

乗る前にこの「MTBまるかじり読本」を必ずお読みください。そして大切に保管して下さい。

BLACK EAGLE MTBまるかじり読本



PRODUCED by

maruishi 

GO AHEAD

その時、冒険者になる。

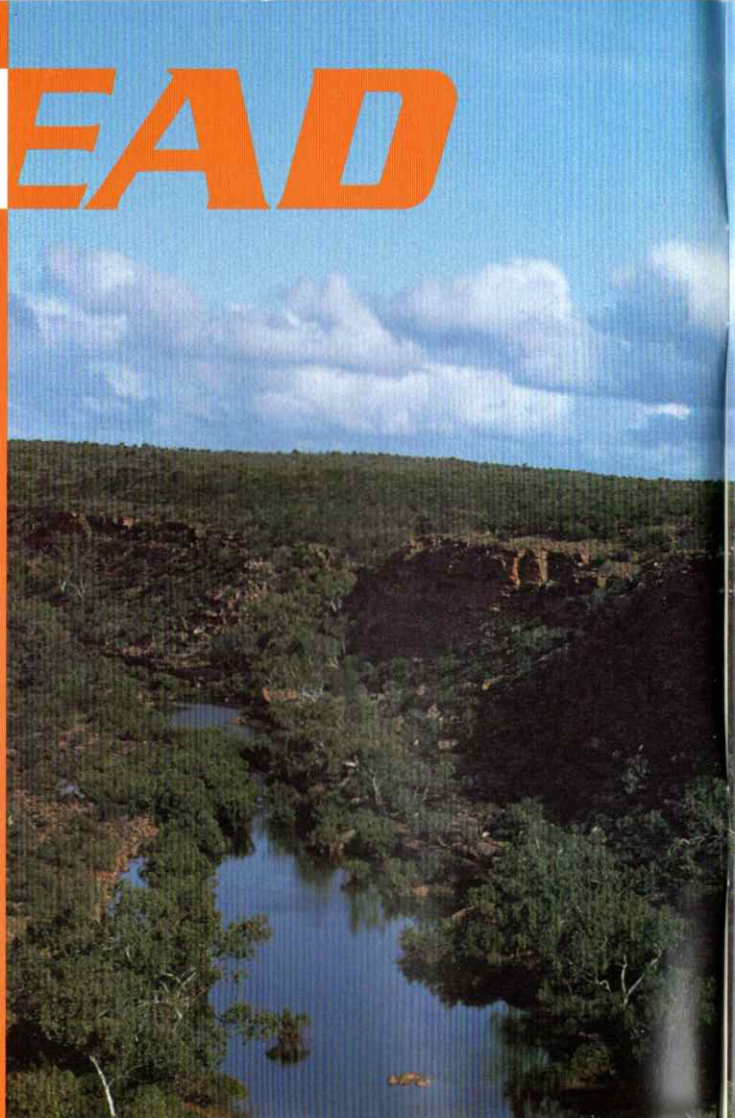
心をかきたてたのは、一枚の風景写真。

あの場所の空気に触れたくて、ペダルを踏みだした。

走る道を選ばないBIKE。

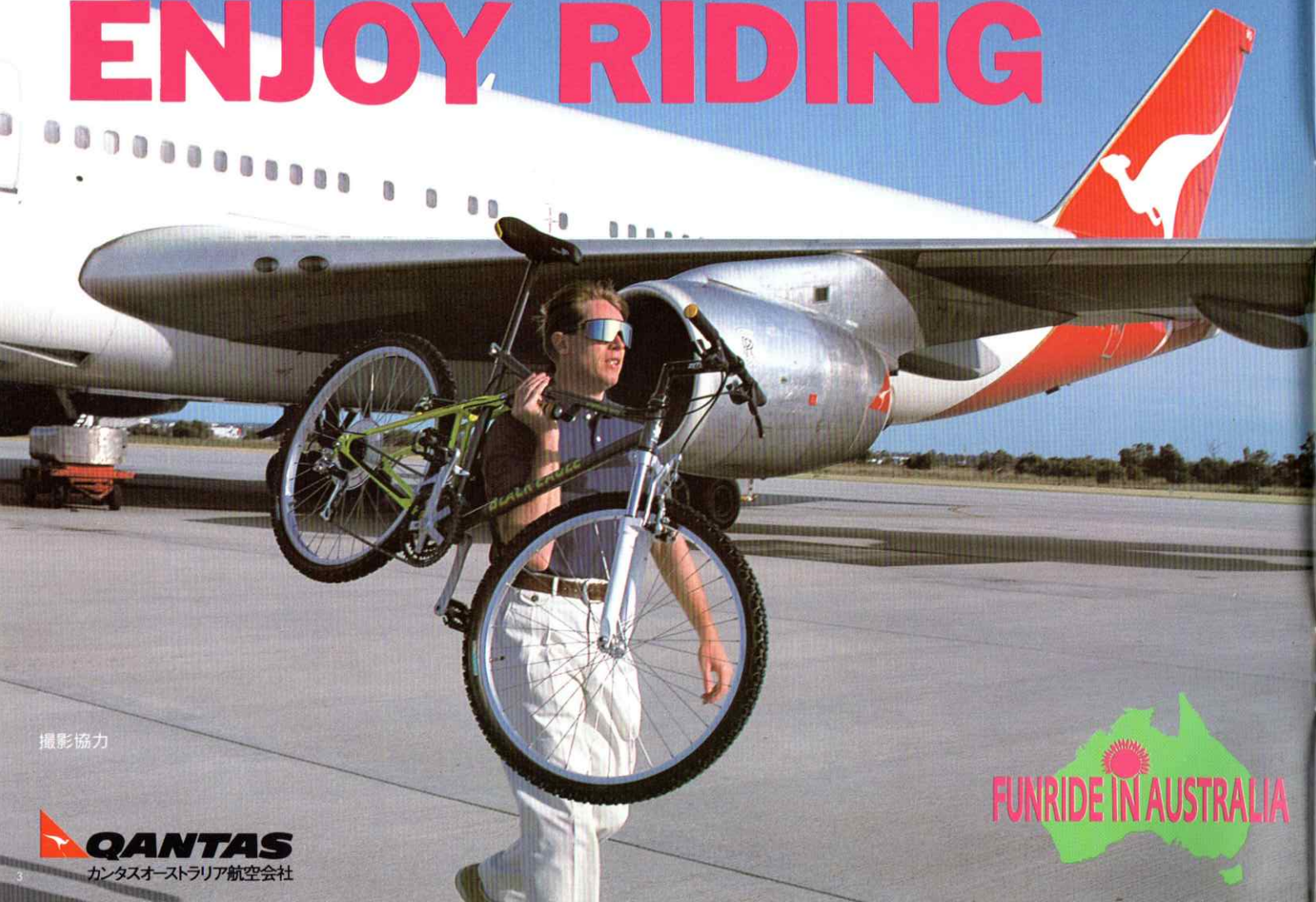
大地を、街を、道なき道を、切り開いて走る My Own Way。

憧れの地への想いを乗せて、いま冒険が始まる。





ENJOY RIDING



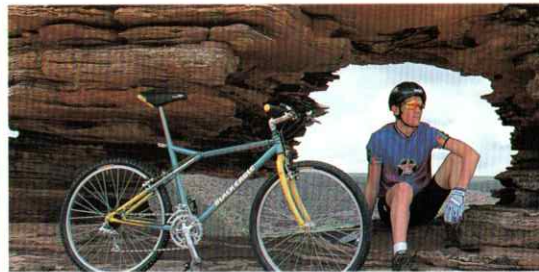
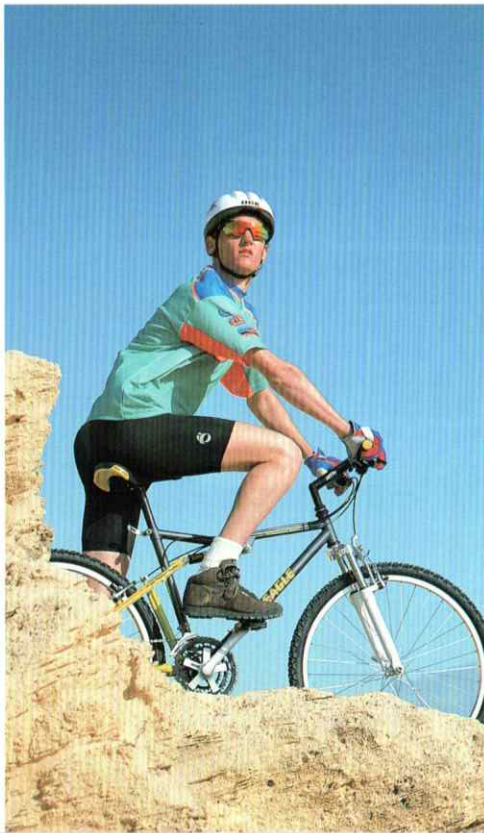
撮影協力

 **QANTAS**
カンタスオーストラリア航空会社

 **FUNRIDE IN AUSTRALIA**

走れば、 地球はドラマチック。

サアア……、耳元で風の声。アップ&ダウン、コーナー、凸あり、凹あり。地球をカラダで感じながら走る時。街も自然も、驚くほど魅力的な顔をみせてくれることがある。自分のチカラで、風をつくりだす人だけが、そんな喜びを知っている。さあ、フィールドへ飛び込もう。自分だけの走りを見つけよう。BLACK EAGLEと、カラダひとつで。地球との対話を楽しもう。



TRANSPORT

MTBを連れ出す週末。

待ちに待った休日は、ツーリング日和。テールラックにマウンテンバイクを積みこんで、フィールドへ繰り出す準備も万全。緑の稜線が見えてきたら、もう、それだけでワクワク。仲間たちと、一日をまるごとたのしもう。

