



《自転車取扱説明資料》



- 1 目 次
- 2 チェンジギアの使い方
- 3 ドロップハンドルの使い方
- 4 乗車テクニック
- 5 ペダリングについて
- 6 自転車組立説明
 - 車輪関係
 - ヘッド小物
 - ペダル
 - サドル
- 9 チューブラータイヤ
- 10 WOタイヤ
- 11 バルブの種類
- 13 Vブレーキ説明
 - よりよい自転車ライフのために
- 17 ディスクブレーキの取付・修正
- 18 自転車名称



ELAN

チェンジギヤの上手な使い方

チェンジギヤの使い方

5～20 段のチェンジギヤが実際に必要なのだろうかという疑問は多くの人達が持っているようです。確かに家の回りだけを走る時や道路の変化の少ないコースを走る時にはあまり必要ないといえるでしょう。

しかしツーリングのように長距離を走る場合には様々な変化が現れてきますし、長時間にわたるのでいかに疲れを少なく

して走るかが、課題になり、そのために 10 段以上のチェンジギヤが必要となってくるのです。変速機という言葉がちょっと的を得ていないのですが、チェンジギヤはスピードを変えることやスピードを出すために装備されているのではなく、周囲の状況変化にかかわらず脚の回転やその時ヘグルにかかってくるトルクを一定のペースに保っておくことが目的なのです。

自転車のエンジンは人間であり、機械のエンジンと違って出せる力はわずかなものですし、ちょっと無理をするとすぐ疲労がたまって走れなくなってしまうので、チェンジギヤを上手に使ってわずかな力を細く長く引き出して一定のトルクや回転ペースを維持することが大切になるのです。

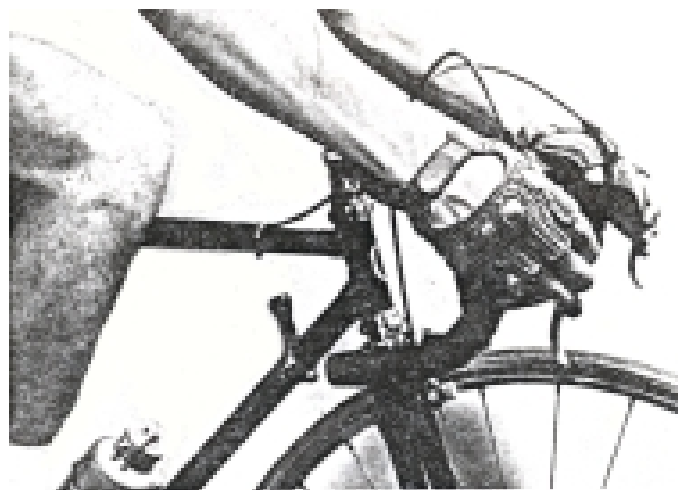
そのためには自分の体力を良く把握することが必要となります。それはどれ位の回転ピッチだったら比較的楽に維持できるのか、その時脚にかかってくるトルクがどの位だったらその回転ピッチを出せるかを、頭ではなく身体で覚えておくということです。

また、ギヤ比を比較的高めにして力で踏むよりも、低めのギヤ比で脚の回転ピッチを少しあげて走った方が、どちらかというより楽に走ることができます。

チェンジのタイミングは回転を維持できなくなってからチェンジするのではなく、脚がちょっと重くなりかけたらすぐ 1 段ずつチェンジした方が良いでしょう。疲れきってからいきなりローギヤにチェンジしても効果が、半減してかえって疲れてしまいます。脚の回転ピッチをあげて走るということはやはりある程度練習しないとできないでしょう。日常からギヤ比を低めにして回転をあげるように心掛けておきましょう。

以上のことから主用途、自分の体力あるいは走り方などに合わせたギヤ比の選択が大切ってきます。

ギアチェンジは、後ろは右手、前は左手でジワーと引かずに必要なだけ素早く引くようにする。Wレバー時



ブレーキレバー部分を握っている時にはレバーを上から押さえつけるようにしてかける。



バーの下を握っている時にはレバーに指をかけ軽く握るようにする。

サドルの高さ

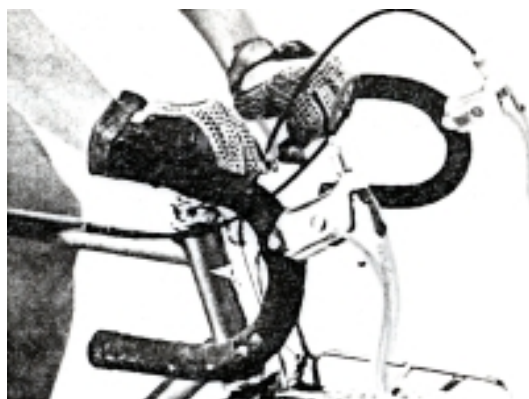
サドルの高さは跨ってかかす脚をのばし、最下位のペダルにはだしの踵がのる位の高さに決める。

サドル上面とハンドル上面をほぼ同じ高さにする。サドル上面は水平に、ハンドルはステムとほぼ平行になるように取り付ける。

ステムの長さはブレーキレバーを握って肘をまげた時、膝が交差する位の長さにする。乗った時に肩―腰―腕を結ぶ線が無理のない三角形になるようにする。

ドロップハンドルの正しい持ち方

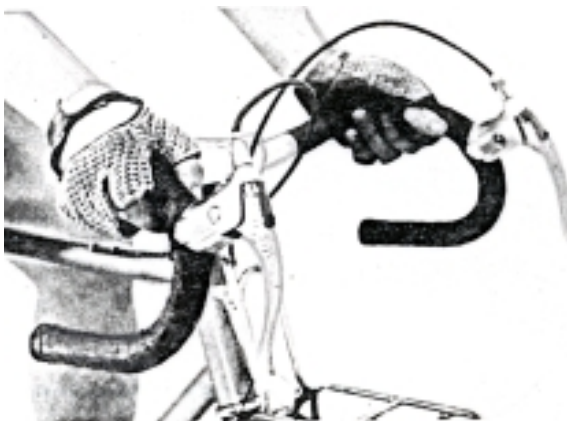
① 20 km/h 以下ならここを持てば十分。



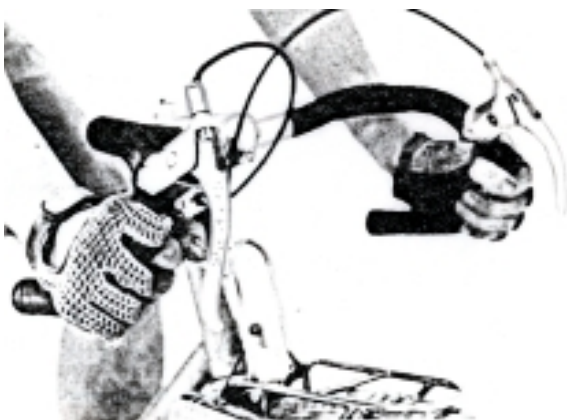
- ② 20～25 km/h 程度のスピードやゆるい登り坂ならここを持つ。



- ③ 25～30 km/h 程度のスピードをだすときや急な量り坂、向かい風、砂利道ではここを持ち、胸の方へ引きよせながらペダルを踏む。下り坂が急なときもここを持つ。

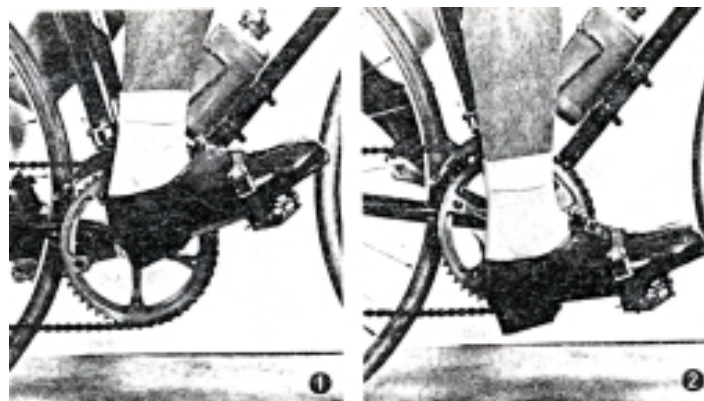


- ④ 30 km/h 以上のスピードのときや、非常に急な登り坂、強い向かい風、下りの悪路のときにはじめてバーの下をしっかり握る。

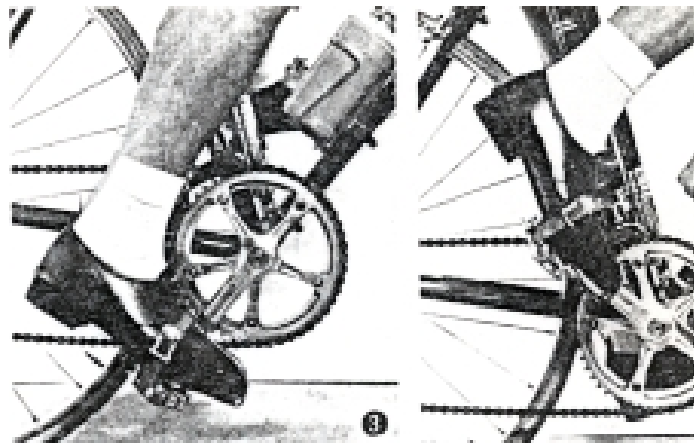


ペダリング 疲れないツーリング

- ①～②ペダルを踏み下す時には踵をさげて踏み下す。



- ③～④ペダルが最下位にきた時、素早く足首を回し、踵をあげペダルを引き上げる。



●乗車テクニック 長距離ツーリング

自転車に乗ることはそれほど難しいことではありません。誰でも数時間の練習で乗れるようになるでしょう。しかし自転車を手足のごとく使いこなす、乗りこなすことは難しいのです。自転車に乗る技術というもの是一般に軽く見られています。と言うよりもそう言うことがあるのに気が付かないで、ただなんとなく東っている人が大多数なのでしょう。自転車の乗り方を教えてくれる所などないに等しいし、家の回りをそっと走っているだけなら、そこまで考えなくても良いからかもしれません。でも長距離長時間にわたってあらゆる道路条件のもとを走る、ツーリングや勝敗のはっきりわかる自転車競技では乗車技術の優劣が、事故の有無、疲労度あるいは競技成績となってはっきり差として出てきます。より快適にそしてより安全にサイクリングを楽しみたかったら、それなりに知識を習得し、繰り返し練習した方がより良い結果を生むことになるでしょう。



