

CYCLE SPORTS

トップ > 前号の立ち読み > 楽しいヒルクライム講座 HILL CLIMB

「上りなんてキライだー」
なんて苦手意識を持つライダーも多いことだろう。
なんて苦しい時を避けて
平地コースに安住の地を求めてやしないか。
「上りは修行」なんて楽しむことを忘れていないか。
ロングライドのコースをとって
上りが皆無なんてことがあるだろうか？
サーキットのイベントですら立派な上りがあるじゃないか。
自然豊かな日本は、山岳コース豊富な国。
世界に誇るべきこの景色を見ながったことにして
それでもアナタは平地を走り続けるのか？
それじゃあ、あまりにももったいない。
最速のタイムで峠を走り切れ、とだれが言ったのだろうか？
上りを走り切るコツはあくまで「ラク」と感じることに。
構える必要なんてない。
持つべきは、上りを気負うことなくこなす心構え。
効率よくパワーを伝えるペダリング。
自分のレベルに見合った機材とポジション。
なにより「上りはツライ」という考えから抜け出すこと。
当たり前でしょう。

もう
ガンバラなくて
大丈夫です!!

楽しいヒルクライム講座

HILL CLIMB

これで上りがラクになる！

text ● 本誌
photo ● 清水良太 / 澤田和久

初めからそんなに頑強っちゃ頂上までもたないよ!!

コローさんぶっちゃけきつすぎなんですけど…… (本誌・岩崎)

STEP 00

速い人もそうでない人も心構えは同じ

「無理をしない」が上りを克服する第一歩

平地を走るよりも上りのほうがつらいのは当たり前。ならば無理をしないこと。なんて言うと思っているみたいで聞こえが悪いが、じつはそれこそが、上りを攻略するうえで、まずは肝に銘じなければならないことなのだ。

text ● 吉本 司 photo ● 澤田和久

無理なペースだとすべてが悪循環になる。

- 上り・負のサイクル 無理なペース
- ← 呼吸が苦しくて脚がいつぱい
- ← 余裕がないからフォームが崩れる
- ← ペダルに脚力が十分加わらない
- ← バイクが蛇行しがちでロスも多い
- 上り・正のサイクル 余裕のあるペース
- ← 呼吸が楽にできる
- ← 脚に余裕がある
- ← 余裕があるから正しいフォームを意図
- ← ペダルに脚力が十分加わる
- ← まっすぐ走れてロスが少ない

ペダルを踏み続けるには 無理をしないこと

プロ選手でもわれわれホビーサイクリストでも、上りがラクだと感じる人はいないだろう。ではなぜつらいのか……。実際どんな状況になっているかを改めて考えてみよう。「平地で走っているとき、疲れてペダリングを止めても惰性が働いているので自転車は進みます。でも、上りではそうはいきません。惰性が働かないので、ペダルを踏み続けたいないと前に進まないのです。」

つまり、上りでは平地で常に加速している状態に近い走りをする必要はないのです。実際にパワーメーターを装着すると明白ですが、上りの出力を平地で実現するには、相当に高いレベルの運動が必要になります。そう語るのは、上りのスペシャリストであり、当企画のアドバイザーの1人である笈五郎選手だ。

「上りとはよく頑張らなくても十分にきついです。上りだからといって懸命にペダルを踏んでしまうサイクリストもいますが、ただでさえきついのだから長続きはしません。一度上りで体力が限界に達すると、惰性がないので平地のように走りながら回復を図るのは難しいのです。だから上りは無理しないというのが鉄則です。ホクもレースできつくなったら、後ろに下がってペースを緩めます。とくに上りが苦手な人は、まずは頑張らないレベルで上りを走り続けることが何よりも大切です」

といっても、頑張らないレベルというのは一体どれくらいだろう。「景色を見ながら走れる。このぐら

いなら頂上まで走れると、自分が想像できるペースを常に維持することです。それで頂上まで脚を着かずに上ることができたら、次からは少しだけ頑張ればいいのです」

右ページに上りの「負のサイクル」と「正のサイクル」を示したが、無理をすると体力が落ちてライディングフォームが崩れ、パワーロスの多い走りになる。そして、また体力が奪われるというように、アリ地獄のように深みにはまり失速し、最終的に足を着いてダウンしてしまう。しかし、無理をしないことで、すべてが好転して楽になれるようになる。

楽に走るには常にライディングフォームを意識することが欠かせない。ゴロー先生も昔は上りを得意としない選手だったが、上りのフォームを見直してからというもの、体の能力をしっかりと引き出せるようになり、速くなったという。