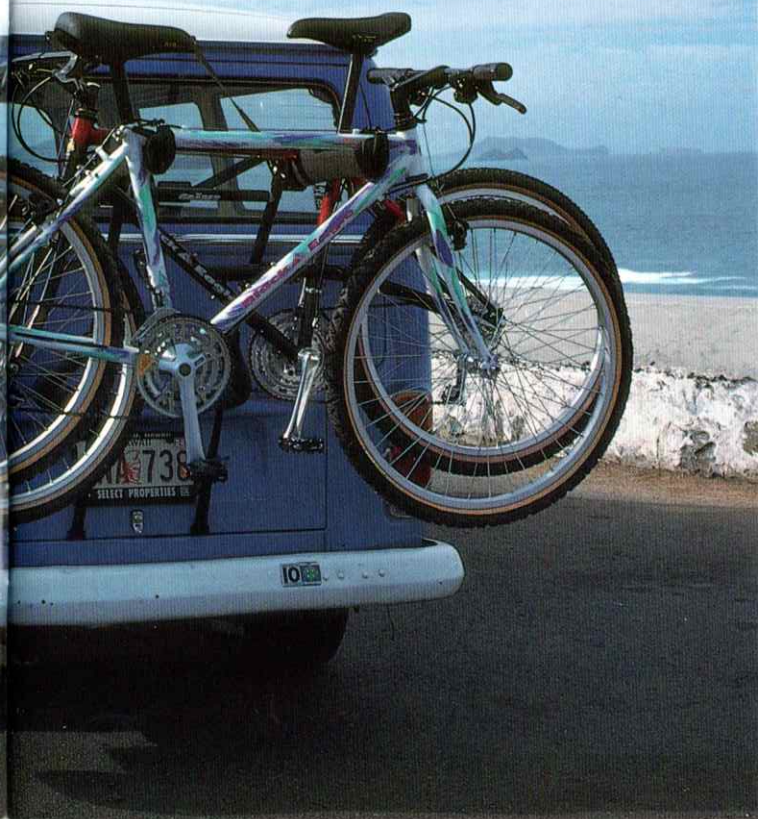
■快適なツーリングのために、コースは、きちんと検討。

行きたいと思ったらすぐに旅出つのも素敵だけど賢いBLACK EAGLE 仲間なら、「急がば廻れ」。ツアープランをたてることから始めよう。まずは、資料収集から。正確な地図と、ハイキング用、サイクリング用地図など、資料は多いほど良い。次は地図から地形を読み取る作業。傾斜、距離など、プランニングに必要な情報がぎっしり詰っているから、読図はぜひマスターしたい。コース設定の時は安全を考えて、無理せず、実力に合ったコースを選ぼう。多人数で行く時は、一番レベルの低い人に合わせよう。

■ MTB キャリングで、行動半径がグーンとワイドに。

少し遠出を決めた朝、クルマのルーフにBLACK EAGLE を乗せてStart。マウンテンバイクのツーリングにクルマを併用するメリットはたくさんある。まず、遠いところへ時間をかけずに行けること、フィールドで過ごす時間が長くなること、荷物をいろいろ持っていけること、さらに、たくさんの友人などとグループで行けることetc…。キャリングの方法は、クルマに積む専用キャリアを用いる方法、タイヤを外してトランクに積む方法もあるので、クルマの個性に合わせて適切な方法を。





■便利さ満点の輪行バッグ。パッキング法をマスターすべし。

マウンテンバイクを分解して、持ち運びのできる輪行バッグは、人気アイテムのひとつ。

パッキング方法は、意外と簡単なので、この機会に覚えておこう。

- ①15mmのペダルスパンで両ペダルを外す。外し方は、右ペダルが反時計まわし、左ペダルが時計まわしなので要注意。
- ②前後輪を外す前に、前後ブレーキのアーチワイヤを外す。
- ③シフトレバー操作で、後ギヤを小ギヤにし、後輪を抜きやすくする。前ギヤは逆にバッグの破損を防ぐため、大ギヤにする。
- ④ステムをAHキー（六角レンチ）でゆるめ、ハンドルを外す。ブレーキワイヤがつっぱる時は、ブレーキ側ワイヤをいったん抜く。
- ⑤クイックレバーを起こして前後輪を外す。後輪はディレーラを後方へ持ち上げながら外すと外しやすい。

- ⑥抜いたハンドルを、付属ベルトを用いてフレームに固定。クイックレバーの操作でサドルは一番低い位置へ下げる。
- ⑦前後輪から、クイックシャフトを抜き取り、バッグの内ポケットに入れる。付属の小物でディレーラが当たらない様にサポートして、フレームをまん中にはさみ込む様に。この時、サドルとディレーラが下側になる様にする。
- ⑧バッグのポケットにペダルを収納。ジッパーをしめ、ストラップを固定。フレームと車輪があたっていないかを確認する。
- ⑨できあがり。ショルダーストラップを肩にかけ、ハンドストラップを手にかけて持ち運ぶ。



IN THE NATURE

自然を遊べ、自然に触れ。

ツーリングの終点は、緑と水と光にあふれる場所。キャンプをするのもよし、バードウォッチングに熱中するのもよし。豪快な走りを満喫したあとも、楽しみ方は、まだまだ、いろいろ。自然は、大きな遊びのステージだ。

■ MTBキャンプでツーリングの面白さ倍増。

一泊以上のツーリングなら、ぜったいキャンプがおススメ。走り出す前にテントやランタン、ストーブなど、キャンプ用具を用意。なるべく小型で軽量のものを選ぼう。テントはいま、ドーム型が主流になっている。コンパクトに収納でき、携帯に便利。何よりも設営がラクなのがうれしい。さて、メンバーが揃ったら、星空を眺めながら、ワイルドな食事を。キャンプには、都会では味わえない開放感がいっぱいだ。

■ 待ってましたのお食事タイム、豪華メニューで盛り上がる。

ツーリングの楽しみは、食べることにもある。時には、思いきり豪華なアウトドア・レストランというのも良い。おにぎりやパンなどの主食を持っていき、オカズはその場で作るようにする。バック食品に、豊富な材料を加えれば、本格的な料理も驚くほど簡単に作れる。また、今流行のフリーズドライフーズも注目。「お湯さえあればすぐにおいしい」ということで、とても便利だ。さらにフルーツ、チーズの盛り合わせ、などがあれば言うことなし。





■バードウォッチングは、 目と耳と感性を養うレッスン。

ツーリングと一緒に、自然の中で新鮮な体験を期待するなら、気軽にトライできるバードウォッチングはいかが？ 静かに走行するマウンテンバイクだからできる楽しみ方だ。さまざまな変化する鳴き声に気づいたら、きっと興味がわく。観察には双眼鏡を。ルート確認にも使えて便利だ。必要ならポケット図鑑も持参する。じっと耳を澄ましていると、心のアンテナも敏感になってくる。夜にはスターウォッチングなんていうのもオシャレだ。

■冒険気分でフィッシング

いつでも、遊び心を忘れない。マウンテンバイクは、釣りキチさんとも相性が良い。例えば、沢の奥へ短時間で進むなら歩くより、マウンテンバイクでの移動の方が、ずっと効果的。フライフィッシングの道具も、バック・バックに納まるタイプのものがあるのだ。大きめのバッグと、キャンピング・グッズがあれば、1〜2泊の渓流フィッシングもOK。このように、自分の趣味と組み合わせれば、マウンテンバイクの面白さは、無限大だ。



自然を大切にしよう!!

WWFでは会員を募集しています。
お問い合わせは、
03(3769)1241 WWF Japan
(財団法人世界自然保護基金日本委員会)まで
東京都港区芝 3-1-14 日本生命赤羽橋ビル7F
お申し込み口座 東京00-95257
加入者名 WWF Japan

美しい自然の中へ、草木や樹木、動物たちを見に行くのは素晴らしいことです。温原や野山、川や海でキャンプするのも楽しいこと。でも忘れないで下さい。自然は目につきやすい特定の動物や植物だけから成り立っているのではなく、名もない草やちっけな虫まで含めた多種多様な生物が結びつき、一つの生態系をつくりあげていることを。

あなたの目の前にあるもの、いるもの全てが生態系の一員です。自然を愛するみなさんには、自然を壊さないように人一倍注意をはらっていただきたいと思っています。

TOWN

街はMTBのフィールドだ。

普段見慣れた街でも、マウンテンバイクでクルージングしてみると大発見があるもの。ゆっくり、のんびり走ってみよう。たっぷり時間をかけて走ってみよう。昨日とはまったく違う街の素顔に出会えるはずだ。

■街中は颯爽と走りたい。

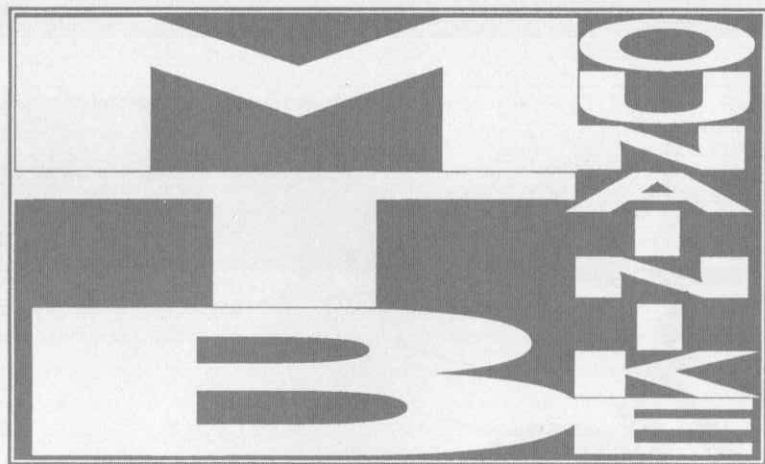


急な上り坂、公園などなど自分たちの街だって、結構ハードなフィールドだ。けれど少しテクニックをマスターすれば、階段だってこわくない。人が歩けるところならどこでもOK。それが、MTBのMTBたる所以である。ただし、交通量の多い街中ではヘルメット着用を。

■二人で海を見に行こう。

マウンテンバイクでデートを楽しむなら、海がおすすめ。もちろんムード満点だし、砂浜の上を必死になってこぐのもよい。さらに、サイクリングコースがある海沿いなら、少し遠出だって可能だ。アフターツーリングは二人で仲良くメンテナンスすることを忘れずに。洗車、注油と愛車のお手入れでデートもFinish。