① ライディングフォーム

どんなスポーツでも基本的なフォームがあり、それなりに大切であることはご存じかと思います。サイクリングでも例外ではなく、いかにうまく全身の力を引き出し、それを有効に使うかは大切な問題です。自転車は水泳と違って、運動競技としてはもっとも激しい部類に属しています。それだけにライディングフォームなり力の使い方といったものに気をつけないと、お尻だけ痛くなったり、脚だけが疲れたりという風に疲労が局部に集中してしまい、長時間走行に耐えられなくなってしまいます。ただ、速く走る時、ゆっくり走る時、坂を上る時、下る時など状況の変化によって微妙にフォームも変化してきます。それはその都度述べるとして、ここでは基本的なツーリングフォームについて述べてゆきます。ライディングフォームはサドルの高さ及び前後位置、ハンドルの高さ及び前後位置によってほぼ決定されてしまいます。その決め方は次の通りです。

a サドル位置

まずサドルの前後位置及び取付角度ですが、普通はシートピラーがサドルのほぼ中心にくる位置で、サドルの上面の線が路面とほぼ平行になるように取り付けます。これはシートピラーの型式によって違いますが菊座のナット、ピラーのボルトあるいはナットをゆるめることによって調整できます。

サドルの上下位置は乗員がサドルに跨って脚を軽く伸ばし、はだしのかかどが最下位においたペダルに乗る位の高さにシートピラーを固定します。シートピラーはシートピンで固定されているものが多く出回っていますので、シートピンをゆるめれば上下できます。

b ハンドル位置

ハンドルの取り付け角度はステムとドロップバーの上部がほぼ平らになるように固定します。これはステムのクランプボルトをゆるめれば調整できます。上下位置はサドル上面とハンドルバー上面がほぼ同じ高さになるようにします。(これはステムの引き上げボルトをゆるめてボルトの上から軽くたたくとゆるむタイプと、ボルトを緩めるだけのタイプ、そしてカラーを継ぎ足していくAヘッドタイプ)で調整できます。ブレーキレバーの取付位置はツーリングの場合、レバーのフッデッド部分を握って走ることが多いので、上からブレーキのかけやすい位置に固定します。だいたいバーが曲がり始める地点位が標準でしょう。ワイヤーをはずすと内側に取り付けネジがあり、これをゆるめるとレバーの位置が変えられます。ブラケット部を緩めるとレバーが動くタイプもあります。

以上でサドル、ハンドルの位置が決まる訳ですが、あとはステムのエクステンション（突き出し）の長さを決めなければなりません。それは、乗員が跨ってブレーキレバーのフッデッド部分を握った時に、肩―腰―腕を結ぶ線が、無理のない三角形になるような長さのステムを選べば良いのです。ステムが長すぎると腕が伸びきってしまいますし、短いと上体が立ちすぎてしまいます。いずれの場合も上り坂等のように力の必要な時に上半身の力をうまく生かせなくなってしまいます。

② ペダルの回し方

ペダルの回し方は自転車走行上の基本であり一番大切な点です。普通、ペダルに足の土踏まずの辺を乗せて、踏み下ろす時だけ「うんうん」と力を入れている人が多いようですが、これは早く疲れる損なやり方といえるでしょう。足の置き方はペダル前端のプレート上に親指のつけ根がくるような位置が良く、トークリップを使用する場合には履く靴を考えて、そのような位置になるような大きさのトークリップを選択しなければいけません。駆動力となるのはペダルが回転する円周の接線方向に働く力だけなので、その方向にうまく合わせてペダルの回し方は踏み下す時に踵を下げ、ペダルが下りきる直前に踵を上げてつま先でペダルをしゃくり上げるようにして引き上げます。この動作をアンクリングといい、トークリップを使えばより効果的にアンクリングを行えます。これはスタートの際や長い登り坂の時により効果を発揮します。力のかけ方は踏み下す時だけ力を入れるのではなく、全体に均等な力でペダルをリズムカルに回すようにした方が疲れ方は少なくなります。ペダルを踏む時はペダルのシャフトに親指の付け根がくるように足をおく。

③ ドロップバーの使い方

ドロップバーというのは、適正なライディングフォームをとれば長距離、長時間を走るときにより有効上半身の力を生かして使えるので良いのです。また周囲の状況やその時の疲労度によって、適宜ハンドルを持ちかえて姿勢を変えることができるのも有効な点です。基本的には次の3カ所を握って走ることができます。

A・バーの上を握る場合

平地で見通しの良い場所、ゆるい上り坂で楽な姿勢をとりたい時などにここを持ちます。

B・ブレーキレバー部分を握る場合

ツーリングの場合にはここを持って走ることが一番多いのです。それはとっさの時にすぐブレーキをかけられますし、ここを握って腕を手前に引きつけるようにして引っぱってペダルを踏むと上半身の力をうまく生かせるからです。

C・バーの下を握る場合

強い向かい風で前面面積をへらしたい時、急な下りの悪路でスピードを極度におとしたい時などはバーの下を握ります。

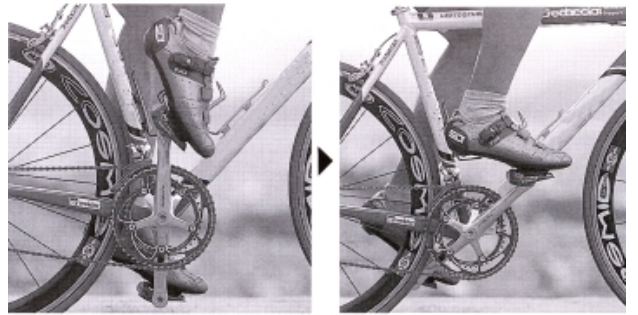
④ブレーキの使い方

ブレーキは停止することと同時にスピードをコントロールすることも大切な役割なのです。実際の走行中を考えると、停止したくてかける時よりも、ちょっとスピードをおとしたくてかけている時のほうがはるかに多いことに気がつくかと思います。周囲の状況変化や路面状態をうまく自分の乗車技術に合わせてスピードコントロールするのがブレーキの上手な使い方といえるでしょう。急、ブレーキは極力さけた方がよいことはいうまでもありません。周囲の状況変化をすばやく見極めて、早め早めにブレーキをかける習慣を養っておいた方が良いでしょう。ブレーキレバー部分を握って走っている時にはレバーを上から押さえつけるようにして使い、バーの下を持っている時には指をレバーに引っかけて軽く握るようにしてブレーキをかけます。

注：強い向かい風の時、急な上りの時、急な下りでブレーキを継続的に強くかけたい時などにはバーの下を握る。急ブレーキのとき、前ブレーキだけかけると慣性力のため、後輪が浮き上がることがあり、危険だ。