正しいフォームは以降のページで解説するが、重要なのは「骨盤を立てる」、「背中のアーチを作る」、そして「カカトを常に落とさずにペダリングすること」だとゴロー先生は言う。

正しいフォームを常に意識して、無理をしないで走る。それに加えて、まっすぐ走ること、息をしっかりと吐いて呼吸をすることも大切な要素となる。これらがしっかりとできるよう意識することで、おのずと無理のないペースで走ることができる。

上りを走るためのテクニックやノウハウはいろいろあるが、まずは「無理をしない」、「正しいフォームを意識する」、「まっすぐ走る」、「呼吸に気を配る」の4つを意識を持って上りに挑むだけでも、今までよりも楽な気持ちで走ることができるはずだ。以下のページでは、それぞれのポイントを見てみよう。

上りとは平地で加速し続けるのと同じこと。だから無理をしてはダメ！！



テクニックはいろいろあるけど、まずはこの4つを意識するだけでも上りは楽になりますよ！

ゴロー直伝 ヒルクライム 4つの心得

- 1 無理せず自分のペースを守る。
- 2 正しいフォームを常に心がける。
 - 骨盤を立ててサドルに座る。
 - 背中のアーチを確保する。
 - カカトを下げないペダリング。
- 3 まっすぐ走る。
- 4 息をしっかりと吐く。

フムフム、なるほど。これならできるかも。



advisor

笈 五郎 (かじい ごろう)

1975年5月12日生まれ。身長167cm。体重57kg。乗鞍、富士HCを筆頭に、多くのヒルクライムレースを制した日本の山岳王。IT職人としてフルタイムワークをこなすが、独自のライディング哲学により少ない練習時間ながらも、上りの多いロードレースでは国内トップ選手と渡り合う。今年も市民レースをイナーメ・アイランド2XU、実業団レースはイナーメ・アイランド信濃山形で走る。



STEP 01 sitting

上りの基本はシットイングにあり

上半身の使い方が安定した走りを生む！

上りだからといってシットイングの基本は大きく変わらない。
まずは上半身の使い方に気をつけると、効率のいい走りを生み出すフォームが意識できるはずだ。

Point 2

腕を無理に引かない
肩甲骨でハンドルを制御する

肩甲骨

ひじを大きく後ろに動かしてハンドルを胸元に引きつけるような動作は、上体の安定を妨げるので控えたい。ゴロー先生は、肩甲骨の間隔を左右に開くようにしてステアリングを安定させている。この状態から肩甲骨の間を狭めるような感覚で反時計方向に回すことで腕が運動し、「クツ」と軽く引きつけることができる。そしてペダルを踏み込むときに両方を引きつけるのではなく、右足を踏み込むときは右腕というように、左右交互に行なう。こうした動作を行なっているため、ゴロー先生は肩甲骨上の筋肉と斜線の筋肉が発達している。



GOOD
Form Side View



骨盤

骨盤を立てて
背中アーチをしっかり作る

水泳のバタフライをするような動作で、腕を前に大きく伸ばしながら、へその下あたりを折り曲げるような感覚でサドルに尻を下ろす。このとき、へその上の腹筋、背中の僧帽筋と広背筋を使うことを意識して上体を支えてみよう。すると自然に骨盤の角度が立ち上がったライディングフォームを確保できるはずだ。写真上のように、腕と腹の間に球体が存在するイメージで乗車するのもいいだろう。乗車時の重心は丹田（へその下あたり）付近。前後の車輪に5:5の荷重があるイメージで乗ると、バイクを安定して走らせることができる。

ゴロー先生
ボクのフォーム、
けっこうイケて
ますかねえ……。



骨盤が寝ていて、
背筋がまっすぐ！
腕と手に力が
入りすぎ！



RAII

Form Side View

腕だけでバイクをコントロールしている!