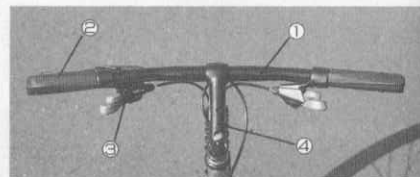


WORKS

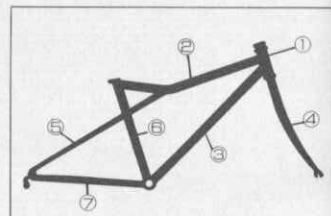
BLACK EAGLE

MTB WORKS 各部の名称

まずは MTB をよく知るために、各部の名称を覚えよう。

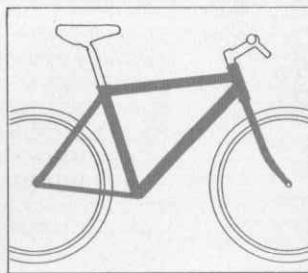


- ①ハンドルバー ②グリップ
- ③シフトレバー ④ハンドルステム

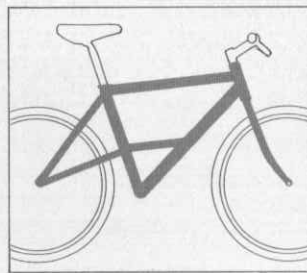


- ①ヘッドチューブ ②トップチューブ
- ③ダウンチューブ ④フロントフォーク
- ⑤シートステー ⑥シートチューブ
- ⑦チェーンステー

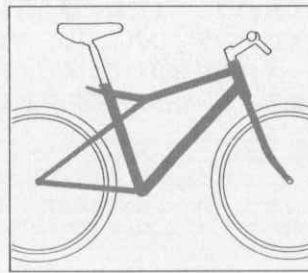
MTBのフレームはその用途に合わせて素材・形状がさまざま。素材はクロモリ鋼が主流だが、アルミ等の新素材も人気がある。形状は、スローピングフレーム(イラスト1)が多いが、リヤセンターを短くしたエレベーターステップフレーム(イラスト2)、MTBフレームの理想を追求したクロスタイプのオリジナルトップベントトリプルトライアングルフレーム(イラスト3)等がある。



(イラスト1)



(イラスト2)

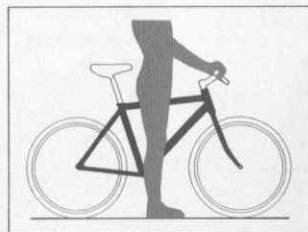


(イラスト3)

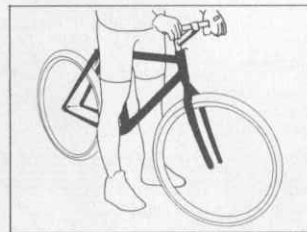
■自分に合ったフレームサイズをみつけるには……。

①MTBにまたがった時、スローピングフレームの場合、股下とフレーム(トップチューブ)との間に5cm程度の余裕をとることが重要です。(イラスト4・5)

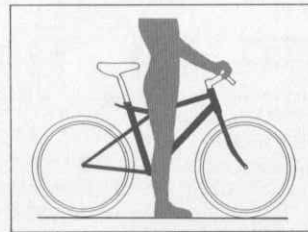
②オリジナルトップベントトリプルトライアングルフレームの場合では、15cm程度の股下クリアランスを確保する事が出来ます。(イラスト6)



(イラスト4)

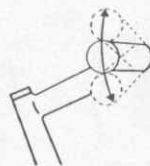


(イラスト5)



(イラスト6)

MTBには幅広いフラットハンドルが付いている。これは悪路での安定性や走破性を高めるためだ。ハンドルバーの角度は水平または、手元の方が少し上がっている状態がベスト。注) ハンドルの角度設定は非常にむずかしいので実際に乗って少しずつベストの位置を決めてゆこう。この際ハンドルの左右の長さがずれないように注意しよう。



MTBのブレーキには、強力な制動力が要求される。その中での圧倒的主流はカンティレバーブレーキだ。カンティレバーブレーキは左右のブレーキ台座が独立しているためド口詰まりがしにくい、また調整・調節が簡単である。もちろん強力な制動力も持っている。MTBには最適なブレーキだ。

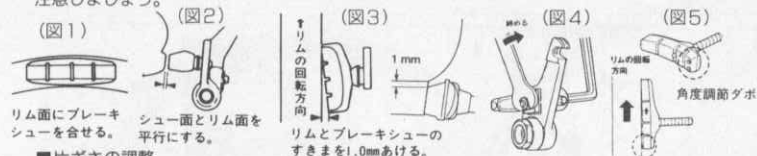
■ブレーキシューのセッティング。

①ブレーキシュー面とリム面が(図1・2・3)のようになるよう調整する。

リムにブレーキシューの左右の高さ・位置を合わせる。

②調整が終わったら、AHキー(六角レンチ)とスパナでブレーキシュー固定ボルトを締め付けて固定する(図4)

ブレーキシューにリム面との角度を調整するダボがついている場合は、リムに直接ブレーキシューを押つけて固定します(図5)、このときブレーキシューの出代が左右等しくなるように注意しましょう。

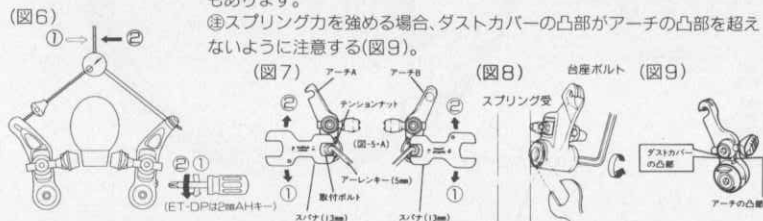


■片ぎきの調整

●A・B・Cタイプ バネ力調整ネジをプラスドライバーで①方向にまわすとバネ力が強くなりケーブルキャリヤは右に、②方向にまわすと弱くなり左へ動く。ブレーキシューとリムの間隔が左右同じになるように調整する。

●Dタイプ(図7・8) 取付ボルトをゆるめ、テンションナットを①方向にまわすとバネ力が強くなり、②方向にまわすと弱くなる。調整後は取付ボルトをしっかり締めよう。又この他にスプリング受にスパナをかけて、反対側のスプリングの強さと同じように調整し、5mm AHキーで台座ボルトを締め込んでいく方式もあります。

③スプリング力を強める場合、ダストカバーの凸部がアーチの凸部を超えないように注意する(図9)。



■ブレーキワイヤのセッティング。

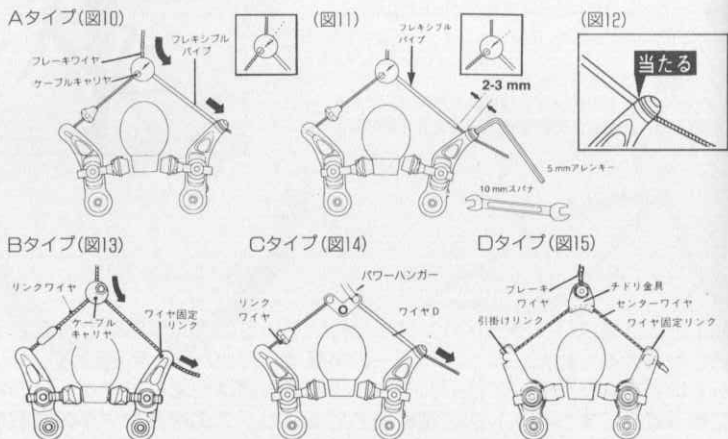
Aタイプ ブレーキワイヤをケーブルキャリヤからフレキシブルパイプに通し仮固定する(図10)。ケーブルキャリヤの位置がアウト受から真下になるようにバネ力調整ネジで調整する(図6参照)。次にブレーキシューを固定し(図3参照)、仮固定したブレーキワイヤを緩め、フレキシブルパイプとのスキ間が2~3mmあくようブレーキ本体をずらした状態(図11)で固定した後、フレキシブルパイプがブレーキ本体に当たる様にもどす(図12)。パランス調整が必要ときは再度バネ力調整を行う(図6参照)。

Bタイプ リンクワイヤが付属しているブレーキの場合は、(図13)のようにセットした後、ワイヤ固定リンクとケーブルキャリヤの2か所を固定します。

Cタイプ リヤサスペンションモデル(ET-DP・DC・SS)の場合は、はじめにブレーキシューをゆるめた状態で、両側のカンティブレーキの傾きが同じになる様にワイヤDを引っ張り固定します(図14)。次にリムとシューのすき間が1~2mmになる様にブレーキシューをセットします(ブレーキシューのセッティング参照)。

Dタイプ ①ブレーキワイヤにチドリ金具を取りつける。(図15参照)

②センターワイヤのつまみ部を引掛けリンクに引掛け、反対側のワイヤ固定リンクにはさみ込み固定する。ブレーキシューとリムの間を左右合わせて3~4mmになるように固定します。

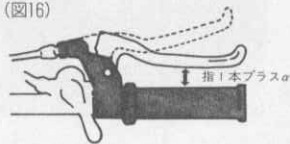


【注】ブレーキワイヤはなるべく1年に1回交換するようにしてください。

■ブレーキレバーのセッティング。

ブレーキレバーとグリップの間隔はレバーをいっぱい引いた時、レバーとグリップの間に指一本分プラス α がある位がベストセッティングだ (図15)。しかし乗る人によって手の大きさが違うので、ブレーキレバーに付いている握り幅アジャストボルトを回して自分に最適の握り幅に微調整しよう (図16)。

(図16)



(図17)



■ブレーキレバーの握り方。

ブレーキレバーの握り方はいろいろある。状況・強弱によって使いわけ、自分に合った握り方をマスターしよう。

●ツーフィンガー (イラスト1) スタンダードな握り方である。適度な制動力を得られ、ハンドリングにも支障が少ないのが利点だ。

●この他にも、主にスピードコントロールを目的とした人指し指1本でブレーキレバーを操作するワンフィンガーや、3本指で握ることにより、強力なブレーキキングができるスリーフィンガーなどの握り方のバリエーションがある。



■ブレーキのかけ方

ブレーキキングはできるだけ急ブレーキをさけ、前後を同時に慎重にかけるにしよう。いきなり強く握るとロック状態となってしまう、特に前輪がロックするとコントロールを失って転倒につながる場合があり非常に危険だ。腰を後方へ引き、両足でペダルを地面に押しつけるようにすると、安定したブレーキキングができる。

また、雨天時は路面がすべり易いのでスピードは控えめに、ブレーキは早めにかけてよう。

タイヤにはグリップ力に優れたブロックパターンのタイヤや、同じブロックでもセンタートレッドのある直進性・操縦性に優れたタイヤ、オンロード用のスリックタイヤ等がある。その他にも、クロスバイク用の少し幅の狭い700C×35、38Cのタイヤもある。