※レースタイプでのペダリング※

✕ まちがったペダリング

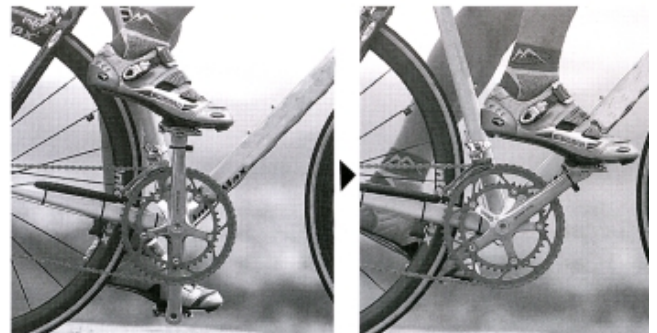


足首を反らせ過ぎている。これでは次の動作に移るときにロスがでるだろう

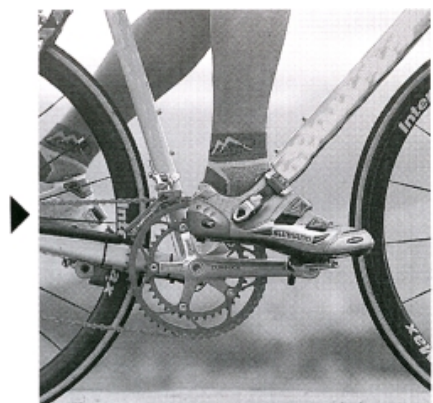


もっとも踏み込むべきときに踵が落ちパワーロス。踵は落とさないようにするべき

○ 正しいペダリング



上死点から力が伝わるフォームだ。引き足から踏み足に切り替わる瞬間でもある



充分に踏み込んでいる。同時に引き足のパワーもうまく伝達して大出力が生まれるのだ

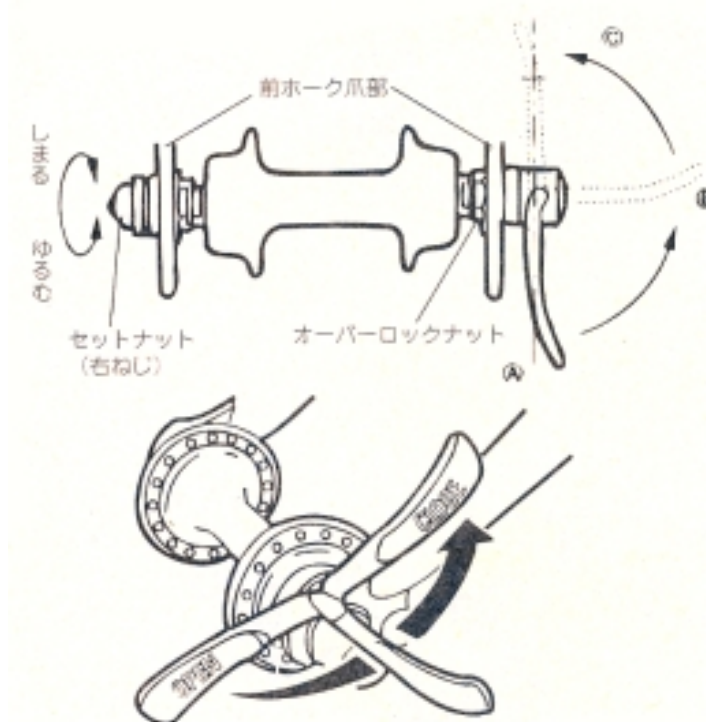
自転車 組立・取扱説明書

ELAN 有限会社シクロタカハシ

☆前車輪の組み付け (後輪も同じ要領です)

クイックリリースハブの調整と組付方向性のあるタイヤは、タイヤサイドの矢印を回転方向に合わせて組み付けてください。

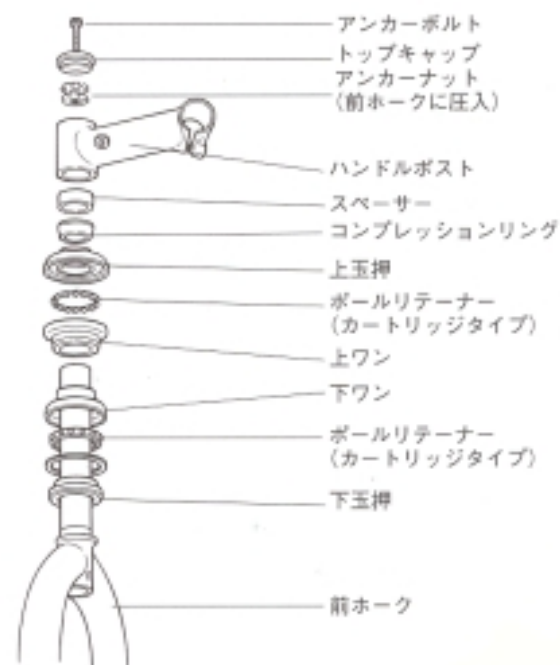
- ① クイックリリースハブが乗って左側になるように前車輪を保持し、ハブ軸にフォーク爪溝を落とし込んでください。
- ② クイックレバーをA→B位置に動かしながらセットナットに抵抗を感じるようになったときに、適正なセットナット位置です。その状態でクイックレバーをCまで強く押し付けロックします。



クイックレバーをCLOSEの刻印が見える位置へ倒してハブを固定します。力いっぱい強く締め付けてください。

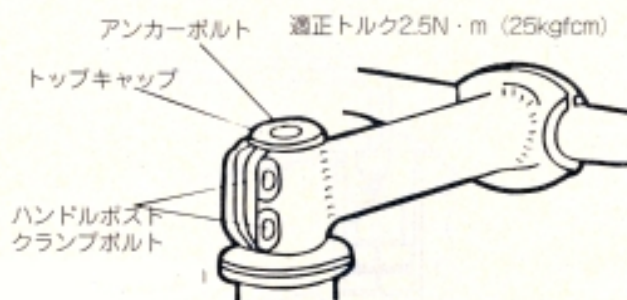
- ※ 後輪の場合は、後ろのギアをトップ(小さいギア) におくと脱着・組付が楽です。
- ※ いずれにしても、自転車は地面に対して真っ直ぐにして、クイックレバーを締めてください。
- ※

注意!! アンカーボルトを締めすぎると、トップキャップやアンカーナットが破損する事があります、締めすぎないようにしてください。



ハンドルポストをフォークステムにはめ、ハンドル高さと向きを正しく調整してから、アンカーボルトを締め付け、ヘッド小物の回転調子を調整し、ハンドルポストクランプボルトを締め付け固定してください。

●ダイレクトクランプタイプ

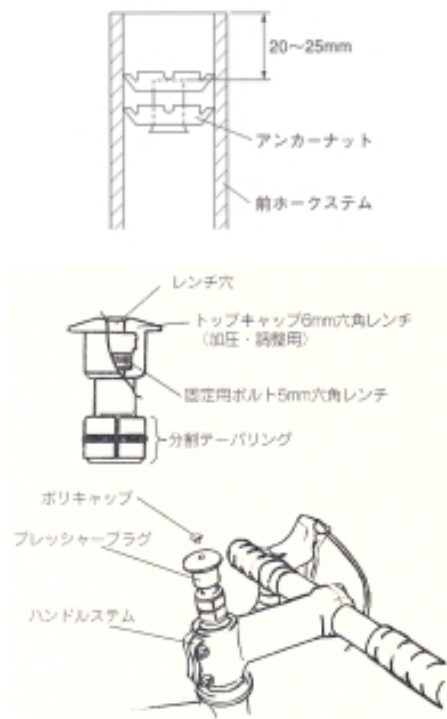


ヘッド小物のガタ・回転が重いときはハンドルポストクランプボルトをゆるめてからアンカーボルトで調整してください。

- ① ヘッドの回転が適正になったら、ハンドルポストクランプボルトを締め付けてください。
- ※ アンカーナットは、専用の工具で打ち込み、センターを出しており、アンカーナットはコラムのトップから 20 ~ 25 ミ打込んであります。

● プレッシャープラグ タイプ

アンカーボルトには、打ち込みタイプのアンカーナットタイプとプレッシャープラグタイプがあります。



A ステムの上部にあるトップキャップを反時計に回して緩めトップキャップを取り除く。

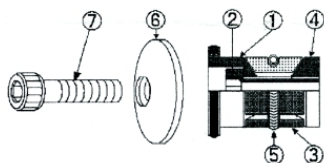
B フロントフォークコラムを固定しているハンドルポストクランプボルトを反時計回りに緩める。

★スペーサーを抜いたり・足したりすることでハンドルの高さを調整できます。

★締め付けましたら、前ブレーキをかけた状態でバイクを前後に動かして、ヘッド小物部分が「カクン」とならなければ、調整完了です。締めすぎてハンドルが回らなく、重くならないように注意。

● KUWAHARS アヘッドセットの場合

【各部の名称】



- ① アンカートップ
- ② アンカー固定ボルト
- ③ 3 分割テーパリング
- ④ アンカーテーパナット
- ⑤ スプリングベルト
- ⑥ トップキャップ
- ⑦ M6 キャップボルト

【マルチプレッシャーDHアンカー取り扱い説明 】

アンカーの取り付け：

①アンカーから固定ボルト⑥とトップキャップ⑦を外します。
②予め、ホークコラムの内径近くまでアンカー固定ボルト②を締めて下さい。その際、3 分割テーパリングの各隙間が均等に外側に開くように手で揃えて下さい。

※あまり極端に隙間が偏ると固定力が発揮できない場合があります。

③ホークコラム内の汚れやグリス等をよく拭き取りフロントホークやヘッドセット、ステム等必要なものをすべてセットして下さい。その際、ステムやホーククラウンのクランプボルト（ダブルクラウンホークの場合）は締め切らずに仮止め状態で行ってください。

