードの世界。

この世界の入り口にあるのりモノは2種類だけだ。

スポーツカーとオートバイ。
ようこそスピードの世界へ。

写真 / 熊谷義久 文 / モノ・マガジン編集部



文 / 吉村明彦
(よしむら あきひこ)

文筆家・編集者。1954年、東京生まれ。書評を得意とし、文化出版物の編集などで活躍。ナロー・ボルシェだけに乗って29年過ごしてきた。愛車は1971年製造の911S。著書「ナロー・ボルシェの憂鬱」(2003年、双葉社刊)のその後の展開が判明する増補版を執筆中。

2019年のスポーツカー

Porsche 911 Carrera 4S

初代911から数えて8代目となる「992型」。8年ぶりのフルモデルチェンジではこれまで4駆系モデルに与えられていたワイドボディが標準化。つまりすべての911がグラマラスなボディに統一された。それでいてクルマの背骨ともいえるモノコックシャシーはアルミ材の使用部分を増やす(なんと70%!)ことで逆に先代よりも軽量化と剛性UPを実現している。大きくなったも絞るトコはギュツと。ボルシェの進化はまさにスポーツカーの進化そのもの。



8代目になる最新の911

1964年以来、ボルシェは55年にわたって911を量産し続けている。昨年10月末までの製造台数は、

累計104万9330台。紆余曲折はあるが、高級スポーツカーとして成功をおさめたといえよう。

昨年11月に992型と呼ばれる最新の911がワールドプレミアされ、日本には今年7月より導入。ナロー・ボルシェと通称される初代901型から、大なり小なりのモデルチェンジを果たして8代目を数える。

ナロー・ボルシェに乗っている者が、いきなり電子制御であふれる992型のシートに坐ったとしよう。同じように目の前に円形の5個の計器が並んでいるが、中央の回転計だけがアナログで、あとは液晶画面だ。スイッチ類の大半はタッチパネルに。5速マニュアルのシフトレバーがある場所には、100分の数秒以内ですべてのシフト操作が行える自動変速機(なんと8速!)を操作する突起のようなスイッチが……。停止から時速100kmに達する

時間が4.2秒。最高時速は293km。55年の間、公道のスピード制限はほとんど変わっていないのに、ボルシェはなぜ進化するのだろうか。

930ターボの復権

今年9月に、ボルシェは初の電気自動車タイカン(4ドア)を発表。11月開幕のフォーミュラE(電気自動車によるF1)シーズンには、ボルシェワークスは初の電動レーシングカー、99Xエレクトリックを参戦させる。

ボルシェは間違いなく電気自動車の社会に向かっている。次の911は電気自動車になる可能性は高い。

タイカンのグレードは「ターボS」(停止から時速100kmに達する時間が2.8秒。異常!)と「ターボ」の2種類だ。ターボとは、内燃機関に用いられる排気タービン式過給器のことだが、スーパーカー・ブーム(1976~78年頃)で一世風靡した911「930ターボ」を思い出す。この時代のターボ付エンジンは回転が上がったときに急激なパワーの上昇を体験する、いわゆる「ドッカントーボ」だ。ところで、

排気ガスのない電気自動車のブランド名にターボとは奇妙だ。実は、最新の992型のスタイルも「930ターボ」のデザインを踏襲していると広報資料は明らかにしている。

「やさしい」という言葉が多用される地球環境をめぐる端境期を、猛々しい「930ターボ」のイメージでリードするとは、ボルシェらしい意気込みだ。

※

1962年、映画『007 ドクター・ノオ』が公開され、来年公開の『007 ノー・タイム・トゥ・ダイ』で25作目。この作品は、次作での女性黒人007の誕生を予告しているらしい。なんの知識もなく1作目と26作目と比べたら、同じシリーズとは思えないはずだ。

