

# we:Ride



26 אליפות ישראל בשטח

30 תקראו משהו

34 Pump it!

68 משחקי מחשב?



**צילום: אילן שחם**

אזור מורזין ידוע במסלולי הדאונהיל הרבים והמשובחים שלו, אך מעבר להם יש מאות קילומטרים של שבילי הולכי רגל וסינגלים פיראטיים. שביל הולכי הרגל הזה, היוצא ממסלול ה"פנורמיק" של שאטל ויורד לאגם מונטריאונד הוא ללא ספק מהטובים שבהם.

ניתן להזמין את התמונה על קנבס באתר של אילן: [ilanshacham.com](http://ilanshacham.com)





סמר בייק הוטל טיולי אופניים במדבר, הינה חברה שלקחה על עצמה את פיתוח תיירות האופניים בערבה דרומית בפרט ובמדבר בכלל, אחראים על בניית סינגל תמוע, מעלה קטורה, נאות סמדר שחרות ועוד כמה פנינים שבדרך.

מגישים לכם את חופשת הרכיבה הטובה בארץ, צוות מקומי ומקצועי דואג למרוח לכם חיוך ענק על הפנים.

יש לנו חדרי אירוח מותאמים לרוכבי אופניים, הקפצות לראש מסלול, ארוחות שבנויות לפי סגנון החופשה, בירה קרה בעיתה ולילות מכוסים כוכבים, כל זאת באזור רכיבה רחב יוצא דופן ובראשית.

- שישה חדרים, 3 מיטות בחדר.
- פאמפטרק חדש ומעייף במתחם.
- חופשות רכיבה במגוון סגנונות הרכיבה AM XC ועד רכיבות אפיק מדבריות משובחות.
- שביל ישראל לאופניים ממצפה רמון לאילת.
- 20 דק מאילת סמוך לפארק תמוע.
- חופשת הרכיבה הטובה בארץ.

[www.samarbike.com](http://www.samarbike.com)

[samarbike@gmail.com](mailto:samarbike@gmail.com)

ירון | 0523040640 | יוני 0544964777



על קו הסיום, לאחר מסע אופניים מאתגר ועמוס חוויות, ילדי בית החולים אלי"ן יהיו שם ויריעו לכם

**אחרי המאמץ והציפיה תרגישו סיפוק והישג אישי חשוב!**



**ואז מול הילד המעניק לך מדליה ומחייך החיים נראים אחרת!**

גלגלין  
(חד יומי)  
13.11-9.11.2014

גלגלי אהבה  
שדה בוקר - ירושלים  
9-13.11.2014

**הצטרפו לגלגלי אהבה ה-15!**  
מסע האופניים הבינלאומי למען שיקום ילדי בית חולים אלי"ן

[www.alynride.org.il](http://www.alynride.org.il) | 02-6494235 | אלין ריד





צילום: איציק מג'אר

רוכב: בני להט מקבוצת טימשגב  
התמונה צולמה בחורף 2013 בגשם  
שוטף במסגרת צילומי תדמית לקבוצת  
הרכיבה.

[www.imadjar.com](http://www.imadjar.com)



אנקה בירטון, רוכבת Specialized Racing Team, מדורגת רביעית בסבב Enduro World Series-ה

מתמזגת היטב עם השטח הפראי באלפים הצרפתיים ב-Valloire מהתחרות שנערכה ביוני האחרון

צפו לכתבה מקיפה על ה-EWS, הסבב הלוהט ביותר בעולם האופניים, באחד הגיליונות הקרובים.



## תוכן

|                                |                                  |
|--------------------------------|----------------------------------|
| אופני במבוק.....82             | we:Photo.....02                  |
| ראיון: גליל יצחקי.....86       | we:Start.....14                  |
| מיומנה של רוכבת.....90         | משתתפים.....16                   |
| רכיבה בתודעה.....92            | מכתבים.....18                    |
| סיורי אופניים בת"א.....94      | חדשות.....20                     |
| בשביל השנתי 2014.....98        | אליפות ישראל באופני שטח.....26   |
| מבחן: KTM Lycan 721 LT.....100 | לרכוב < לקרוא.....30             |
| we:Dig.....108                 | טכניקת רכיבה להמונים.....34      |
| בירה במבחן.....112             | we:Movies.....38                 |
| קעקועים!.....114               | מבחן: Niner R.I.P.9.....40       |
| ראיון: עירא שמש.....118        | קיר מכנאופן.....50               |
| מבחן: Mondraker Foxy R.....124 | סקירת מוצרי DX.....52            |
| מבחני ציוד.....134             | טיול: אירלנד.....54              |
| איפה רוכבים בעיר.....140       | פינה אישית: איילון שגיא.....60   |
| All Ride.....142               | ראיון: בריס וינטר.....62         |
| תזונה: לירון פז.....146        | we:Play.....68                   |
| טיול: מזבח יהושע.....148       | טיול החודש: יערות האלונים.....72 |

08.2014 | גליון 002

we:Ride



**על השער:** פאמפטרק!  
ראו כתבה בעמ' 28  
צילום: דותן הלוי

## מגזין we:Ride

מו"ל Alf / עורך חוכמת ההמונים /  
מפיקה נעה מרגלית /  
עורך גרפי פיטר שטרנס [psdesign.co.il](http://psdesign.co.il) /  
עורך טכני אריק פלדמן /  
כתבים אדי נודל / אילן שחם / אילון שגיא /  
אסף פישר / אריק פלדמן / גיל בניטה /  
חגי מילוא / לירון פז / נעה מרגלית / עדי בלן /  
עידן טופר / חובב הרוש / לילך גרופר /  
אילת ניר / טל רוזוב / טל פיטל  
**צלמים** דותן הלוי / אוריאל כהן / אלון רון /  
אילן שחם  
**צילום וידאו ועריכה** דותן הלוי

טלפון המערכת: 03-5586666

כתובת לפרסום במגזין:

[sales@PodiuMedia.co.il](mailto:sales@PodiuMedia.co.il)

יצירת קשר עם המערכת:

[info@weride.co.il](mailto:info@weride.co.il)אתר המגזין: [weride.co.il](http://weride.co.il)

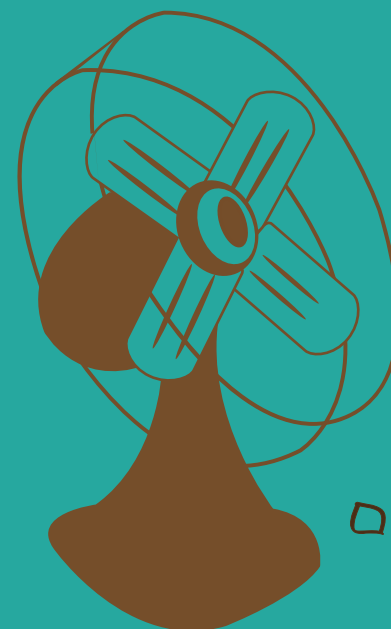
רוצה לכתוב במגזין? יש לך רעיון לכתבה? רוצה  
שיכתבו עליך? צור קשר, אנחנו עונים.

השימוש במגזין זה על תבניות ושירותיו הן על אחריות  
המלאה של הקורא, אנו ממליצים שלא לקרוא מגזין זה בזמן  
רכיבה. הכתבים שלנו מצהירים כי כתבו טקסט זה שלא  
תחת השפעת אלכוהול, אך אנחנו לא מאמינים להם; למרות  
זאת כל זכויות הקניין הרוחני וחברתיות היוצרים של הכתבות  
והצילומים במגזין זה הן של הנהלת המגזין בלבד. נשמח  
לתת אישורים לשיתוף תוכן במסגרת שיתופי פעולה אבל  
לשם כך יש ליצור עימנו קשר מראש ונאשר בהתאם, כל עוד  
זה לא בין 14:00-16:00.



**THULE**<sup>®</sup>  
SWEDEN

תרגישו טוב להתרענן עם קרטיב טבאי  
של PALETAS אהרי רכיבה טובה...



# PALETAS

קרטיב טבאי באבודת יד

צבאונים, טאיימים ואשויים מפירות טריים אונתיים

ואומרי גלם טבאיים בלבד

אם דגש אל איכות, יצירתיות ושילובי טאיימים מקוריים ומאניינים

אפשר למצוא אותנו גם ב:

ברבהר בנס הרים

ובמרכז שטא אלון הגליל

[www.paletas.co.il](http://www.paletas.co.il)

[www.facebook.com/paletaspops](https://www.facebook.com/paletaspops)





# ואף על פי כן נוע תנוע

**ל**הרים פרויקט מגזין אופניים חדש בעת הזאת בשכונה המטורפת שלנו עלול היה להישמע לאנשים שלא באים מתחום השריטה שלנו כמשהו תלוש ולא הגיוני, יש אף שיגידו הזוי בארשת הרוני דניאלית המקובלת. לכו תסבירו שאנחנו בסה"כ רוצים לרכב, עדיף באווירה רגועה ופסטוראלית, אבל אם אין כזאת, נסתדר גם בטרפת.

צוק איתן תפס אותנו בעבודה על הגיליון השני, מלאי התלהבות מהתגובות הרבות והמדהימות שקיבלנו על הגיליון הראשון חשבנו לעצמנו ששיגורי החמאס וטאיירות מתאבדות לא יאטו אותנו, אבל הכניסה הקרקעית ומספר הנופלים הגבוהה גרם לנו לעצור לרגע ולחשוב אם יש בכלל מקום להתלהבות בעת הזאת, כאמור אנחנו בסה"כ רוצים לרכב.

למרות הכל אנחנו עובדים על המגזין במרץ ומעגל המשתתפים שלנו גדל ומתרחב כל הזמן. עם הפרסונות המעניינות, מגיעים רעיונות חדשים שפותחים אותנו לעולמות מרתקים, מקוריים ומעט שונים מהדברים

שהורגלנו עליהם. חלק מהכותבים במגזין הם אנשים שמעורבים בצד העסקי של ביצת האופניים המקומית (להלן "המעורבים"), אנו לא מסתירים זאת ולא מתנצלים על כך, למרות שברור לנו כי הדבר עלול להעלות תהיות בנוגע ליושרה העיתונאית שלנו. אין זה סוד כי לצורך הקיום שלנו כמגזין חגיגי מעודכן אנו זקוקים למעטפת כלכלית, לא פחות ברור שאחד המקורות לכך הם עסקי האופניים ש"המעורבים" הם כאמור חלק מהם. למרות זאת ולמרות שידענו כי תיאוריות קונספירטיביות יזרקו בשלב מסוים בחלל הצוקרברגי בחרנו להתעלם מכך במודע בגלל שלושה אופנים עיקריים:

1. על היושרה המיקצועית שלנו לא ניתן היה לפקפק בעבר, לא ניתן לפקפק בהווה ולא ניתן יהיה לפקפק בעתיד. אנו חיים את ביצת האופניים המקומית מספיק זמן על מנת לא לעשות טעויות של יושרה שברור לנו כי יצופו עוד לפני שיצאו לאוויר העולם.

2. אנו מקיימים הפרדה מוחלטת בין הצד השיווקי לצד התוכני של

המגזין. הם אומנם מקיימים אחד את השני, אך נעשים בניתוק מוחלט ללא השפעה הדדית. אף אחד מ"המעורבים" לא קשור ולא יהיה קשור בסקירות, מבחנים, או דעות על מוצר או שירות.

3. תרומתם של "המעורבים" בידע, בכישרון הכתיבה ובראיית העולם הייחודית שלהם גדולה עשרות מונים מהסיכוי שמישהו אולי יעלה תיאוריה קונספירטיבית כזאת או אחרת. במתמטיקה שלנו "שווה" לנו לעמוד ולתרץ את עובדת היות ה"מעורבים" חלק מהצוות מאשר לוותר על תרומתם.

אנו שמחים להביא לכם את הגיליון השני של **we:Ride**, לטעמנו הוא טוב יותר ובשל יותר אבל גם הוא מהווה עוד אבן דרך מבחינתנו. נשמח אם תקראו, תשתפו ותפיצו את הבשורה ואם יש לכם תגובות, רעיונות, הצעות לשיפור נשמח אם תגיבו, תכתבו לנו או תכתבו בשבילנו.

**אריק פלדמן**, עורך טכני

arik@weride.co.il

**we:Ride** **Rideyou**



**איילון שגיא: רוכב,**

**חושב כותב** אחרי שסייע לארבעה פסיכולוגים לצאת

לגמלאות וגם כל טיפול תרופתי הידוע לאדם לא סייע בעדו גילה את הרכיבה על אופניים ומאז הוא אולי עדיין לא מאוזן בנפשו, אבל לפחות מעיד על עצמו כמאוס. כשהוא לא כותב טורים חדים במגזין, הוא מבזבז את זמנו בין רכיבה על הסינגל ספיד ריג'ד הצבעוניים בארץ, מד"א, אוזן קשבת לקובי בסידן, פעילויות חברתיות במושב והעלאת חיוך על פניהם של חולים בליצן רפואי.

**אילן שחם: רב טייל**

חורש את שבילי הארץ כבר שני עשורים, כותב ומצלם על כך למיטב המגזינים ואפילו לספר אחד. מחזיק בתואר צלם שזכה בתחרות צילום של נשיונל ג'יאוגרפיק טרוולר. ברזומה העשיר של האיש עם "השולחן על הכידון", תבן מסלול לאליפות העולם בניזוט אופני הרים ומפת הסינגלים הראשונה ששורטטה ופורסמה בארץ (מפה של יער בן-שמן שכנראה רק הוא הביא). קשה לו להחליט מה שוקל יותר, האופניים או ציוד הצילום, אז הוא מתעקש לקחת את שניהם לרכיבות וגם לא לשתות בירה בסופר, "מה הוא מבין?...?" [lanShacham.com](http://lanShacham.com)

**אריק פלדמן: משנור**

**אופניים מקצועי** רוכב שטח מסוף שנות התשעים של המאה הקודמת ולא נראה שמתעייף. אריק ליווה את סצנת האופניים המקומית פחות או יותר מראשיתה, שימש שנים רבות בתפקידי כתב ועורך טכני בכל שני המגזינים הכתובים שהתפרסמו בארץ זצ"ל. הוא נחשב בעל נטייה לזיכרון יתר בעיקר בפרטים שוליים הקשורים לאופניים ובעל יכולת אבחנה פנומנאלית לקשיחות צידית לקויה. אומרים שהוא גם אדריכל ובשלן, משהו צריך להעמיד זאת למבחן...

**אסף פישר: בוחן את**

**מה שאריק מקצה לו** רוכב שטח מאז 1996 (לפני המצאת הוי-ברקס) וחוטא בטריאל.

כשהוא לא מזקק קילומטרים של סינגלים במדבר על אופני מבחן, הוא מגלגל כספים של חברות סטארט-אפ, שותה בירה ומנסה את כוחו בגידולן של איה ורונ. [www.facebook.com](http://www.facebook.com)

**חגי מילוא: אני**

**מתקן משמע אני** קיים "אופנים הם לא התחביב שלי", כך מעיד על עצמו אחד מאייקוני מכונאות

האופניים המקומית. בשבילו הם כלי הרכב, המקצוע, והמאמן האישי. כשהוא לא פותר בעיות נאבה מורכבות, הוא עוסק בסוגיות פילוסופיות של האדם מול ראי הקדנס העולמי.

**אדי נודל: עמידות זה עניין יחסי**

לא משנה על מה רוכבים רק שיהיה חזק וקשה... משמש בתפקיד בוחן העמידות הבכיר של תעשיית האופניים הישראלית, האחראי הבלעדי לסלוגן "אם זה עבר את אדי זה יעבור את כולם". מחלק את יומו בין הקמת סטרטאפים, הקפצות של שתי הבנות שלו ורכיבת אופניים בקדנס גבוהה.

**דונית הלוי: צלם וידאו**

**וסטילס** כשהוא לא מצלם משהו, הוא רוכב בשטח ומצלם משהו. נמצא במערכת יחסים צמודה מאוד עם המצלמה שלו בביזנס וגם בפלז'ר. כשהיא במצב רוח טוב היא נותנת לו להתעסק גם עם גיטרה, אבל רק ביד אחת... [dotanhalevy.smugmug.com](http://dotanhalevy.smugmug.com)

**עדי בלן: אם אפשר**

**לרכב על זה, אפשר לבחון את זה** מגדיר את עצמו רוכב הרים, אבל נאלץ להסתפק

בגבעות, בעל נטייה לצבור KOMים "בלי להתכוון". מר בלן הוא מוותיקי בוחנים האופניים בביצה המקומית, בעבר התפרנס משתיית בירה מקצועית לצורכי ביקורת ומהדרכות טכניקת רכיבה בעז הרים ובפארק האופנים היחיד שהיה בישראל, "צובייק" זצ"ל. הוא תל אביבי "שורשי", אבא צעיר והייטקיסט ותיק, חיי ונושם אופני הרים, אבל לא מסרב לצאת לסקי "קיצוני" כשבנות המשפחה מאשרות.

**אלון רון: אלון "העין"**

**רון** אלון הוא צלם אופניים מהוותיקים והמוכרים בענף. כצלם הבית של מגזין "אופניים" מיום היווסדו, הוא ליווה בתמונותיו את התפתחותו של ספורט הרכיבה מתחביב של כמה משוגעים, עד שנהפך לתרבות פנאי מובילה בישראל. במשך שנים שימש צלם חדשות ראשי ועורך צילום של "הארץ". כשהוא לא מצלם הוא רוכב כמו שרק ילד שגדל על אופני BMX יודע לרכב: הרבה אוויר, קצת קרקע, וערימות של סטייל [alonron.com](http://alonron.com)

**עידן טופר: קשבנו**

**לענייני אופניים** רוכב כביש XC-1 כ-14 שנה, 8 שנים מתוכן מגולח בטייץ בתירוץ של תחרויות, אימונים ומסאג'ים. בקורות החיים של טופר עשרות אלפי קילומטרים של כביש ושבילים, הוא מגדיר עצמו כסגפן חובב רכיבות סולו ומרתון ארוכות במדבר. ייסד את 'גרופי' עם חבר מוכב אחר, Alf. הרבה מילים ב-3,000 פוסטים וכתבות שמתעסקות רק עם אופניים ומה שסביבם.

**עדי גיא: מתי כבר**

**מגיעים?** כעשור חורש את מסלול הטיילת בתל אביב, לפעמים על אופניים, מכיר כל אבן

ואדנית בה מקרוב. רוכב עם חברים בעיקר XC, תוכלו למצוא אותו תמיד בסוף ומקלל את כולם. עשה את מסלול הכביש תל אביב אילת 5 פעמים – כרכב מלווה, המציא את המונח "מאסף עירוני" באתר גרופי ומאז אסף אחריו כמה עשרות אלפי רוכבים שממשיכים בדרכו.

**גיל בניטה: חזק**

**במותגים** חפרנות זה שם המשחק אצל מר בניטה, כמה שיותר פרטים שוליים על כמה שיותר דברים לא חשובים! חולה טכנולוגיה וחדשנות בתחום, רוכב אופניים "לשעבר" (אוי כמה תירוצים – עבודה, ילדים, חיים...), היה שם בראשית ענף הדאון היל (הגווע) בארץ, בוגר "אקדמיית" וויסלר פעמיים, פעם בהצטיינות פעם בבי"ח וכמו כל מי שהיה שם – חולם לחזור. אחרי הרבה שנים של מאחורי הקלעים הפך את התחביב למקצוע וכיום הינו בעלים משותף של חברת BIKEDEAL. בן 34, גר בזכרון יעקב, אב ל-2 רוכבים עתידיים מדהימים...