本誌・岩崎のフォームは、背中がまっすぐで骨盤が寝ている。ひじの曲がりも浅く、手や腕に余分な力が入った状態でバイクを操ろうとしている。体幹部を意識し、腰を中心にバイクに乗ることができていないので、上半身と下半身の運動もスムーズにいかない。脚に力を入れると上体がブレて蛇行しやすくなる。





ウェア協力 ● パールイズミ プリントジャージ 価格/1万290円 ケエストパンツ 価格/5775円 アームウォーマ 価格/3465円 ニューウォーマ 価格/4620円 プリントグローブ/3675円 アタックレーシンググッズ 価格/1155円 ビーアイバガボンド(シューズ) 価格/1万3440円 問パールイズミ・03・3633・7556
 機材協力 ● ジャイアント TCRアライアンス0 価格/26万2500円(完成車) メインコンボ/スラム・ライバル カラー/シルバー×オレンジ・ジャイアント・045・505・0111

上りのシッティングも平地の基本と変わらない

「ボクは上りのほとんどの区間をシッティングで走ります」と、ゴロー先生が言うように、上りを走るのに基本となるフォームは、シッティングにほかならない。シッティングはダンシングに比べて発生させられるパワーは少ないものの、それと引き替えに体力を温存しやすく、長時間にわたって走行しやすい効率性に優れたフォームなのだ。

上りだからといって、シッティングの基本が平地を走るときと変わることはない。ゴロー先生がフォームにおいて何よりも注意している点は、骨盤を立てるようにしてサドルに座ること。さらには背中アーチをしっかりと作ることだという。

それが実現できればこっちのもの。腹筋と背筋の絶妙なバランスにより上体を支えることができるので、ムダな力を腕にかけることができなくなり、バイクが安定しやすい。さらに、乗り手におけるエンジンマウントともいえる骨盤が、しっかりとサドルにコンタクトしているため、この部分が左右前後にぶれにくく脚力を発揮しやすくなるのだ。シッティングは平地と同じく、ハンドルバーを握る位置を変えることによって勾配や速度の変化に対応するが、骨盤を立てたフォームを確保する基本は常に変わらない。そのフォームのバリエーションは、アッパーを握るのが基本となる。これが最もエネルギーを温存して走れる。ペダリングの出力を高めたいときや、高速を維持しやすいのがブレーキレバーブラケットを握るポジションとなる。

ゴロー先生が愛用するショルダー部の握り方

●ハンドルのショルダー部に、手を引っかけるようにするのがゴロー先生が多用する握り方。握る位置が広がるので、自然と肩甲骨を外側に開いてハンドルを制御するような乗り方ができる。また、アッパーとブラケット部分の中間に位置するポジションなので、リラックスしているときから高出力で走るときまでどちらでも対応しやすいのもメリット



GOOD

Form Side View

**まっすぐ走るためにも
頰を上げてしっかり前を見る**

蛇行を防ぐためにも、勾配の変化をいち早く察知して的確なギヤチェンジを実現するためにも、しっかりと前を見て走ること。とくに苦しくなると顔が下がってしまい視界が狭まるので、そうならないよう心がける。上りの勾配にもよるが、単独走行ならだいたい10m先ぐらいを視界に入れるといいだろう。

ハンドルは常にギュッと握らない



ドロップバーの直線部を持つのは、最もエネルギーを節約できる。しかし、ブレーキレバーブラケットまでの距離が遠いので、初心者には良好な路面や単独走で慣れてみよう。おもな握り方は、すべての指で握る方法(写真上)と、親指だけハンドルの上に乗せる方法の2通り。腕や肩に力みが出るので、ともに力を入れて握らないことが大切。あくまでも手のひらでハンドルを押さえるような感じで、とくに後者のほうが軽く握れるが、段差などではハンドルが手から離れやすいので注意が必要。

**脇を開きすぎない
 নিজを突き出さない**

呼吸のしやすさを確保するためにも、脇を必要以上に締め付けるフォームはよくない。かといってヒジを左右に突き出し気味にして脇を開きすぎると、ステアリングの制御が不安定になる。ゴロー先生のようにハンドルバーを持ったとき、腕が一直線にならずに自然なアールが付く程度が理想的だ。

管にまっすぐ
走るように心がける

一見すると簡単なように思えるが、上りにおいて予想以上に難しいのがまっすぐ走ること。ペースが速すぎたり、上体にムダな力が入っていたりすると蛇行しやすい。そう感じたらまずはペースを落として、正しい上体の姿勢を見直してみよう。ゴロー先生は普段の練習においても、道路の白線の横をまっすぐ走るよう心がけているという。



← ブラケット部分を握っても
フォームは自由自在

ブレーキレバーブラケットは最も遠いグリップポジションなので、最も体幹の筋肉を発動させる必要があり、アップバーと比べると持続時間は短くなる。反面、高い出力を発生させやすく、エアロダイナミクスにも優れるので高速走行の維持に向いている。とはいえ、ヒジの曲げ方をはじめ腕の使い方によって、出力の高い走りからリラックスしたライディングまで可能だ。腕を曲げて姿勢を低くすると高速に対応し、腕を軽く曲げた状態で乗車姿勢を高くするとリラックスできる。巡航時は、写真左のようにレバーブラケットのアル部分に手を引っかけるようにして決して強くは握らない。一方、ダッシュをするときはレバーブラケットを強めに握る