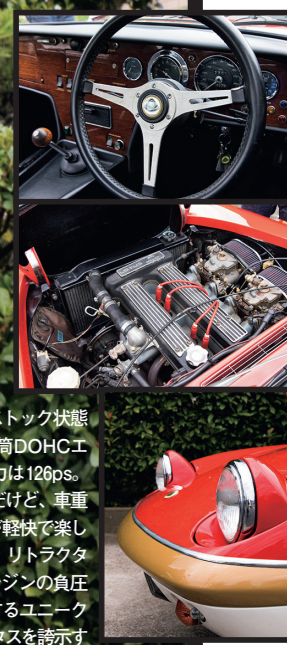
911は55年の進化の源泉であるに初代につきるといえる態度は、007は初代ショーン・コネリーで終わりという感想に似て、シリーズの歩みから目をそむける怠慢なのかもしれない。911のたゆまぬ進化は、人は過去も未来にも知識をふるうべきという教えのようだ。ノー・タイム・トゥ・ダイ! (死んでいる暇はない!)。



●撮影車:ボルシェ911カレラ4S
●色:ゲンチアンブルーメタリック ●インテリア:ブラック/モハーヴェージュ ●ボディサイズ:全幅 4519×全幅1852×1300mm ●エンジン:3.0L水平対向6気筒ツインターボ(450ps/54.0kgm) ●車両重量:1565kg
●車両本体価格:1804万8148円
◎ボルシェ・ジャパン ☎0120-846-911
<http://www.porsche.com/japan/jp/>



今年9月に正式発表された、ボルシェ初の量産EVモデル「タイカン」。4ドア、4つのセパレートシートを備えるいわゆる「スポーツセダン」だが、真横からのスタイリングは紛れもなくボルシェのDNAを感じさせるモノ。最大761psオーバー(!)といわれるパワーユニットに450kmの航続距離はまさに「移動」をたのしむための次世代スポーツ。2020年の発売を前にすでに予約数は2万を超えたという。



内外装ともほぼストック状態を維持。直列4気筒DOHCエンジンの最高出力は126ps。「エンジンは非力だけど、車重が軽いから動きが軽快で楽しい」とは福島さん。リトラクタブルライトはエンジンの負圧を利用して開閉するユニークなもの。名門ロータスを誇示するF1グランプリのシリーズタイトル獲得を示すエンブレム。

Q.

「のりモノ」趣味を続けるコツがあったら教えてください(編集部)

「奥さんに黙って買ってくる、じゃないかしら」

「それを言わない!」

最後のクルマと、最後から2番目のバイク。

6輪生活者

家庭訪問

1986年式のGSX1100SEカタナは総走行距離2万4000km超だが、エンジンや駆動系はまったくもって問題なし。240km/hまで刻まれた速度計は、やがおうにもスロットルを開けたいかなる? サスペンションはオーリンズ、ブレーキ周りはブレンボに交換。マスターシリンダーもブレンボに交換して理想的なブレーキフィールを追求する。



GSX1100SE KATANA × LOTUS ERAN

クルマとバイクはクロスオーバーするの? 相容れないの? その答えは十人十色だろうが、ここに登場する福島一博さんは趣味としてクルマとバイクを両立する6輪生活を満喫!のりモノを愛してやまない福島さんのライフスタイルとは?

写真/熊谷義久 文/加藤文晶

気がつけば英国車

免許取得後に初めて乗ったクルマこそ父親から譲り受けた日産のスカイラインRSだったが、以降はMG B、スーパー7、ロータスエスプリと英国車を乗り継いできた福島さん。古いモノを大切にするイギリス文化が好きと語る福島さんにとって英国車の魅力とは? 「オーナーのことを考えてつくられている国産車と違い、英国車はだいたいが適当で(笑)、オーナーがクルマに合わせなければなりません。でも、それを差し引いても英国車のスタイリングや考え方に惹かれるというのが本音です」

福島さんの現在の愛車、1972年式のロータスエランS4スプリントは荷物があまり載らなくて遠出できないし、エアコンがなくて夏場は汗びっしょりになるし、パワーウィンドウもモーターが弱ってきて開閉に時間がかかるし……普段使いのクルマではないにしても、少々不便なクルマであることも事実。それでも、エランが、終のクルマ、と言いきるほど、福島さんの所有欲は満たされている。

「晴天の日はワインディングロードを走ることが多いのですが、これがすごく気持ち良くて。動きは軽快ですし、よく曲がってくれますね。あとは、このクルマで旅行に行ければ言うことなし。阿蘇山とか行ってみたいなあ(笑)」