**חובב הרוש: חייה**

**ותן לרכוב, באימשך** עורך דין לשעבר... עורך מגזין אופניים לשעבר... ומה לא לשעבר... בטוח שהוא טייס שבילים אבל יותר בכיוון של אסטרונאוט. יקיר ציר "מודיעין-תל אביב" בסתרבה. עדיין בחיפוש אחר KOM משומש במצב טוב. אם מישהו שמע... מחזיק בגארג' אופני קומיט, דרך BMX ורודים ועד אופני ENDURO קלי משקל. שיהיה... כשלא נובר בנתונים מאתר ה-UCI ובסטטיסטיקות שלא קשורות כלום, עושה משמרות עם היערן בן שמן. למחייתו, בעלים ומקים מועדון ובית הספר לרכיבה Ride-Art המתמחה ברכיבה טיפולית. מנהל חנות וסדנא לשיפור אופניים. [www.ride-art.com](http://www.ride-art.com)

**לילך קרן גרופר**

רוכבת שטח בקבוצה החיפאית AM That's the way i bike it, כותבת על מה שמעניין

אותה, ובעיקר על הקשר ההדוק בין רכיבה לחיים. שלושת בנותיה ובעלה טוענים שהיא בעיקר מגשימה חלומות ואחרים טוענים שלילך עוסקת בפיתוח הדרכה. המוטו שלה אותו היא מיישמת בחיים הוא "work-life-balance". בחיובה, היא מצליחה לגרום למי שלא רכב מעולם לעלות על אופניים ולהבין על מה היא מדברת. הספר הילדים "סהר קדימה!" הוא ספר הביכורים שלה

**טל רוזוב: כדי להיות**

**מורה טוב, צריך לאהוב ללמוד** מייסד חברת Sababike, מתמחה בלהפוך רוכבים לזורמים ורכים יותר במסגרת ההדרכות טכניקת רכיבה שמפרנסות אותו. את שאר זמנו הוא מחלק בין הדרכות טיולים של ישראלים בחו"ל, והובלת תיורי אופניים בישראל. חוץ מזה הוא מצלם, כותב ולא מפסיק ללמוד על מה שקשור לחיבור בין האדם למכונה.

**טל פיטל:**

**WE: סקורסדה** בן 44 אב לשנים, רוכב כ-15 שנים מתוכן 11 שנים רכב רק בכיוון אחד ורק על אופני דאון היל. כמה עצמות שבורות ואולטימטום חד משמעי מהאישה גרמו לו לגלות את העולם המופלא של האול-מאונטיין אינדורו. טל שמעביר את זמנו בין הרכיבות כבימאי טלוויזיה יביא את הצורה הטבעית שלו לביטוי במגזין בסרטים וכתבות ודיוני וידאו.

**איילת ניר הגיעה**

לעולם רכיבת השבילים באיחור סמלי קל, מנסה ככל יכולתה להשלים את הפערים,

בעיקר ברכיבות ארוכות בדוגמת אפיק ישראל, טיולים, בכל מקום שרק אפשר ואם אין ברירה, גם בתחרויות. איילת תנסה להעביר נו את חווית הרכיבה מהזווית של מי שרוכבת לכיף, גם בלי להבין מה באמת המשמעות של קשיחות צידית.

**איציק מג'ר צלם**

מקצועי. מתמחה בצילום תדמית, פרסום וצילום מסחרי. בעבר רוכב שטח, בהווה מגיע עם ציוד הצילום ברכב לשטח. מדריך צילום ב"גליץ בית ספר לצילום". בשאר הזמן הפנוי, עובד כמהנדס יצור בהייטק.

**אוריאל כהן: בן 33**

אב לשניים, ירושלמי מלידה אבל גר במודיעין, החל כצלם רכב בעיתון הארץ אצל יואב קווה, וגמר כצלם אופניים אצל אריק... אבל עדיין הצליח לממש חלום מיקצועי בשיצא כצלם הרשמי במשחקים הפראולימפיים בלונדון 2012. אוריאל רוצה להתעורר יום אחד גיטריסט ולצאת לרוד טריפ עם משפחתו בניו-זילנד אבל עד אז יש לו הרבה אופניים לצלם...

**פיטר שטרנס פיטר**

רודף אחרי רוכבים טובים וחזקים ממנו כבר 12 שנה, בכביש ובשטח – מתוך עקרון. למחייתו מעבד פרינט ודיגיטל לחברות היי-טק אבל גם למגזינים ולקוחות בתחום האופניים. לאחרונה פיתח הפרעה טורדנית-כפייתית קשה ואפשר למצוא אותו כל בוקר עושה סיבובים שעות על אופני כביש בראש ציפור, שוב, אחרי רוכבים טובים וחזקים ממנו. שוב, מתוך עקרון כלשהו...

[psdesign.co.il](http://psdesign.co.il) | f



## נדב ריימונד ז"ל



דור הירש

מגזין we:ride מרכין ראש לזיכרו של סמל נדב ריימונד  
שנפל ב-28.7.2014 במבצע צוק איתן.

נדב היה רוכב אופניים ופעיל מרכזי בקהילת ה-DH.

אנו מבקשים להביע את תנחומינו למשפחתו, מכריו ולקהילת האופניים כולה.  
שלא נדע עוד צער.

## we:Ride שלום

## לצוות המערכת המדהים!

כל חודש אני קוראת את המגזין שלכם  
בשקיקה, רציתי להודות לכם על העבודה  
המדהימה!

רציתי לבקש אם ניתן מידי פעם גם להוסיף  
תוכן כמו מתכונים טובים של עוגות, מבצעים  
שווים בזארה ובכלל, אולי מספיק עם  
האופניים וקצת יותר דברים מעניינים?  
אוהבת,  
גילי.

**תשובת המערכת:** אנו מציעים לך לגשת  
לאתר גרופי, נראה ששם התכנים יותר  
יתאימו לך.

## לצוות הבוחנים שלום,

כל חודש אני קורא את מבחני האופניים  
המקצועיים שלכם, הבוחן שלכם אדי נודל  
פשוט מדהים!

רציתי לבקש אם ניתן לעשות מבחן השוואה  
בין אופנים 26 27.5 29 31 33 והמספר  
הנוסף 45 ולשאול אם אתם חושבים שברוכב  
שבילים מתחיל עדיף לי ללכת על אופניים  
חשמליים או שעדיף ישר לקפוץ לאופנוע  
250 סמ"ק.

מצפה למגזין הבא,  
ישראל ישראלי

## צוות we:Ride המגניבים שלום!

סוף סוף רכשתי אופניים בנקודות מחוברת  
ויזה ואני מחפשת מישהו שיעזור לי ללמוד  
לרכוב וגם לצאת איתו לטיולים, וגם בכלל  
אם הוא רווק ורוצה ילדה כבר בעוד 9  
חודשים זה יהיה נהדר.

אודה לעזרתכם!

אהובה 40.5,

**תשובת המערכת:** מחפשת תומך? שימי  
רגלית.

## למערכת שלום,

לפני שלושה חודשים זכיתי בחידת  
הקריקטורה "מצא את הרכב" (הוא היה  
ממש ליד הרכבת)

ועדיין לא קבלתי את המתנה שהובטחה  
לי, רציתי לדעת למתי לסגור את הסופ"ש  
כי המתנה היתה סופ"ש עם העורך הטכני  
התותח אריק פלדמן.

ירדנה ארגזי.

**תשובת המערכת:** תתחילי לרכוב, הוא  
כבר מגיע.

## ועכשיו ברצינות:

קוראים שרוצים לכתוב למערכת מוזמנים לכתוב לנו ל [info@weride.co.il](mailto:info@weride.co.il)  
מכתבים שיפורסמו – יקבלו מתנה! (אמיתי...נשבעים לכם, נסו אותנו)







# קרוב להמונים?

(צירים, מיסבים...) וגם חיצונית לא צפוי להיות הבדל (כולל צביעה). למעשה, הדרך היחידה להבדיל בין השלדות הינה האות C שתתווסף לשם השלדה היקרה יותר (CARBON C) או שאפשר פשוט לשקול אותה...

פרט חשוב בנוגע למהלך (לפחות בכל הנוגע לשוק האמריקאי) נוגע לקיטים המאבזרים את האופניים. בשלדות הזולים יותר יוצעו שני קיטים זולים יחסית ובשלדות היקרות יותר יוצעו שלושה 3 קיטים יקרים יותר (אין אפשרות לערבב ביניהם). בנוסף, לא יוצעו למכירה בנפרד השלדות הזולים.

להחלטה זו יכולות להיות מספר סיבות, המרכזית שבהן להערכתנו היא חשש מירידה ממשית במכירות של השלדות היקרות יותר, שכן ללא מעט רוכבים "תשלום" של פחות מ-300 גרם לטובת חסכון של כמה אלפי שקלים יכול להשמע כמו נוסחה מנצחת.

את תוצאות המהלך הזה בארץ נדע מאוחר יותר השנה לאחר שנקבל פרטים מיבואן סנטה קרוז, "ציר

מרכזי"

[לאתר סנטה קרוז](#)

חברת סנטה קרוז הודיעה על מהלך מעניין בחודש שעבר אשר נועד להנגיש את אופני הקרבון של החברה לרוכבים בעלי תקציב שפוי יחסית, ובכך למעשה להכנס לשוק של השחקניות הגדולות בשוק.

בדומה לחברות הגדולות - ספשלייד, ג'איינט, סקוט וכד' אשר מציעות רמות שונות של קרבון במגוון דגמיהן, הודיעה סנטה קרוז כי החל משנת הדגם 2015 דגמי ברונסון, טול בוי וה-5010 יוצעו גם עם שלדות קרבון כבדות וזולות יותר מהשלדות הקיימות של החברה (280 גרם הבדל לשלדה). השינוי נובע משימוש בקרבון פשוט יותר ותבניות הקרבון הקיימות לדגמים אלו (עלות תבנית חדשה לדגם חדש הינה משמעותית מאוד!).

בחברה ממהרים לציין כי פרט לשינוי במשקל (ובמחיר), לא צפויים הרוכבים להרגיש הבדל כלשהו בעת הרכיבה וכי השלדות הקיימות (והמתקדמות יותר) ימשיכו להימכר ללא שינוי (למעט עליית מחיר קלה).

השלדות החדשות יהיו זהות לחלוטין מבחינת גיאומטריה, חומרה



# דגמי Specialized שיכון מלא 650B עכשיו בישראל



אופני השטח בעלי השיכון המלא מסדרות

ה-All Mountain ו-XC Trail של Specialized כבר בחנויות. עם דגמי גלגלי ה-650B האגרסיביים,

הקולעים לטעמם של הרוכבים המנוסים, שגלגלי 26 קטנים עליהם וגלגלי ה-29 הפופולריים מרגישים להם מעט גדולים מידי באופניים טכניים ארוכי מהלך - ומחפשים אופניים שיטפסו הכל, ירדו הכל ובין לבין יתמרנו בקלות בסוויצ'בקים הכי צפופים.



## PROCORE

מערכת למניעת פנצ'רים מבית Schwalbe

של שיכון נוסף לגלגל בעת מפגש עם מכשולים וגם "נועל" את דפנות הצמיג לחישוק ומונע את בריחתו בסיבובים מהירים, מכות צד או בעת ירידת אוויר משמעותית עקב קרע.

שתי תכונות נוספות וחשובות של המערכת הן אפשרות שימוש בכל חישוק קיים עם רוחב פנימי של 23 מ"מ ומעלה (נדרש לקדוח חור לוונטיל נוסף) ושימוש במרבית הצמיגים הקיימים בשוק כיום.

החסרון העיקרי שמסתמן במערכת הינו תוספת משקל לא מבוטלת של 200 גרם לכל גלגל (אמור להיות מאוזן באפשרות לרכיבה עם צמיגים קלים יותר).

המערכת צפויה לעלות כ-150 יורו ואמורה לצאת לשוק לקראת סוף השנה.

לאתר היצרן

שוואלבה את המערכת כאשר ליבה הינו תא אוויר דמוי פנימית העשוי מחומר קשיח יחסית. תא אוויר זה יושב בצמוד לחישוק בדיוק כמו פנימית ומנופח ללחצים של עד 85 PSI (בהתאם למשקל הרוכב ותנאי השטח). בין התא לצמיג ישנו חלל מלא אוויר נוסף שמנופח בלחץ נמוך משמעותית (לכן הצורך בשני וונטילים והשם DAUL CHAMBER) וזהו בעצם הלחץ שהרוכב "מרגיש".

החומר ממנו עשוי התא קשיח מאד עמיד לקרעים ולכן הוא תמיד ישאר מנופח עם לחץ גבוה ויגן על החישוק מדגשים. בנוסף, כאשר יהיה קרע בצמיג יוצא אוויר מהתא השני (החלל שבין הצמיג לתא העיקרי), יוכל הרוכב לסיים את הרכיבה על התא העיקרי - חשוב במיוחד בעת תחרויות ("לסיים ראן") או לרוכבים שלא נושאים עמם אמצעי תיקון וכד'.

תא האוויר העיקרי מספק גם אלמנט

לאחר שמועות ותמונות רבות של גלגלים עם שני וונטילים אצל מספר מתחרי אנדרו ודאון היל, שוואלבה חושפת את אחד הפיתוחים המדוברים והבולטים בתחום הגלגלים/צמיגים בשנה האחרונה. ה-PROCORE מערכת תא אוויר כפול מפיתוחה (בשילוב עם חברת SYNTACE) למניעת פנצ'רים תוך שימוש בלחץ אוויר נמוך במיוחד.

רכיבה עם לחצי אוויר נמוכים משפיעה באופן דרמטי (לטובה) על רמות האחיזה של צמיגים ברוב סטואציות הרכיבה וסוגי השטח (סלעים, דרדרת, שורשים...). הבעיה היא שמרבית הצמיגים הקיימים בשוק כיום, ובמיוחד הקלים שבהם, לא מאפשרים רכיבה עם לחצים נמוכים בלי לחשוש מסנייק בייטים, חתכים, דגשים או בריחות צמיגים.

בכדי להתמודד עם התופעה פיתחה





# Canyon Strive

אופני Canyon Strive עם טכנולוגיית Shapeshifter

ביניהם ותוך כדי, יש לא מעט קטעי פידול ארוכים וקטעי מסלול חלקים וזורמים יותר.

בעת שימוש במצב האגרסיבי, מתקבלות זווית ראש של 66 מעלות, זווית מוט אוכף של 73.5 מעלות ו-163 מ"מ של מהלך מתלה. במצב המתון משתנים הנתונים ל-67.5, 75 ו-139 בהתאמה. בנוסף, גובה הציר המרכזי משתנה בקרוב ל-2 ס"מ (נמוך יותר במצב האגרסיבי-משמעותי מאוד!).

חברת קניון הגרמנית הציגה לאחרונה את ה-Shapeshifter (משנה צורה), פיתוח עליו עבדה בשנים האחרונות בתחום האינדורו. המערכת, שבעצם משנה את הגיאומטריה של האופניים, פותחה בשילוב עם רוכבי האינדורו של החברה, בראשם פביאן ברל האגדי ומוצגת בדגם האנדורו הייעודי של החברה - STRIVE CARBON.

בלחיצת כפתור מאפשר המנגנון החדש, לשנות את גיאומטריית האופניים ומהלך המתלה בין תצורה אגרסיבית לירידות, לבין מצב נייטרלי יותר לעליות ומסלולים מתונים.

המערכת בנויה מבוכנת גז קטנה (15 מ"מ מהלך) המופעלת באמצעות כבל ומחוברת לתושבת הבולם האחורית ולבולם עצמו. לבוכנה שני מצבי פעולה (מכן שתי גיאומטריות), סגור ופתוח. כאשר הבוכנה סגורה, האופניים מתאימים יותר לירידות אגרסיביות וכאשר היא פתוחה, לאולאראונד. המערכת בעצם מדמה את שני החורים המסורתיים לחיבור הבולם האחורי כמו בלא מעט דגמים ותיקים, אך מציגה שיטה יחודית למעבר נשלט ביניהם On The Fly.

הצורך במערכת כזו מתחדד בעת האחרונה עקב אופיים של מסלולי תחרויות האנדורו העולמיים. הירידות במסלולים אלו משתוות למסלולי דאון היל קיצוניים, אולם

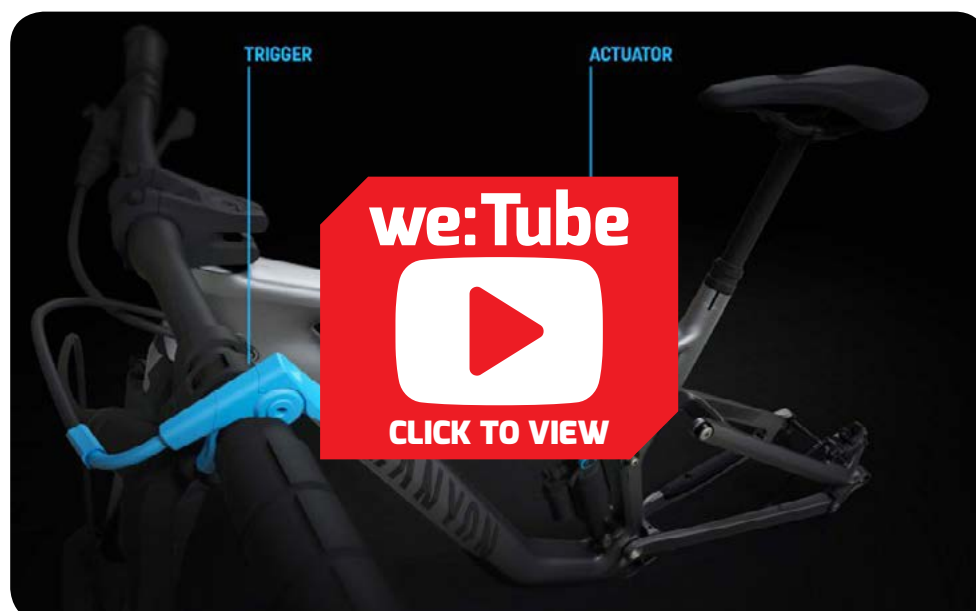


בעוד הרעיון עצמו של שינוי מצבים/מהלך באופניים לא ממש חדש (קנונדייל עושים את זה באמצעות בולם ה-FOX DYAD כפי שקראתם במבחן האחרון על הטריגר), הייחוד במערכת של קניון

טמון גם באפשרות להשתמש בכל בולם אחורי הקיים בשוק כיום (לא מגביל לחברה או דגם).

תכונה מעניינת נוספת הקשורה לגיאומטריה באופניים הללו היא האפשרות לבחור במעמד הקניה בין גיאומטריה רגילה לגיאומטריה RACE. הגיאומטריה התחרותית יותר מתאימה בנתוני בסיס גלגלים, REACH וצינור עליון (TOP TUBE) ארוכים יותר (טרנד נפוץ כיום בסגמנט האנדורו) למתן יציבות גדולה יותר במהירויות גבוהות.

המערכת מוסיפה לשלדה 200 גרם בלבד, כאשר השלדה עצמה שוקלת כ-2600 גרם.





# אליפות ישראל באופני שטח בית היערן

סצנת התחרויות בארץ עוברת תקופה קשה. איגוד האופנים, שבקושי מחזיק את עצמו בחיים, מתקשה להפיק אירועים ותחרויות. גם מהלך של שיתוף יזמים מקומיים בארגון התחרויות לא חולל שינוי מהותי (למעט הוספת מספר מרתונים, התחרות שבה היחס בין עלות ההפקה לתמורה מהמשתתפים היא הגבוהה ביותר).