STEP 01 Pedaling

シッティングのキモはペダリングにあり

カカトを落とさず脚力を 最大限に発揮する！

正しいペダリングなくしてシッティングフォームは完成されない。
難しく思えるテーマだが、カカトの角度を落とさない意識さえ持てば、
確実にパワーを引き出せる。

GOOD

背中のアーチと立った骨盤が
脚の付け根の可動域を増やす

骨盤を立てて背中にアーチを作る乗車姿勢をとると、大腿部と腹部で作られる角度を広く確保することができる。骨盤の動きを妨げるものがないので、股関節の可動域を増やすことができ、ヒザを高い位置ま

ヒザの位置を高くして パワフルなペダリング

ペダリング時にヒザを高く上げることを意識すると、ペダルの踏み位置を高くできる。それによりトルクをかけられる時間が増すことで、よりパワフルなペダリングができるようになる。また、力強くペダルを踏むことは、スムーズなペダリングにも欠かせない。

カカトの位置をキープして 母指球を意識してペダリング

足首が動くときカカトの位置が下がってしまう。するとペダルを踏み込んでも確実なトルクを発生させることができない。カカトが下がらないよう、母指球を意識してしっかりとペダルを踏み込む。

で引き上げられる。



一所懸命ペダルを

DAD

ペダリングに



踏もうとすると
カカトが
下がっちゃいます

上体の角度が
覆っていて
股関節の
可動域が
小さい

カカトが下がっているので
前に押し出すようなペダリング

DADU

必要な連動が
すべて
崩れている



本誌・岩崎のペダリングは、骨盤が寝ているので股関節の可動域が狭く、ヒザを高く引き上げられないので、パワーをかけにくい。無理に力を出そうとするとカカトが下がってしまい、前に押し出すようなペダリングとなるので、スムーズにペダルを回せない。それだけでなく、背中のアーチもないので、踏み込むと同時に肩が下がったりして体がぶれる。当然、走りにロスも生まれる。



ペダリングトルクを
逃だ!

上死点



大腿四頭筋を使って
一気に踏み下ろす!



GOOD

どれだけ長い時間
かけられるかが勝負

ハムストリングを
ペダリングに使える
ペダリングを身につける



腸腰筋を意識して
ひざを引き上げる



カカトの位置を
落とさないように



○12時
上死点。足に力はかかっていないが、ペダルを踏み始める意識はすでに発生している。

○1～2時
ペダルにトルクを発生させるポイント。ここから大腿四頭筋を使って一気にトルクをかけ、6時ごろまで踏む下ろすイメージ。ゴロ一先生は踏み下ろしの動作を、ショベルカーのアームが上から「グワツ」と下がる様子をイメージして脚を動かしているという。ヒザを高く上げる意識を持つことで、より早い段階からトルクをかけられる。おのずとペダルを踏み下ろしやすい足首の角度もでき上がる。

○3時以降
ここからカカトが落ちやすい位置。写真のように、地面と平行になったクランクよりも少しカカトが上に位置する足首の角度をイメージして、それを下死点近くまでキープする。

○4～5時
大腿四頭筋の内側を駆使するイメージで踏む。

○5時以降
ハムストリングを発動させて、ペダリングトルクを8時ごろまで発生し続ける。下死点をスムーズに通過させることにもつながる。

○9時以降
次の上死点に向けて、カカトが上がる。腸腰筋を意識してヒザを引き上げる。

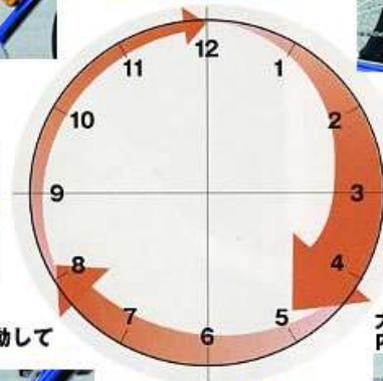
ハムストリングを発動して
ペダルを引き上げる



大腿四頭筋の
内側を使うイメージで踏む



下死点



上死点



トルクをかけている
領域が少ない

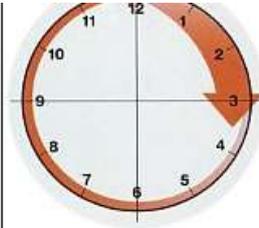
BAD

ヒザの向きに気を配りながら足はまっすぐ踏み下ろす
しっかりとペダルを踏むことが大切



右の母指球を意識したペダリングができると、おのずとヒザが内側に入るような感覚で踏むことができるはずだ。その感覚がありながらも、脚は前から見たときにまっすぐ下ろすように心がける。ヒザが開いたり、内側に入ったりとペダルに力を伝えにくい。