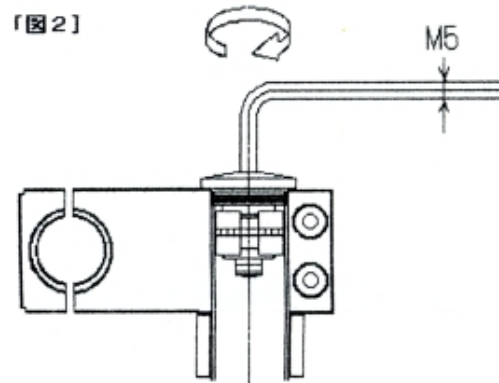
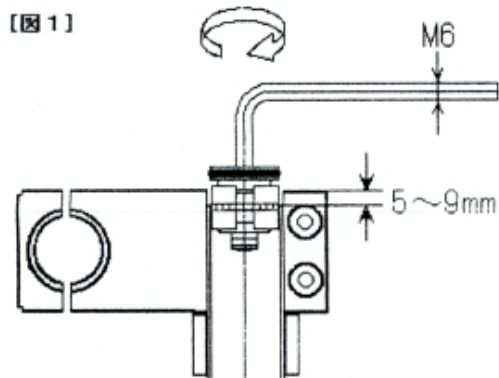
④アンカー本体をアンカートップの首一杯までホークコラムに挿入します。

⑤アンカートップを指で押さえながら M6 アレンキーでアンカー固定ボルト②を時計回りに締め込みます。締め付けすぎた場合、ホークコラムの変形やアンカーのテーパリングの破損を招きます。

⑥トップキャップ⑦を固定ボルト⑥で取り付けます。その際、必ず仮止めしていたステムやホーククラウンのクランプボルトを完全に緩めてください。M5 アレンキーで締めこみながらヘッドセットの回転調子も確認して下さい。

※あまり加圧しすぎるとヘッドセットの回転が重くなります。

⑦ハンドルと前輪のアライメントを修正した後、ステムとホーククラウンの固定ボルト（ダブルクラウンホークの場合）を締めてください。



ペダルの取付

- ① クランクのねじ山にグリスを添付します。はじめは工具を使わずに、手で回るところまで、取り付けます。
最後にペダルスパナで、「ぐいっ」と本締めしてください。そのとき、リアのブレーキレバーを握って、リアホイールをロックさせてください。(またはホイールを、ぐっとつかんでも同じです)
- ② 同じように手で回るところまで、取り付けます。左のペダルは「逆ネジ」です。左に回すと締まります。最後にペダルスパナで、「ぐいっ」と本締めしてください。そのとき、リアのブレーキレバーを握って、リアホイールをロックさせてください。(またはホイールを、ぐっとつかんでも同じです)

取り付けがゆるいと、走行中に外れることがあります。
体重を掛けて、きっちり取り付けてください。

ペダルの取外し

- ① 右のペダルは「普通ネジ」です。左に回すと、緩みます。
はずすときは、最初が肝心です。手で簡単にはずれるペダルは通常ありません。
硬くて外れないときは、なるべくしっかりとした工具を使用してください。クランクとペダルスパナをセットしたら、リアのブレーキを握って、左足をペダルに乗せて、右足でスパナをぐいっと押します
- ② 左のペダルは「逆ネジ」です。右に回すと、緩みます。
はずすときは、最初が肝心です。手で簡単にはずれるペダルは通常ありません。
硬くて外れないときは、なるべくしっかりとした工具を使用してください。クランクとペダルスパナをセットしたら、リアのブレーキを握って、左足をペダルに乗せて、右足でスパナをぐいっと押します。
☆どうしても外れないときは、怪我をする前に、自転車屋さんに持ち込んでください。



ペダルには、R=右とL=左の説明の刻印があるタイプもあります。

シャフトにLレンチで締められるタイプもあり。

★ギアチェンジ及び走行ギア

- * 前の大きいギヤと後ろの大きいギヤ・前の小さいギヤと後ろの小さいギヤにチェーンをかけて使うことは、避けて下さい。(チェーンとギヤの減りが早くなります。)
- * 前の大きいギヤと後ろの小さいギヤは、下り坂・追風用
- * 前の小さいギヤと後ろの大きいギヤは、上り坂・向風用
- * 自転車は力で踏むのではなく、回転で回すものです。回すことにより筋肉・関節を柔らかくして、体にいいスポーツとなり、長距離が乗れるのです。
- * ギヤチェンジして異音の出るときは、前のチェーンがフロント変速機に当たっているか、リアの変速横がフリーホイールに完全にあっていないためです。
(フロントの場合は、跨いで右のレバーを調整するたびに、左のフロントのレバーをチェーンが当たらないように調整します。)
- (リアの場合は、レバーをオーバーギミに引いてから少し戻すことです。)
- (ロードレーサーの場合は、跨いで右の「後ろ用」のレバーを引いたら、左の「前用」のレバーを戻すこと。
右のレバーを戻したら、左のレバーを引くこと。)

★サドル位置について

- * タカハシで完成組立でのお買いになった、お客様にお渡ししました自転車のサドルの位置は、勝手に上げ下げしないで下さい。回転が付いて回すことがわってきまして多少上げることは出来ませんが、踏み込んで膝に余裕があるようではなくては、瞬発力ができません。

★ブレーキについて

- * ブレーキは前後一緒にかけて下さい。(片方だけですとロックして倒れたり、効かずに滑ったりします。)

★後ろホイールのはずし方

- * 後ろのギヤチェンジを一番小さいギヤにします。後ろ変速機を、「自転車の後ろに回った位置で」手前に引き空間を作ります。この空間を利用してホイールを外します。
- * 取り付けは、変速機を手前に引き空間にフリーを入れて、一番小さいギヤにチェーンを掛けホイールを付けます。

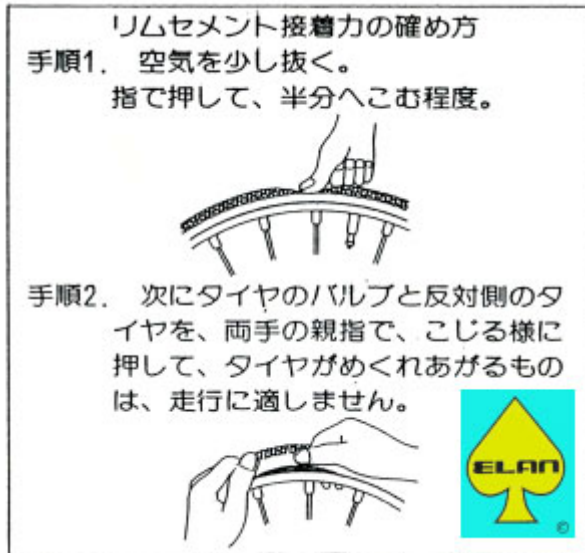
★フレンチ口金について

- * 口金の先の部分は、空気を抜いたりするためにあります。空気を入れたり抜いたりする時は、ネジを緩めてから使用して下さい。
- * ネジの部分がかけてなくなっても問題有りません。先のとがっているものでバルブの先を押してもらえば空気は抜けますし、そのまま空気を入れることも出来ます。

★取扱説明書 No. 2

★チューブラータイヤのリムセメントについて

- * リムセメントは、2-3回はタイヤを外した、リムの上から塗って使用できます。が、リム自体の下地がセメントにより、覆われてしまっている場合は、ドライバー等によりセメントを削り、リムの下地が多少出るくらいにして下さい。



お客様へのお願い

この度は、タカハシで自転車をお買い上げ頂きまして御礼申し上げます。お買い上げ頂きました自転車の（チューブラータイヤ）をご選択いただいた方は、チューブラータイヤの性能を十分に発揮させるために、ご使用前には必ず次の項目の点検実施をお願いいたします。

1: リムセメントの接着力を確認して下さい。

走行中タイヤがリムから外れると大変危険です。リムには、リムセメントという接着剤を使用していますが、ご使用の数日前に次の要領で点検実施をお願いいたします。

A: リムセメントの有効期限内（1-3ヶ月）であっても、接着力があるか確かめて下さい。＊要領は上に記載してあります。

B: 有効期限を過ぎたもの、及び接着力不良のものは必ずリムセメントを塗って下さい。

* リムセメント塗りは、ご使用の前日以前に実施して下さい。

2: 空気圧は6-9 Kg/c (高圧) です。

空気圧が不足しますと、パンク及びタイヤが損傷します。

チューブラータイヤは、一般用タイヤ、チューブより空気減りが早いので、ご使用になる前に必ず空気の補充をお願いいたします。

3: 走行時の注意

乗っている場合、段差を斜めに乗り降りしたり、タイヤを段差に当ててハンドルを切るなどの操作は、タイヤ外れの要因になりますのでご注意ください。

★フレームポンプの使用について

- * フレームに付いているポンプは、タイヤにくきが入っていて補充のため使うときは、ポンプを腹で押さえてバルブにポンプの口金を押し込んで下さい。タイヤのエアがポンプに逆流して、ポンプを押さえきれないときは逆流した空気圧でポンプを後ろに飛ばして駄目になることがあります。

- * 自転車から離れるときは、ポンプを外して手でもって歩いて下さい。（盗難予防です。）

★乗車方法について

- * 乗り始めるときは、フレーム「サドルとハンドルの間」に跨り片足でペダルを踏み込んで乗り始めます。
- * 降りるときは、前後ブレーキをかけながらフレームに跨り、片足を付いて降ります。
(サドルに跨ったまま片足をつくのはキケンですから止めましょう。)