בכביש, לוח התחרויות המצומק מלכתחילה הלך והתפוגג במהלך השנה, כשתחרויות נעלמות אחת אחרי השנייה. בשטח, המצב מעודד מעט יותר, בעיקר בזכות מועדון CCC, האחראי על סבב טרק והתחרויות הבינלאומיות באביב. המאורגנות על-ידי האיגוד, בשיתוף עם מועדונים מקומיים (CCC), בשביל האופנים בגלילי וטימישגב).

לאליפות ישראל בשטח, אחראי השנה קובי פורת (מסטרס חיפה), שתפר מסלול מאתגר המאפשר לקהל לראות את הרוכבים שלוש פעמים בכל הקפה, זאת לפני שהם יוצאים ללולאה של דהירה בסינגל טכני למטה וטיפוס קורע ריאות ורגלים למעלה.





## סיקור אליפות ישראל באופני שטח – בית היערן בכרמל



רגע לפני הזינוק, החלה בורסת ההימורים לרחוש: שלומי חיימי, האלוף היוצא, הפגין יכולת משובחת בסבב הבינלאומי שנערך במרץ ושיפר את הדרוג העולמי שלו. אלא שמאז, בתחרויות סבב העולם הגביע העולמי, לא הצליח להגיע להישגים אליהם ייחל ורשם אכזבת מה בקרב האוהדים. לעומתו, רותם ישי הגיע מארצות-הברית אחרי השגים יפים בסבב הסייקלוקרוס ותחרויות נוספות, עם תאבון גדול לתואר אלוף ישראל, עליו ויתר בשנתיים האחרונות.

בפעם האחרונה שהאליפות נערכה בבית-היערן, המרוץ היה צמוד עד מאוד לאורך 4 ההקפות הראשונות, עד שבאחרונה הצליח רותם ישי לנער את שלומי וקטף את תואר האליפות. הפעם, הדברים התנהלו אחרת. מייד עם הזינוק הצליח שלומי

לפתוח פער שהלך וגדל מהקפה להקפה. עומר שובי וגיא ניב (טימישגב), שקד פרנק (CCC) וכמובן שגם רותם ישי ניסו לדלוק אחריו ונראה שהמרוץ הוכרע.

אך לא כך היה. בהקפה הרביעית הצטמצם הפער, רותם ישי סגר על שלומי וההובלה התחלפה ביניהם מספר פעמים במה שנראה היה כשחזור של התחרות הקודמת בבית-היערן.

לחיצה אחרונה של שלומי, שהוכיח שבשנים האחרונות הוסיף לעצמו עומק ויכולת למשוך את האנרגיות עד הסוף, שמרה את חולצת האליפות אצל שלומי חיימי ורותם ישי, שהגיע 11 שניות אחריו, והסתפק במקום השני.


למקום השלישי הגיע גיא ניב, אחרי שעומר שובי, בן קבוצתו סבל מתקלה טכנית.

בנשים, הדרמה הייתה מרתקת לא

פחות. בזמן שענבר רונן נופשת בחופשת לידה, דהרו שאר הרוכבות ביער בנחישות ועקשנות.

גם במקצה הזה, פתחה יובל בר-זיו (האלופה היוצאת) פער גדול על מתחרותיה מייד עם ההתחלה, תוך שהיא מפגינה רכיבה טכנית מרשימה. אחריה דלקו פז בש (IGP), מורן תל-פז (CCC), מגאן בלצר, נוגה כורם (שזכתה בתואר האליפות בתחרות הקודמת שנערכה

בבית היערן) ורותם גפינוביץ. יובל בר-זיו שמרה על יתרון יפה, עד להקפה הלפני אחרונה, בה החלה העייפות להכריע אותה.

מורן תל-פז, ברכיבה אחידה ונחושה, קטפה את המקום הראשון ותואר האליפות. למקום השני הגיע בר זיו ולמקום השלישי הגיעה פז בש, אלופת ישראל בכביש ובנג"ש 



# → לקרוא

שבוע-הספר מאחורינו. אז מה קרה!? האמת, פשוט חיכינו לדיווח שג. יפית רוכשת רשת ספרים בהצלחה. סתאאם... ספרים זה הרי לסמי-חנונים ולא רצינו לתקוע את זה במהדורה הסקסית הראשונה והמגניבה של המגזין שלנו. אבל, בכל זאת חלק מאתנו אוהב גם מילה כתובה ומודפסת. הנה כמה כותרים שיכסו כמה נושאים. חלקם קלילים וחלקם חופרים ברמה שתיכף בוקע מהם נפט.



# ← לרכוב

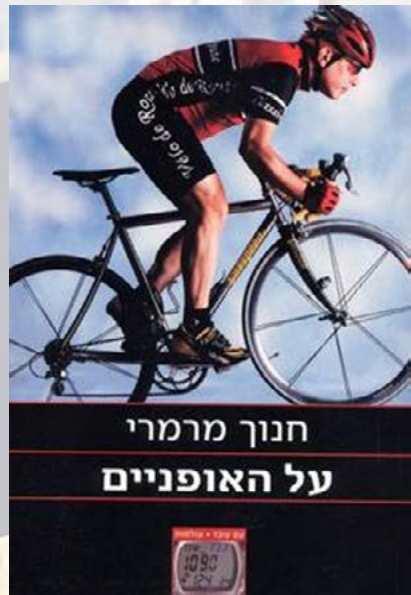
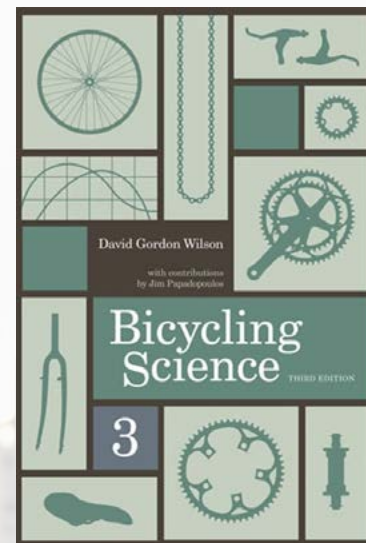




# ← לרכוב → לקרוא

## Bicycling Science by David Gordon Wilson

מהדורה 2004, 485 עמ'. 260 רישומים ותמונות. טוב, זה קצת הארד-קור. אם אתם רוצים לחפור, אבל ממש עמוק – הגעתם הביתה. הספר מסביר ברמה הגבוהה ביותר כל אלמנט באופניים מהצד המדעי שלו. לכל פעולה יש הסבר וגרף מפורט של המכניקה והפיזיקה. רוח והתנגדות, חיכוך, בלימה, פניות ושיפועים, פידול בין כוחות ושקולים. ים של גרפים ושרטוטים ומלא נוסחאות עם אותיות יווניות. מספר לא מבוטל של נושאים ותמונות הביאו לגרופי דיונים סוערים ורבי משתתפים.

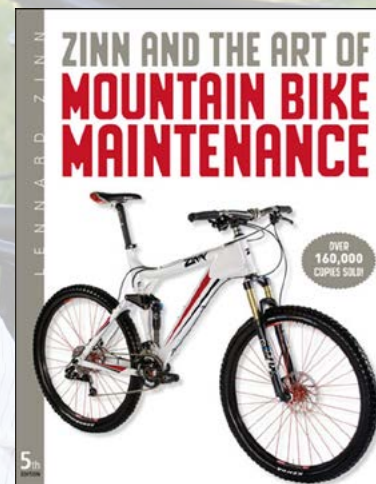


## על האופניים – חנוך מרמרי.

מהדורה 2005, 385 עמ'. קצת מהביצה המקומית. אנחנו שוב מעלים כאן על נס-הרים ספר שיצא לפני מספר שנים ורץ בדבוקות כמו אש בשדה קוצים. הספר מיטיב לתאר את המתרחש בראש של רוכב כביש. רבים מהרוכבים יגלו אתו הזדהות עמוקה וחיבור טוב, כביש או שטח. בוודאי ובוודאי רוכבי-כביש מסורים הפוקדים במאות מדי שבת את 'המרובע' על כל צלעותיו. עוד יותר מזה אלה שחצו את הגבול לרכיבה בחו"ל. הספר הוא אומנם על-האופניים ומה שמסביבם אבל חוצה את גבולות הרכיבה. אהבנו אז. תאהבו עכשיו (למרות שהוונטיל בתמונת השער לא מתאים לחישוק הנמוך).

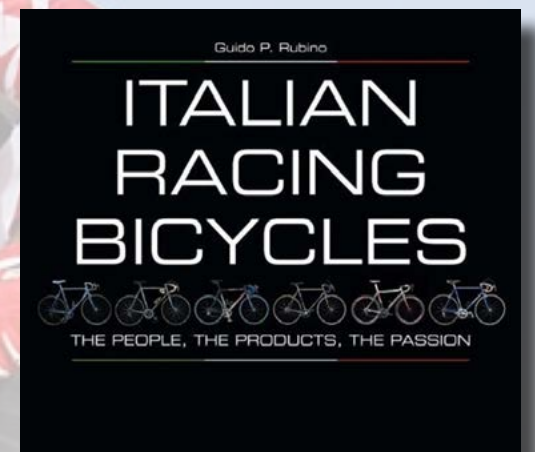
## Zinn and the art of mountain bike maintenance Lennard Zinn

מהדורה חמישית, 2010, 484 עמ'. קלאסיקה. זה למה. לכל שאלה יש תשובה וסרטון ברשת. ידוע. אבל Zinn הוא [שלדון בראון](#) כזה לעניינים טכניים ותחזוקתיים. הספרים שלו הם אנציקלופדיה מפורטת כתובה לכל טיפול, מכלול, סדר פעולות לפירוק והרכבה. יש כזה גם לאופני כביש. אפשר לעיין בו [כאן](#).



## Italian Racing Bicycles Guido P. Rubino

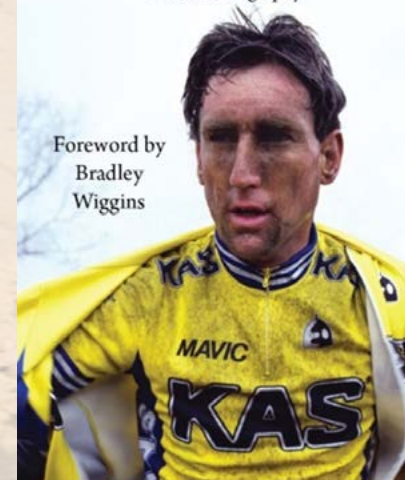
מהדורה 2011, 175 עמ'. למי שחובב איטליה בכלל ותאוה איטלקית בפרט. פירוט יפה של 40 חברות איטלקיות מובילות בתחום. כל השמות שאתם מכירים ועוד הרבה שלא. קצת היסטוריה והשתלשלות-העניינים של כל חברה, הרבה תמונות יפות וקצת פרטים פיקנטיים. אם אתם פרנקופילים אבל של איטליה – זה בשבילכם. הרחבה יתרה על השמות הגדולים כמו קמפניולו, ביאנקי, פינארלו, צ'ינלי וכמה חברות של אוכפים לווהטים.



## SEAN KELLY

### Hunger The autobiography

Foreword by  
Bradley  
Wiggins



## Hunger – The Autobiography. Sean Kelly

מהדורה 2013, 320 עמ'. למי שאינו מכיר את שון קלי אז כדאי להתחיל [בלתת פה לחיצה קלה](#). הספר הוא אומנם אוטוביוגרפיה, אבל משובחת ביותר. ראשית, היא נכתבה רק לאחרונה, שנים רבות אחרי סיום הקריירה של קלי. הבגרות ושיקול הדעת ניכרים בכתיבה. זה בשונה מספורטאי-על אחרים שיש להם אוטוביוגרפיה מודפסת כבר בגיל 28, שנית, האיש עצמו הוא מאוד צנוע ומעניין. מקפיד על כתיבה בגובה האוכף והעיניים. כך גם הכתיבה הזורמת. הסיפור האישי של קלי כאילו אינו מרכז הסיפור. הספר נותן הצצה מושלמת לעולם התחרותי ואיך הוא מתנהל. כתיבה זורמת וקלילה של היסטוריית רכיבה מפוארת של רוכב Old School.



אריק פלדמן 📷 דותן הלוי, עדי גיא 📹 דותן הלוי

# Pump it, Pump it\*



\*יש וידאו הדרכה מאוד, מאוד רציני בעמוד הבא. באמת. <<





לתגובות לחצו  
we:Talkback

פודיומים במגוון תחרויות בכללם תואר אלוף וסגן אלוף הארץ ב-DH, אלוף תחרות הדואל סלאום של רד בול בחיפה, אלוף סבב ה-DH הישראלי וכו'. גם דנצי' נמנע על דור המייסדים של הדרכת רכיבה טכנית בארץ ובמרכז מיר"ב, כיום הוא מחזיק בתואר האבא של שירה דורון ומנהל את חנות סלאום בכפר מלל 📍

בארץ. הוא מנהל אורח חיים סמי סמי מקצועני של מתחרה XC, מתחרה אנדורו, מתחרה DH בדימוס ותופר מרחקים לא שפויים בתחרויות מגה בייקפאינג. **דן דורון** הגוף מזדקן, הכשרון והסקסאפיל לא... דן הוא קבלן תארים בפרישה אקטיבית, ברזומה של רוכב הבית של רד בול בדימוס, אין ספור

הממוזגת. הפאמפטרק נותן את האפשרות לרכב בלילה בטמפ' שפיות, לשמור על כושר גופני ולתחזק את שפת הגוף והחדות. **בתפקיד המגה סטארים שלנו הפעם:** **בן קדמי** האיש שהוכיח כי שיער פנים צפוף חותך את האוויר טוב יותר מאירובר וחליפת לייקרה צמודה. בן, רכז ההדרכה של עז הרים הוא מותיקי מדריכי הרכיבה

הוא "מעבדה ללימוד שפת גוף" (משהו כזה...). הבחירה שלנו להתחיל ממגרש מיומנות זה היא לא מיקרית, ראשית ליד פאמפטרק עירוני תמיד אפשר למצוא מרחב מוגן ובעיקר, הפמפטרק נותן מענה נוח מאוד לרכיבה בטמפ' שפיות. בעונה קיצונית זו של השנה, די במחשבה על מאות אחוזי הלחות והטמפרטורות הקיצוניות בשביל להתחיל ולסיים את הרכיבה במיטה

למענכם את מיטב מדריכי הרכיבה הטכנית בישראל לסדנת רכיבה פרטית. בהתייעצות עם המגה "מאסטרים" בחרנו להביא בפניכם מספר טיפים בסיסיים אך חשובים מאוד לשיפור הזרימה, היכולת הטכנית וההנאה שלכם בסינגלים. הטכניקה הראשונה מוקדשת לפאמפטרק, סוג של סינגל מלאכותי שכפי שמכנה אותו טל רוזוב, כתבנו לענייני רכיבה מודעת

כיבה על אופניים בשטח היא פעולה הרבה פחות טריוויאלית מאשר סיבוב פדלים. השטח טומן בחובו של אתגרים איתם רוכבי אופניים נדרשים להתמודד. הדרכים להתמודדות הן רבות ומגוונות, כל אחד על פי אופיו, תפיסת עולמו ומעל הכל כישוריו האישיים. לסדרת כתבות מצולמות בנושא טכניקות רכיבה נכונה, רתמנו





Let me Ride

סרט מעולה של ג'רום קלמנזס מ-2012, השביל הוא Full Nelson בבריטיש קולומביה בקנדה, אחד פרוייקטי בניית השבילים המדוברים ביותר בשנים האחרונות, זה שביל ציבורי שנבנה בעזרת קהילה מקומית וכמו שאפשר לראות בווידאו, הוא מדהים!



How to spot a Stravasshole

כואב אבל נכון



Angie Hohenwarter 2014

העובדה שגברים יכולים לעשות הכל כבר נטחנה עד דק, אבל מה עם העובדה שנשים עושות הכול ויותר טוב? אנג'י מראה לנו שנשים עושות הכל טוב...



Penny in your pants

נשים מנוגה, כאילו?



# Niner R.I.P. 9

אריק פלדמן 📷 אלון רון 🚲 נימי כהן

יבואן: [www.recycles.co.il](http://www.recycles.co.il)

שלדה: 7,291 ₪ לרכישה באתר | האופניים: 15,499 ₪ לרכישה באתר

בימים בהם כל סצינת האופניים פחות או יותר עסוקה בשיגורים ממוקדים של הסטנדרט הלוהט ה-27.5, חברת ניינר אמריקאית יכולה להיראות כמו חברה "תקועה" שעוסקת בפליטי אופנת אשתקד. הייתכן שהחברה שחרטה על דגלה פיתוח וייצור אופני 29 בלבד גמרה את הסוס ותעבור גם היא לגלגל הבינוני והאופנתי? התשובה היא שלא ממש... ולמעשה, אין דבר רחוק מכך אם אתם שואלים אותנו. אין כאן ביקורת חלילה על טרנדים או על גודל כזה או אחר, להפך, ישנם אין ספור צידוקים לקיומו והשתלטתו (ההגיונית ??) של גלגל ה-27.5 חלקם מוצדקים חלקם פחות, אך בעיקר יש אין ספור צידוקים לקיומו ונחיצותו של הגלגל הגדול בסצינת רכיבת השטח, ובדיוק שם לניינר יש הרבה מה להגיד. ה-R.I.P. 9 היו במשך שנים אחד מדגמי 29 האהובים והפופולאריים ביותר בסגמנט המכונה שבילים/AM. ניינר שכאמור שמה את כל יתרה על פיתוח ושיפור דגמי 29 על כל ספקטרום הסיגננות, הוציאה השנה גרסה מעודכנת ומעט אגרסיבית יותר של ה-R.I.P. הפופולריים. השינויים המרכזיים הם: מהלך המתלה שגדל ב-5 מ"מ ל-125 מ"מ, משולש אחורי שקיבל תוספת קשיחות עם ציר 142X12 מעודכן, תומכות השרשרת שקוצרו, הוספו מחברי ISCG לטובת מוליך שרשרת, הוגדל מרווח הגלגל האחורי ושיטת יצור צינורות האלומיניום שונתה לטובת קידוז של כ-500 גרם ממשקל השלדה. מ-Recycle הנציג המקומי של Niner קיבלנו את גירסת האלומיניום של ה-R.I.P. 9 על מנת לתהות אם לא נס ליחה של ההצלחה גם בדגם המחודש





בימים בהם האנרגיה של רוב יצרני האופניים מופנית בעיקר לפיתוח שלדות קרבון, בנייר לקחו החלטה שהם עובדים במקביל גם על חזית האלומיניום. הם החליטו לזנוח את ההדרופורמינג המסורתי ולעבור לשיטת עיצוב צינורות חדשנית בשם Airforming. שיטה המתבססת על הזרמת אוויר חם בלחץ גבוה לתוך צינורות האלומיניום על מנת לעצב את הצינור וגם כדי להוריד את משקל הצינורות מבלי לפגוע בחוזקם הפיסי. למעשה מדובר על שיטה מדויקת הרבה יותר מההידרופורמינג המסורתי לעיצוב הצינורות, היא מאפשרת עיצוב פרופלים מורכבים יותר עם שליטה מירבית על עובי הדופן, דהיינו

פחות חומר עם אותו חוזק ועמידות. לצד השינויים בשלדה, בחרו בנייר לשמר את מאפייני מתלה ה-CVA שלהם מהדגם הקודם. ה-Constantly Varying Arc הוא וריאציה מקומית על מתלה קצר חוליות מקבילות או מתלה וירטואלי כפי שנהוג לכנותו, ה-CVA מזכיר במידה מסוימת את מתלה Dw-Link שמיזשם ב-Pivot ו-Turner אולי גם את ה-Maestro של Giant. הייחוד במאפייני המתלה של Niner הוא בעובדה שהוא שומר על בידוד כוחות הדיווש בתחום רחב יותר של הילוכים ובאופן זה מאפשר לגלגל האחורי לספוג את מהמורות השטח ללא תגובה בפדאלים.