50歳でバイクデビュー

現在57歳の福島さんが50歳を迎



Owner 福島一博さん

1962年生まれ。フラワービジネスのリーディング企業として知られる『日比谷花壇』の営業開発部で活躍中。愛車選び同様、趣味も仕事も「攻める!」がモットー。

えたととき、「定年まであと10年。何かやり残したことがあるんじゃないかと思つて」という理由から一念発起し、大型二輪免許を取得。本当は英国製のトライアンフが欲しかったが、それは次の楽しみに残しておき、学生時代に憧れていたGSX1100SEカタナを選択。しかし……奥さんに黙って購入するという大胆な行動に出る。「1年くらいはバイク専用倉庫を借りてたりしてね。バイクを買ったことがバレル時は怒られました(笑)」と当時を振り返る。とはいえ、現在は奥様の理解も得られていることから、自宅ガレージに保管。こちらもエランと同様、晴天の日には走りに行くのだという。でも、クルマとバイクの2台持ちだと、どっちで走りにいこうか迷うことはないのだろうか? 「不公平ですが(笑)、クルマのほうが多いです。バイクは服装も決めなきゃいけないし、ヘルメットを被らなきゃならないし、その時の気持ちもあるし、それなりの準備が必要ですから。でも、走らせて楽しむスタンスはクルマもバイクも同じ。日本の曲がりくねった道にはエランが合っていて、カタナは直線番長って感じ(笑)。エランとカタナは特性が真逆ですが、その真逆さも面白いんですよ」



Z1エンジン最終形

KAWASAKI/GPz1100 (1983年)

Z1のモデルチェンジを繰り返していたカワサキが出したZ1系の末裔でGPzシリーズの始まりでもあるモデル。大型フェアリングやユニトラックサスペンションはもろろんのことDFIや液晶ディスプレイなど最先端のデジタル要素を詰め込んだアナログとデジタルが融合した贅沢な一台で、空冷2バルブとは思えない速さを持っていた。



第二世代Zその名もNinja

KAWASAKI/GPZ900R (1984年)

ライバルに押されつつあったカワサキが第二世代Zとして開発し世に出したモデル。サイドカムチェーンに水冷エンジンなどF1をヒントに作られた当時としては非常に最新鋭の作りで、控えめな排気量ながら最速ということだけは最初こそ仇になったものの性能を絶賛する声が続々と広まっていった。映画の反響などでまさにZの再来といえる大ヒットとなった。



悲運に見舞われた幻のV4レーサー

HONDA/VF1000R (1984年)

L4からV4への転換を行っていたホンダがCB1100Rに代わる市販レーサーとして開発したモデル。カムをチェーンではなくギアで回すカムギアトレン方式を採用したことでポテンシャルは十二分なものを持っていた。しかし市販レーサーが上限750ccに変更される事が決まった事で、僅か数回しかレースに出場する事が出来なかった世界最速車でもある。



世界に衝撃を与えた日本刀

SUZUKI/GSX1100S KATANA (1981年)

BMWやAGUSTAのバイクをデザインしていたハンスムートのコンペに衝撃を受けたスズキが依頼する形で誕生したGSX1100S KATANA。ハイスベックでありながらデザイン性を最大限尊重し、数々の問題点を技術により解決することで可能となった日本刀をイメージしたデザインは大反響を呼びケルンの衝撃と讃えられたが、日本向けのGSX750Sも別の意味で衝撃だった。

今も色濃く残る伝説のCB

HONDA/CB1100R (1981年)

純粋なレーサーではなく市販車によるレースが盛り上がりを見せたことで開発されたスペシャルCB。そのままでも勝てるマシンを造ることを目標とし数々のパーツやチューニングが施され、限定1000台のみで価格も約250万円とライバルの倍以上だったもののコレクターから注文が殺到。CBの定番になっている日の丸カラー(ナショナルカラー)の始まりでもある。



ヨシムラとタッグを組みレース総ナメ

SUZUKI/GS1000 (1978年)