BLACKEAGLEでは、前輪・後輪の働きの違い、役目の違いから前輪と後輪は異なるパターンのタイヤを装着し、グレードの高い走りを実現している。前タイヤは直進性、コーナリング性が良く、横方向へのズレが生じにくいもの。後タイヤはグリップ力が高く、ドロハケの良いものを採用している。



クロスバイク用タイヤ

MTBのペダルにはビンディングタイプ、トークリップ付き、フラットタイプの3つがある。目的と状況によって使い分けよう。ビンディングやトークリップは足をペダルに固定できるので、悪路でも足を踏みはずすことなく安定したペダリングができる。

■ビンディングタイプの場合(はめ方・はずし方)

ビンディングには専用シューズが必要。シューズ底のクリートとペダルのビンディングに後ろななめ上から押し込む。はずす時は、かかとをフレームの外に向けてひねる(写真1)。

■トークリップ付きの場合(ストラップの締め方・ゆるめ方)

トークリップに足をはめ込みトーストラップを上へ引き上げて足を固定する(写真2)。トーストラップをゆるめる時は付属の金具を外側へ押し出すとトーストラップがゆるみ、足を後ろに引き抜くことができる(写真3)。

Ⓔビンディングタイプ・トークリップタイプとも走り出す前に必ず脱着の練習をしよう。



ビンディングタイプ



トークリップ付き



フラットタイプ



(写真1)



(写真2)



(写真3)

■ペダリング。

足の親指のつけ根がペダル前端のプレート上に当たる位の位置に足をかけて(写真4)、踏み下す時には、かかとが落ちすぎないように注意しながらふみ込み(写真5・6)下がり切ったらペダルをしゃくり上げるようにして回す(写真7)。ギヤ比を軽めにしてリズムカルにかつスムーズに回転させるのが上手なペダリングのコツだ。



(写真4)



(写真5)



(写真6)



(写真7)

クイックリリースは、レバー1本で工具の必要もなく車輪の脱着が簡単にできるが、取り扱いによっては走行中に車輪が外れ、大事故にもつながりかねない。十分な注意が必要だ。(クイックリリースは、前後輪とも車体の左側にくるようセットしよう。)

■前輪のクイックリリースの取扱い。

クイックレバーを操作して前輪をフロントフォークエンドにはめ、フロントフォーク側へレバーを倒していくと(写真1・左)、90度倒したあたりからだんだんロックし始め(写真1・右)、180度倒した位置(写真2)で完全にロックされるように調整する。かたすぎたり、ゆるかったりするときは右側のアジャストナットで調整しよう。フォークエンドにはホイールの脱着防止の為にツメ(イラスト)がついているので、実際のホイール脱着は右側のアジャストナットをさらにゆるめて行なう。この為、上記の適切な位置になるようアジャストナットを調整してからクイックレバーを操作してホイールを装着しよう。

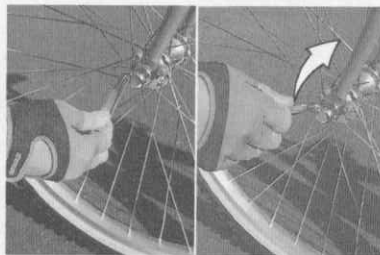
この締めが弱いと前輪は外れ易くなり、強いと走行中クイックシャフトに常に大きな力がかかり、シャフトの折損等がおこることがある。締め付け調整は十分に注意して行なおう。注) (写真3)のようにくるくる回して締め付ける事は危険だから絶対やっではない。

■後輪のクイックリリースの取扱い。

基本的には前輪と同様にフレームにロックする。特に後輪はチェーンに引かれるため、センターバランスを崩しやすいので注意する。フレームのセンターと車輪のセンターが一致するように注意してロックする。

■クイックレバーの位置。

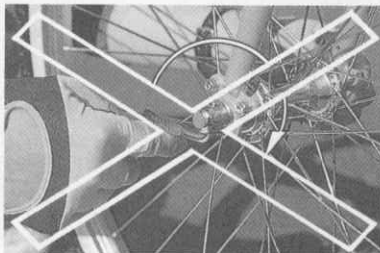
クイックレバーは前後輪とも車体の左側にくるようセットしよう。また、レバーを固定する位置が悪いと走行中障害物に引っ掛けたりして危険だ。レバーを戻す場合を考えても(写真4)の位置がベスト。



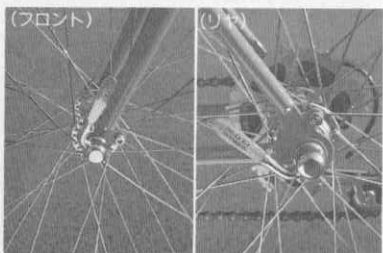
(写真1)



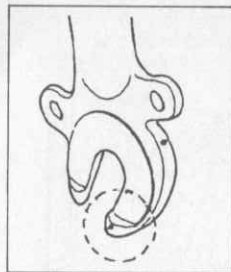
(写真2)



(写真3)



(写真4)



(イラスト)

MTBは一般に21段チェンジとなっているが、最近では24段チェンジも出てきた。これはあらゆる路面状況に対して人間のパワーを最大限に効率よく引き出すためだ。

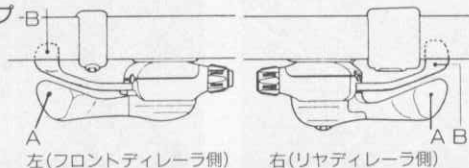
■ギヤ比について。

ギヤ比というのはチェーンホイール(前ギヤ)の歯数をフリーホイール(後ギヤ)歯数で割った数字である。仮にペダル回転数を一定に保てるとすれば、ギヤ比を高くするほどスピードが出ることになるが、ギヤ比を高くすればそれだけペダルを踏み込む力を大きくしなければならない。つまり、むやみにギヤ比を高くしたために逆にスピードがおちてしまうといったことも起きてくる。

■シフトレバーの使用方法。

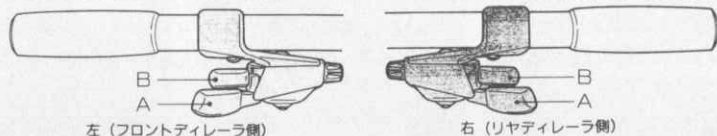
●プッシュプルタイプの場合(●Aのレバーを押すと小ギヤから大ギヤへ●Bのレバーを引くと大ギヤから小ギヤへチェンジする。)

プッシュプルタイプ



●プッシュプルタイプの場合(●Aのレバーを押すと小ギヤから大ギヤへ●Bのレバーを押すと大ギヤから小ギヤへチェンジする。)

プッシュプルタイプ

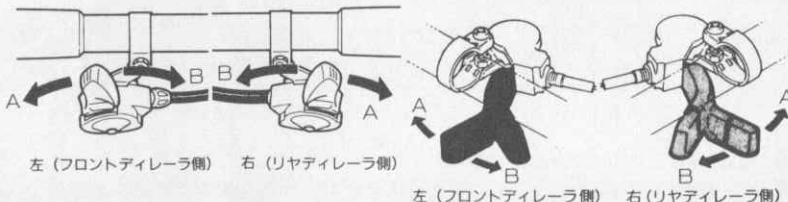


●ユニレバータイプの場合(●A方向へ操作すると小ギヤから大ギヤへ1段ずつ●B方向へ操作すると大ギヤから小ギヤへ1段ずつチェンジする。)

●ウィッシュボーンタイプの場合(●A方向へ押すと小ギヤから大ギヤへチェンジする。●B方向へ押すと大ギヤから小ギヤへチェンジする。)

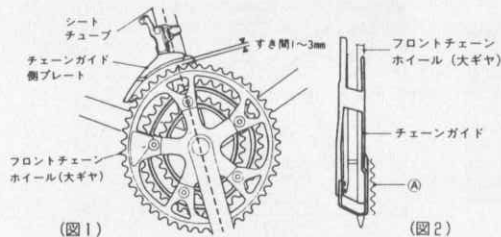
ユニレバータイプ

ウィッシュボーンタイプ



■フロントディレラの調整・取付け。

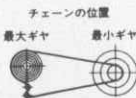
①ガイドプレートを指でアウターギヤ側に押し、図のようにプレートとアウターギヤの間が1〜3mmあくようにする(図1)。
②ガイドプレートの外側の面Aが大ギヤの真上の位置でギヤと平行になるようにセットする(図2)。



●ロー側の調整

チェーンホイールのインナー(小ギヤ)にチェーンをかけ、リヤディレラをロー(大ギヤ側)に寄せたとき、ガイドプレート内側とチェーンのすき間を1〜1.5mmになるようにロー側調整ボルトでセットする(図3)。

(図3)



●ワイヤの固定

シフトレバーをローの位置にして、フロントディレラのワイヤ固定ボルトをAHキーでワイヤを強く引っ張りながら固定する。

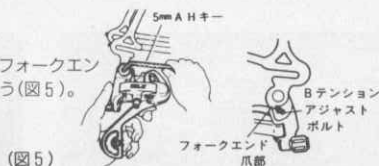
●トップ側の調整

チェーンホイールのアウター(大ギヤ)にチェーンを移動し、リヤディレラをトップに(小ギヤ側)に寄せたとき、ガイドプレート外側とチェーンのすき間を接触しない最小のすき間にトップ側調整ボルトでセットする(図4)。



■リヤディレーラの調整・取付け。

取付けの際、Bテンションアジャストボルトがフォークエンド爪部にはさまって変形しないように注意しよう(図5)。



(図5)

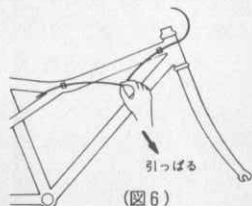
●ストローク調整とワイヤの固定。

①シフトレバーでトップの状態にもどしてから調整を行う。

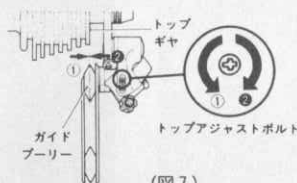
②ディレーラワイヤをリヤディレーラに固定し、図のように初期の伸びを取った後、再びリヤディレーラに固定しなおそう(図6)。