**חלקים בולטים**

ריסיקל, היבואן המקומי, מציע

את ה-R.I.P. לרכישה בשלדה בלבד או כאופניים שלמים עם קיט בתפירה מקומית נבונה מאוד הן מבחינת ההתאמה לסגנון הרכיבה לו יועדו האופניים והן מהבחינה הכלכלית. האופניים שהתקבלו למבחן מבוססים על הקיט המקומי עם תוספת של מוט אוכף מתכוונן מסוג KS LEV ושינוי קטן בגיזרת הצמיגים. בכל אחת מאופציות הרכישה השלדה מגיעה עם בולם אחורי מסוג Monarch RT3 HV של רקשוקס עם שני מצבי פלטפורמה ונעילה. מלפנים בחרו ריסיקל במזלג Revelation RCT3 גם הוא של רקשוקס עם מהלך של 140 מ"מ, לטעמנו בחירת מהלך מזלג נבונה מאוד לסוג האופניים. חלקי הינע מבוססי שימנו ברמות



**Highlights**

- גלגלי 29
- מתלה CVA קצר חוליות ייחודי של Niner המייצר מהלך של 125 מ"מ
- שלדת אלומיניום קלה המיוצרת בטכנולוגיית Airforming
- ציר אחורי 142x12 ומחברי ISCG להתקנת מוליך שרשרת
- אורך תומכות שרשרת 450 מ"מ (17.7 אינץ')
- זווית ראש 69.5 מעלות עם מזלג 140 מ"מ
- זווית צינור כסא 72.5 מעלות
- גובה ציר מרכזי 346 מ"מ
- משקל שלדה 3.11 ק"ג
- משקל "רטוב" - כולל פדלים ומוט אוכף מתכוונן - 14.2 ק"ג
- הנתונים הם למידת מדיום\*







A thumbnail image of a Niner R.I.P. 9 mountain bike, showing the front wheel, handlebars, and rear wheel. A red play button icon is overlaid in the center, with the text 'we:Tube' above it and 'CLICK TO VIEW' below it. The bike is black with green accents. The text 'RIP9' is visible on the bottom right of the thumbnail.





משקל לא נמוך וזוג צמיגים שלא מחזיקים בתואר אלופי הגילגול, ה-R.I.P. טיפסו היטב לכל הדעות בכל העליות, הן באלו הארוכות והעצובות והן באלו האיטיות והטכניות. אך את ההארה שלנו בנוגע לאופי האמיתי של המתלה קיבלנו שהתחלנו ללחוץ ולהגביר

באורך 140 מ"מ מעמידה את זווית הראש של הריפ על 69.5 מעלות, פשרה מעולה לטעמנו בין יעילות בעליות לבין "פירוק" ירידות. הרושם הראשוני שנותן מתלה ה-CVA עם בולם ה-Monarch של רוקשוקס מאחור, הוא יעילות מאוד גבוהה ביחס לבליעה, למרות

גבוהה ומאידיך נוסכת ביטחון שכל רוכב היה מצפה לקבל מאופני AM. לגובה רוכב של כ-180 ס"מ בחרנו לקחת את מידת המדיום, עם סטם קצר וכידון רחב במיוחד, האופניים שידרו כיוון אחד מובהק ואנחנו, הצנועים והמסכנים, לא יכולנו לסרב... הבחירה במזלג

במגוון השבילים העומד לרשותנו בעונה זו של השנה. את ניינר תמיד אפשר היה לתייג כאופניים "מקבלים", מהסוג שהחיבור אליהם הוא מהיר ואינטואיטיבי. גם על ה-R.I.P. החדשים הגיאומטריה שבחרו מהנדסי ניינר מאוד "מזמינה", מחד היא משדרת יעילות

XT מעולים ואת החבילה משלימים חלקי היגוי של PRO גם הם מבית שימנו. כאמור, אין כאן מפרט קצה, אך בהחלט יש כאן מפרט טוב ומוכח שסיפק כל רוכב AM.

#### על השביל

ה-R.I.P. בילנו אצלנו תקופה לא קצרה עם מספר רכיבות לא מבוטל

XT-ו-SLX. גלגלי XT עם צמיג קדמי Rubber Queen של קונטיננטל וצמיג אחורי Ardent של מקסיס. לטעמנו החישוקים הצרים של גלגלי ה-XT, לא מאפשרים פתיחה טובה של הצמיגים ופוגעים באופן ישיר בביצועים שלהם. על גזרת הבלימה אחראיים זוג מעצורי





מהירות, ה-CVA עם סאג של 30 אחוז בבולם האחורי והקשיחות הכללית המעולה של האופניים, הופכים את ה-R.I.P. לחדים, מדויקים ומגיבים מאוד, הם משדרים תחושה שהרוכב יודע תמיד איפה נמצא הגלגל האחורי, תבונה שלא כל המתלים כפולי החוליות יכולים להתהדר בה. עם מזלג הרווליישן המעולה מלפנים, הכידון הרחב והגיאומטריה הנכונה הריפ נתנו לנו מעטפת ביטחון רחבה מאוד (ביחס ל-125 מ"מ שהם מייצרים מאחור) ברוב האתגרים שהעמדנו בפניהם. פרט לירידות תלולות וטכניות במיוחד שהיו מעט "גדולות" על האופניים, הריפ גרמו לנו ללחוץ על הפדלים

כאחוזי תזזית ולחפש קוים מאתגרים ושינויי כיוון ככל שניתן. נתוני הגיאומטריה המספריים לא מעמידים את הריפ באופן מובהק בקצה ז'אנר האנדורו שהתפתח בשנה האחרונה, תומכות השרשרת שלהם לא לקוחות מעולם ה-26 וזווית הראש שלהם לא באה מה DH, אך לטעמנו יש בהם שילוב נכון בין אורך תומכות שרשרת, מרכז כובד וזווית ראש כדי לתת איזון נכון בין יכולת תמרון, יציבות וזריזות. במילים פשוטות אם יש לכם את הביצים, הריפ יתנו לכם את הכנפיים.

#### סיכום

למרות בהלת ה-27.5 וההתעלמות

של חלק מהיצרנים מה-29 השנה, מוקדם מידי להספיד את הגלגל הגדול או אפילו לחשוב שפיתוח דגמים חדשים סביבו יעצר. נינר מציעים אופניים מעודכנים עם ספקטרום ביצועים רחב מאוד, מחד הם מטפסים ומדוושים טוב, מאידך מעודדים את הרוכב עליהם לעמוד על הפדלים ללחוץ, לפמפם, לקפוץ ולשנות כיוונים כל הזמן. ה-R.I.P. החדשים מוכיחים כי דגמי ה-29 רק הולכים ומשתפרים ושהעתיד עוד לפניהם. עם תג המחיר הנוח מאוד שמציעים רייסקל בקניה דרך האתר, רוכבים רבים יכולים להנות משלדת בוטיק וחבילת חלקים טובה שלא הייתה זמינה עבורם עד לא מכבר.

לתגובות לחצו

we:Talkback





## קיר מכנאופן: שרון תרשיש "העכביש"

הרים עם נמרוד כהן. אחד הרוכבים החליף שרשרת ביום שלפני, ובגלל זה, השרשרת קפצה לו על הפלטה הקטנה מקדימה, בעליות. חיש מהר שלפתי אלן, פרקתי את גלגל השניניים הקטן וסובבתי אותו ברבע סיבוב, מה שנתן לשרשרת להיאחז על שיניים פחות משומשות, מכיוון וגלגלי השיניים בקראנק תמיד מתבלים בצורה לא אחידה. הרוכב החביב הודה לי, והבעייה נפתרה.

האתר שלי: [bikeshow.co.il](http://bikeshow.co.il)  
ושל בייקלאב: [bikeclub.co.il](http://bikeclub.co.il)

**כלים למשפחה?** אין לי כלי מסויים, משתדל לא לאגור כלים מיותרים.  
**האם גם בבית יש לך קיר?** לצערי אין לי קיר מלא בכלים. פעם היה לי כשהיה מקום בדירה הגדולה ששכרנו. היום בדירה הקטנה שקנינו יש לי סטנד לבניית גלגלים, וכל שאר הכלים (הרבים יש לאמר) מצויים בארגזים.

**ה-תיקון?** אני מוצא את עצמי עוזר המון לרוכבים בשטח, כולל כאלה שאני כלל לא מכיר, ונהנה מזה. פעם הייתי רוכב-אורח בהדרכה של עד-

של קומפניולו. לא אוהב לזרוק כלים, גם אם הם לא בשימוש 10 שנים.  
**כלי מיוחד?** אני אוהב לבנות כלים, ולכן הכנתי לי חולץ מיוחד על מנת לחלוץ DU בושנג של בולמי זעזועים אחוריים של פוקס.

**מי הוא הבן המועדף?** ללא ספק הכלי האהוב עלי הוא מסור-דיסק. לא תאמינו מה אני מסוגל לעשות איתו. זן ואומנות הפיסול סטייל טבח המנסרים מטקסס (עם מסיכת הוקי למי שאני רוצה להפחיד אותו).

**מחשבות לעתיד, מתרחבים, עוד**

1.68 מטרים של שרירים מוצקים וכתפיים פרוקות(כן, מגבלה מסויימת בפשיטת הכתפיים), הכלים מסודרים כך שאוכל להגיע לכלים השמישים יותר ללא טיפוסים והתמתחויות מיותרות, ואילו הכלים הפחות שמישים ממוקמים במיקום גבוה יותר.

**הכי כלי כלי?** מן הסתם הכלי השמיש ביותר הוא הכלי בעל שלושת ראשי האלן המכונה בשפת המכונאים- הלא הוא הנינג'ה.

**הכי לא כלי?** בוקסה לקסטה ישנה

בבולמי זעזועים של כל החברות. בנוסף לכך אני מתמחה בפחיתת בעיות מיוחדות, רעשים מרגיזים, ובעבודה מוקפדת ואיכותית מתוך ניסיון ארוך שנים. מעבר לכך, מכונאי רכב חובב, משוגע על רכבי אספנות, ומתקן לבד את רכב האספנות שלי, פורד אסקורט שנת 77.

**רוכב?** רוכב על אופני טריאל, AM, CX, DH ו-XC מחזיק בשבעה זוגות אופנים, מאופנים למכולת ועד אופני DH ארוכי מהלך.

**סדר על הקיר?** מכיוון ואני גמד,

**מי אתה האיש שבקיר?** שמי שרון תרשיש "העכביש" עובד במכנאופן מזה 20 שנים, התחלתי בחנות השכונתית, עברתי במצמן, מוטואופן וכיום בייקלאב. הקמתי את האתר [BIKESHOW.CO.IL](http://BIKESHOW.CO.IL) העוסק בבנייה מקצועית ותיקון של גלגלי אופניים, הוא מכיל מאמרים שכתבתי בתחום זה, וכן מספר מעט על מופעי האופנים שלי יחד עם תום בר חברי היקר בקבוצת BIKECONTROL. אני מתמחה בבניית גלגלים, ובכל תחומי מכונאות האופניים וטיפול





## נרתיק אופניים של Roswheel

רוכבים אבל לא מסוגלים להתנתק מהטלפון? רוצים לנווט עם אחת מתוכנות הניווט ולראות את המסלול תוך כדי רכיבה? אין כמו הנרתיק אופניים של Roswheel! אולי לא ידעתם אבל הנרתיק הזה מאפשר לתפעל את הטלפון דרך הכיסוי השקוף! יתרון חזק לעומת שאר הנרתיקים. טיפ של המערכת- ריכשו בטריית גיבוי, חברו לטלפון הנייד תוך כדי רכיבה ויש לכם הנאה מובטחת לאורך שעות.

**\$ 6.88 אצלכם על הרמה.**

**קישור**



## סוללה לנייד

קראתם איפשהו על נרתיק אופניים מומלץ לסמארטפון? המלצה שלנו - ריכשו סוללה רזרבית, חברו את הטלפון לסוללה בזמן הרכיבה ותוכלו להנות משעות של ניווט, הקלטת מסלול, ואפילו שמיעת מוזיקה. הנאה מובטחת. כיוון שזה יושב בנרתיק, אל תתביישו לרכוש סוללה חזקה וגדולה שתחזיק שעות. הסוללה הזו למשל תאפשר לכם להטעין שני מכשירים בו זמנית (טלפון ופנס) ואפילו עם פנס חירום אם איבדתם את המפתח בנרתיק.

**\$23.34**

**קישור**



## מוצר להפעלת מצלמת הטלפון מרחוק

יצאתם לרכיבה נעימה לבד או עם בן/בת הזוג ופתאום בא לכם לצלם את עצמכם על האופניים, ניסיתם פעם לעשות סלפי שכזה? בלתי אפשרי, אלא אם יש לכם יד מאוד מאוד ארוכה... מוצר קטן ושובב זה יאפשר לכם להפעיל את מצלמת הטלפון שלכם מרחוק,

**\$14 לשיפור הזוגיות.**

**קישור**



## פנסי כידון

מסתובבים בעיר בלילה עם אופני הפיקסי החתיכים שלכם? זה הזמן לשדרג את הנראות שלכם בצורה אלגנטית. פנסי כידון - מגיעים בצבעים שונים, תאורה קבועה או מנצנצת לשיקולכם.

**ב - \$8 וזה אצלכם על הכידון.**

**קישור**



# אופניים ופאבים באירלנד





לפני כ-8 שנים יצאתי עם רעייתי לטיול די שגרתי באירלנד. נחתנו בדבלין, שכרנו רכב והתחלנו לנסוע ולהתרגל להיצמד לצד השמאלי של הכביש. בהתחלה זה מפחיד, אך לאט לאט מתרגלים. הנהג האירי מנומס, במיוחד כשהוא אחרי ההגה בידעו שמדי פעם ינהג ממש מולו נהג

שאינו מורגל לנהוג בצד שמאל. בתחילה נסענו לבקר ידידה שלנו, ישראלית בשם לולי הגרה עם בעלה האירי ג'ונתן ובנם. לאחר הביקור התחלנו במסע סביב האי ועקבנו אחרי ספרי מסע שהמליצו לנו היכן לשים את הדגש. אחרי סיור יומי היינו מבלים את

הערב בפאב המקומי, הרי אין כמו פאב אירי לשמח בו את הלב. תמיד מלא באנשים ותמיד מושמעת בו מוסיקה אירית אותנטית עם זמרים ונגנים נפלאים. כן, כל ערב היינו בעיר או בעיירה אחרת והסיפור חזר על עצמו, מוסיקה, שירים, זמרים, זמרות, ריקודים ובעיקר בירה גינס.

חלפו שנים ובינתיים התמסרתי לטיולי אופניים בחו"ל לחברים. הובלתי טיולים לרומניה, סלובניה, צ'כיה, סלובקיה, גיאורגיה, פולין, אוסטריה, הונגריה ועוד. השנה החברים ביקשו "תעשה משהו יוצא דופן, משהו יותר מערב אירופאי" "אולי נלמד תרבות קצת אחרת..."

שברתי את הראש, לאן ניקח את החבורה המשובחת? צריך באמת משהו קצת שונה. היה לי המון זמן לגלגל מחשבות ורעיונות ולבסוף, כשהזמן כבר החל אוזל, חלפה מחשבת בזק בראשי-אירלנד!!! פאבים, תרבות אחרת, האנגלית השונה, אנשים נחמדים

והמון נופים יוצאי דופן. מכאן התחיל חיפוש קדחתני. איך מבצעים טיול של שבוע באירלנד? מזל שאנו בעידן האינטרנט אז מהר מאד מצאתי אפשרות שנראתה טובה מאוד. טיול בחלק הצפוני מערבי של אירלנד - חבל דונגל.  





## הטיול תוכנן לצאת לפועל בחודש יוני 2014. לאחר שבועות של

התכתבויות עם המוציא לפועל של הטיול, כל פרט תוכנן והובא בחשבון. החל מטיב האופניים והתאמתם לרוכבים ועד לסידור המיטות בבתי המלון השונים. הטיול החל להירקם.

פניתי לחברי לטיולי האופניים ותוך זמן קצר ביותר נרשמו 20 רוכבים. עכשיו כבר יש מחויבות... הימים חולפים ואנו מקיימים רכיבת הכרות מקדימה בארץ באזור השרון. רבים מהמצטרפים מכירים זה את זה והיתר עשו הכרות ראשונית. לקראת סוף הרכיבה הכימיה כבר זורמת כבירה גינים בפאב אירי טיפוסי ואנו נפרדים ומבטיחים להיפגש בנתב"ג בפעם הבאה.

הטיול נבנה כך שאת היומיים הראשונים נבלה ללא אופניים בעיר דבלין. הגענו למלון הממוקם

במרכז העיר ומיד יצאנו לגלות את צפונותיה. זוהי עיר תוססת למדי ובה מיטב חנויות האופנה הממוקמות במדרחובים ארוכים וכמובן אין ספור פאבים... יצאנו לסיור רגלי עם ג'יימס המדריך המקומי שלקח אותנו לאתרים החשובים של העיר – אוניברסיטת טריניטי, גנים ציבוריים עם פסלים מעניינים ועוד ועוד.

ביום השלישי יצאנו עם אוטובוס בנסיעה של 4 שעות לעיר דונגל שבצפון מזרח המדינה. מיד עם בואנו למלון פגשו אותנו נציג חברת האופניים ואשתו, ישבנו איתם וקיבלנו הסברים על המסלול בו נרכוב בימים הקרובים. קיבלנו מפות, תיאורי דרך והסברים כתובים על המסלול.

בהמשך קיבלנו את האופניים שהותאמו לכל אחד על פי מידותיו והעדפותיו. אופניים אלו הם

היברידיים עם גלגלים בעובי בינוני ומצוידים במגני בוץ, תיק גדול אחורי ותיקי כידון קדמיים. על אגף העברת הכוח אמונים 24 הילוכים וכדי לגרום לכל אחד להרגיש בבית, יכול כל רוכב להתאים את גובה הכידון באמצעות סטם מתכוונן. האוכף גם הוא התגלה כנוח ונעים ואחרי שקיבלנו פנימיות, משאבות וערכות לתיקון תקרים היינו מוכנים לצאת לדרך.

כבר באותו יום אחה"צ יצאנו לחימום מנועים בעיירה הקרובה. התדריך הקצר כלל הנחיות ברורות: נא לרכוב בצד השמאלי של הכביש ולשמור מרחק זה מזה. כמובן שכל אחד הביא עמו את הקסדה שבלעדיה איך רכיבה.

בעיירה הסמוכה צפינו בשפך נהר הזורם לים בשעת שפל והמראה היה מקסים, יכולנו ליהנות מהאור עד שעה 23:00 אך העדפנו לשבת

בפאב המקומי אליו הוזמנו על ידי בעלת הבית, אישה חרוצה שהתברר לנו שהיא גם זמרת ודאגה להשרות אווירה נהדרת במקום.

ישבנו מוקסמים מהפאב הקטן וצר המימדים שלמרות גודלו נחשב להכי פופולארי בעיירה. מוסיקה אירית המנוגנת על ידי שני ברנשים מבוגרים (האחד שר ומנגן על גיטרה והשני על סוג של אקורדיון) מילאה את החלל הקטן, אווירה מחשמלת... וכאילו שלא התחשמלנו די מהמוסיקה הסוחפת, הנה אי מזה צצו לפתע שתי עלמות צעירות ולאחר שהרחבה הקטנה פונתה מאנשים הן פצחו בריקוד אירי סוער הכולל כמובן תפיפת הרגליים על הרצפה בסוג של "סטפס" אותנטי. למותר לציין כי הן זכו למחיאות כפיים סוערות ונקישות של כוסות הבירה...