Z1に勝つバイクとして開発されたスズキ初のリッター四気筒。87馬力/234kgと当時トップのパワーウェイトレシオだけでなく、チューニングで有名なヨシムラの創業者であり神の手を持つといわれたPOP吉村が感動するほどのオーバークオリティ品質だった。定番とも言えるスズキとヨシムラのタッグはこのモデルからで第一回8耐優勝という大番狂わせが有名。



ジャパニーズスタイルを確立

KAWASAKI/900SUPER4/Z1 (1972年)

量販車初のDOHC四気筒となる通称Z1。アメリカで今ひとつ波に乗れず撤退も時間の問題だったカワサキを救った救世車。究極を示す「Z」という名前はもちろん、いま見ても古臭く見えないのは3S(スリム・セクシー・スリーク)に基づいて作られたこのデザインが根底にあるから。日本向けの750RS通称Z2も有名。

日本メーカーのお手本にもなった

Triumph/BonnevilleT120 (1959年)

ボンネビルは最速記録を樹立した地名で、Tはトライアンプの愛称タイガー、そして120は120マイル(193km/h)の649ccながら46馬力を発揮するミッション別体型エンジンが特長で非常に速かった。それでありながら決して乗りにくいわけでも高価なマシンでもなく大衆車だった事も人気の要因で、多くの日本メーカーが模範にした。



“最高速”の系譜

SPEED RECORD

ハーレー、BMW、そしてトライアンプが絶対だった時代を抜け、日本メーカーが覚醒し1960年代より始まった最高速競争。その最高速を競い合った名車(HAYABUSA)と(ZX-14R/ZZR)が今年でラストモデル(後継は噂されているが未定)。その衝撃の系譜。※最高速については欧州仕様基準に準拠。

文/バイクの系譜

ナナハンという言葉を生み出した量販車としては初となる四気筒エンジンを積んだホンダの名車。レース技術を惜しみ無く投入したモデルでチェーンやタイヤなどの技術が追いついておらず専用部品を多く必要としたおパワーを落とす必要があったほど。世界に初めて認められた日本の大型バイクでもある。

量販車として初の四気筒バイク

HONDA/CB750FOUR (1969年)



世界で一番速いバイクが欲しいと思つたのはメーカーもライダーも同じ。この競争は1907年のマン島TTからずっと続きました。しかし最初の頃はメーカーによるワンオフのようなバイクばかりで庶民が買えるようなものではなかった。それが大きく動き始めたのが1960年頃。

1960年代 英国バーチカルツイン

高性能バイクをメインに造っていた英国のトライアンプが1956年に巨大なアメリカ市場を狙って自社エンジンを使ったストリムライナー(空気抵抗が少ない最高速用の車体)で343km/hを記録。そしてその栄光を元にした市販車として1959年にボンネビルT120を発売。まだまだ単気筒が主流だった中でトライアンプの武器であった単気筒を二つ載せた様な形のバーチカルツインをチューニングしたモデル。このT120は他を寄せ付けない圧倒的な速さを誇りアメリカはもちろん世界的な大ヒットとなったことでトライアンプは一躍60年代のバイク界を代表するメーカーへと上り詰めた。

1970年代 四気筒のジャパニーズ

それが急変したのがそれから約10年後となる1969年。歴史あるマン島TTを制覇したホンダがその技術をフィードバックしたマシンCB750FOURを発売。

とって追い風となる新たな技術が誕生します。それは風を切り裂くカウル。まだネイキッドという言葉もなく耐え凌ぐしかなかった風を裁くことで最高速を上げることが可能だという事がレースで分かり、またプラスチック生産技術の向上によって量販車にも付けられるように。そしてそのフェアリングという技術を巧みに使い成功を収めた最速車が1981年に登場したGSX1100S KATANA。1074cc/111馬力で最高速は218km/hを突破するだけでなくフェアリングのデザイン性も相まって世界最速車の称号を得ると共に爆発的な人気に。これに続くように登場したのがCB750FOUR以降は一步引いていたホンダ。耐久レース用のホモロゲーション(レースのための車両)という名目で最速速度220km/h以上のスペシャルCBことCB1100Rを販売。レースで大活躍したこともあり欧州では今も伝説のCBとして語り継がれています。そんな状況に黙っていなかったのがZ1の圧倒的な性能で世界に躍り出たカワサキ。名車Z1のエンジンをベースに1089cc/120馬力という極限までチューニングしたGPZ1100を投入。大型フェアリングと当時としては非常に珍しいDFI(電子制御燃料噴射装置)を活用することで2バルブエンジンというハンディキャップを物とせず最高時速は230km/hとトップをマーク。いっぽうでまだ名前が上がって