★ペダルについて

- * トークリップの付いているペダルは、片足をしてから（バンドは止めなくてよい）踏み出してスピードがのってから、もう片方のペダルを、かけあして入れます。

- * 止まるときは、事前に地面に付く方の足をトークリップから、抜いておくとういでしょう。

- * ビンディングのペダルの場合は、足を外すタイミングを考えながら乗ってください。

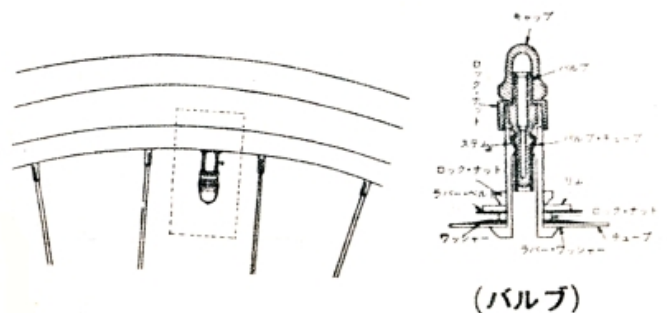
★WOパンク修理

☆パンクかどうかを調べる3つのチェックポイント

★空気が減ったらパンクときめないで、まずバルブ（空気を入れる金具）のネジがゆるんでいないかチェック

★バルブを取りはずして、虫ゴムがいた人でないかチェック

★タイヤを1回転して、釘や鋸がささっていないか、破損や切り傷がないかチェック



☆パンクしたらこんな手順で

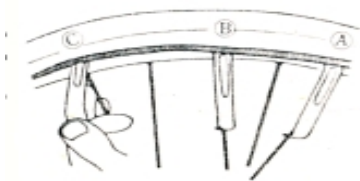
1. バルブの金具をはずします。
2. タイヤと耳をリムの中央に押し込み、

タイヤレバーをタイヤとリムの間に差し込みます。

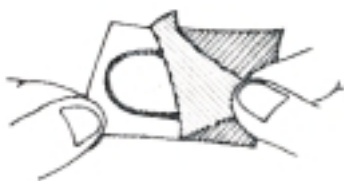


(このときダイヤレバーの先でチューブをかまないようにして下さい)

- 3・タイヤレバーでタイヤを手前へおこすようにして、レバーの先端をスポークに引っかけておきます・A。同じようにして1本おいたとなりのスポークにもタイヤレバーを引っかけておきます・B。もう1本のタイヤレバーを同じ間隔の所に差し込み、タイヤを起こすとタイヤ全体がはずれます。



- 4・チューブを静かに引き出し、バルブに金具をつけて、バルブに金具をつけて、チューブが丸くなる位に空気を入れ(たくさんいれないこと!)水につけて穴をさがします。穴はい1ツとは思わないでじっくり調べる事。
- 5・穴を見つけたら、その回りを乾いた布で水をふきとって、(拭き取っておかないとゴムノリがよくつかない)穴の回りを布ヤスリで軽くこすります。直径約4Cm位(貼るパッチゴムよりの大きさより大きく)
- 6・バルブ金具をとって残りの空気を出し、ゴムノリをすり込むようにして、手早く均一にぬります。(ゴムノリは使ったあと必ずすぐフタを)
- 7・日かげのほこりのない所で2~3分位乾かします。
- 8・パッチゴムの銀紙をはがしてパンク穴にパッチゴムの中央部を貼り、指で強く押すか、ドライバーの柄などでスミズミを軽くたたいてください。



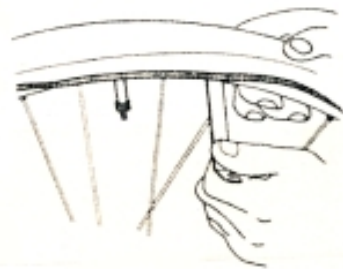
- 9・バルブをリムの穴に入れて、バルブを軽く仮止めしチューブを順次タイヤの中に入れて下さい。このときチューブがネジレないように注意して下さい。(タイヤに釘や鋸がささっていないかチェック)
- 10・チューブが全部入ったらチューブが丸くなるくらい(約80%位)空気を入れます。

11. タイヤはバルブの反対側から親指で押し込む様にはめてゆきます。バルブを中心に約15cm残りますから、そこで中の空気を全部抜いてバルブを引っ込め(押し込め)タイヤレバーをリムに引っ掛けてタイヤを入れます。

※このときもタイヤレバーの先でチューブをキズつ

けないように充分注意して下さい。

- 12・タイヤが完全に入ったらバルブの金具をしっかりしめ空気を少し入れて、タイヤとチューブが噛み合っていないか、タイヤが平均して出ているか、ひと通り点検して、それから空気をいっぱい入れてください。



完了

パンク直しはゆっくりとあわてないで作業して下さい。1回パンク修理を経験すると、あとは簡単です。

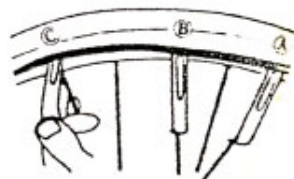
★WOタイヤのパンク修理・一言アドバイス

* 解らない所はご質問下さい*

- ・空気が減ってもパンクと決めつけず、まずバルブのネジが緩んでいないかをチェックします。
- ・次にバルブ内の虫ゴムがいたんでいないかチェックします。
- ・タイヤを1回転して釘等がききついていないか(釘等がささっていてタイヤを転がしたら、パンクが一箇所ではすまなくなりますので、釘等を抜く事が大切です)

◎パンク修理

- 1) バルブの金具をはずします。
- 2) タイヤの耳をリム中央に押し込みタイヤレバーをタイヤとリムの間に差し込み、タイヤをねじって、リムからはずします。(タイヤレバーでチューブをかまない事、軽合金には、軽合金のタイヤレバーがリムを傷つけずに良いでしょう。※お勧めは「パナの樹脂製がおすすめ」)



タイヤレバー3本
使うと良い



- 3) チューブを引き出し、空気を丸くなる位に入れ水につけて穴をさがす。
- 4) 穴を見つけたら、その回りを布で水をふきとり穴の回りを布ヤスリで軽くこする。(貼りつけるパッチよりは広く)
- 5) 空気を抜き、ゴムノリをすり込み、日陰のほこりのない所でべつつかなくなるまで乾かします。
- 6) パッチゴムをはり、指でパッチを強く押して、又タイヤに釘等がさきついていないかチェック。
- 7) バルブをリムの穴に入れ、ネジを軽く仮止めして、チューブをタイヤの中へ入れる。(チューブがネジレない様に注意し、約30%空気を入れチューブを丸くして入れると楽です。)
- 8) タイヤはバルブの反対側から親指で押し込む様にはめて

バルブを中心に約15cm残りますから、そこで中の空気を全部抜いてバルブを引っ込め（押し込め）タイヤレバーをリムに引っ掛けて入れます。（出来ればタイヤレバーを使わずに入ればチューブをキズつけにくいでしょう。これは少々難しいのですが、コツはバルブをタイヤの中に引っ込めタイヤとリムの間にチューブをはさまない様にすることです。）

※英式のリムに仏式の口金の細いバルブを組み込むのはやめましょう。

口金の破損や口金箇所のパンク等のトラブルになります。

★チューブラータイヤ 一言アドバイス

- ・チューブラータイヤの新品は大変に固くそのままリムに取り付けるのは大変です。まずタイヤを足等に引っ掛け多少タイヤを伸ばします。空気を目一杯に入れて、一日中そのままにしてタイヤを伸ばす様にします。タイヤを伸ばしてからリムに入れば楽に入ります。リムに入れて、出来れば20-30分走ってタイヤをなじませてから、リムセメントを塗ればタイヤ貼りが楽にできます。チューブラータイヤを初めてお使いの方は、穴に落ちたり、道路のハジ等のガラスでパンクのない様出来るだけ気をつけて下さい。

◎パンク修理

- 1) タイヤをリムから外す。（バルブと反対側からタイヤを外していく）空気を入れ耳でパンクの箇所を捜す。（水につけて捜しても良いが、タイヤを水につけると劣化が早くなりますヨ！）
- 2) パンクの箇所が分かったらクレヨン等でタイヤに印を付ける。パンクした部分を中心に10-15cmほどリムフラップをはがす。（タイヤの糸を切断する前に、クレヨン等で平行線を引くと、糸で縫う時の目印になる。）
- 3) 糸を切断する。（ナショナルタイヤ等機械縫いの物は一箇所糸を切るだけで、スルスルと糸が抜ける。）糸を抜き（約5-6cm）切った糸をそれ以上はどけないように結んでおく。
- 4) チューブをタイヤの両側から平均に引っ張り出す。パンク箇所をシンナー等できれいにします。（チューブが薄く布やスリ等が使えないため）ラバーセメントを塗る。パンク穴を中心にパッチを貼る。（パッチより外側にはみ出したセメントにはチョーク粉を塗っておく。）
- 5) 指で程度チューブを押し込んだらタイヤを両方から引っ張り全体に平均にチューブが入るようにする。
- 6) 糸を二重にし、爪でしごいてから使うとネジレずに縫いやすい。タイヤ側の糸との結び目は、一度結び、針を通した後又結び。チューブを針で刺さない様にエンピツ等をあてがって、縫ってあった前の穴を使い縫う。
（クレヨンで印をしておいた線とズレない様同じ力で縫っていく事。）
- 7) 余った糸を切断し、リムフラップにリムセメントを塗りタイヤに貼り付ける。シワが出ない様に貼り、リムフラップが伸びて余った分は切りとる。
- 8) リムフラップをタイヤに付けたら、タイヤを両方から引っ張