③ディレーラをトップ(小ギヤ側)にしたとき、後方から見て、ガイドプーリーがトップギヤの外側の線の上にくるようにトップアジャストボルトで調整する(図7)。

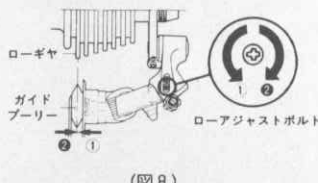
④ディレーラをロー(大ギヤ側)にしたとき、後方から見て、ガイドプーリーがローギヤの真下にくるようにローアジャストボルトで調整する(図8)。



(図6)



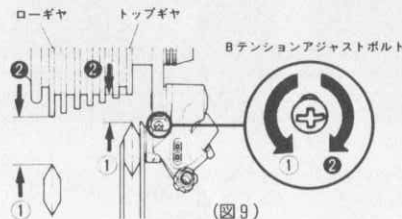
(図7)



(図8)

●ディレーラ本体の取付け角度の調整。(テンションアジャストボルトの調整)

チェーンをチェーンホイールのインナーギヤ(小ギヤ)・フリーホイールのローギヤ(大ギヤ)にセットし、クランクを逆に回し、チェーンつまりしない位置までガイドプーリーがギヤに近づくようにBテンションアジャストボルトで調整する。次にフリーホイールをトップギヤ(小ギヤ)にセットして同様に、チェーンつまりがしないことを確認しよう(図9)。



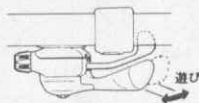
(図9)

●ベストセッティング(STIの場合のセッティング)

シフトレバーをセカンドにセットし、フリーホイールのギヤをセカンド(2段目)にチェーンさせる。その後、レバーの遊び分(図10)だけ押した状態で、クランクを回転させる。

—その後の症状—

症状①: ギヤがサード(3段目)にチェンジする場合。→チェーンが2段目に戻るまで調整ボルトを時計方向に回す(図11)。



(図10)



(図11)

症状②: ギヤが全く音鳴りがしない場合。→3段目に接触し音鳴りがするまで調整ボルトを反時計方向にゆるめる(図12)。



(図12)

—ベストセッティングとは—

シフトレバーをレバーの遊び分だけ引いた状態でチェーンがサードギヤ(小さいギヤから3段目のギヤ)に接触し、音鳴りする状態がベストセッティングだ。

※レバーをもとの位置に戻し(レバーはセカンドの位置でレバーから指を離した状態)、クランクを回転させる。サードギヤと接触し、音鳴りが残っている場合は、調整ボルトを時計方向に少し締め、音鳴りのしないギリギリのポイントで止めよう(図13)。



(図13)

自転車は保存状態によって耐久性が全く違う。ハードな走りにしっかり応えてもらうためにも、日ごろからきちんとしたメンテナンスを心掛けたいものだ。主なメンテナンスは、掃除、注油、空気圧チェック、ネジのまし締め、グリスアップなどがある。

■洗車

MTBをサビつかしたり、各パーツの作動性能を落とさないためにも、洗車は大事なことだ。オフロードなどや雨の日に乗った後は、なるべく早めに各部についた泥汚れや水分を拭きとろう。洗車方法は、水をかけ柔らかいブラシまたは布で汚れを落とそう。洗車後は日影で乾燥させ、その後各部に注油しておこう。これでMTBをベストな状態で保てるわけだ(写真1・2)。

■注油のポイント

写真を参考に注油しよう。

- ①リヤディレーラ：フレームとの支点部とプーリーへ(写真3)。
- ②チェーン：クランクを回しながらリムやブレーキシューにかからないように(写真4)。
- ③ワイヤトンネル：スムーズなギヤチェンジの為に(写真5)。
- ④フロントディレーラ：スムーズな変速の為に(写真6)。
- ⑤ブレーキレバー：支点部だけでなくアジャスター部にも(写真7)。

■グリスアップ

グリスアップは、ハブ、ペダル、ヘッド部、ハンガー部などへ行こう。使用状態によっても異なるが専用工具が必要なので、普通は1～2年に1回ほどでよい。



(写真1)



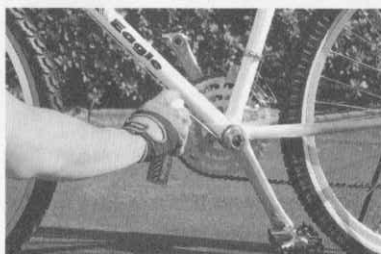
(写真2)



(写真3)



(写真4)



(写真5)



(写真6)



(写真7)

悪路を走る MTB のタイヤにはパンクというアクシデントが付きものだ。まさかのためにパンク修理をマスターしよう。

- ①フレームからホイールを外し、タイヤレバーをリムとタイヤのすき間に入れ、タイヤのワイヤ部を引き出す (写真1)。
- ②取り出したチューブに空気を入れてパンクしたポイントをさがす。水中で泡をさがすと簡単だ (写真2)。
- ③パンクしたポイントの汚れや水分をパッチより少し広めにふき取り、次に軽くサンドペーパーをかけ、ゴムのりの付きを良くする (写真3)。
- ④ゴムのりは穴を中心に薄くまんべんなく、パッチよりやや広めにぬる (写真4)。
- ⑤ゴムのりが乾いたらパッチの銀紙をはがして張り付ける (写真5)。
- ⑥ドライバーの柄のように丸くて硬いものでパッチを押し付け、すき間の空気を押し出し密着度を増す (写真6)。
- ⑦パッチのセロファンをはがし、一度空気を入れ完全に密着しているかを確かめる (写真7)。
- ⑧チューブをタイヤに入れる前にタイヤの内側にガラスやトゲがささっていないかを確認する (写真8)。
- ⑨タイヤを入れ、チューブがタイヤとリムのすき間にはさまれていないかを確認する (写真9)。
- ⑩修理が OK なら適性な空気圧まで空気を入れて完了だ (写真10)。



(写真1)



(写真2)



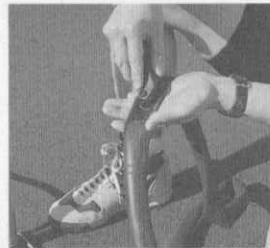
(写真3)



(写真4)



(写真5)



(写真6)



(写真7)



(写真8)



(写真9)



(写真10)

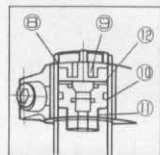
■フロントサスペンション

■各部の名称

TYPE-FⅡ

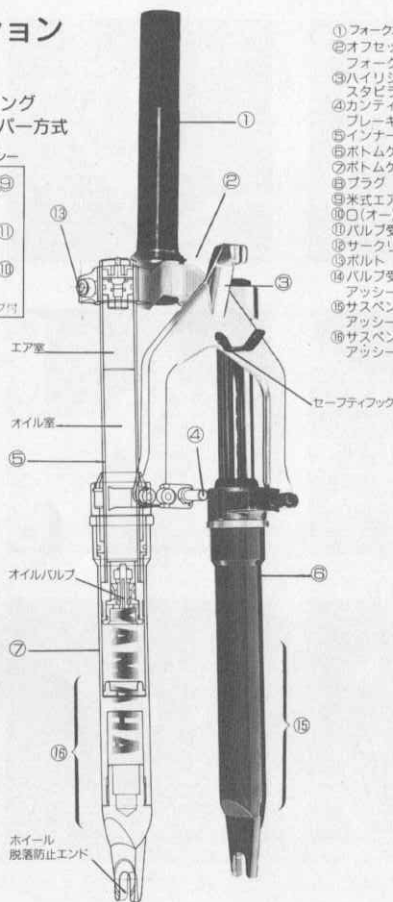
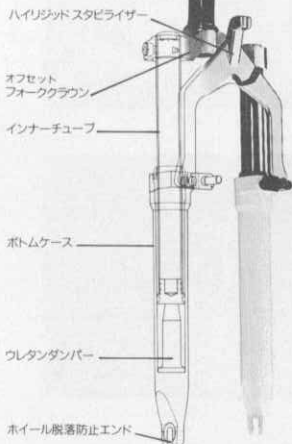
■エアースプリング &オイルダンパー方式

⑭バルブ受カップアッシー



TYPE-FⅡ

■ウレタンゴム方式



- ① フォークコラム
- ② オフセット
フォーククラウン
- ③ ハイリジッド
スタビライザー
- ④ アンティ
プレーキ台座
- ⑤ インナーチューブ
- ⑥ ボトムケース(左)
- ⑦ ボトムケース(右)
- ⑧ プラグ
- ⑨ 米式エアバルブ
- ⑩ (オー)リング
- ⑪ バルブ受カップ
- ⑫ サークリップ
- ⑬ ボルト
- ⑭ バルブ受カップ
アッシー
- ⑮ サスペンション
アッシー(右)
- ⑯ サスペンション
アッシー(左)

■エアの注入と計測方法 (TYPE-FⅡ用)

- ① 標準空気圧は4kg/cmに設定されています。使用状況によりエア圧を変えることができます。
- ② 調整範囲2〜5kg/cm路面状況でエア圧を高めれば、サス効果は硬く、下げると柔らかくなります。あまりエアを抜き過ぎると確実な効果は得られず底突きする場合があります。
- ③ エアの注入は、黒いプラグをはずすと、米式バルブがセットされています。ここから手押しのエアポンプで注入できます。
- ④ インナーチューブ内のエア量は少量ですから、エアコンプレッサーでの注入は破損の恐れがありますので絶対にしないでください。
- ⑤ エアの計測は市販の米式エアゲージで計測できます。計測時は、自転車を立てた状態で行ってください。
- ⑥ 倒した状態での計測はオイルが吹き出すので、おやめください。
- ⑦ エアを抜く際には、オイルが泡状になり若干吹き出すことがありますので、衣服などに付着しないよう注意をしてください。なお、拭き出すオイルは微量で、これによる性能への影響はありません。

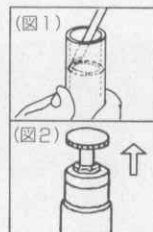
エア圧のセッティング例(目安)

2 kg f/cm ²	街乗りで柔らかな乗り心地を楽しみたいとき
3 kg f/cm ²	あまり凸凹の激しくないダウンヒル走行
4 kg f/cm ²	凸凹の激しい、又はハイスピードのダウンヒル走行
5 kg f/cm ²	あまり凸凹の激しくないハイスピードダウンヒル走行