それまで一部のトップレーサーか富豪でもない乗ることを許されなかった四気筒の量販化に世界で初めて成功したマシンで、クラストップとなる67馬力で最高時速も200km/hに届くかというほど。円安の影響もあり生産が追いつかないほどの人気となり5年で14万台以上となる大ヒットで外貨を稼ぐと同時に世界中へホンダの名を轟かせた。

このCB750FOURの登場を一番悔しがったのが同じ日本メーカーだったカワサキ。実はカワサキも最速車として名を馳せていたボンネビルよりも速い直列四気筒のバイクを開発中だった。しかし完成間近のところCB750FOURに先を越されてしまった事で開発をやり直し。既存よりもスケールアップさせ3年後の1972年に改めて発売したのが900SUPER4(通称Z1)です。直列四気筒903cc/82馬力というスペックを引つ下げ最高速は大台の200km/hを優に超える212km/h。その妖艶なスタイルも非常に好評でジャパニーズスタイルを決定付ける存在となりました。このCB750FOURと900SUPER4の登場そして大ヒットにより高性能バイクの代名詞が英国によるバーチカルツインから日本のインライン4へと移行し、日本メーカー間の競争が激化します。

1980年代前半 フェアリングの誕生

1980年代になると最高速に

いないヤマハは最高速を取るのではなくツーリング用途に特化していたものの、1984年に登場したグラランドツアラーFJ1100は1097cc/125psとインテークまで入っているこだわった形状のフェアリングにより最高時速235km/hとなる世界最速ツアラーを発売。

1980年代後半 空冷に変わる水冷システム

80年代後半になると肥大化するパワーによるオーバーヒートに各社とも頭を悩ませ中で一台のバイクが登場それが1984年末に登場した元祖NinjaことGPZ900R。第二世代Zとして開発されたGPZ900Rは熱問題を解消するためエンジンの周りに冷却水の通路を作って冷やす水冷方式を採用。これにより安定した冷却性能を得る事に成功し、908cc/115馬力というダウンサイジングによるスポーツ性能を取りつつも最高時速244km/hをマーク。『最速大排気量』という常識を覆しただけでなく独特なデザインも相まって唯一無二の存在。

ホンダもCB1100Rに代わる最速車として水冷化しただけでなくカムギアトレンのレーシング直系のV型4気筒スペシャルマシンVF1000Rを発売。そのいっぽうで違う考えを持っていたのがスズキとヤマハ。スズキは水冷の正しい英訳が液冷(Liquid-cooling)である事に目をつけ、冷却用の水路を新たに設け

アシックスウォーキング

ASICS WALKING

「ランウォーク」

価格4万700円

走れるビジネスシューズ「ランウォーク」のサイドゴアブーツ。かかと部にゲルが内蔵されているほか、着地時の衝撃を推進力に変える「スピーバ」ミッドソール、靴のねじれを抑制する中足部の「トラスティックシャンク」など、ランニングシューズで培った機能が満載だ！ 日本製。

アシックスジャパン お客様相談室 ☎0120-068-806



特集 あなたはきっと持っていない！ はじめてのブーツ

スニーカー人気がひと段落の今季、注目されているのがブーツだ。しかしスニーカー馴れの足に「ブーツってどーよ？」と疑問をもつブーツ未体験者は少なくないはず。ってことで、楽チンさはスニーカーに劣らずで、足元をラギッドにキメてくれて、でも、ビギナーの財布にやさしい、そんなお値打ちブーツを厳選しご紹介しよう！