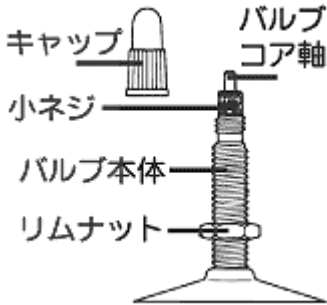
りフラップをなじませる。

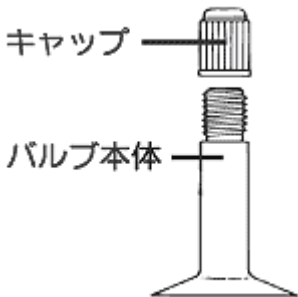
注意：

- ・リムセメントは1回乾かし（10分ぐらい）2回目に十分塗ってタイヤを貼る。
- ・タイヤのバルブからリムに入れ（タイヤに20%ぐらい空気を入れておく）と良い）
バルブを腹に当てバルブを中心にタイヤを両手で引っ張る様にして、両手で一杯まで入れたら、ホイールを逆きにして、リムを足の指で押さえ、親指でこじめる様に引っ張り入れる。リムにタイヤが入ったらタイヤに空気を40%程入れ、タイヤのセンターを出し空気圧を上げ、1昼夜そのままにしてOK!!
- ・峠の頂上でパンクしたら、リムテープを使ってタイヤを付けて下さい。リムテープが無かったら空気圧を上げゆっくり下って下さい。
※リムセメントは2-3ヶ月に1度は塗りかえる事※
- ・乗らない時は1/3ぐらい空気を抜いて、タイヤを地面に着けない方が良い。（逆さにつるすと良い）
- ・乗り終えたらタイヤをぞうきん等で拭き、小石等を取り除くとタイヤの為に最高
- ・その他、適性な空気圧、タイヤの切れたときの修理方法等、いろいろ在りますが
詳しくは タカハシ店主に、なんなりと御質問下さい。

チューブバルブの種類

○チューブバルブの種類	
英式バルブ	
English Valve	
シティサイクルに多く使われておりポンプもこのタイプがもっとも多く普及しているが、空気圧の調整が難しく高圧使用には適していない。	
チューブを選ぶ時は、ご使用中のバルブ形式を確認してお買い求めください。	

○チューブバルブの種類
仏式バルブ
French Valve

ロード、マウンテンバイク等のレース用自転車に多く使用され、軽量で空気圧の調整も簡単で、高圧使用に適している。専用のポンプ口金が必要。 チューブを選ぶ時は、ご使用中のバルブ形式を確認してお買い求めください。

○チューブバルブの種類
米式バルブ
American Valve

自転車、モーターバイクに使用されているバルブと同じ構造。耐久性に優れ、英式と比較して空気もれもすくない。専用のポンプ口金が必要。 チューブを選ぶ時は、ご使用中のバルブ形式を確認してお買い求めください。

空気の入れ方

(フレンチ口金・専用ポンプの場合)

長いこと使用していなかったりすると、バルブが固着して空気が入らないことがありますので、緩めた先端を、下の方向に一回押します。「プッシュ」と音がして、空気が ⑫

少し漏れれば、OK です。

空気入れの口金をまっすぐ差し込みます。これで準備は終わりです。空気入れをポンピングして、タイヤにあわせた適正な空気圧まで、空気を入れてください。

空気を入れ終わったら、バルブの先端を締めて、キャップを取り付けてください。

(フレンチ口金・普通のポンプの場合)

当店でも販売しております「仏バルブアダプター」というものを使用して、一般家庭の空気入れでも空気を入れることが可能です。

口金の先端を緩めた後、仏バルブアダプターを時計回りにねじ込みます。このとき、フレンチバルブの先端を完全に緩めた状態で、仏バルブアダプターを取りつくと、フレンチバルブの先端を押してしまって空気が漏れることがあります。その場合は、フレンチバルブの先端を緩めるのを7割くらいにして、再度仏バルブアダプターを取りつけてください。

「仏バルブアダプター」を取りつくと、一般家庭の空気入れでも空気を入れることが可能です。

ただし、この方法は、適正な空気圧の管理ができないのと、ロードレーサーのように高い空気圧を必要とするタイヤでは、空気入れの容量が不足して、適正空気圧を入れることができません。

ロードレーサーは、高い空気圧を必要とし、また高い空気圧は、もれるのも早いので、空気圧メーターのついた専用フロアポンプで、空気圧の日常的な管理が必要です。携帯式の空気入れの構造は、仏バルブと、米バルブに対応しているものがほとんどですが、空気入れ側で調整が必要です。トピークのように何もしないで両方に対応している便利なものもやゼファールのように、切り替えスイッチのある物もあります。

メーカーからの出荷状態では、ほとんどが「米バルブ」用に設定されておりますので、フレンチバルブでご使用の際は、先端のパーツの入れ替えをおこなってください。

買ったままの状態では、パッキンが固めのときもあり、初心者の方は、すぐに不良品と疑ってしまいがちですが、使用方法が間違っている場合がほとんどですので、よく確認してください。

携帯用の空気入れは、あくまでツーリング中のトラブルの時の非常用です。携帯用の空気入れをもって、日常の空気入れの管理に使用することはできません(小さな空気入れで7気圧もの空気入れを管理するのはつらすぎます)。快適な自転車生活のためには、自宅には、「空気圧メーターのついたフロアポンプ」、ツーリングのときには、「携帯空気入れ」、この使い分けが重要です

Vタイプブレーキ組立説明書

Vタイプブレーキは、新タイプのカンチレバー形キャリパーブレーキでカンチブレーキとは違います。

センターワイヤーの代わりにアウトーストッパー（チューブ状）を使用しており、ブレーキ組付けは以下の手順で行ってください。

手 順

1. ブレーキシューをリムに押し付けた状態で、ブレーキシュー固定ネジを締付け固定します。

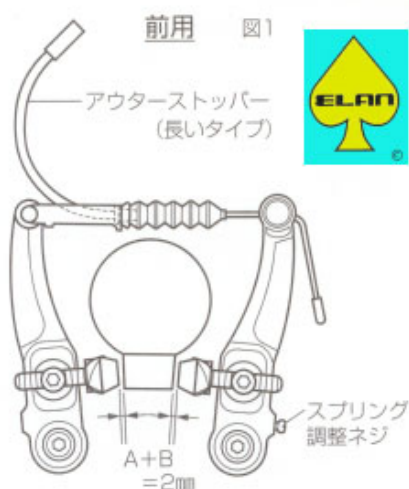
●ブレーキシュー固定ネジにはナットタイプとアレンキータイプがあり、車種により異なりますのでそれぞれに合った工具を使用してください。

2. インナーワイヤーをアウトーストッパー（チューブ状）に通し、ブレーキシュークリアランスの左右合計が2mmの状態インナーワイヤー固定ネジを締付け固定します。

●アウトーストッパーには前用（長いタイプ）と後用（短いタイプ）があり、使用を間違えないでください。（図1・2）

3. スプリング調整ネジでブレーキシューとリムの隙間がほぼ左右均等になるように調整をします。

●スプリング調整ネジは右（1力所）のみと左右（2力所）タイプがあり、車種により異なりますのでそれぞれに調整してください。（図1）



※よりよい自転車ライフのために※

【愛車のお手入れ】

月一ライダーであれ、毎日乗る人であれ、愛車をキチンとメンテナンスしておく

ことは大切です。ペダリングは軽くなり、変速はスパッと

ときまり、自転車の楽しさは増すばかりで、きつともっと遠くへ、そしてもっとスピードを出してと、走ること

が面白くてたまらなくなるでしょう。日常的な自転車の点検は簡単で、すぐに済み、

やってみると楽しくなってきます。

CLEAN 清掃

愛車をどんどん使いながら、常にキレイにして新品のようにしておきましょう。

その一番の早道は、自転車用洗剤を使うことです。自転車全体に「バイクウォッシュ」

をスプレーして1～2分待ちます。そしてやさしく洗い流しましょう。

自転車から水滴を取り除き布で拭き取りましょう。主要ポイントに少し油をさせば、それで完了。ハードに走った後は毎回こうしてキレイにしましょう。

LUBE 潤滑

注油なんてすぐできてカンタンなことです。いつもそうしていると、スムーズに静か

に走れます。また機能部品の性能もよくなり、走るのが楽しくなるでしょう。潤滑の

効果を高めるため、新しい潤滑剤をキレイに掃除したパーツに差してください。

注油ポイント

チェーン＝1駒ごとのリンクジョイントとサイドプレート

ディレーラー＝ピボットと内側のスプリング

ブレーキアーム＝ピボットとケーブル

レバー＝内側のピボット、スプリング、ケーブル

Tech Tips

チェーンのクリーニング

チェーンをきれいにしておくことは大切です。泥や汚れ、砂は放っておくと蓄積してドロドロになり、短期間のうちにチェーンを摩耗させてしまいます。チェーンばかりでなく他の駆動系パーツも、とり返しのつかないことになります。これらの高価なパーツ類は、自転車を気持ちよく、効率よく走らせる重要なカナメです。チェーンをきれいにし、長持ちさせるために5～7回走ったら掃除をしましょう。