למחרת התחלנו בטיול האופניים,

כדי להוריד לחצים הכרוכים בניווט עצמי, התנדב איש הקשר המקומי שלנו ללוות אותנו במסלול של היום הראשון.

### סביב אגם Lough Eske

סיבוב קצר בכבישים צרים וכמעט חסרי תנועה. מקום טוב לתרגל רכיבה בצד שמאל של הכביש. מתחילים לעכל את הנוף האירי הכולל ירוק עד, מים, כבשים ופה ושם בתים עם גינות מסודרות להפליא.

בערב, הוחלט פה אחד לחזור לפאב הקטן ולמרות שהייתה זו פעם שנייה – לא התאכזבנו כלל וכלל...

### Donegal to killibegs

זהו מסלול שאורכו כ-54 ק"מ החולף על פני חופים ואגמים רבים כשכל העת מלווים אותנו עשגות גווני הירוק שאירלנד כל כך מפורסמת בגינם.. בשלב מסוים הגענו למגדלור ב St.John's point

הליכה קצרה מעבר למגדלור הביאה אותנו אל שפתו של צוק אדיר ממנו נשקף נוף עוצר הנשימה של הים. כך ניצבנו בדממה, צופים ביראת כבוד לעבר הים הגדול, כשרק צווחות השחפים והמיית הים נשמעים ברקע. ולפתע, צעקה!, ווואוו!, טוביה מצביע על נקודה רחוקה ואומר "תסתכלו" אנו מביטים ולפתע רואים משהו אדיר מימדים מזנק מהמים ונוחת חזרה בהרימו גל גדול וקוצף... ואז במקלה ספונטנית כולם זועקים ווואוו אחד גדול. לאחר דיונים הוחלט שהיה זה לווייתן. ראול אמר: "באיסלנד צפינו שעות על הים על מנת לתפוס לווייתן...נאדה", היה לנו מזל. באמת...

כשאנחנו עדיין נסערים מהחוויה המשכנו ל-killibegs, נמל קטן אך אחד החשובים ביותר באירלנד המושך אליו ספינות רשת גדולות שם השתכחנו מול הנמל והים.







## Killibegs to Carrick

יצאנו לדרך למרחק של 38 ק"מ, ביוזענו שבאן מחכה לנו הסוכרייה של הטיול – מראה הצוקים הגבוהים ביותר באירופה – Slieve League. בתחילה עברנו בעיירה Kilcar שמפורסמת בזכות טוויט הצמר ששמה יצא למרחוק, צפינו במוצרי הצמר השונים והמשכנו. הגענו ל Carrick שם ממוקם בית המלון שלנו אך למרות הפיתוי לא התעכבנו והמשכנו עד להגיענו ל-Teelin Pier שכפי ששמו מעיד עליו הוא למעשה מזח קטן בו עוגנות ספינות דיג. עלינו על שתי ספינות קטנות והפלגנו מסביב לכף קטן עד שהגענו למפרץ ממנו צפינו מעלה מעלה אל עבר הצוקים האדירים שהתנשאו מעלינו. הקפטן של הספינה שלנו הפליג בסיפורים על להקות דולפינים אבל הפעם לא שיחק לנו המזל ולא ראינו אפילו לא קצה סנפיר... דב החליט שהדבר הנכון לעשות הוא לקפוץ לים וללא

עינובים מיותרים פשוט זינק למים לא היו בינינו עוד אמיצים כמוהו ולטענתו הפסדנו... נו מילא, אולי בפעם הבאה. חזרנו למזח ומשם רכבנו לכוון הצוקים הגבוהים. העלייה לא הייתה קשה במיוחד אך בשני מקומות נאלצנו לרדת מהאופניים לפרק זמן קצר וללכת לצידם. לאחר כ-45 דקות הגענו לנקודת התצפית הגבוהה שממנה ניתן לצפות על הצוקים הפעם מלמעלה, מראה לא פחות מלבב מזה שנשקף מהים ומאחר והיה זה יום שמשי(שלא כל כך שכח באירלנד האפרורית על פי רוב) מה רבה הייתה שמחתנו.

את הערב העברנו במלון תוך צפייה בכדורגל מהמונדיאל.

## Carrick – Glencolumbkille – Carrick

היום יש לנו טיול מעגלי בו שתי אטרקציות מעניינות: הראשונה – שדה דולמנים נדיר וגולת הכותרת: המנוקדים במערות, בדרך כל ניתן

דולמן במשקל 40 טון המוצב מעל אבנים נמוכות. לא ברור איך הדבר בוצע לפני 5000 שנה, גם לא ידוע בוודאות למה שימשו דולמנים אלה ושאלה זו יכולה לשמש כנושא נהדר לשיחה בדרך לאטרקציה השנייה: חוף ים המוגדר בין היפים בעולם הנקרא Silver Strand, הוא מצוי בין צוקים היורדים לים בתלילות כשהגישה לחוף היא דרך מדרגות עץ רבות המובילות למטה. לא התעצלנו וירדנו עד לחוף והכנו לעצמנו קפה חזק וטעים.

## Carrick to Ardara

המסלול הפעם קצר, בסך הכל כ-23 ק"מ. המחצית הראשונה כוללת עליות רבות ומעיפות אך הצ'ופר מגיע במחצית השנייה – ירידות ארוכות ורצופות המביאות את הקבוצה שלנו עם חיוך גדול על הפנים לעיירה Ardara. אנחנו ממשיכים לעבר לשון ים שבסופה חוף ים יפהפה מוקף צוקים המנוקדים במערות, בדרך כל ניתן

להיכנס למערות הללו אך בשל העובדה שהגענו בשעת הגאות, נבצר מאיתנו לעשות כן. בדרך חזרה עוד הספקנו לראות מפל מרשים וכמובן להצטלם למרגלותיו. את הערב העברנו במסעדה בה התענגנו על מאכלי דגים ופירות ים ולאחר מכן קינחנו בפאב The Corner, (נכון, הוא מוצב בפינת הרחוב...) בו שמענו ואף שרנו מוסיקה אירית מדליקה (אחרי כמה ימים כבר הרגשנו מקומיים...) כשלצידנו כוסות הגיניס הנאמנות וכמובן איך אפשר ללא צפייה בעוד אחד ממשחקי המונדיאל.

## Around Ardara

המסלול היומי הזה כולל במעבר בשמורת טבע בו מקננת ציפור הייחודית לאזור, משם המשכנו בעליות ובירידות האינסופיות ועצרנו ליד חוף ים מקסים ובבית הקפה המקומי שמענו תקליטי ויניל של בעל המקום. שרנו ורקדנו

שירים של Cat Stevens וכמובן לגמנו בירה קרה. בהמשך עברנו בעיירה Glenties המשופעת בפאבים רבים עם מוסיקה מסורתית אירית. סיימנו שוב בעיירה Ardara וחזרנו לפאב "הפינה" לעוד ערב שירה ומונדיאל.

## Ardara to Donegal

לצערנו, מריחים כבר את הסוף. את סגירת המעגל נעשה ברכיבה מ-Ardara ל-Donegal, מרחק של 32 ק"מ. זוהי רכיבה כיפית ומשוחרת תוך שירה אירית שלמדנו בע"פ בפאבים השונים. כמה ק"מ לפני הסוף עצרנו לשתיית קפה ולסיכומים קצרים.

ב Donegal פגשנו את איש הקשר החביב שלנו, הודינו לו מאד והחזרנו את האופניים המצוידים ששרתו אותנו נאמנה.

מכאן עלינו על אוטובוס שהחזיר אותנו לאחר 4 שעות למלון בדבלין.

בערב דאגנו לא להחמיץ סיור

פאבים חביב. סיימנו יום זה בשינה עמוקה ובחלומות ירוקים.

למחרת בצהריים התייצב אצלנו נהג האוטובוס החביב ובדרך לשדה התעופה הוא פיצם לנו במיקרופון את השיר האירי האהוב עלינו – הבלדה על מולי מלון.

**לסיכום:** היה זה טיול יוצא דופן ומופלא. למדנו רבות על אירלנד ואוצרותיה כולל המראות, האנשים, המוסיקה והתרבות ולהצלחת הטיול תרמו כל אחת ואחד מהמשתתפים.

**דבר אחרון** – מזג האוויר, זה היה לצידנו כל התקופה. לא ספגנו טיפת גשם אחת והשמש הציצה מפעם לפעם. חברתי לולי האירית כתבה לי אחרי הטיול – "אתם צריכים לחזור לכאן! היה לכם מזל יוצא-מן-הכלל, מאז שחזרתם לישראל יורד כאן גשם, השמיים אפורים והרוח מנשבת ללא הפסק, בקיצור, קיץ אירי נורמאלי..."

[לפייסבוק של BikeTravel](#)



STRAVA

Mobile

Features

How It Works

Premium

Blog

Log In

אילון שגיא

**PROVE YOUR EFFORTS**  
Earn badges for achievements and climb the leaderboards.

## ויווה לה סטראווה

מנפרד ויוג'ין היו צמודים זה לזה ממש בסמוך לרגע שהגיעו מבטן אימם, ואם לקחת בחשבון את העובדה שמדובר בשתי אימהות שונות, הרי אין זה דבר שניתן להקל בו ראש... זה היה בסוף הקיץ, כשדואט זעקות רמות הרעיד את אתר הקרוואנים השקט בפאתי העיירה ברקנדייל בואכה בריטיש קולומביה. הת'ר ושרון כרעו ללדת זו לצד זו, במגורן הרעוע כשהן אוחזות זו את ידה של זו במין שותפות גורל עצובה שכן במקרה שלהן, הברנשים שעברו אותן עד הלום, עלו מזמן על ההארלי ורכבו אל השקיעה בלי שום כוונה לחזור כדי להחליף חיתולים. השכנים מספרים שבאיזה צירוף מקרים הזוי הגיחו שני התינוקות לאוויר העולם בתיאום מושלם ואדוארד, מנהל האתר (ופראמדיק בגימלאות שליווה את הלידה) נשבע שרק כאשר נפגשו עיניהם התחילו לבכות. כאילו היה זה סימן לבאות...

שני הזאטוטים הפכו חיש מהר לשיחת היום בעיירה המנומנת ולא דווקא בשל העובדה שמנפרד היה בלונדיני מסנוור בעוד שיוג'ין התפאר בגוון עור כהה עם רעמת אפרו מקורזלת (מה שלא השאיר להת'ר ספיקות בנוגע לזהות האב), אלא מפני שממש מרגע שלמדו כיצד להניע את גפיהם בכוחות עצמם, החלו להתחרות זה בזה. זה התחיל ביום שישי אחד כששניהם שכבו פרקדן על המחצלת ויוג'ין ביצע את ההיפוך הראשון, האמהות עקבו בעניין רב באופן בו התינוק השחרחר הביט בשותפו הבהיר, הן מספרות שהוא עיווה את פניו במקבילה התינוקית לארשת ה"ס'תכל אחי, התהפכתי לפניך!..." התגובה לא איחרה לבוא ומנפרד אצר את כוחותיו, בעט ברגליו אנה ואנה וביצע גלגול מושלם כשהפעם הוא שולח אל עמיתו מבט סטייל "קטן עלי, בוא, תאתגר אותי במשהו יותר רציני...". השניים

המשיכו להתחרות ללא ליאות כשהם מחזקים את חברותם מחד גיסא אך משמרים את הצורך להוכיח את עליונותם זה על זה מאידך גיסא. בהרבה מובנים שיחק השעשוע הזה לטובת הזאטוטים שהתפתחו בקצב מסחרר ובלטו ביכולותיהם מעל בני גילם כך שכשכל שאר הדרדקים עדיין זחלו, הם כבר דיזו על שתיים בניסיון להגיע ראשונים אל טרקטור הצעצוע או המיגלשה. הם היו עסוקים במירוץ הזה כשבכל שלב אחד מהם היה מגלה ייתרון שמיד הצטמצם כך שלמעשה, לא ניתן היה להכריז על מנצח ברור. למעשה, הפעם היחידה בה ניצבו מכריהם בפני שובר שוויון בעייתי הייתה כאשר מנפרד הגה לראשונה את המילה "אמא" ויוג'ין, בסוג של מהתלה משעשעת הביט בו במבט ממזרי ואמר "אבא..."

השניים התמידו באולימפיאדה הזו עמוק אל תוך בית הספר היסודי שם

הפגינו בד בבד יכולות מרשימות בתחום הלימודי (לשמחת המורים) ולא מעט יצירתיות בכל הקשור למעשי קונדס (למגינת ליבם של אותם מורים ממש). הניסיון להיות טובים בכל אספקט לא פסחו גם על התחום הרומנטי וכשהיו בתיכון כבר נודע שמם ככובשי לבבות מדופלמים אלא שבשלב מסוים הפך הרצון לסמן וי על כל הבנות הכי שוות לרועץ כי בלהט הכיבושים השאירו השניים מאחוריהם אדמה חרוכה של נערות ממורמרות שהבינו מאוחר מדי שהן עוד שורה ביומן הכיבושים וככל הנראה לא יצעדו עם בחיר ליבן שלובי זרועות אל נשף הסיום. אגב, אם שאלתם את עצמיכם האם הייתרון היחסי שלרוב מייחסים לכהיי העור עמד (תרתי משמע) לזכותו של יוג'ין, הרי שמעדותה של שרלין וואבק (שלא בכדי נודעה בשם שרלין השרלילה) שבילתה עם שניהם, עולה כי הגם שאחד היה מפותח יותר, השני פיצה על ייתרון הגודל ביכולות אחרות שבהחלט איזנו את החוויה... למי שלא הקשיב בשיעורי הגיאוגרפיה נספר שברקינדייל

ממוקמת כפסע מעיירה אחרת בה שוכן אחד מאתרי הרכיבה המהוללים בעולם, הלא היא וויסלר ואף אחד לא ממש הופתע כששני הנערים מצאו להם את הדרך האולטימטיבית להתחרות זה בזה. מרגע שגילו את חדוות הרכיבה פצחו השניים בטרפת דיוושים כשהם מציבים זה בפני זה עוד ועוד אתגרים. מי יקפוץ גבוהה ורחוק יותר, מי יבצע את הפעלול המסובך יותר וכמובן - מי ירכב חזק ומהר יותר.

### ואז הגיעה הסטראבה.

הופעתה של התוכנה הזו העלתה את התחרות לרמה אחרת לגמרי ולפרקים נדמה היה ששני הגבררים מתחילים לאבד את שפיותם בניסיון להביס זה את זה ולזכות בכל אותם גביעים ומדליות וירטואליים. די היה אם אחד מהם היה מתייצב בראש הרשימה, מיד היה חוטף חברו את האופניים, לא משנה באיזו שעה של היום, ומיד החל דוהר ללא ליאות ולא חדל עד ששמו יטפס מעל ראש חברו.

זה היה בשבעה עשר לאוגוסט

יום ראשון כאשר מנפרד התעורר בבוקר, התמתח והדליק את הטלפון הנייד שלו, הוא דפדף באדישות בהודעות הדוא"ל והוואצאפ ומיד התפנה לבדוק מה התחדש באגף הקומים. לכמה שניות הוא נאלם דום נוכח מה שנגלה לעיניו, בראש הרשימה הופיע יוג'ין עם תוצאה פנטסטית, כזו שמציבה אותו הרחק מעל כולם, שיא חדש ומדהים שגימד את כל הישגיו עד לרגע זה ואת מנפרד בעמדת נחיתות ברורה. כשהשמש שקעה ומנפרד לא הגיע לארוחת הערב וניסיונות ליצור עימו קשר טלפוני עלו בתוהו החלו החיפושים אחריו. בסביבות עשר בלילה לערך טרטר מבשיר הקשר של השריף המקומי, "מצאנו אותו".

ההלוויה נערכה בבוקר למחרת. יוג'ין לא היה שם, אף אחד לא ידע היכן הוא, כשירד הערב והקבר הטרי נותר שומם התקרבה דמות אל תלולית העפר, כרעה לצידו ובקול מתייפח לחשה: "רק רציתי למתוח אותך, זה היה עם אופנוע...", זה היה עם אופנוע..."



# Big Mountain Bike Adventure

באחת מהדיות לילות הקיץ הלחים שבאו עלינו לרעה, נזכרתי (כותב שורות אלו) בהשקה אקסלוסיבית של Trek בדולומיטים האיטלקיים, אליה הוזמנתי ככתב של מגזין "אופניים" השם יקום דמו, ההשקה כללה 3 ימי רכיבה מדהימים למדי באזור קורטינה ד'אמפצו, המסלולים נבחרו בקפידה כדי שאנחנו (העיתונאים) נהנה ככל האפשר מהאזור ומהאופניים של Trek רצו שנרכב עליהם.

האדם שהיה אחראי על בחירת השבילים וההובלה הבטוחה של כ-20 עיתונאים ברמות רכיבה ושכרות שונות היה כריס וינטר, הבעלים והמדריך הראשי של Big Mountain Bike Adventure, חברת טיולי אופניים ותיקה ומפורסמת מויסטלר, קנדה. כיוון שכבר נזכרתי ב"גוד-טיים" שבריס עשה לנו בקורטינה, ראינו ב We:Ride לנכון לתפוס את כריס לראיון ב-4 עיניים (באמצעים אלקטרוניים, המו"ל לא הסכים לממן טיסה לויסטלר משום מה) על החיים, האופניים ומה חברת הטיולים שלו יכולה להציע לכם, קוראי

← We:Ride







## We:Ride: מי אתה כריס וינטר? כותרות הביוגרפיה עד עכשיו?

כ.ו: אז כן, היי, אני כריס וינטר, נולדתי ליד אוטווה שבקנדה, גר ב-20 השנים האחרונות בוויסטלר עם אשתי ושתי הבנות שלנו, במשך שנים רבות הייתי פרי-סקייר מקצועי, גלשתי במקומות רבים ומטורפים בכל העולם (אם תחפשו בזהירות ביוטיוב תוכלו למצוא קליפים של וינטר גולש), אני עדיין מבלה זמן רב בחורף בגלישה בהרים של בריטיש קולומביה.

הייתי אחד מהמייסדים של אירוע ה"joyride" בוויסטלר, הפקנו למעשה את אירוע הסלופסטייל

הראשון בעולם לאופני הרים, ה"joyride" גדל והפך לקראנקוורקס שכולם מכירים היום.

## We:Ride: מתי ואיך הקמת את Big Mountain Bike Adventure?

כ.ו: המשפחה שלי מפעילה טיולי אופניים באירופה (טיולי כביש) מאז 1971, אחת החברות הותיקות בצפון אמריקה, גדלתי עם מפות של שבילי אופניים ביד וכמעט כל קיץ הייתי באירופה על אופניים. כשפרשתי מהפקת אירועי אופניים בוויסטלר חלמתי להקים חברת טיולי אופניים שמציעה טיולים אפיים באמת, 10 שנים מאוחר

יותר אני עדיין חושב שזו משרת החלומות שלי, החיים הטובים!

## We:Ride: אתה חש שיש לך יתרון בכך שאתה ממוקם בוויסטלר, אחת ה"מכות" של הרכיבה?

כ.ו: עברתי בזמנו לוויסטלר בכלל בשביל הסקי, גרתי כאן עוד לפני שהוקם ה"בייק פארק" המפורסם, היתרון הגדול ביותר בוויסטלר הוא הקהילה, הקהילה בוויסטלר מאוד חיובית וחדשנית בנוגע לאופניים, בנוסף יש לנו קשרים מעולים כאן עם רוכבים, צלמים, בוני שבילים שכולם מהטובים בעולם!