写真／青木健格(WPP) 文／山田純貴



シェットランドフォックス

SHELTLAND FOX

「コベントリー」

価格4万700円

リーガルが高い技術を駆使して展開する最高級ブランドの1モデル。トゥから履き口に至る稜線の美しさは、木型に吊り込んで丁寧に成型されたことの証明だ。ダイナイトソールの採用により、一見してレザーソール靴のような佇まいであるのも本品の特長。グッドイヤーウェルト式製法。日本製。リーガル コーポレーション ☎047-304-7261



ジャラン スリウアヤ

Jalan Sriwijaya

「98411」

価格3万9600円

英国製に匹敵する技術をもつインドネシアの実力派メーカー製。アッパーに仏・デュブイのカーフを、ソールに英・ダイナイトソールを使い、手縫いと機械縫いを併用するハンドソーンウェルト製法により、堅牢でありながら、使い始めから履き心地コンフォタブル！で、この価格はマジでお値打ち。ジー・エム・ティー ☎03-5453-0033



スピングルビス

SPINGLE Biz

「Biz-135」

価格2万5300円

伝統的なバルカニス製法が十八番の広島発メーカーが、同製法にステッチダウン製法を組み合わせて展開するビジネスブランド。写真は、アッパーに撥水加工レザーを使い、吸湿性や速乾性、耐摩耗性などにすぐれた和紙素材インソールを採用。その履き心地はスニーカーライクな快適さ。日本製。スピングルカンパニー ☎0847-41-5609



ビルケンシュトック

BIRKENSTOCK

「スタロン メンズ」

価格2万6400円

ビルケンらしいゆったりフォルムがラブリー。軽量だが肉厚で、クッション性&グリップ性に富むコマンドパターンソール、通気性にすぐれるマイクロファイバー製ライニング、お約束の足裏形状3次元インソール「フットベッド」など搭載。写真はブラウンヌバックレザー採用タイプ。ビルケンシュトック ジャパン ☎0476-50-2626



ゆえに脱ぎ履き楽勝だから。日本じゃ靴を脱ぎ履きする機会が多く、たとえば座敷で飲み会ってな際、これならマゴつかずにすむワケ。また、究極ブレインを見た目は飽きさせず、流行にも左右されず、きれいなカジュアルからスーツまでコーディネート守備範囲広大。確実に、足元を上品&スマートに見せてくれるのも高ポイントだ。ブーツなので雨の日履きもOKで、ラバーソールなら、さらに心強し。と、こんなにイイこと尽くしなサイドゴアブーツ。はじめての大人ブーツはコレっきゃないっ。



リーガル

REGAL 「29RRCJ」

価格3万3000円

ほんのり膨らみを帯びたトウのシルエットなど、英国的エッセンスを醸し出すドレッシーな美靴。老舗リーガルが十八番にするグッドイヤーウェルト式製法は堅牢であるうえ、履き込むと中底が足形に沈んでフィット感が増す。日本製のすばらしい出来でありながら、3万円前半というのもウレシイ。リーガル コーポレーション ☎047-304-7261



Point ①

脱ぎ履きの際のヒモ調整が不要

脱ぎ履きが多いニッポンでは、面倒なヒモ調整が無用の、こうしたスリッポンタイプのブーツが大助かり。しかもほどよく伸縮するゴア付きゆえ、脱ぎ履きは超楽勝だ！

Point ②

シンプルで飽きの来ないデザイン

簡素だが普遍的なデザインだからこそ、流行に寄らず、飽きることなく街履きが可能。しかも、どんなスタイルも、足元を上品&スマートに見せてくれる点も高評価だ。

スニーカー好きから見ると、ブーツってちよい大人なイメージ。ことにビジネスにもイけるレザーブーツは、履きこなしのハードルが高く見えるかも。が、立派な大人になるためにも(！)、この秋はレザーブーツにぜひチャレンジを！
では「どんなのがいいの？」となるワケだが、ここでプッシュしたいのがサイドゴアブーツ、別称チェルシーブーツだ。左右にゴアと呼ばれるゴム布が縫い付けられた、ヒモなしブーツの一種である。なぜにこのタイプが入門ブーツに◎かといえは、やはりゴア付き