⑧ レースなどで激しく使用された場合は、フォーククラウン部の⑩ボルトにゆるみが発生する場合がありますので、その都度、必ず増し締めを行ってください。(詳細はP23のサスペンションのトラブル対処方法を御参照ください。)

■オイルの補充および交換方法

- ① インナーチューブ上部の黒いプラグをはずし、バルブ中央のピンを押してエアを抜く。
- ② インナーチューブ内のサークリップをマイナスドライバー等を使って溝からはずす。(図1)
- ③ プラグをバルブにねじ込みエアバルブ受キャップごと引き抜く。(図2)
- ④ 専用オイルを補充。オイル量は約85cc(油面が上から約55mmのところまで)が目安。
- ⑤ 専用オイル以外は絶対に使用しないでください。
- ⑥ 補充・交換が終わったら取りはずしと逆の手順で組み立てる。
- ⑦ ⑩リングとサークリップは必ず交換してください。



※ 専用オイルは、ハードなコースコンディションに合わせたハードタイプをオプションで用意しています。
ハードタイプ：ヤマハショックオイルⅠ
● オプション内容：オイル200cc+サークリップ2ヶ+Oリング2ヶ

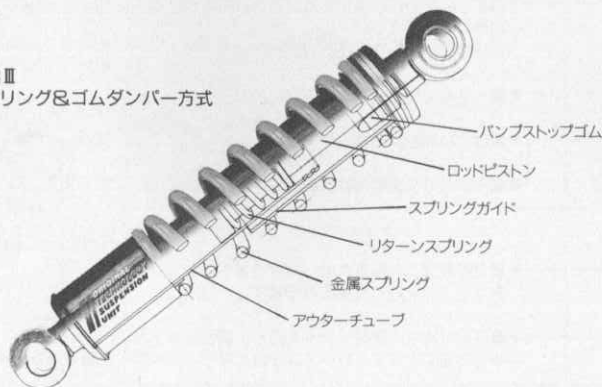
■補修パーツリスト (TYPE-FII用)

名称No	品 名	個数	仕 様	備 考
①	フォークコラム XD-Y3A	1	スチム外径φ28.6×ステム長150mm	オーバーサイズヘッド用
	フォークコラム XD-Y3B	1	スチム外径φ28.6×ステム長190mm	オーバーサイズヘッド用
	フォークコラム XD-Y3C	1	スチム外径φ25.4×ステム長150mm	スタンダードサイズヘッド用
	フォークコラム XD-Y3D	1	スチム外径φ25.4×ステム長190mm	スタンダードサイズヘッド用
②	ネオオフセットフォーククラウン	1	アルミ	ボルト3本つき
③	ハイリジッドスタビライザー	1	アルミ	
④	カンティプレーキ台座	1		左右共通
⑤	プラグ	1	黒仕上げ	左右共通
⑥	米式エアバルブ	1		左右共通
⑦	O(オー)リング	1		左右共通
⑧	バルブ受カップ	1		左右共通
⑨	サークリップ	1		左右共通
⑩	ボルト	1	六角穴付 M8×25mm Cr-Mo	左右共通
⑪	バルブ受カップアッシー	1		左右共通
⑫	サスペンションアッシー右	1セット		右用
⑬	サスペンションアッシー左	1セット		左用
	専用オイル F (標準)	1	オイル200cc+サークリップ2ヶ+O(オー)リング2ヶ	200cc入り
	専用オイル I (ハード)	1	オイル200cc+サークリップ2ヶ+O(オー)リング2ヶ	200cc入り

※サスペンションアッシーには、左用・右用がありますので、間違いないようにご注文をお願いします。

TYPE-RII

■金属スプリング&ゴムダンパー方式



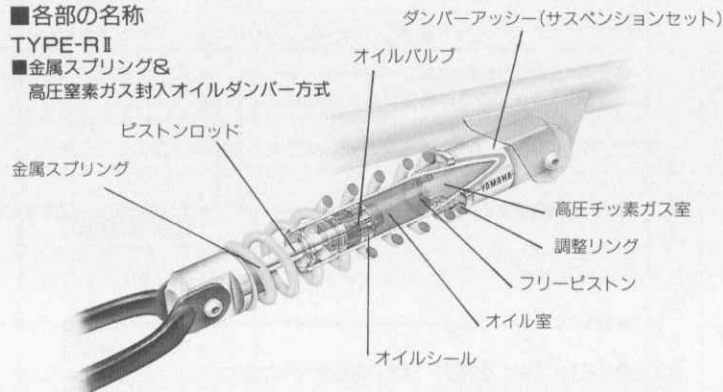
■リヤサスペンション

■各部の名称

TYPE-RII

■金属スプリング&

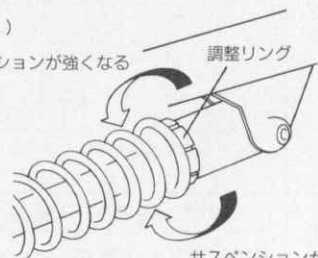
高圧窒素ガス封入オイルダンパー方式



リヤサスペンションは、分解できない構造になっています。金属スプリングの硬さの調整は、調整リングを回して行ってください。(図1)リングは金属スプリングを絞める方向に回すと強くなり、反対に回すと弱くなります。

(図1)

サスペンションが強くなる

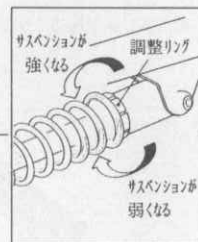


●以下のことを必ず守るようお願い致します。

- 絶対に分解しないでください。
- 高温の所に置いたり、火の中に入れないでください。
- 廃棄の際は必ずガス抜きが必要です。ガス抜きは危険ですからご購入販売店で行うか、当社へご返却願います。
- スプリングを取り外す事は非常に危険です。絶対にしないでください。

サスペンションのトラブル対処方法

	現 象	発 生 原 因	対 処 方 法
フ ロ ン ト サ ス ペ ン シ ョ ン	エアースプリング&オイルダンパー式 TYPE-FⅡの場合		
	●サスペンションが働かない	→ インナーチューブ内のエアー漏れ	■インナーチューブ上部のプラグキャップをはずし、米式バルブ用ポンプで空気を入れる(標準空気圧は4kg/cm ² に設定されています。)使用状況により空気圧を変えられます。調整範囲2~5kg/cm ² 。手押しポンプで2~3回程度。 注意 インナーチューブ内の空気量は少ないのでエアークOMPRESSORの使用は破損の恐れがありますので絶対に使用しないで下さい。
	●走行中底突きする	→ インナーチューブ内のオイル量不足 又は、オイル抜け	■米式エアバルブを取りはずし、専用オイルを注入して下さい。オイル量は最大85ccです。この時の油面の高さはサスペンション最縮時でインナーチューブ上面から55mmが目安です。(専用オイルはハード(F)とソフト(I)の2タイプあります)
	●動きがスムーズでない	→ ボトムケース又はインナーチューブのへこみや曲がり	■フロントサスペンションアッシー(右又は左のフォークアッシー)交換。 ※ボトムケース、インナーチューブは分解できないためセット交換となります。ご注文の際には、右又は左とご指示ください。
	●インナーチューブの外側にオイルが付着する	→ 衝突、転倒等によるネジロックの破損	
	●ボトムケース下部からオイルにじみ		
	●フォーク全体にガタ、キシミが出る	→ フォーククラウンとダンパーアッシー又はフォークコラムを固定するボルトのゆるみ	■左右の締め付けボルト及びコラム締め付けボルトの計3カ所のボルトを締めつけて下さい。 ※締め付けトルク：250~300kgf/cm
		→ ヘッド小物にガタ・ユルミ	■ヘッド小物を調整して下さい。
		→ 長期の使用でインナーチューブとボトムケースにガタが出る	■ひどい場合は交換して下さい。 ■多少のガタの場合は機能上問題はありません。
リ ヤ サ ス ペ ン シ ョ ン	金属スプリング&高圧ガス封入式オイルダンパー TYPE-RⅡの場合		
	●サスペンションが働かない	→ 高圧チツ素ガス、又はオイル漏れ	■分解修理不可能なため、リヤサスペンションアッシー(セット)交換となります。
	●走行中底突きする		
	●サスペンションが弱い(強い)	→ スプリングの調整不良	■適度な強さに調整リングを回し、調整して下さい。 ※右に回すとサスペンションが強くなり、左へ回すと弱くなります。



サスペンション品質保証規定

本規定による保証修理は、お買上げ店又は、保証修理実施店で致します。
この保証書は、本書に明示した期間、条件に基づき保証修理をお約束するものです。
従ってこの保証書によってお客様の法律上に権利を制限するものではありません。

品質保証書は、サイクル整備手帳の品質保証書とします。サイクル整備手帳の品質保証規定には、サスペンションに関する項がありませんので、ここに追加、規定とします。

1. 保証期間
お客様の買上げ店の日から起算して1年
2. 保証対象外部品
オイルなどの消耗品
3. 保証できない事項

次に示すものに起因すると判定される故障は保証いたしません。費用はお客様の負担となります。

1. レースおよび練習などによる酷使、あるいは一般に自転車が行き止まりの走行に起因する不具合
2. 時の経過による変化で発生したもの（塗装の自然退色、メッキ・アルマイトなどの自然錆発生）
3. ご自分で改造・修理、および不適当な調整をされた場合。
4. 取扱い上の不注意、交通事故、天災等による故障および損傷であった場合。
5. 部品の通常の摩耗又は疲労と認めたもの。
6. 取扱説明書に記載の点検、調整のおこなわれていない場合。
7. レンタル等、不特定多数で使用された場合。
8. 法令の違反行為によって生じたもの（2人乗り等）
9. 一般に機能上の影響のない感覚的現象（音、振動等）

4. 保証修理を受けるための条件及び手続き
 5. 保証サービスの免効
 6. 部品の保有期間
 7. 修理内容の記載欄
- 上記4～7についてはサイクル整備手帳をご覧ください。