We:Ride: אתה יכול לספר יותר

## על שיתוף הפעולה שלך עם Anthill Films (ע.ב. החברה שהפיקה את Follow me ואת Strength in Numbers)?

כ.ו: אנטהיל שכרו אותנו כדי לטפל בלוגיסטיקה, מציאת הלוקיישנים, ההדרכה והקשר עם משרדי התיירות המקומיים, עבדנו איתם על הסגנמטים שצולמו בשווייץ, סקוטלנד ונפאל ב"Strength in Numbers", אחד ה"טיולים" האהובים עלי בכל הזמנים היה בשווייץ יחד עם וייד סימונס ומאט הנטר, הם חבר'ה כל כך נחמדים ורוכבים מוכשרים בצורה קיצונית, היו לנו תקציב נאה בשביל המסוק,

המז"ג שיתף פעולה, כך שיצא לדעתי אחד הסגמנטים היפים אי פעם (ע.ב. מערכת אופניים מסכימה לגמרי עם הקביעה הזו)

## We:Ride: חלק מהכוכבים האלה גם מדריכים בטיולים שלכם?

כ.ו: אכן, וייד סימונס, ג'ו שוורץ, מאט הנטר ולוריין בלאנשר כולם מדריכים בחלק מהטיולים שלנו

## We:Ride: מה יעד הרכיבה המועדף עליך בימים אלו?

כ.ו: אני חייב להגיד איסלנד, זה והחצר האחורית שלי בבריטיש קולומביה

We:Ride: מה היעד האקזוטי

## ביותר שרכבת בו?

כ.ו: בוצוונה, בשמורת צייד ענקית, זה כמו להיות בתוך הכלוב בגן החיות, על אופני הרים.

## We:Ride: למה לקוח פוטנציאלי צריך לצפות מטיול עם Big Mountain?

כ.ו: אנחנו מבינים היטב ברכיבת הרים, נעזור לכל לקוח למצוא את הטיול הנכון עבורו מבחינת כושר פיזי וטכני, חשוב לנו מאוד לייצר קבוצות רכיבה הומוגניות ככל האפשר, אנחנו מאוד כנים בעניין הזה, ונאמר ללקוח לאיזה טיול הוא מתאים ולאיזה לא. אנחנו מספקים מידע נרחב ככל האפשר לפני הטיול







כדי לאפשר הכנה מיטבית (אפילו נמליץ על הצמיגים המתאימים לטיול).

אנחנו שמים דגש בטיול בראש ובראשונה על איכות הרכיבה, אבל מוסיפים גם מעט תרבות, אוכל ויין טוב, מלונות מצוינים ולו"ז מתוכנן היטב, המדריכים שלנו הם הטובים ביותר בכל איזור רכיבה, כמעט תמיד מקומיים ולעיתים גם נשלח את אחד המדריכים מקנדה כתגבורת.

**We:Ride: איך אתם מגדירים את רמות הקושי בטיולים שלכם:**

כ.ו: זו נקודה חשובה ועדינה, מה שנחשב טכני עבור רוכב תל אביבי שונה בתכלית ממה שמוגדר טכני אצל הרוכבים מאוסלו או מקליפורניה, הכל סובייקטיבי, אנחנו מנסים להיות ברורים ככל האפשר לגבי התאמת הציפיות מהטיול, בסופו של דבר אנחנו מבררים כמה שנים הלקוח רוכב, על איזה אופניים, מאיפה הוא בעולם. אנחנו מדברים אישית עם כל לקוח לפני שהוא נרשם כדי לוודא התאמה אופטימאלית

**We:Ride: רוב הטיולים באתר**

**שלכם Ridebig.com מוגדרים כאל-מאונטיין, איך אתם מגדירים אול-מאונטיין?**

כ.ו: עבורנו אול-מאונטיין משתקף היטב ביכולות של אופני 5-6 אינטש מודרניים, הם מטפסים היטב ומספקים כף אדיר ויכולות טכניות מרשימות בירידות, אנחנו בדר"כ "מרוויחים" ביושר את הירידות שלנו, אבל אם יש מעלית או שאטל שאפשר להשתמש בהם והם משפר את החוויה, לא נהסס לעשות זאת, אל תתבלבלו, אנחנו מאוד (!! )אוהבים ירידות וסינגלים.

**We:Ride: נתקלת בבעיות שימוש שבילים בטיולים שלכם? שבילים שנסגרו לרכיבה?**

כ.ו: אנחנו לא מתקרבים בטיולים לשבילים שמרחף מעליהם סימן שאלה, באופן כללי, נתקלתי בבעיות מסוימות באזורים מסוימים באירופה ובארה"ב, אבל לתחושתי המצב דווקא הולך ומשתפר ויותר ויותר שבילים נפתחים לשימוש משולב של רוכבים והולכי רגל.

**We:Ride: אתה מעריך שתיירות אופני הרים תהפוך למיינסטרים באזורים מסוימים, או שעדיין**

**מדובר בנישה קטנה?**

כ.ו: משרד התיירות בוויסטר ערך מחקר לגבי ההשפעה הכלכלית של תיירות האופניים לפני חמש שנים, התוצאות הדהימו את כולם, חוץ מסקי, אופניים הם התיירות המכניסה ביותר מוויסטר (יותר מגולף וענפים אחרים), אני מקווה שאתרים נוספים יוכלו לייצר תיירות יציבה ומאוזנת מאופניים כמו וויסטר, זאת עדיין נישה כמובן, אבל עבור מקומות מסוימים כבר מדובר בכסף גדול.

**We:Ride: לסיום, יש לך איזה**

**סיפור מיוחד על טיול ספציפי או חוויה יוצאת דופן?**

כ.ו: לא משהו ספציפי שעולה לראש ברגע, אבל היו כל כך הרבה רגעים מיוחדים ב-10 השנים האחרונות, הזיכרונות הכי מתוקים הם מקבוצות שהיו מורכבות מזרים מוחלטים בתחילת הטיול ובסוף הטיול נראה שכבר היה מדובר בחברים ותיקים, יש משהו חזק ומגבש בטיול שמציע אתגרים וחוויות חזקות, חלק מהאנשים נשארו חברים גם לשנים ארוכות וחוזרים אלינו כמעט מדי שנה 📸





Bike Mayhem Mountain Racing - Android Gameplay HD



00:00.00

000

# שחק אותה סאם (היל)

טור זה מוקדש באהבה לכל אותם בישי  
הגדא שאינם יכולים לרכוב מפני ש...  
נפצעו, רחמנא ליצלן,  
אופניהם נגנבו,  
יש להם פנצ'ר ואין להם פנימית ספייר,  
חורף,  
קיץ,  
בוקר,  
לילה,  
האישה יצאה לסטודיו C,  
הבעל יצא לראות מונדיאל,  
הם לא יודעים בכלל לרכוב...

לכל אלה ולרבים אחרים שמתים לסובב  
רגליים אבל נבצר מהם, אנו מציעים  
פתרון סולידי שמבטיח כמה שעות של פאן  
ב"כאילו".

## הציוד הדרוש:

1. מכשיר iOS או Android.

2. אפליקציית משחק



0:19 / 8:31








## Downhill Supreme

(או לרעה). המסלולים הולכים והופכים קשים ומאתגרים יותר ומהר מאד תגלו שזה לא כל כך פשוט לצלוח את המסלול בזמן המוקצב וגם לעשות זאת בסטייל.

**הטוב:** משחק מאתגר ביותר עם מנוע פיזיקלי משובלל.

**הרע:** גרפיקה סולידית.

ישנה גרסה גם לאנדרואיד אך היא אינה מומלצת בשל היותה איטית ונטייתה להיתקע לא מעט 

[אתר האינטרנט](#)

מתאימה למערכות הפעלה: iOS

מחיר: \$0.99

**תיאור:** המקבילה ה"אפליסטית" של המשחק הקודם. פה הגרפיקה פחות מרשימה, אך אל תטעו כי מדובר במשחק ממכר לא פחות. המנוע ה"פיזיקלי" שמאחורי הקלעים יבטיח לכם שבכל פעם שתשבחו לקחת תחת אחורה תגלו כמה "כואב" המפגש עם אמא אדמה... בחלק התחתון של המסך ישנו קו המשרטט את תוואי הקרקע שעומד להגיע כדי שתוכלו לתכנן נכון את המהירות והפוזיציה לקראת האלמנט הבא עליכם לטובה

## Bike Mayhem Mountain Racing

[אתר האינטרנט](#)

מתאימה למערכות הפעלה: אנדרואיד

מחיר: \$0.99

**תיאור:** משחק בו תשחקו אותה רוכבי DH מדופלמים ומדמה (בעזרתה האדיבה של גרפיקה מהממת) דהירה במגוון מסלולי DH עתירי אלמנטים כגון: דרופים, קיקרים, טייבלים ואינספור קטעי Shore שם תוכלו להביא לידי ביטוי את כישרונכם לבצע פעלולים מסמרי שיער. בכל מסלול אתם נמדדים במגוון פרמטרים כמו קושי התרגילים שתבצעו (הבחירה נעשית באמצעות חוגה בצד ימין של המסך) וכמובן הזמן הסופי שיקבעו את הניקוד לפיו יוחלט אם תוכלו להתקדם לשלב הבא

אם לא. כיאה למשחק מצ'וכלל בו יש דגש על גרפיקה מפורטת תוכלו לשדרג את האופניים שלכם ולבחור ממגוון דגמים מגניבים כמו גם לעצב את הגרדרובה שלכם כי כיידוע "זה לא חשוב איך אתה רוכב, אלא איך אתה נראה כשאתה רוכב..."

**הטוב:** משחק מאתגר, גרפיקה יפה, ההתרסקויות הקולוסאליות שלכם (ויהיו הרבה כאילו) לא יגמרו במיון אלא בלחיצה על "נסה מחדש".

**הרע:** מעבר לזה שהמשחק ממכר הוא עלול לטעת בכם תחושת אופוריה מוגזמת שתגרום לכם לנסות בפועל את התרגילים מהמשחק מה שללא ספק מגדיל את הסיכוי להגיע למיון.



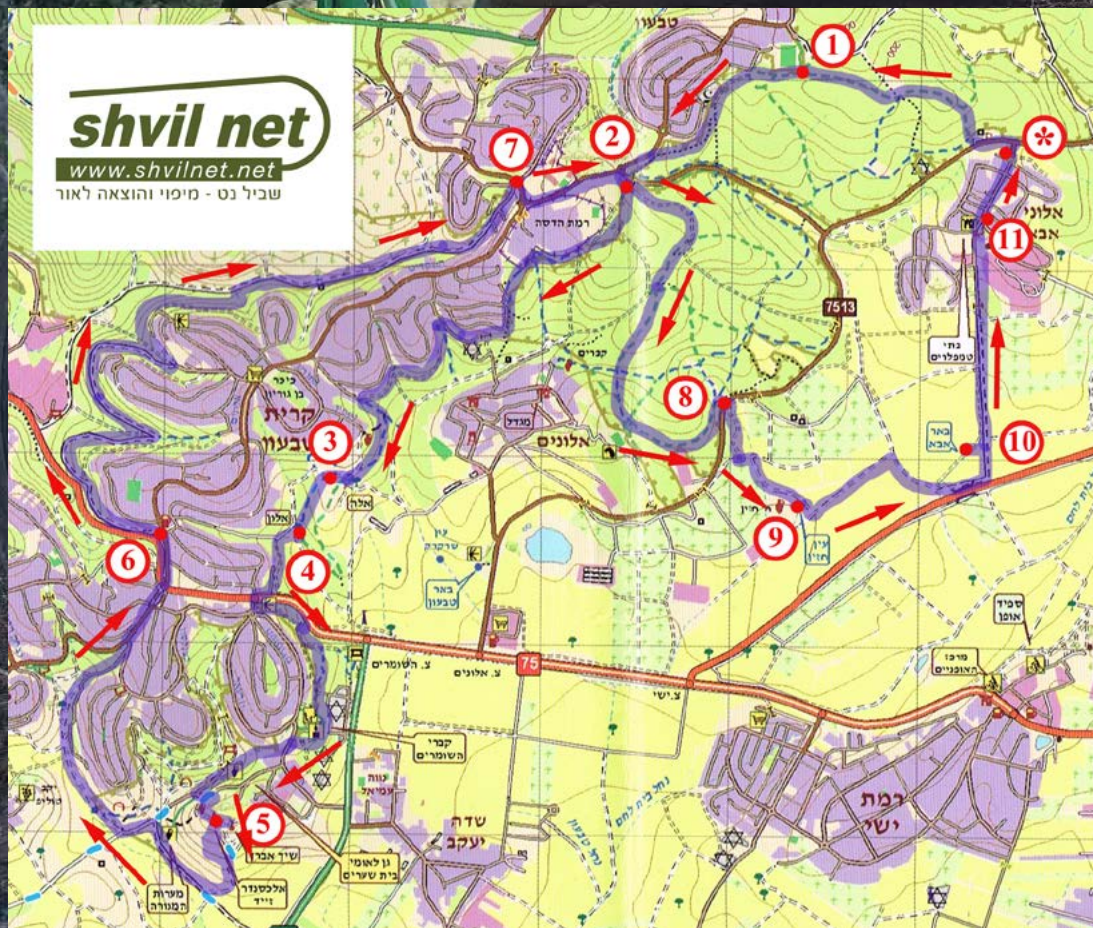
קיץ, שמש, חם... איך אפשר בכלל לצאת לטיול אופניים בתנאים כאלו? ובכן, הפתרון הוא מסלול בו הצל מרובה, היופי אינו מתחבא, וכמובן שכשוק הגון במעיין צלול לקראת סוף המסלול...

יודעים מה? סידרנו לכם! אך חכו! מפני שאנחנו ממש אוהבים אתכם, תקבלו שני מקומות רחצה משובחים במחיר אחד!

סינגל סובב טבעון הוא מין חיה מוזרה – מצד אחד יש עליו את החותמת הרשמית של קק"ל, אך מצד שני הוא לא ממש מזכיר סינגל של קק"ל... הוא כולל קטעים בשיפועים חדים (גם בעלייה וגם בירידה), כמו גם לא מעט קטעי דאבלים וכבישים פנימיים. בנוסף, הוא כולל שביל מעגלי, עם כמה זרועות הנמתחות לכיוונים אחרים. בקיצור, נראה שקק"ל קיבצו אוסף של שבילים קיימים, שילטו אותם ושמרו עליהם חותמת רשמית. אבל שלא תטעו חלילה, זה לא בהכרח דבר רע, להפך – השביל כולל מגוון גדול של תוואי שטח ונופים מגוונים שדואגים שלא תשתעממו לרגע. סימון הסינגל הוא אופניים צהובים בתוך עיגול שחור ומאחוריו רקע צהוב המצוירים על סלעים, עמודים וגם מרצפות. לא תמיד מאוד ברור, אבל בסך הכל מסומן היטב. ←←

# טיול: יערות האלוני





## הנתונים הבסיסיים

מרחק: 25 ק"מ

זמן: 3-6 שעות

קושי פיזי: בינוני-קשה

קושי טכני: בינוני

קושי ניווט: בינוני

טיפוס כולל: 600 מ' אנכיים

מפה: מפת שבילנט – "גליל תחתון - מערב".

מעגלי: כן

זהירות: הרחצה במקווי מים בלתי מוסדרים עלולה להיות מסוכנת. הרחצה במעיין ובבאר שבמסלול הינה על אחריות הרוחץ בלבד!

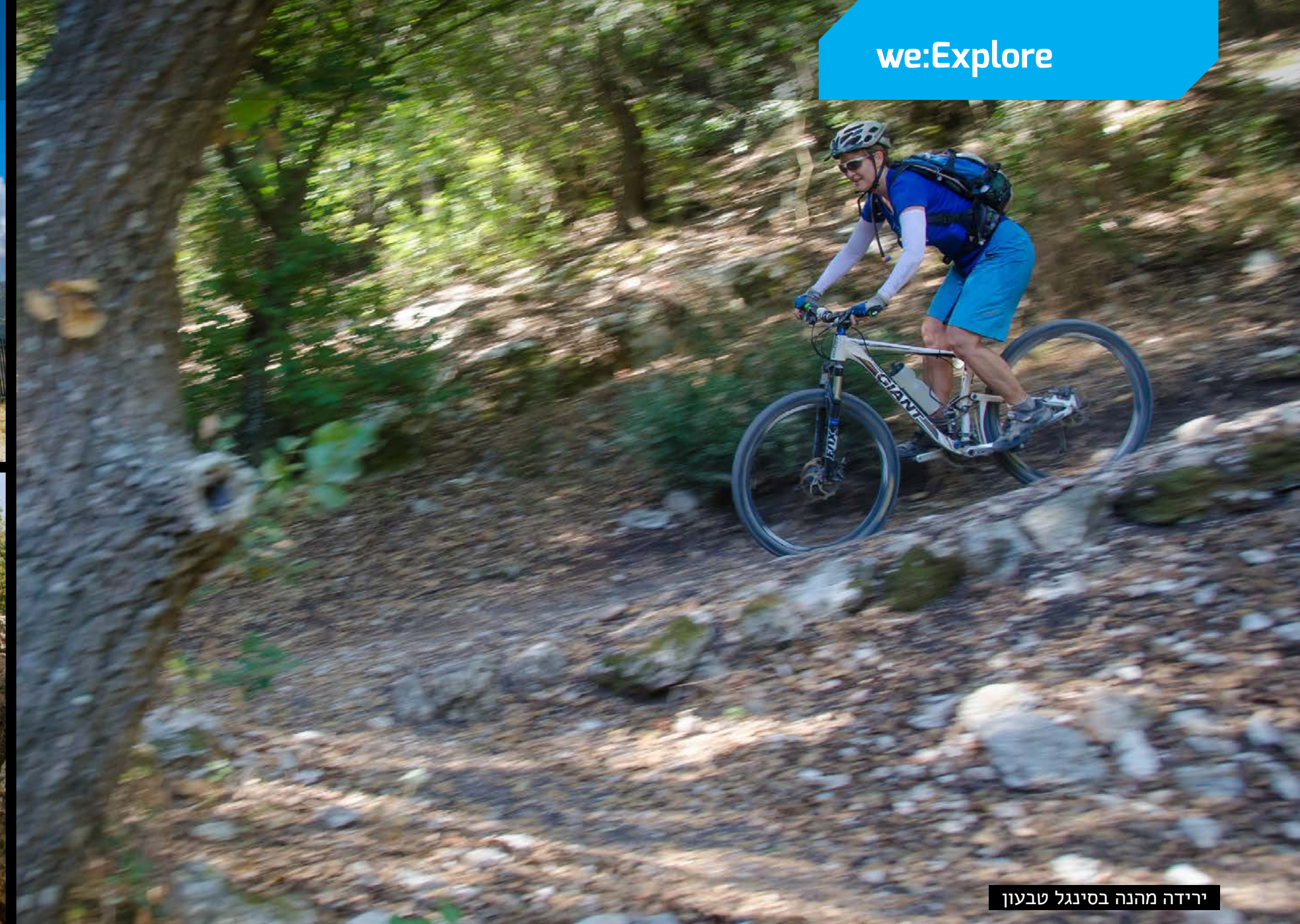




אלבסנדר זייד ועוזריו הנאמנים



קפיצה משולשת בעין חזין



ירידה מהנה בסינגל טבעון

ספסל הצופה לנוף למרגלות שורת ברושים (3).

כאן נעזוב לרגע את סינגל טבעון ונמשיך אל הסינגל הכחול. שימו לב שהכחול ממשיך לשני כיוונים, ואנו בכיוון של "עץ האלון". זהו הקטע הטכני ביותר במסלול עם כמה מדרגות סלע גבוהות. הוא די קצר, אבל יסב הנאה גדולה לחובבי הז'אנר. בתחתית השביל נגיע אל עץ אלון תבור עצום (4). עץ זה אמנם אינו עד כדי כך גבוה, אבל היקף הגזע שלו הקנה לו לתקופה



שמאלה בציודו השני, שם נבחין בסינגל טבעון ובסימון שלו על סלע קרוב (2).