まずは サイドゴア ブーツから

ブーツ入門は

〈チェルシーブーツ〉

Publisher

今井今朝春
Kesharu Imai

Editor-in-Chief

前田賢紀
Takanori Maeda

Deputy-Editor

関谷和久
Kazuhisa Sekiya

桜井靖人

Yasuhito Sakurai

Managing-Editor

松崎薫子
Kaoruko Matsuzaki

Senior-Editor

本田賢一郎
Kenichiro Honda

小川太市

Taichi Ogawa

Editor

小野正章
Masaaki Ono

大谷 暁

Satoru Otani

片岡静香

Shizuka Kataoka

竹本 泉

Izumi Takemoto

藪崎 大

Dai Yabuzaki

Directing Editor

土居輝彦
Teruhiko Doi

Art Director

若山トシオ
Toshio Wakayama

Designer

フェイヴァリット・グラフィックス
favorite graphics

東京クリエイティブラボ

Tokyo Creative Labo

Staff Photographer

鶴田智昭
Tomoaki Tsuruda

青木健格

Takenori Aoki

Advertising Director

坪井一雄
Kazuo Tsuboi

鈴木敏弥

Toshiya Suzuki

Production Director

小川俊介
Shunsuke Ogawa

Circulation Manager

笹川裕史
Hiroshi Sasagawa

Print

Dai Nippon Printing Co., Ltd.

DTP

Base, Nagi

**Correspondent, Washington, D.C. Bureau
(Pictorial Press International)**

Mikako Burks

ワールドフォトプレス 公式サイト

http://www.monomagazine.com

編集部員の“ここだけの話”

mo.WEB (モウェブ) 公開中!

Facebookも更新中👍してね!

http://www.facebook.com/monomagazine1982/

スマホでもモノマガジンが読める「dマガジン」をチェック!

https://magazine.dmkt-sp.jp/

NEXT

次号予告

令和元年秋。こだわり男の4大特集 楽器! カバン! 家! フライトジャケット!

ピアノ、ドラム、サクソフ、ギター、アンプ、モア!
楽器道楽

「何か楽器をやってみたい」「大人になって初めてだけど楽器を習いたい」と音楽教室に通う大人が増えている。かつてのバンドブームの時に楽器を買ったけど最近で無沙汰……といったモノマガジ世代に向けての大特集!

3ウェイ、バックパック、キャリーケース

カバン王の「コウジヨウ」プロジェクト!

カバン王が3つの「コウジヨウ」を伝授! 高機能で使い勝手も気分も「向上」する最新アイテムから、メーカーが推薦文を「口上」する自信作、作り手が自慢したくなる「工場」の世界まで。カバン情報たっぷり!!

ウチ遊びが好きになる!

わがまま我が家!

モノマガジ人のワガママがまった、趣味の家! ガレージハウスやオーディオルーム、植物採集やアクアリウム、クライミングウォールや壁打ちルームまで「空間」を堪能している達人たちの我が家を拝見させて頂きます。

そして男たちはこの服に帰る

絶対欲しいフライトジャケット!

トレンドだから? 関係ないね。俺たちモノマガジ人の「ユニフォーム」ともいうべき「FJ」には買う理由なんていらぬ。持っていないなら、買おうしかない。これがモノ好き唯一の回答だ。さあ、君はどのフライトジャケットに袖を通すだろう?

■うーん、うなるモノ

■モノ進化論

■mono編集部モノ差し

■mono大捜査線

モノマガジン11-16 情報号 No.837

11月2日(土)発売 定価 649円(税込)

●モノ雑誌のハイオニア 毎月2回(2日・16日)発売

mono

発行人 ●今井今朝春

編集人 ●前田賢紀

発行所 ●株式会社ワールドフォトプレス

〒164-8551 東京都中野区中野3-39-2

TEL:03(5385)5666 [編集部]

03(5385)1350 [広告営業部]

03(5385)5701 [販売部]

FAX:03(5385)5617 [編集部]

03(5385)1348 [広告営業部]

03(5385)5703 [販売部]

印刷所 ●大日本印刷株式会社

●編集の都合上、内容が一部変更される場合もありますのでご了承ください。

●乱丁・落丁は送料小社負担にてお取り替えいたします。

●本文中の価格は消費税込みの総額表示です。

実勢価格は編集部調べの価格です。