クリート位置はペダルシャフトの上に母指球が乗る基本セッティングか、それをやや後ろにするとペダリングが安定する。ペダルを踏むときは母指球を意識すること。ゴロー先生の場合、ハムストリングの筋肉を発動させやすいようにするため、下死点近くでは、母指球を中心にして、足をやや内側(クランク側)に傾けるようにしてペダリングするという。



カカトが落ちきっていてトルクが完全に伝わらない

本誌・岩崎のペダリング。踏みはじめのカカトの位置は悪くないが、3時の位置ですでにカカトが下がっている。ゴロー先生のペダリングが1~8時ぐらいまで徐々にペダリングトルクが減っていくのに対し、岩崎のペダリングは、3時ぐらいからトルクをかけられる量が一気に減少してしまう。これでは同じギヤ比を使っても出せるスピードが大きく変わってしまう。

しっかりとペダルを踏むことが大切

「自然に高い出力を要求される上りでは、平地のペダリングに比べると踏み込む意識が強くなります」とゴロー先生。彼がペダリングで意識するのは、高い位置でペダルを踏み込み、1回転で大きなトルクをかけられる領域をいかに長くできるかだ。骨盤を立て背中にアーチを作るフォームは、上体を安定させるだけでなく、「高い位置でペダルを踏む」という動作を実現するうえで、欠かせない基本事項となる。実際に意識する動作のポイントは、上死点でのヒザの位置をできるだけ高くすること。足首をしっかりと固定し、常にカカトの位置を地面と平行以下に落とさないよう心がけることで高いトルクを発生できる。そして、下死点の手間あたりからハムストリングを発動させる動作を加えて、トルクが発生している領域を広げる。踏み込みばかりを意識すると、ペダリングの円運動にスムーズさを欠くように思うが、問題はないという。「片側の脚がペダルを強く踏むと、もう一方の脚はその反動で、自然と下死点を早く通過しようとする。デッドポイントとなる下死点を、スムーズに通過させる意味の引き脚というテクニックがありますが、これはペダルを強く踏んだときにこそ意識できるのです。初心者は引き足を意識すると、逆に滑らかな円運動を乱してしまいがちです。まずはしっかりとペダルに力を加える動作を意識することを心がけてください」こうしたペダリングの体得は、上りでなくともできる。平たん路を走る際、通常よりも1枚重いギヤを使い、ペダリングを意識するとい。



STEP 01 Pace

理想のペース配分

ペダルケイデンスを意識して 効率のいい走りを目指す

いくら正しいフォームを身につけていても、ペース配分を間違えたらあつという間に脚が売り切れてしまう。無理のないペース配分は、ケイデンス計を指針にして最適なギヤ比を見つける。

クランクのケイデンスを
70回転維持できる
ペースで走る



上りはタイムトライアルの走りと一緒に！



Photo●saunierduval-prodir

高い出力を出し続ける点において共通する上りとタイムトライアルの走り。最初に頑張ってしまうと、走りながらでは体力はなかなか回復しないので、後のペースがガクンと落ちてしまう。なんだか頑張った気分はあるが、成果を伴わない失敗の走り。理想的なのは一定ペースで走り、最後にペースを上げること。初心者なら、全行程の残り1割未満で体力に余裕があればペースアップすればいい。そうした走りができれば、心地よい疲れを得られるはずだ。

ペダルケイデンスは上りのタコメーター

効率的なライディングができるフォームを体得して、脚力を付けたとしても、上りを無理なく走るために忘れてはならないのがペース配分。「上りはタイムトライアルと同じです。スピードの上げ下げを極力控えて、一定のペースを持続することが最も効率のいい走り方です」とゴロー先生は言うが、経験豊富なサイクリストなら自分の感覚に頼ったペース配分もできる。しかし、一般のサイクリストにそれは難しい。

「走行ペースの指標にはハートレートモニターも使いますが、まずはクランクのケイデンス(クランクが1分間に回転する値)を意識するのが最もわかりやすいので、その計測機能が装備されたサイクルコンピュータを装着するといいでしよう」