נשים לב שיש סימון של שביל אחר על סלע משמאל לסינגל טבעון, ולא נכנס אליו עכשיו, אבל כפי שאמר יהודה ברקן, "אנחנו עוד נחזור אליו". נצא לדרך בשביל שחלקו סינגל, חלקו דאבל וחלקו רחוב פנימי בקרית טבעון. לאחר 3 ק"מ נגיע לשטח פתוח עם נוף מרשים לכל הכיוונים ומפגש עם סינגל בסימון שבילים כחול, ליד

נכנס לתוך היישוב נפנה שמאלה לדרך המתרחקת קצת ויורדת דרך היער. נמשיך עם הדרך המקיפה את היישוב עד שנראה סינגל מלפנינו (בטיול ההכנה הייתה כורסא הפוכה בכניסה אליו... על מנת שנזהה אותו, כמובן). בסינגל ישנם כמה פיצולים וחיבורים ואנו נשתדל להמשיך בעליה קלה בכיוון הכללי המקביל לבתי היישוב עד שנגיע לכביש הכניסה לבסמת טבעון. נפנה שמאלה בכביש, נחצה את הכביש דרומה ונכנס אל השטח

רפואי, כליל החורש ואף עצי חרוב. בחודשי החורף והאביב היער נצבע בירוק המשולב במרבדי פריחה צבעונית מרהיבה, אותם כמובן לא נזכה לראות באוגוסט, אך גם כעת צפיפות ואצילות הצמחייה עושה טוב בעיניים. אחרי 600 מ' בסינגל נגיע לפיצול בו נמשיך בסינגל הימני עד שנגיע לגדר סמוך ליישוב בסמת טבעון (1).

נעבור בשער הקטן בגדר, נפנה שמאלה לאורכה של הגדר ונמשיך ישר כשהיא נגמרת. כשהשביל

## יוצאים לדרך

נעלה על סוסי הברזל שלנו (או האלומיניום והקרבון) שישחררו צהלת שמחה עת נפצח בדהרה (רק נא לשים לב שצהלות השמחה אינן צווחות המעידות על תקלה...). מן החניה נפנה שמאלה בכיוון היציאה מהישוב, שמאלה בכביש ואז ימינה לשמורת אלוני אבא ומיד שמאלה דרך שער הולכי רגל אל סינגל שמתחיל לטפס בתוך יער האלונים המקסים. ביער טבעי ומרשים זה כמות אדירה של עצי אלון התבור, כמו גם אלה אטלנטית, ליבנה

סיבוב בסינגל סובב טבעון הוספנו עוד כמה סינגלים העוברים ביערות אלונים עתיקים ומופלאים, מערות עתיקות, אנדרטה, כנסייה, מעין ובאר כשכל אלו חוברים ליצירת מסלול שיספק הנאה מרבית גם ביום קיצי. עם זאת, כמובן שלא נוכל להתעלם מן החום הגדול ולכן מומלץ לצאת לדרך עם אור ראשון כשהאוויר עדיין מעט קריר וניתן לסיים את המסלול לפני שיא החום בצהריים.





רוני מרחף מאושר מעל באר אבא

לוואדי ועוד בדרך מתישה המטפסת במעלה הוואדי, משתלבת ברחוב מרווה ומסתיימת בכיכר גדולה (7). נפנה ימינה בכיכר ושמאלה בכיכר הבאה ולאחר כ-450 מ' נשתלב בדרך המקבילה לכביש מימין ונגלה שחזרנו לנקודה בה פגשנו לראשונה את סינגל טבעון (2). הפעם לא נמשיך אליו אלא ניקח את הסינגל שמשמאלו, עם השילוט המעניין של "סינגל אבי סנפיר". בהמשך לא נרכב דווקא לפי השילוט של הסינגל, אז שימו לב להסבר – ב-500 המטרים הראשונים השביל הוא בעצם דאבל, אחריו נגיע לצומת בה נבחר את הסינגל הימני,

עם הדרך ימינה ונרכב בעלייה תוך שאנחנו שומרים על הימין ועל הדרך בתוך הוואדי וכך נטפס אל בין בתי טבעון. נפגוש את רחוב יהושע חנקין, בו נפנה שמאלה ומיד ימינה ליצחק רבין בו נמשיך לטפס עד לצומת גדולה עם כביש 75. נמשיך ישר אל רחוב אלונים, ובדיוק לפני תחנת דלק פז, הנמצאת מימין, נראה סימון על סלע של מיועדנו סינגל טבעון, המפנה אותנו לדרך משמאל (6).

נפנה שמאלה לעוד מספר קילומטרים על סינגל סובב טבעון – תחילה בדרך נופית המחבקת את ההר, המשך בסינגל כיפי היורד

והוא צופה אל העמק בחיפוש אחר איומי פורעים ופולשים.

נתגלגל עוד כמה מטרים אל המבנה המעניין של קבר השייח' אבריק על שתי כיפותיו ("על גבעות, שיח אבריק" מכירים?), כאן ניתן גם לעשות הפסקת קפה נעימה למרגלות העץ. כשנסיים נחזור לפסל אלכסנדר זייד ונרד בהמשך סינגל טבעון הגולש בסוויצ'בקים דרום מזרחה. הסינגל משתלב בדרך עם סימון שבילים כחול, איתה נפנה ימינה למרגלות הגבעה ונגיע לצומת ליד מתחם ובו מספר מערות חדשות שנתגלו כחלק מן הקומפלקס של בית שער. נפנה שמאלה, נמשיך

בסינגל, המשיכו בדרך השמאלית בגן לאורך שורת פתחי מערות עתיקות יומין, צאו מן הכניסה הראשית והמשיכו במעלה הכביש שמאלה וימינה לכיוון פסל אלכסנדר זייד. אם בחרתם להימנע מכניסה, המשיכו בכביש ועקבו אחר השילוט לפסל אלכסנדר זייד (5).

אלכסנדר זייד היה מן הבולטים באנשי העלייה השנייה, ממקימי הארגונים "בר גיורא", "השומר" ו"אגודת השומרים", אשר נרצח בשנת 1938 ודמותו המפוסלת על ידי האמן דוד פולוס מהווה סמל לתנועת השומרים כולה – זייד ישוב על סוסתו הנאמנה, נשקו על ברכיו

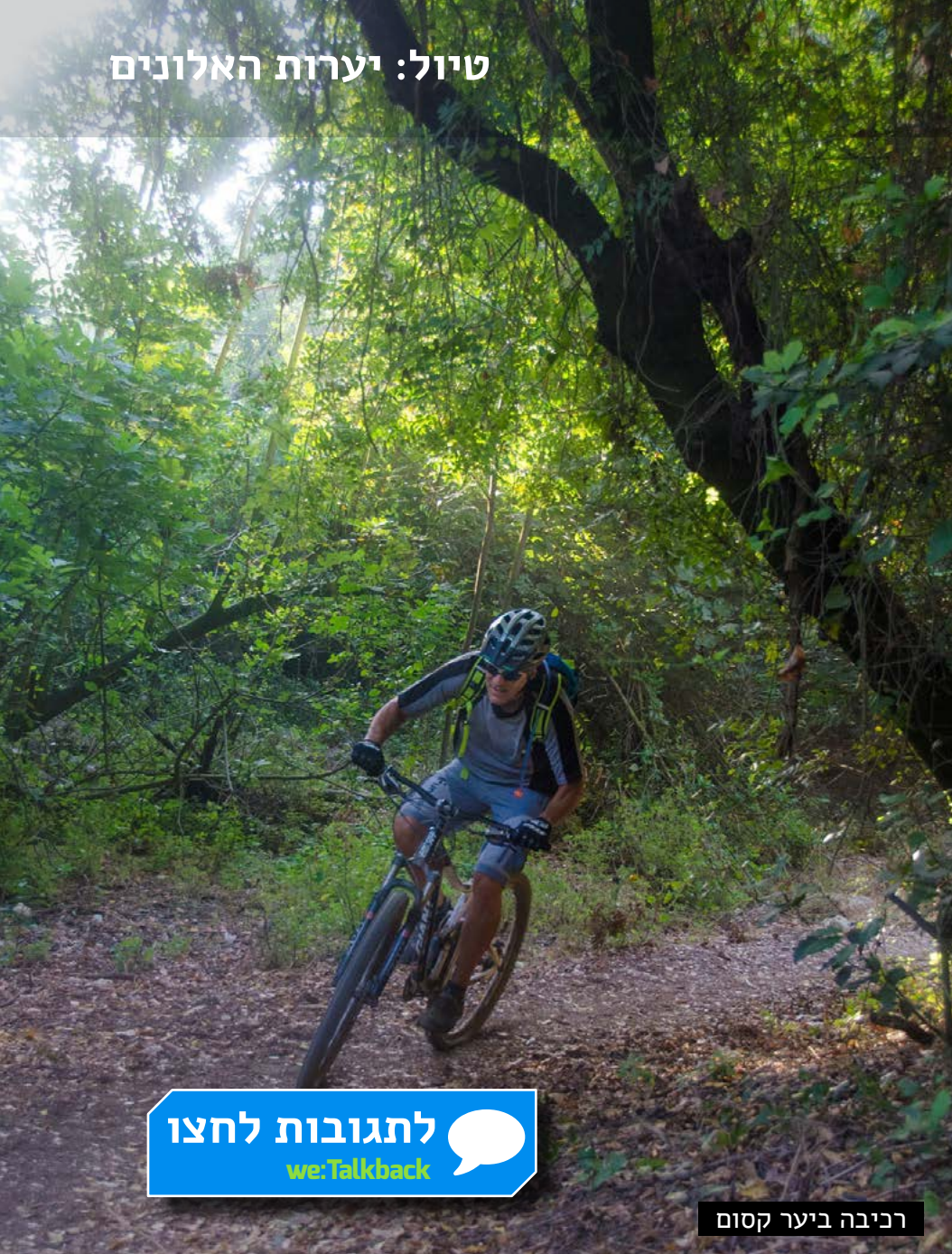
מימין. זוהי נקודת החלטה קטנה – הסינגל מוביל אל הגן הלאומי בית שער. במקום זה נתגלה בית הקברות של העיירה המשנאית בית שער, אשר בו נקברו רבים מגדולי ועשירי התקופה. בחפירות באתר נתגלו למעלה מ-30 מערכות קבורה תת-קרקעיות מרשימות במיוחד ובהחלט מומלץ להגיע לכאן בהזדמנות אחרת ולסייר במערות המרתקות.

אין כאן כל גדר וניתן לחצות את הגן הלאומי בלי להוריד רגל, אבל אם תגיעו בשעות הפעילות ייתכן שידרשו מכם תשלום. בכל מקרה, אם בחרתם להיכנס לגן, רכבו

קצרה את תואר עץ אלון התבור הגדול בארץ.

נצא למטה ממתחם העץ ונראה ממול/ימין את המשך סינגל טבעון ונצטרף אליו שמאלה. אחרי 100 מ' סימון הסינגל פונה ימינה אך אנו נמשיך ישר אל אחת הזרועות של שביל סובב טבעון, נמשיך אתו בעלייה בריאה (בלי להקיא ריאה) אל מעבר מתחת לכביש 75 ובצידו השני נחצה את הרחוב מזרחה ונכנס לסינגל בין המבנה לבין כביש 75, נעבור בעמדת תצפית מרשימה לעבר העמק ולבסוף נשפך לרחוב "שיכון אלה". נפנה שמאלה ולאחר כ-50 מ' נראה כניסה לשבילון





לתגובות לחצו

we:Talkback

רכיבה ביער קסום



כיפות קבר שייח' אבריק, או שמא פנטזיה כלשהי?



מושבה חקלאית בשם "ולדהיים". בימי מלחמת העולם השנייה גירשו הבריטים את הטמפלרים מן הארץ בשל מוצאם הגרמני, ולאחר מלחמת העצמאות נוסד כאן קיבוץ שבהמשך הוסב למושבה על שם אבא ברדיצ'ב. הכנסייה האוונגלית שלפנינו הוקמה בשנת 1916 לאחר שכמה מן הטמפלרים הפרוטסטנטים חזרו אל הכנסייה הלותרנית.

מכאן נמשיך בכביש ובמהרה נגלה שחזרנו אל הרכב – סיימנו

נוקתה ושופצה כך שכיום ניתן לרחוץ בה בכיף, וגם אם רחצתם כהוגן בעין חזין תתקשו לעמוד בפני הפיתוי לקפוץ פנימה אל המים המחיים.

לכשנסיים כאן, נחזור אל הדרך ממנה פנינו לכיוון העץ ונמשיך שמאלה, צפונה, לתוך הישוב אלוני אבא. כשהכביש מתעקל קצת ימינה, נראה מצד ימין מבנה כנסייה מקסים (11). המושבה "אלוני אבא" נוסדה בשנת 1907 על ידי טמפלרים מגרמניה אשר הקימו כאן

בצומת ה-T, ימינה בצומת ה-T הבאה ונתעקל שמאלה למרגלות הכביש. בשדה שמשמאלנו נראה עץ אקליפטוס אדיר ממדים, למרגלותיו מסתתרת ההפתעה הבאה... בפניה הבאה נפנה שמאלה ובהמשך נפנה שוב שמאלה, תוך חציית תעלה, ונגיע אל העץ (10).

למרגלות העץ נגלה באר – באר אבא, ובתוכה שוב מים זכים ומזמינים בעומק לא ידוע! באר זו נחפרה ודופנה על ידי הטמפלרים עוד לפני קום המדינה, ולאחרונה

ראשון הבריכה שנגלית לעינינו אולי לא נראית מזמינה במיוחד, עם דגים, דגיגונים וקרפדות, אבל המעיין שווה הרבה יותר מן המבט הראשון – מדובר בבריכה בעומק של כשניים וחצי מטרים (אולי יותר, מודה שחבריי ואני לא הגענו לקרקעית) המלאה במים נקיים וצוננים המהווים מפלט מבורך מן החום הקיצני הנורא.

כשנצליח לגרור את עצמנו מן המעיין חזרה אל האופניים נמשיך בדרך בה הגענו, נפנה שמאלה

מ' נראה פתח בצמחיה מימין המאפשר לעבור (אחרי הקפצת האופניים מעל לגדר הביטחון של הכביש) אל דאבל הנמצא מתחתיו. נפנה ימינה ונרכב בדאבל כשהוא מקיף את המטע עד שנגיע לצומת T, בה נפנה שמאלה ומיד ימינה ולאחר כ-350 מ' נוספים נבחין בעץ ושרידי מבנה בטון נמוך מימין, אליהם נכנס (9).

הגענו אל עין חזין הנמצא למרגלות חורבת חזין ומכונה גם "עין שורשים" בפי המקומיים. במבט

המטפס קמעה וממשיך על קו גובה. כשנראה מעבר בקר קק"לי ירוק משמאל נעבור בו וניקח את הסינגל שמימין. הסינגל קצת עושה שרירים בהתחלה, ואז מתמסר ותופס שיפוע טוב כלפי מטה עד ליד חוות סוסים, שם נמשיך שמאלה ונבחר את הסינגל השמאלי, המטפס מעט, עובר ליד מבנה גדול ולבסוף מגיע לשטח פתוח ליד כביש 7513 – נפנה ימינה לכיוון הכביש ונעבור במעבר בגדר המסתתר מתחת לעץ (8). נפנה שמאלה בכביש ולאחר כ-80





# Bamboo Nation

נעה מרגלית 📷 אופיר פרום

על אופני במבוק שמעתי כבר בשנת 2006 ונדהמתי לגלות שמייצרים אופניים משילדות במבוק כבר 15 שנה. בשנת 2007 הכרתי את שייקה, פנסיונר חביב שבונה אופניים בהזמנה אישית וכך נוצר החיבור: אהבתי לאופניים + מוצר ידידותי

לסביבה = בניית אופניים בהזמנה אישית. את תחום בניית אופני במבוק אני חוקר כבר 8 שנים. זה התחיל ב-2007 ומאז אני חוקר ומייעל בניית אופני במבוק בדגש על: איכות סביבה

• איכות הבניה תוך כדי הורדת עלויות  
• טכנולוגיית בניה ושרידות  
• עמידה בתקנים בינלאומיים  
**WR: "במבוק בכלל גדל בארץ?"**  
אופיר: "לא, לא גדל במבוק בארץ ולכן אני מייצר באפריקה ואסיה."

האחרונות אני כבר נהנה מאופניים איכותיים וגומע כ-250 ק"מ בשבוע (כשיש לי זמן...). אני מקטלג את עצמי כזום סדרתי, כשכל היוזמות האחרונות שלי מתמקדות בתחום איכות הסביבה, התייעלות אנרגטית ויזמויות חברתיות.

Bamboo XC 2014, מספר לנו מאיפה הכל התחיל: "אני רוכב בצורה לא מקצועית על אופניים יותר מ-20 שנה, כשאני אומר "לא מקצועית" אני מתייחס לעובדה שעד לפני עשר שנים, לא היו ממש אופניים מקצועיים במחירים שפויים... בתשע השנים

תפסנו השבוע לשיחה צפופה את אופיר פרום, הבעלים של חברת במבובייק ישראל מבארותיים. חברה שמייצרת אופניים במבוק!!!  
אופיר, שביום יום רוכב על אופני Specialized XC 2007 ועל





ממתכות רבות שמשמשות אופניים.  
באסיה משתמשים בו לבניית  
פיגומים בבניינים שמתנשאים עד  
15 קומות!

אם נשווה את הבמבוק לחומרים  
הנהוגים בבניית שלדות, הרי  
ששלדת קרבון למשל, תהיה קלה  
משמעותית (1 ק"ג) בהשוואה  
לשלדת במבוק זהה, אבל היא  
תעלה בין 7,000-30,000 שקלים  
והאחריות נעה בין 5-3 שנים  
בלבד. שילדת קרבון גם תהיה  
שבירה יותר...

ביחס לשלדות מתכת, הרי שלא  
אין יכולת ספיגת זעזועים והן  
מפצות על כך עם בולמי זעזועים  
כבדים ויקרים בו בזמן שהבמבוק  
מספק חווית רכיבה נוחה ונעימה  
בשל גמישותו.

הבמבוק הוא גם ידידותי לסביבה!  
צמח הבמבוק (ששייך אגב  
למשפחת העשבים...) מגיע לשיא  
גודלו תוך שנה עד שלוש שנים  
(לעומת עץ שדורש בין 20-15 שנה  
להגיע לגודל המלא). שיטת הייצור  
מתבססת על עבודת יד וללא פליטת  
חומרים מזהמים, אפילו אין שימוש  
בחשמל לייצור... כל החומרים  
טבעיים ומתכלים.

טכנולוגיית הייצור הייחודית  
מאפשרת לספק מוצר עם אחריות  
גבוהה עד פי 10 מכל שילדה אחרת  
בשוק ולא משנה מאיזה חומר  
שילדות אחרות בנויות.

שלדת אופני במבוק לעיר שוקלת  
בין 2-3 ק"ג. שלדת אופני עיר  
רגילות שוקלת בין 10-14 ק"ג.

לאחרונה קיבלתי פנייה מאיטליה,  
מהחברה היחידה בעולם שעדיין  
מייצרת (כולם הפסיקו בשנת 1940)



**WR: "אם בתחרות עסקינן, מה  
באמת התחרות הקיימת בעולם  
היום?"**

אופיר: "כיום בעולם מייצרים  
שילדות במבוק באיכות סבירה,  
אבל במחירים גבוהים הנעים בין:  
\$2,000-\$6,000. האחריות הניתנת  
על שילדת במבוק בעולם נעה בין  
שנה לשלוש שנים.