保証修理又は、保証期間経過後の修理についてのお問い合わせは、購入販売店または、当社の下記消費者相談窓口にご相談ください。

東京業務センター	（東京支店 マルイシ東京販売 流通促進部） 〒123 東京都足立区江北4-9-1 TEL (大代) 東京 (03) 3890-0611	大阪支店	〒553 大阪市福島区福島4-3-26 TEL (代) 大阪 (06) 441-5671
福岡支店	〒810 福岡市中央区東区2-11-1 TEL (代) 福岡 (092) 713-0511	名古屋支店	〒464 名古屋市中千種区上野3-9-11 TEL (代) 名古屋 (052) 711-1191
仙台支店	〒983 仙台市若林区6丁の目西町8-59 TEL (代) 仙台 (022) 268-7751	丸石自転車北海道販売部	〒061-32 石狩郡石狩町新港西1-742-5 (代) 石狩 (0133) 73-4788

チェック

レース・ラリーおよび練習などによる酷使あるいは、一般に自転車走行しな場所での走行に起因する不具合は品質保証対象外となります。品質保証内容については、サイクル整備手帳を必ずご覧ください。

品質保証と盗難補償

- 品質管理
お買い上げいただきました自転車に材料または、製造上の欠陥で故障を生じた場合は、規定により保証いたします。
- 盗難保証
お買い上げいただいた自転車が万一盗難にあわれたときに、保証を受けられる制度があります。
●上記いずれの場合も（丸石サイクル整備手帳）により所定の手続きをしてください。

定期点検調査

- 定期点検・調整を実施しましょう。
いつまでも安心して乗っていただくために、定期的な点検・調整が必要です。
実施のときは丸石サイクル整備手帳をご持参の上、お買い求めの販売店へお申し出ください。
●乗り始め1カ月以内にネジの締め直しが必要です。（1カ月目定期点検・調整）
お買い求め後1週間～1カ月位使用しますとネジがゆるむ場合があります。お買い求めのお店で再調整してください。
●6カ月目以降は6カ月目毎に実施してください。

●保管上の注意

乾燥した場所に置いてください。
市販のサイクルカバーをかぶせておくといつもきれいです。
長い間乗らない場合はタイヤに十分空気を入れておいてください。
又、再使用される場合は、入念な点検・調整を実施してください。

●悪天候時の走行

雨天、雪及び強風時の走行は自転車が大変不安定になります。片手ハンドルや傘をさしての走行は非常に危険ですからおやめください。

●積載荷重

MTBにキャリア等を付けた場合の積載荷重の推奨値は日本工業規格により10kg程度が望ましいとされています。積みすぎに注意しましょう。

自転車の交通規則

日本では混合交通といって、高速車、低速車そして歩行者が同一路面を使って通行する道路が多くあり、大変危険な状態であるといえるでしょう。それだけに道路を通行するすべての人が共通のルールを厳守することが事故を防止する最大の要素なのです。守るべきルールには「道路交通法」「道路交通法施行令」「各都道府県交通規則」の3種類があり、当然自転車もその中に含まれておりますので、一度はこういうものに目を通しておくことも大切ですし、自転車に関係する項目だけでなく他の車両や歩行者がどう定められているのかも知っておいた方が現場でよりの確な判断を下せるようになるでしょう。それと同時に自転車に乗る技術をより向上させておけば自転車事故を減らせるのです。

●自転車関係の標識

自転車を対象とした交通標識も写真のように増えていますし、規則標識、指示標識、補助標識、警戒標識、案内標識などたくさんの標識が設置されています。少なくともそれらの標識が何を意味しているか位は知っておかなければなりません。

●通行区分

法規では自転車は左端を一列で走行するように規定されています。最近では歩道上を通行して良いとされている所も増えていますので、現場での交通量を見て安全と思われる方を通るようにすると良いでしょう。

●一時停止

狭い道から広い道に出る時、踏切や信号機のない交差点などでは必ず一時停止して安全を確認しましょう。

●右折、左折

信号機のある交差点では信号にしたがって図のようにして曲ります。交差点で左折車と接触事故を起す例が特に多いので、横に並んで停車した自動車に次はどう動くか注意して見ましょう。

●進路変更

駐車している自動車をよける時は4～5m手前から後方に注意して助々によけましょう。急に自動車がドアを開けるのにも注意して下さい。



自転車軽率進入禁止



自転車通行禁止



歩道通行可



歩道通行可



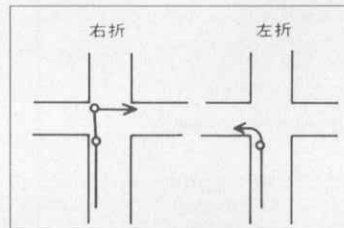
一時停止



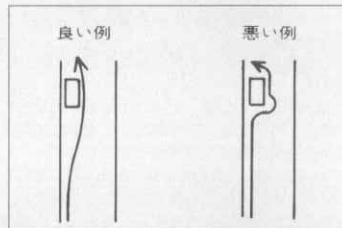
自転車横断帯



自転車専用道



自転車の右、左折(○は一時停止位置)



障害物をよける時は

RULE 〈マウンテンバイカーが守るべきルール〉

①マウンテンバイク及びマウンテンバイク類形車(ルックタイプ)を街中で乗るときは、必ずベル・リヤリフレクター(後部反射器)を装備のこと。暗いところや夜間走行の場合はライトを忘れずに／

②一般的なマウンテンバイク類形車(ルックタイプ)は、一般(普通)道路専用です。悪路・荒地での使用は絶対にやめましょう。

③山道など自然の中を走行するときは、回りの草木などに注意し、自然をいたわりながら走りましょう。

④購入時には、必ず販売店で防犯登録をしてもらうことも忘れずに／また、街中を走行するときは、交通ルールを守り、不法駐輪(駅前放置など)は絶対にやめましょう。

⑤駐輪するときは、盗難されないようにきめられた場所に頑丈なカギをかけることを忘れずに／

RACING

レースにトライノの心意気。

その気になったら、日本中、マウンテンバイクのレースは、いたるところで開催されている。ツーリングとはひと味違う緊張感、多くの人との出会い。レースに挑戦したら、マウンテンバイクの新しい魅力が発見できるだろう。

●クロスカントリー

起伏の激しい、ダートコースを走る伝統的な競技。マウンテンバイク愛好者たちの間で、特に人気が高い。ビギナークラスで15km、長いものだとも50kmを越えるレースもある。コースの高低差が大きいほど、総合的な体力とスタミナがキメ手となる。レース経験を積んで、苛酷なアツプダウンに耐えるパワーを養おう。

●デュアルスラローム

この競技は誕生してまだ数年しかたっていないが、スキーの大回転のようなスリルと迫力があり、いま注目を集めている。全長150~800mの急斜面コースに、旗門（ゲート）が並び、ゲートの間を縫うように走る。ジャンプ台なども設置されることがある。レースは2人同時にスタート。コース替えをして2回走り、合計タイムを競い合ったりする、スピード勝負のレースだ。

●オブザープドトライアル

丸太や橋などのセクション（障害）を足をつかないように、クリアしていく。足をつけば減点。トータルの点数で勝負をきめる。マウンテンバイクを自分の身体の一部のようにあやつるテクニックが必要になってくる。

●ヒルクライム

3~7kmの登りを一気に駆け上がり、タイムを競い合うレース。筋力、ダッシュ力がモノをいう。苛酷であるが故に、レース後の爽快感は何とも言えない。マウンテンバイクならではのワイルドな魅力がある。

●ダウンヒル

豪快に山道を下るこの競技は、スピード競技の花形ともいえる。歩いたら2時間以上もかかるコースを、エキスパートライダーなら、6分以内で下りてしまう。なんとプロなら時速100km/hに達するスピードが出せるのだ。ジェットコースターのようなスリルと、スピードの快感が、ライダーたちをとりこにする。



BASIC TECHNIC

しっかり、基本テク。

ピカピカの車体に手を触れる。ああ、早く自分の手足のように、マウンテンバイクをあやつめるようになりたい！だが、あせりは禁物。安全走行のためにも、基本テクはくり返し練習して、カラダで覚えるべし。

●ヒルクライム

斜面を登るテクニック。サドルに座るシッティングと腰を浮かせるスタンディングフォームがある。グリップの弱いオフロードではガムシヤラだけでは登れない。力が入れやすいよう、ハンドルは狭めに持ち、均等に後輪をまわす感じでペダリング。また、斜面によって重心の位置を調整して前輪の浮き上がりや後輪のスリップを防いだりとテクニックの差がモノをいう部分だ。



●ダウンヒル

基本はスタンディング・フォーム。サドルは低めにし、常に足が地面につくように。ハンドルを広めに握り、斜面に合わせて腰を後方へ引き、重心のバランスをとる。クランクは地面と必ず水平に。前方10～15m先を見て、コースを正確にとらえる。



●スタンディング

ゆっくり走ってきて、きき足を前にしてクランクを水平にする。このまま、できるだけ長く静止できるように。練習には、前輪を壁面などに直角に当てて、フォームを作る。



●キャンパー

マウンテンバイクは山側、身体は谷側へ。左右の体重移動によって、斜面を横に走るテクニック。クランクは水平に。速度をなるべく一定に保ちながら、一気に走る。横滑りを避けるため、ブレーキはロックしないでおこう。



●フロントホップ

前後ブレーキを強くかけて、クランクを水平にして立つ。次に体をかがめ、その反動で上体を伸び上げらせながらハンドルを引き上げる。このフロントホップは、トライアルのいろいろな場面で応用できる基本テクニックだ。



●ウィリー

ギヤは軽めにセット。サドルに腰を乗せたまま、後輪を軸に上体を使って、ハンドルを引き上げる。この際さき足のペダルを踏みこむと、前輪がスムーズに上がる。後方に倒れそうなら後ブレーキを。前輪が下がったらペダリングを強めに。応用のきくテク。



●ギャップ

ギャップの直前で前輪を少し浮かせ、ギャップの頂点をかすめるようにして通過する。次に後輪がギャップに乗り上げると同時に、前のめりにならないように注意しながら、ハンドルを前に押しだすようにする。オフロードでは必須のテクニックだ。



●コーナリング

次の3つのフォームを使い分ける。

①リーン・ウィズ…車体と身体の向きを同じにする。初心者向。②リーン・イン…車体より身体を内側へ。スリッパしやすい時に。③リーン・アウト…車体より身体を外側へ。高速でコーナーを曲がる時に。