ケイデンス計はクルマで言うところのタコメーター。それを一定に保つようにシフトチェンジをしながら走らせるとクルマの燃費は向上する。上りを走るときも同じだ。脚にかかる負荷を調整するのがギヤチェンジの目的であり、そのタイミングを図るためのものがケイデンスだ。

さて、上りの理想的なケイデンスとは一体どれくらいなのだろう。

「70~100回転ぐらいの間が一般的な数値ですが、脚力や身体的な特徴、スキルによっても変わってきます。基本的に回転数が上がるほど心肺機能への負担が大きくなります。反対に回転数が落ちると心拍数は上がりにくいのですが、その分、筋肉への負担が増えます」

ちなみにゴロー先生は、上りで80~85回転を目安にしているという。「上りに強い人の多くは80~90回転ですが、これは「頑張る」という意識をもたないと維持できない数値ですね。上りが苦手なサイクリストの多くは筋力(筋持久力)が低いので、この数値を実現するとなるとギヤが軽くなります。しかし、滑らかなペダリングができないし、心拍数も上がるため苦しくなって維持できないはず。70回転(勾配によっては60~50回転)という数値を目安にすると、無理なくペダルの回転ができ心肺系への負担もさほど大きくないので、それを無理なく維持できるギヤ比を選んでください」

ギヤ比を軽くすれば回転数を維持することは比較的容易にできる。しかし発生するトルクは当然低くなるので速度は落ちる。ペダルを回している割にバイクは進まない。

「大切なのは回転数を維持しているときに、どれだけペダルにトルクを与えることができるかです」とゴロー先生は言うが、上りが苦手な人なら以下のような脚への感覚で上ると、無理なくムダも少ないという。

「平たん路(風がない日)で時速20kmを出して、クランクが70回転になるようなギヤ比を選んで走ります。そこで感じられた脚への負荷が、その人が上りで無理なくペダルを踏み続けられるトルクの目安です。そして実際のの上りでは、70回転のケイデンスでこの負荷を感じられるように、勾配や体の状態に合わせたギヤチェンジをしてください。また、ペダリング時に3時の位置でトルクが振るような感覚があるようであれば、それはギヤが軽すぎます」

というようにケイデンスを維持して上るのが理想的なのはわかったが、それに加えて、呼吸を常にコントロールすることを忘れずに走ることも大切だという。

「苦しいときの呼吸という吸うことをイメージしがちですが、強く吐くことを重視しましょう。体の中にある汚れた空気をしっかり吐かないと、新鮮な空気をより多く取り込むことはできません。吐いて、吸って、という流れの呼吸動作をコントロールできないような状況で走っているのは、すでにペースが速すぎることです。こうした場合は、ケイデンスを維持できているからといって無理をせず、ギヤを軽くして一度呼吸を整えてペースを作り直すといいでしよう」



変速とは脚にかかる負荷を一定にすること

軽いギヤをいつまでも踏みつばなしで息が上がっている、重いギヤを踏み続けて回転が上がらない、というのが上りで走れない人の特徴。ゴロー先生いわく、ギヤチェンジの回数が少ない人が多いという。常に前を向いて先の勾配の情報をとらえ、キツイと思う前に早めに変速して、脚にかかる負荷を一定にすることが体力温存につながる。逆にそれができないのはオーバーペースでもある。ペダルを踏んだとき3時

軽量ホイールの購入を見送っても手に入れたい



最近、走りに磨きをかけた人の中で注目されているのがパワーメーター。走行中のライダーの仕事量が検出できる機能を装備した高性能サイクルコンピュータだ。常にトルクが表示されることで、ライディングの効率性を常に確認でき、より省エネルギーなペダリングや走り意識ができる。価格は高額だが、本気で上りを上達したいなら、カーボンホイールを買うよりも効果があるかも。サイクルオブス・パワータップSL 価格/20万7900円 問:ライトウェイトプロダクツジャパン TEL:03-5950-6002

の位置でトルクがあまり感じられないなら、ギヤが軽すぎるので1枚重くする。反対にダンシングがしたいなと思うような重さなら1枚軽くする。上りが苦手な人の場合、1分走ってきつと思うペースはすぐにやめたほうがいい。



平地で時速20km、
70回転で走った
ときの負荷が
上りの最適ギヤ比
のイメージ！

そう言われると
簡単に
走れそうですね！



CYCLE SPORTS
YAESU@web

Copyright YAESU Publishing co.ltd. All rights reserved.