● 簡単で最も良い方法は、チェーンを外さずにセットするだけできれいに出来るクリーニングキットを使うことです。この方法です5分もかかりません。

チェーンへの注油

潤滑油を注油したチェーンは変速の切れがよく、走りが静かで効率も最高です。
2〜3回の乗車ごとに一回、ほんの少し注油してください。

● チェーンへの注油は、(あらかじめ後ろのギアを最小にしておいた上で) ペダルを逆転させ、チェーンがギアにさしかかる直前のところにポタポタと落とします。こうすれば潤滑油のさし過ぎで、リアギアまわりがベトベトになるのを防げます。

ギアとデイレイラーのクリーニング

デイレイラーのピボットとスプリング部には特に注意してください。洗剤とブラシを使って、デイレイラーの内側の汚れや泥をとり除きます。前後のギアの谷間を、ブラシを使ったり、布を間につつこんだりしてキレイにします。これでデイレイラーは気持ちよくスムーズにストロークいっぱいまで動くでしょう。注油の効果を最もよくする為に、注油をする前にまずキレイにしておく必要があります。

デイレイラーのクリーニングは大切です。

デイレイラーは常に草やつるなどをひっかけ易いところにつき出しています。常にきれいにしておくことで、最良の性能を発揮し、長持ちします。

デイレイラーへの注油

デイレイラーはチェーンと同じように重要で、歯切れの良いシフトを得るための支えとなり、サイクリングを本当に楽しいものにしてくれます。デイレイラーはピボットとスプリングを使ってチェーンをシフトします。これらのスプリングとピボットに潤滑油を差すのは重要な事です。5〜7回乗車ごとに注油してください。

● デイレイラーに潤滑油を差す時は、自転車を逆さまにするとカンタンです。
こうすると注油したい所に手が届きやすくなります。

※ギアやスプロケットに特殊な潤滑剤は必要ありません。ギアはチェーンから必要な潤滑剤を走りながら得られます。多すぎる潤滑剤は泥やほこりを引き寄せる原因となり駆動系パーツの性能を落としてしまいます。

ケーブルへの注油

スムーズに動くケーブルはブレーキやシフトが最善の状態で機能するための生命線。ケーブルに潤滑油を差すには、ケーブルを全て取り外してしまう方法から、ケーブルハウジングの端から少量を落とす方法まで、様々な方法があります。どのようなコンディションで走るかによって、ケーブルへのメンテナンス間隔は変わってきます。必要であれば4〜6回走るごとに一回、ケーブルの状態を見て注油するのが良いでしょう。

● 素早いメンテナンスの方法として、ドライタイプの潤滑油をケーブルハウジングの両端から少量差すと良いでしょう。

※ ケーブル全体のクリーニングと潤滑油の差し直しの時期が来たら、専門のメカニックに依頼する方が良いでしょう。もし、あなたがケーブルの取りはずしに慣れていなければ、元通り正しいセッティングにすべてを調整するのに長時間かかるでしょう。

ブレーキレバー、シフターへの注油

全てのブレーキとシフトレバーは、スプリングとピボットのまわりを動くラチェットによって機能しています。6ヶ月ごとの注油が必要です。

● 清掃：レバーのクリーニングは簡単です。少量のグリス除去剤と簡単なブラシまたは布での拭き取りで済みます。もし、泥や砂がブレーキやシフトレバーの中核部まで入り込んでいたら、専門のメカニックに見てもらうのが良いでしょう。この部品の分解と組み立ては少々複雑です。

● 注油：潤滑油を少量、スプリングとラチェットに差しながら、レバーを作動範囲いっぱい動かしてください。さらにピボットの上にも一滴落として中に流し込みます。

※デイレイラーと同様、自転車を上下逆にした方が、注油ポイントに手が届き易いでしょう。

前後ハブの手入れ

ハブによってはベアリングの組み立てがオープンになっていて、部品の間をダストシールドで囲っているだけの物もあります。このようなハブは定期的にチェックしてクリーニングしグリスを交換することが必要です。一般的に4ヶ月毎に検査、クリーニングをしてグリスを交換します。

注意深くハブを分解しながら、全ての部品を検査し、窪みや亀裂、レースの表面やボールベアリングが摩耗していないか等にご注意しましょう。グリースをたっぷりとボールレースの表面とベアリングに塗り、組み立てます。ベアリングがスムーズに動き、かつ上下左右に遊びの無いように調整しましょう。

※シールドベアリングを採用しているハブは、外側のシーリングを時折布などで拭くだけでいいでしょう。水やグリス除去剤をベアリングにかけてはいけません。適切に手入れをしたシールドベアリングハブは長持ちします。

ボトムブラケット

一般にBBと言われるボトムブラケットは、クランクが回転するためのベアリングとシャフトのセットです。低い位置の中央にあるために、いつも汚れに関しては最悪の状況にさらされています。シールドベアリングを採用しているBBやBBユニットは、その表面部をよく注意して点検し、常に布などで拭き、きれいにしておきます。また水圧の高い水をシールド部にかけないようにしましょう。

BBのきしみ：この不快な現象には数々の原因が考えられます。全て特殊な工具を要する為、専門家に任せた方が良いでしょう。

※いくらかの車種のBBに、セミシールドタイプか非シールドベアリングが組み込まれている場合があります。それらのタイプのBBでは大体6ヶ月ごとにグリスを入れ替える必要があります。BBの分解にはハンマーやパイプレンチなどを無理に使用しないで下さい。専用工具を使わず分解しようとするとBBの破損につながり、修理に大変な費用がかかることになります。

ヘッドセットのメンテナンスと調整

新しい技術のおかげでヘッドセットは簡単に調整出来るようになりました。ヘッドセットのゆるみはとてもイヤなもので、早期の破損を招きます。ヘッドセットはきちんと締まっていながらスムーズに動き、前後に遊びの無いように調整しましょう。遊びをチェックするには前輪のブレーキをかけ、自転車を前後にゆすります。ヘッドセットのベアリングにガタを全く感じないようにしましょう。一般的に適切に調整されたヘッドセットでも年に一度のクリーンアップと点検、そしてグリスの交換が必要です。

※正しくヘッドセットを締めるには専用のレンチが必要です。そんなに高価なものではありませんので、自転車専門店でお求め下さい。高価な新しいヘッドセットを交換するよりはるかに安上がりでしょう。

ステムのきしみ

たまにハンドルバーステムがきしむ事があります。主に二つの原因で起こります。

土がステムとフォークコラムの間に入りこむか、ステムがわずかにゆるんでいるかのどちらかで、これを直すには、ステムを緩めフォークコラムから抜き取り、きれいにしましょう。薄くグリスを塗り元通り組み直し、指定トルクで締めつけます。

※いくつかのハイエンドモデルは特殊な工具を必要とし、独特の締めつけ加減を要求します。疑問があれば専門店でお確かめ下さい。

シートポストへのグリス

グリスをシートチューブ（シートポストをフレームに差込む部分）に薄く塗ります。これがシートポストとシートチューブが固着する“かじり”という現象を防ぎます。

シート高の調節

長時間を効率よく走るには、ひざがわずかに曲がる程度にシートを高めに調整するとよいでしょう。

高速ダウンヒル走行には、よりよいコントロールを得るためにシートを低めに調整しましょう。

ブレーキ性能

光沢があったり、固くなったり、汚れたり、また正しく調整されていないブレーキパッドは、すべてブレーキ力のカのロスにつながります。「ブレーキクリーナー」のような強力洗浄剤で表面をきれいにしましょう。それでも汚れが取れない時は、ブレーキパッドの表面をサンドペーパーやスチールワールなどで汚れを取り、固くなった表面をけずりにとって常にきれいで新鮮に保ちましょう。次にセッティングをチェックします。パッドは3mmほど「トーイン」をつけて、前半分が先にリムに接触するようにセッティングしなければなりません。さらにパッドはちょうどリムのセンターに当たるようにします。外側にズレてタイヤに触れても、内側にズレてリムからはみ出てもいけません。一般的に月に一度、ブレーキパッドを点検しましょう。

●ブレーキパッドはそれほど高価ではなく、交換も簡単です。新しいブレーキパッドをつけたら、ブレーキ力の違いに驚かれるでしょう。

●リムを定期的に「ブレーキクリーナー」できれいにしましょう。パッドが良く働き長持ちします。

ディスクブレーキ

ディスクブレーキは、ケーブルタイプでも油圧タイプでも、最高のブレーキ性能を提供しますが、少々複雑な機構になっていますので、専門店でサービスを受けられることをおすすめします。