●丸太越え

フロントホップの要領で前輪を丸太の上に乗せる。乗せたと同時に前後輪に等しく加重しながらかがむ。次に身体のパネをきかせて伸びあがり、さらに車体を押しだす感じで後輪を丸太の上に乗せて、通過する。テクニックの難易度はかなり高い。



HIGH TECHNIC

ワクワク上級テク。

基本をマスターしたら、少しずつ、ワンランク上のテクニックに挑戦してみたい。応用テクから、本格派の華麗なテクニックまで、まとめてご紹介。自由自在にオフロードをはしりぬぐための、ワザを磨こう。

●ホッピング

ウサギのように、ボンと飛んで障害物をクリア。重心を中心にきて、前後輪同時にホップする方法と最初から前輪を上げて、前輪が頂点に達した時にハンドルを前へ出し、足の加重を抜き後輪を後から浮かす、というふたつのやり方がある。



●ジャックナイフ

後輪を持ち上げるテクニック。これを行う時は必ず平地で。ハンドルを前に押し出し、ブレーキだけに頼らず、体重を移動させて、後輪を引き上げるようにするのがコツ。怖がらず、腰を後ろに引くこと。



●ジャックナイフターン

前輪を軸に180度方向転換する、ジャックナイフの応用。鋭角に方向転換する時などに使う。後輪の浮き上がりと同時に、横へ移動することを考えて、ひねりこむ感じでターン。ターンする側のペダルが前にくるようにすると、やりやすい。



●ステアケース

垂直角の障害物のこと。ホイールリフトは、段の高さに合わせて調整。スピードを落とし、前輪が段上まで上がったなら、斜め上前へ伸び上がる。この時、ハンドルを上へ引き、足の荷重を抜く。後輪が浮き上がったなら、ハンドルを前へ押し出すようにする。



●ドリフトコーナリング

高速ダウンヒル中、コーナーを速く走するためのテクニック。角度や路面状態に合わせて、スピードを調整しておく。コーナー入り口で後輪をロック。ハンドルに体重をのせるようにして、内側の足を前に出す。後輪をスライドし、一気に方向を変える。



●階段登り

2つの方法がある。①は斜めホッピングの要領で、前後輪同時に上がる。比較的簡単で、効率の良い上がり方。また広い階段なら助走し、勢いをつける方法も。②は前後輪交互に上がる。身体への負担が少なく、バランスがとりやすい。



●エアターン

バニーホップの要領で飛ぶと同時に、前後輪をきき足側に回転させる。その時のポイントは、体をひねる時必ず後輪を見ていること。またワイリーのように前輪を浮かしてから体をひねりながら飛ぶ方法もある。どちらにしても、技術、体力、タイミングが一体となって出来る高等テクニックだ。



SETTING

人間のパワーを効率良く引き出す為には正しいセッティングが必要だ。シートの高さ、ハンドルの高さ、ブレーキの角度などを調整して、パワフルに乗りこなそう。

●シートの高さ

サドルにまたがり、片足のかかとをペダルに乗せ、足がまっすぐに伸びればOKだ。また、トライアルや山道などテクニカルなライディングをするときはサドルを下げ、両足が地面にぴったり着くようにしよう。

シートの高さが決まったらハブのクイックリリースと同じ要領で、クイックシートピンで固定しよう。(写真左下)

注)：シートピラーにあるMAXの表示ライン以上にはシートピラーを絶対に出さないようにしよう。



正しい乗車姿勢



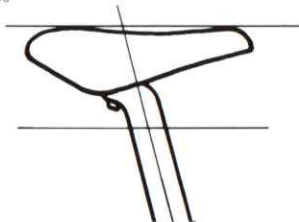
(アップ)



(ダウン)

●シートの角度・位置。

シートの上面が水平に、シートピラーがシートの中心にくるようにセットすればOKだ。



●ハンドルの高さ。

ガンガン走るならシートより低めに、街で乗るならシートと同じぐらいの高さがベストだ。ただし、ステムのMAXライン以上には絶対に上げないようにしよう。



(アップ)



(ダウン)

●ブレーキレバーの角度。

ブレーキレバーの取付け角度は個人の好みがあるので、自分にあった角度をセッティングしよう。通常には、乗車時の腕の延長線にくるようにするのがレバーを握った時の手首への負担が軽くなるのでベストだ。

(上すぎる)



(GOOD)



(下すぎる)



CHECK POINT

楽しいツーリングのためにも愛車をいたわる上でも、
出かける前にチェックはBikerにとって必要不可欠。
必ず実行してほしいチェックポイントは、これだ。

●各部のガタや緩みのチェック。
MTBを10cm程持ち上げ、そのま
ま下へ落とす。どこかにガタつき
があれば異音を発する。各部のガ
タや緩みをチェックしよう。



●ステムのチェック。
前輪を足ではさみ、ハンドルに力
を加えハンドルがしっかり固定さ
れているかどうかチェックしよう。
また、上から見てハンドルやステ
ムが正しい位置にセットされてい
るか確認しよう。



●ヘッドパーツのチェック。
ヘッドパーツ部の緩みやガタつき
をチェックしよう。方法は前ブレ
キをロックさせ、体重をかけて
前後に動かす。



●ディレーラのチェック。
変速がスムーズに行われているか
をクランクを高回転で回しチェッ
クしよう。また、実際に走ってみ
て確認するのがベストだ。



●クランクのチェック。
クランクのペダル近くを握り左右
に振り、ハンガー小物のガタをチ
ェックする。また、クランクがス
ムーズに回転するかを確認しよう



●リムのチェック。
フレームを持ち上げホイールを回
転させリムが狂っているかを確認
しよう。リムが左右に大きく振れ
る場合は専門店へ持っていくこ
う。



●ブレーキのチェック。
ブレーキレバーを力いっぱい引い
てレバーとグリップの間が指一本
分あればOKだ。間が20mm以下の
場合はブレーキレバーのアジャス
ターで調節しよう。



●ブレーキシューのチェック。
ブレーキシューの取付け角度、セ
ンター位置、片ざきしていないか、
ワイヤの損傷、その他異常個所を
チェックしよう。



●クイックレバーのチェック。
ホイールのセンターの確認、クイ
ックレバーがしっかり締まっている
かチェックしよう。また、輪行
などで車輪をはずしたりした時は
特にしっかりチェック。
車輪を持ち上げ、上から強くだき
確認しよう。



●タイヤのチェック。
タイヤに亀裂や異物がささってな
いかをチェックしよう。また、空
気圧はオンロードで5~6気圧、オ
フロードで4.5気圧ぐらいがベスト
だ。指で押した感覚でチェックし
よう。

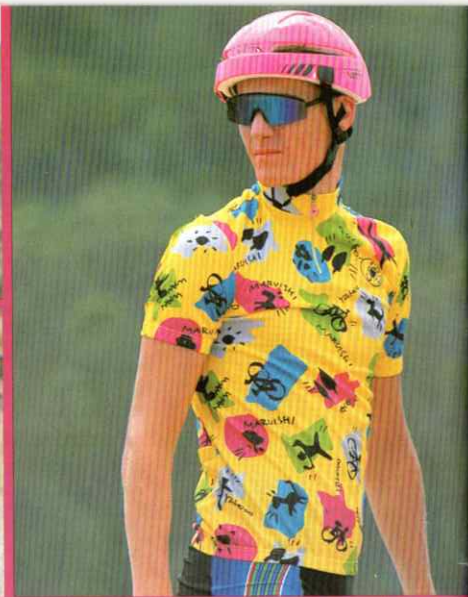
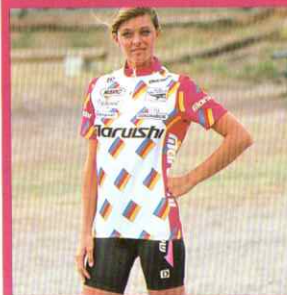


FASHION

MTB

とおしゃれなつきあい。

ワイルドで精悍なマウンテンバイクには、何といってもスポーティで活動的なウェアがよく似合う。例えばスウェットパンツにTシャツ。ショッキングカラーのバイクウェアetc.とにかく動きやすいものがお勧めだ。さあ、走る場所、ライディングスタイルにあわせて個性的なコーディネート自由気ままに楽しもう。



RACE

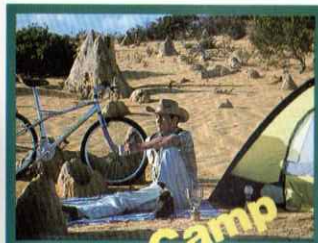


レースウェアの基本は動きやすさ。そしてアピール度。ビビッドなカラーでレースシーンをカラフルに彩ろう。

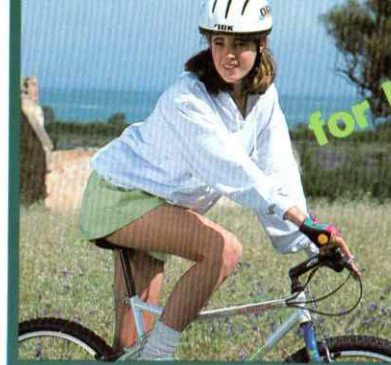
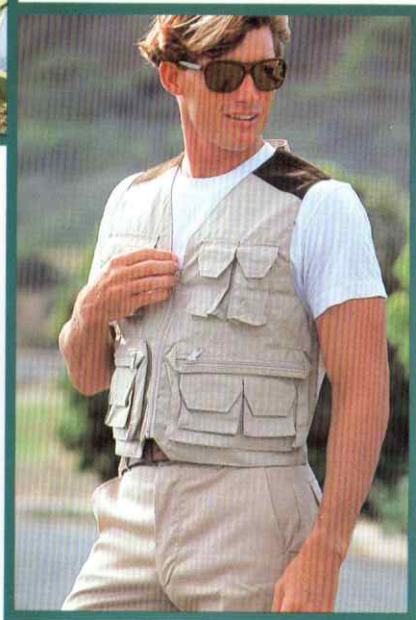


NATURE

自然と親しむなら肩のこらないウェアが一番。
遊び心いっぱいのカジュアルも、ワイルドなヘ
ビーデューティも、MTBには相性GOOD。



for Camp



for Leisure



TOWN

軽快なクルージングはスポーティな着こなしで楽しみたい。フレームカラーにあわせてウェアを選ぶのもなかなかイキだね。





maruishi