ディスクブレーキの性能を

最高に発揮させるための注意事項

- ローターの汚れを「ブレーキクリーナー」で取り除きましょう。
- パッドが汚れたり、一部が欠けたり破損したりしたら、（ローターを傷めたり、ブレーキパワーを落とすことのないよう）直ちに交換してください。
- 車輪を車体から外している状態でブレーキレバーを作動させないでください。パッドやピストンがキャリバーから抜け落ちる原因となります。
- 自転車に乗る前に、あなたのディスクブレーキ特有の必要事項を専門店で聞きましょう。
- 油圧システムではブレーキレバーが抵抗なしに最後まで引けた場合、空気混入やブレーキフルード漏れの可能性があります。事故を防ぐため、速やかにメカニックの点検を受けてください。

クイックリリース

フロントとリアホイールのクイックリリースレバーをチェーンの反対側にくるようにセットします。リア側のレバーはチェンステアと平行に、しっかりと締めつけられていなければなりません。フロント側のレバーは上に向けられ、フォークの横に固定されます。この位置にしておけば、コースわきの障害物などにあたってレバーが突然外れたりする事故が防げます。もしクイックリリース方式を使うのが初めてなら、自転車専門店で使い方、締め方を教えてもらってください。

快適なセッティング

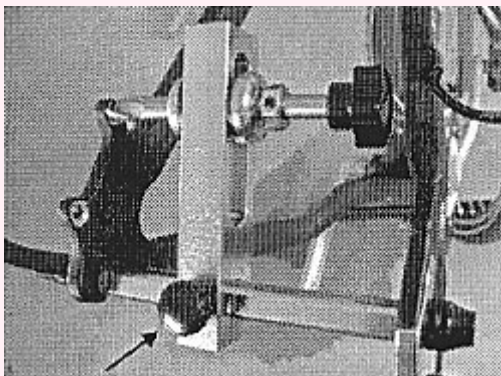
シート高は、シートに座ってペダルが一番低い位置に足先を乗せた時、ひざが軽く曲がる状態にセットします。足がいっぱい伸びきったり、ひざが曲がり過ぎるとペダルに力が伝わりきれません。間違った姿勢は快適さを損うだけでなく、長時間乗ると足が痙攣する原因にもなります。シートを前後に動かし、足をのせたペダルが“3時”の位置に来た時、ちょうどペダルの真上にひざが来るように調整します。※理想です※

ハンドルバーは肩幅とほぼ同じに、シートとほぼ同じ高さにセットします。ショックを吸収する為に、ひじを少し曲げた姿勢をとります。またステムの長さをかえるのも良い方法でしょう。専門店ではサイズの違うステム

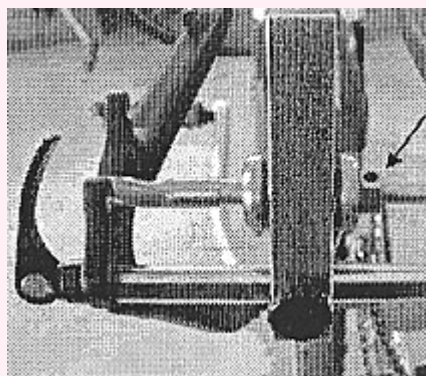
を置いていますので、一番合う物を選んでください。長時間の乗車で手がシビレないように、手首を真っ直ぐにして時々ポジションを変えましょう。しっかりと、しかしリラックスしてクリップを握ります。

《 MTBのディスクブレーキの取り付け、修正 》 ディスクブレーキの取付について

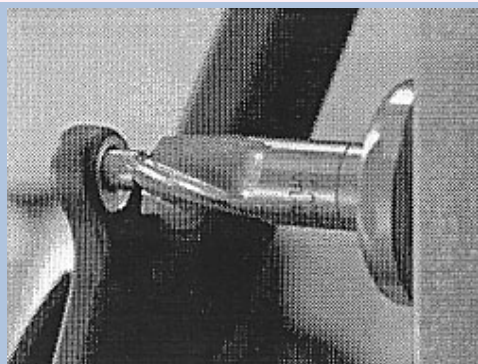
ディスクブレーキは精度を出して、組み付けてあれば、ブレーキの微調整・制動は最高の品物です。が本来の性能を最大限に発揮するためにはフレーム・そしてブレーキ本体に高い精度を必要とします。しかし一般的にディスクブレーキキャリア台座は低精度な切削・仕上げ、溶接時の歪み、塗装などにより、精度不足となる要因がたくさんあります。精度の低い台座はキャリアの働きに悪影響をあたえ、ローターの引きずりの為、ディスク板の加熱によるブレーキのかかりの悪さやレバーの引きしろの不安定など。またディスクブレーキの組み付け、位置調整にも大変な労力が伴われます。当店で、ディスクブレーキキャリア台座の修正を行ない、完全にかつ安全にディスクブレーキを使っていただいております。



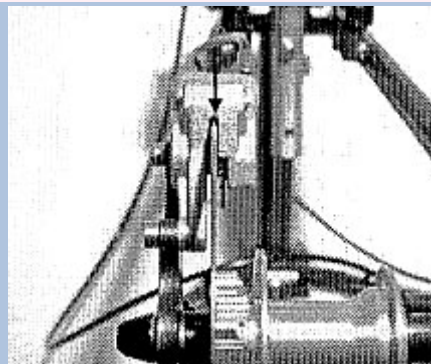
左：ガイドを固定、修正ツールをはめ



右：エンドミルで切削



加工面が円状に修正



スペーサーを使って調整し取付完了



左：専用エンドミルによる取付台座の切削



右：切削後の仕上がり面 完成です。

これでキャリアはローターに対して完全に水平、垂直に取り付けられる状態になりました。※20³ィアクスル用フロントは20³ィアクスル用のアダプターを使い修正できます。

自転車の名称

各部の名称 (ロードレーサー)



各部の名称 (マウンテンバイク)





イタリア・ピナレロ完成車 の 梱包説明



ピナレロの「ガリレオ・アングリル」の発送用・梱包状態です。

- ① ペダルはついておりません。
ペダルは左右がありますので、左右（R・L）を確認して取り付けてください。
- ② 梱包の箱の関係から、ハンドルをトップチューブの内側にして仮止めしてありますので、ステムのバー止め用のトップネジを緩めて元に戻してください。
自転車を地面に水平にしてハンドルバーのエッジ部分（下の握り部）を地面と平行（基準）にして、ネジを締めてハンドルの向きを合わせて下さい。
- ③ ステムのフォークコラムのネジを締めて（締めすぎに注意）ステムの横のネジを締め、前輪を基準にしてハンドルを真っ直ぐに合わせてください。
- ③ サドルを取り付けてください。基準は地面（グラウンドライン）にサドルが平行となります。

「各部のネジを締め直して完了です。」

有限会社シクロタカハシ



イタリア・デローザ完成車 の 梱包説明



※完成組立、ブレーキ・変速関係は組み立ててあります。 が、発送梱包時にはサドル・ペダルが付いていない状態です。 ハンドルバー関係は付いていますが、 フォークコラムはカットしてありません。

①箱詰めの状態 上から・横から ②ハンドルバーを梱包材で押さえてあります。

③車体の左右に前後車輪を挟んでの梱包となります。

※前後車輪取付・ペダル取付・サドル取付方法が解らない方のために、取扱説明書を同送いたします。

また、コラムカットをご希望の方はご相談下さい。 有限会社シクロタカハシ

『梱包発送用・完成車組立手順説明』



- ハンドルステムのアンカーボルト（4・5・6mmのアーレンキ）を緩めてハンドルバーを回しながらフレームから抜き、いったん仮止めします。
ハンドルステム（Aヘッドフォーク）のアンカーボルト（5mm）とハンドルポストクランクボルト（横のネジ）を緩めて、ハンドルバーを正しい位置に固定します。ハンドルバーは下の部分が地面に平行が基本です。ハンドル高さと向きを正しく調整して から、アンカーボルトを締付け、ヘッド小物の回転調

子を調整し、ハンドルポストクランクボルトを締め付け固定してください。

- クイックリリースを取り付けて、クイックリリースハブが乗って左側になるように前車輪を保持し、ハブ軸にフォーク爪溝を落とし込んでください。

クイックレバーをCLOSEの刻印が見える位置へ倒してハブを固定します。

- 右ペダルを取り付けます。

クランクのねじ山にグリスを添付してありますので、はじめは工具を使わずに、手で回るところまで、取り付けます。最後にペダルスパナ（もしくは5・6mmのアーレンキをクランクの裏側から）で、「ぐいっ」と本締めしてください。そのとき、リアのブレーキレバーを握って、リアホイールをロックさせてください。（またはホイールを、ぐっとつかんでも同じです）

- 左ペダルを取り付けます。

同じように手で回るところまで、取り付けます。左のペダルは「逆ネジ」です。左に回すと（時計と反対方向）締まります。最後にペダルスパナ（もしくは5・6mmのアーレンキをクランクの裏側から）で、「ぐいっ」と本締めしてください。そのとき、リアのブレーキレバーを握って、リアホイールをロックさせてください。

（またはホイールを、ぐっとつかんでも同じです）シートピラーとサドルを取り付けます。

（フレームにグリスを塗ってあります。）

まず、フレームのシートピンを緩めます。

シートピラーを差し込みます。

シートピラーにテープが貼ってあります。

これは、

これ以上はシートピラーが入らないように

お客様のサドルの高さを「固定」の位置の印に

してあります。



有限会社シクロタカハシ