אני מייצר מוצר סופי בעלות שילדה  
שנעה בין 4,000-2,000 שקלים  
ועם אחריות בת 5-10 שנים!

מדובר על רבע מהמחירים בחו"ל  
ובאיכות גבוהה פי כמה.

מבחינת חוזק ועמידות בזעזועים,  
במבוק הוא הצמח בעל המבנה  
ההנדסי החזק, הגמיש והקל בעולם  
ביחס לנפחו. הוא קל גמיש וחזק

דופן כפולה שאליו סופחים שעווה  
לאיטום. את המוטות מדביקים יחד  
על צירי מתכת עם שרף אפוקסי  
מיוחד טבעי וסיבי פשתן. ניתן גם  
לספוח צבעים שונים לתוך השרף,  
למרות שהמראה הטבעי מדהים.  
בסוף התהליך מקבלים אופניים קלי  
משקל, חזקים ועם זאת גמישים  
ונוחים מאד לרכיבה וכל זאת בזכות  
התכונות המדהימות של החומר  
הטבעי הזה.

אני גם מקדם ייצור אופניים  
חשמליים במבוק – היחידים  
בעולם. במקום אופניים חשמליים  
ששוקלים 25-30 ק"ג, אייצר  
אופניים חשמליים במשקל 10 ק"ג  
בלבד כולל מנוע ומצבר. כמעט  
שליש ממשקל אופניים חשמליים  
כיום!"

לצערי, אי אפשר כרגע להשוות  
ייצור בארץ מול ייצור בחו"ל וזאת  
משום שבחו"ל מדובר בעבודת  
אמנים, החל מקציר ומיון הבמבוק  
המתאים, דרך הטיפול והעיבוד שלו  
וכל בייצור הטכנולוגי – זהו תהליך  
שלוקח שנתיים (!!!)

**WR: "ספר לנו קצת על תהליך  
הייצור..."**

אופיר: "בתחילה אמני במבוק  
בחרים מתוך יערות של במבוקים  
בגובה של 40-30 מטר את המוטות  
המתאימים. המוטות הללו עוברים  
תהליך ארוך ומחמיר של שנתיים  
ימים שכולל מגוון טיפולים שנועדו  
להבטיח את עמידותם ולשמר  
את התכונות ה-כל כך ייחודיות  
לבמבוק. בהמשך עוברים לתהליך  
ייחודי שבסופו מקבלים במבוק בעל

להתחיל לייצר קסדות מבמבוק לצד  
המוצרים שאני כבר מייצר: פדלים,  
כנפיים, מגני בוך, סלים, מחזיקי  
בקבוק, ידידות כידון, כידון ומגן  
שרשרת. השמיים הם הגבול ובעתיד  
יתווספו מוצרים נוספים מבמבוק,  
ידידותיים לסביבה, חזקים  
ואיכותיים."

**WR: "ספר על קהל היעד שלך"**

אופיר: "קהל היעד שאני מכוון  
אליו הם:

- נאמני איכות הסביבה,
- בוגרים (בינתיים אין לי מוצרים  
לילדים) אוהבי רכיבות בעיר  
ובשטח (XC).
- בעתיד גם רוכבי אופנים  
חשמליים.

אז אם אתם מחפשים מוצר שלא  
מזהם את הסביבה, קל, איכותי  
ואמין – אופני במבוק הם בשבילכם  
אופניים שכל אחד מהם הוא  
יצירת אומנות!"

לינק לאתר: [bamboobike.co.il](http://bamboobike.co.il)



# גלילאו

נעה מרגלית ✎ מיכל ויטל 📷







ליל יצחקי גר בכפר בן נון אבל עד לפני חודש מתל אביב, רוכב על אופניי מרוץ ווטיקים שעברו התאמה לאופניים עירוניים הילוך מקובע "פיקסי".

הרבה שנים אני רוכב על אופניים בסוגי רכיבה שונים, תמיד אהבתי והתעסקתי במכאניקה, השילוב בין שניהם הביא אותי לפתוח סדנא (הרי היא גלילאו), לשחזור ועדכון אופניים ישנים, לאופני סינגל ספיד ופיקסי. לאחר רוד טריפ עם אישתי בארה"ב וסיבוב בכל בירות הז'אנר המקומי ובעיקר ברוקלין, הרבה

ביקורים בחנויות וסדנאות עבודה לשחזור אופניים, החלטתי לפתוח אחת כזאת משלי.

רוב הפרויקטים שאני עושה ב"גלילאו" הם לאנשים אשר מביאים אופני מירוץ ישנים שאספו, הזמינו או רכשו בעבר.

רוכבים התחילו להתייחס לאופניים כאביזר אופנתי והפרויקט הוא לא פחות כאמירה אופנתית ממכאנית, בערים המרכזיות באירופה וארה"ב זה קורה הרבה מאוד שנים ועכשיו גם בתל אביב זה קורה.

יש משהו מרגש בלקחת אופניים ישנים ולהחזיר אותם לרחוב כמוצר

עדכני ומתאים לשימוש, יש שילוב עמוק בין מכניקה ועיצוב בתהליך הבנייה ואליו הלקוח הוא שותף מלא, חזונו וסגנונו חשוב מאוד בתהליך, אופניים שנכנסות לפרויקט מלא עוברות פירוק מלא של מכלול האופניים עד לרמת שילדה, ניקוי חול להסרת הצבע והחלודה וצביעת תנור מחודשת.

את כל חלקי הניקל מבריקים במלטשת אחד אחד. את הגלגלים מפרקים לחלוטין ובונים מחדש כולל חישוקים ומייסבים.

לאחר טיפול בכל המכלולים עוברים

לשלב ההרכבה, זה ממש טקס מבחנתי וכאן נכנס החלק היצירתי והאמירתי של הפרויקט.

הרעיון הוא להתאים את האופניים לצרכים, לאופי ולסגנון הרכיבה של המשתמש, בהתייחסות מלאה לפרטים הקטנים,

את החלקים מזמינים ואוספים אחד אחד לפי דרישת ותקציב הפרויקט.

יום אחד זיהיתי אופני ילדים מתקפלות לגלילי 16" לדעתי משנות ה-70 על משאית של אספני ברזל ברחוב הרצל מפורקות לחלוטין, חפשתי את בעל המשאית ברחוב, לאחר מסע מעניין של לינקים אליו,

השגתי את הטלפון, השארתי לו כסף בפלאפל ברחוב שהוא מכיר והצלתי אותם מהמשאית!!!

האופניים עברו שחזור מלא, היה מאוד כיף לשחזר אופני ילדים, וכיום קשה לי להפרד מהם.

זה קורה לא מעט שהחזרת אופניים ללקוח זה שמחה מהולה בעצב, החיבור לכל פרויקט הוא המניע להתעסק בזה, מעגל שלא נגמר.

את האופי של הסטודיו אשמור כרגע כמו שהוא, אני בוחר את הפרויקטים בקפדנות ומייחס חשיבות רבה לכל פרויקט בפני עצמו, ככה הלקוח יכול להיות חלק מהתהליך, ולפעמים

גם להיות מעורב בבנייה. יש לי חלום להקים בעתיד סדנא פתוחה שבה יוכלו הרוכבים עצמם לבצע את הפרויקט, ולהנות מהתהליך בצורה ממשית ובליווי והתנאים הנדרשים.

אני ממליץ לכל אחד לחפש ולפקוח עין על אופניים ישנים שכאלו, ולהתאים לעצמו זוג אופניים עירוני שכזה,

החווייה של התכנון והבנייה לא פחות מרגשת מהתוצר, אופניים זה כיף! 🚲

[לעמוד פייסבוק](#)



הגוף והנפש היו רוב הזמן במצב של ישיבה משרדית והראש היה עסוק בחשיבה או בבהייה במסכים מרצדים, דווקא אז, הרוח ה"ילדית" רוצה לפרוץ החוצה ולהשתחרר, ועל האופניים זה פשוט קורה. החושים מתחדדים, הגוף מתארגן, המוח משתמש בחלקים אחרים והנפש שרה: "פתאום קם אדם בבוקר ומרגיש כי הוא עם ומתחיל ללכת" (אמיר גלבוע). הירידות מלוות אותי במשב רוח המדגדג את הגוף כולו, העליות... העליות הן סוגיה בפני עצמה ועוד אלה המאתגרות במיוחד, מלוות בתרגול קללות שכבר שבחתי מזמן שאני בכלל יודעת (ת'אמת הרפרטואר מרשים במיוחד), הסינגלים דורשים קצת יותר ריכוז ובכל פעם שאני מצליחה להתמודד עם עוד איזה "דרופ" או מדרגת סלע איכותית שבפעם הקודמת התנגדה שאעבור אותה הלב מתמלא שירה ואני מבינה שלמעשה רכיבת שטח על אופניים משולה לחיים עצמם ואם התמודדתי עם איזה סלע עקשן אז מחר אוכל להתמודד עם "סלע" אחר בכל מישור שלא יהיה. לחזור הביתה עם הבוץ, האבק, החולצה הרטובה ולדעת שהדוגמה האישית שאני נותנת לשלושת בנותיי היא לא פחות חשובה מהרכיבה עצמה.

**אז בנות, מי באה לרכוב איתי???**

שלפתח תחביב הוא עניין של בחירה והתכווננות. ואם כבר בפיתוח תחביב עסקינן, אז עדיף כזה שעושה לנו הכי טוב שאפשר, כזה שגם אם נהיה עייפות, רעבות, עצבניות (זהירות נשים לפניכם!!!), עמוסות גם כשכל הרשימה הזו היא מנת יומנו נתמלא באוויר, אנרגיות, שמחה, חיוכים ונחזור הביתה בתחושת אושר שמצליחה למלא אותנו ולהיות הכי גאות ביכולתנו להצליח.

מי מכן שעוד לא התנסתה ברכיבה שטח על אופני הרים בוודאי שואלת את עצמה, מה יש שם, שגורם לתחושות הבלתי מעורערות האלה שאני מתארת. אז עבורכן, כל אחייתיי הוירטואליות ש"רוצות אבל מפחדות" אנסה לתאר את מה שקורה לי כשאני עולה על האופניים...

אתחיל בציטוט של אלדוס האקסלי שמתאר את הדברים באופן הכי פשוט: "סוד הגאונות הוא לשאת את רוח הילד שבך אל הגיל המבוגר - שפירושו לעולם לא לאבד את ההתלהבות". ההתלהבות, שמחת החיים, הברק בעיניים הם רק חלק קטן ממה שקורה לנפש אישה העולה על אופני שטח. שמיים, שבילים מתפתלים, צמחייה, נוף, אדמה, סיבובי רגליים וזיעה מהווים בסיס איתן לתחושות אלו.

דווקא אחרי יום עבודה מתיש שבו

### למה לי אופניים עכשיו?

מגיעה לגן עם הלשון בחוץ, עוד שנייה והבת שלי הילדה האחרונה בגן, הגננת והשעון כבר כמעט מתמזגים ליחידה אחת (ובצדק), אבל שנייה ממש שנייה לפני שהכרכרה הופכת לדלעת אני פותחת את דלת הגן בחיוך ויודעת שהיום זה היום שלי. היום אני יוצאת לרכיבה השבועית המיוחלת ולא משנה לי עד כמה אני עייפה, מותשת, עד כמה הבית הפוך ועד כמה ערמות הכביסה מחכות לי (הן יהיו שם גם מחר), לא משנה שחסרות לי אי אילו שעות שינה, אני יודעת שברכיבה הכל מסתדר ומתיישר, המצברים מתמלאים והאנרגיות זורמות בגוף.

מחר אני כבר אשלם על זה בעייפות כבדה ובניקורי צהריים באי אילו ישיבות אבל היום? היום אני עפה על זה.

ואז נשאלת השאלה איך בכל זאת אנחנו מצליחות לעשות הכל? טוב, כמעט הכל... לעבוד, לארגן, לנהל, לגדל ילדים ובני זוג, לתקתק, ליזום, ליצור, לסדר, והכי חשוב (ויש שיחלקו עלי) לרכוב על אופני שטח ועוד בלילה. איך כל האופרציה הזו מסתדרת למקשה אחת ואיך עומדים בה לאורך זמן?

כשאני כותבת את התיאור ההרואי הזה, אני בעצמי לא מאמינה שכל שבוע אני מצליחה לצלוח את הפרויקט הזה שמצאתי במאתגר לא פחות מכל פרויקט משמעותי בארגון גדול, ולמרות הכל להתמיד בו ולהינות מכל רגע (גם ברגעים הקשים).

זה נכון שנקודת הפתיחה היא היותנו שייכות למין החזק, וכאישה לקראת גיל הארבעים שהחליטה שגם לה מגיע לאתגר את עצמה ולא פחות, את משפחתה, הבנתי

# מיומנה של רוכבת

לילך קרן גרופר 📷 רמי מנשס

לילך קרן גרופר (חיפאית) בת 39 נשואה למוטי ואימא לשלוש בנות. עוסקת בפיתוח הדרכה באחד הארגונים הגדולים בצפון הארץ. לילך רוכבת על אופני שטח בקבוצת AM that's the way I bike it ומשלבת את אהבת הרכיבה ואהבת המילה הכתובה. ספר הילדים "סהר, קדימה!" הוא ספר הביכורים שלה. [לעמוד הפייסבוק של לילך](#)





# מעדיפים את זה בישיבה או בעמידה?

טל רוזוב 📷 יוהן יורד

**כ** שאני לא עוסק בכתיבת טורים למגזין, אני מתפרנס מהדרכת טכניקת רכיבה. מחד חלק מה-DNA של מדריכים באשר הם הוא הרצון ללמד ולשתף, וזאת הסיבה העיקרית להשתתפות שלי במגזין.

מאידך, יהיה זה חטא מקצועי לנסות וללמד טכניקות רכיבה של ממש בהתכתבות, אי לכך החלטנו שאנצל פלטפורמה מכובדת זאת על מנת לעשות עוד דבר שחביב עלי כמדריך – לעורר מחשבה.

לראיית עולמי אם נדע לבחון ולאבחן את עצמנו קצת יותר טוב, נוכל להיות אנשים טובים יותר ועל הדרך גם ליהנות יותר מהרכיבה. באשר לשיפור טכניקות ממשי, כשאמצא טקסט שביכולתו להחליף תרגול בשטח, אמהר לעדכן או שבעצם לא...

ברוכים הבאים לטור האישי שלי, במערכת החלטנו לקרוא לו We:think. רוכבים וחושבים.

את הטור הראשון נקדיש לאחד האספקטים החשובים ביותר בשליטה על אופני הרים – עמידת המוצא. ראשית, מספר הנחות יסוד על עמידת מוצא על מנת להמחיש את חשיבותה לשליטה שלנו באופניים. עמידת המוצא מייצרת לנו באופן מידי שלושה יתרונות כאשר אנחנו מבצעים אותה נכון.

**1. הפרדת האופניים מהגוף** כאשר האופניים זורמים על השביל, הם יקבלו אנרגיה ותנועה מתכסית הקרקע. ככל שהשביל יהיה משובש יותר ועם יותר מכשולים, כך האופניים ינועו יותר. במידה והמסה המרכזית שלנו תהיה

מחוברת באופן ישיר לאופניים, הגוף ינוע ויטולטל באופן שיגרם לנו חוסר יציבות חריף. העמידה מאפשרת לנו לנתק את המסה המרכזית מהאופניים ולהשתמש בבולמי הזעזועים שלנו (ברכיים, קרסוליים ומרפקים) על מנת לשמור על יציבות מקסימאלית.

**2. חלוקת משקל נכונה** כדי שהצמיגים שלנו יעבדו ביעילות בדיווש, פניות ובבלימה, עליהם לייצר חיכוך מול הקרקע. על מנת לייצר אותו נדרש להפעיל עליהם משקל. כאשר אנו יושבים, רוב המשקל שלנו נמצא סביב הגלגל האחורי, כלומר – הגלגל הקדמי אינו מקבל לחץ או משקל ואינו מתפקד. בדיוק מסיבה זו המיתוס הארכאי של "תחת אחורה" בירידות הוא שגוי ואפילו מסוכן לעיתים, רוכבים רבים מורידים עומס מהגלגל הקדמי דווקא כזמן שצריך אותו. בעמידת מוצא נכונה אנו נשאף תמיד להיות מעל הציר המרכזי כאשר המשקל שלנו נחלק בין שני הגלגלים באופן שווה פחות או יותר.

**3. בטיחות** עמידת מוצא נכונה גורמת לנו לבנות "מסגרת" חזקה מעל האופניים ולהישאר בקלות במרכז האופניים גם כשאנחנו עוברים מכשולים קשים. תוצר הלוואי של עמידת מוצא טובה הוא בעובדה שאנו מצמצמים מאוד את האפשרות להתהפכות מעבר לכידון.

**מסקנה** בהנחה שאתם יודעים לבנות עמידת מוצא נכונה, הרווח הוא עצום – יותר שליטה, יותר בטיחות, יותר זרימה ויותר יעילות. אגב, מכל הטכניקות, עמידת המוצא היא הכי פחות

סלחנית לטעויות. בין אם אתם רוכבים מתחילים או אלופי עולם, רוכבים שנתיים או יומיים, הדבר הראשון שעליכם לבסס בצורה מושלמת הוא עמידת מוצא.

אז לאחר שהבנו את חשיבות עמידת המוצא, הנה השאלה שלי. אתם לא חייבים לענות עליה אך קחו אותה יחד אתכם לשבילים בפעם הבאה שתצאו לרכוב.

איזה מין רוכבים אתם? האם אתם יושבים על האופניים כברירת מחדל וקמים לעמידה רק לצורך תיקול מכשול? אם הגענו למסקנה שאופני הרים הם כלי המתפקד במיטבו כשאנחנו בעמידה, אז למה שבכלל שנרצה לשבת על האוכף? הרי ברגע שאנחנו יושבים השליטה שלנו הולכת לאיבוד, מדוע שאבחר באופן חופשי להיות עם פחות שליטה מאשר עם יותר שליטה?

לכן, כשאני רוכב – אני משתמש בעמידה כברירת מחדל, ואשב על האוכף רק כשאני חייב, ולא להיפך. כך אני תמיד מקפיד להיות בשליטה מיטבית לאורך זמן רב יותר של הרכיבה. לא חייבים להגיע למכשול אימנטי או לירידה תלולה כדי לעבור לעמידה, אלא כשאפשר – עומדים! הישיבה מתאימה לקטעים בהם צריך לדווש על מנת להתקדם כמו טיפוסים ארוכים או קטעי מעבר מישוריים.

אז פעם הבאה שאתם על האופניים, תשאלו את עצמכם האם את מעדיפים את זה בישיבה, או בעמידה? 📍

[לתגובות, שאלות וטיפים נוספים בפייסבוק](#)





## Israeli Center Bike Tours

נעה מרגלית 📸 נעה מרגלית ורביד בירן

# I See Tourists On Pink Bikes





**ב**רחוב בן יהודה 135 בתל אביב ישנה חנות אופניים קטנה ומטריפה שהיא בכלל לא חנות. היא לא מוכרת אופניים ולא משכירה אופניים, לא מתקנת פנצ'רים ולא מחליפה שרשרות. היא בכלל מרכז תיירותי שמפעיל טיולי אופניים מאורגנים בתל אביב. הסיורים מוצעים לקבוצות קטנות עד בינוניות, והם בעלי תוכן תל אביבי, עירוני, היסטורי ועכשווי, או במילים אחרות, מאפשרים למי שרוצה להכיר את העיר (תייר או מקומי), להגיע אל כל אותן פינות קסומות אליהן לא היה מגיע בכוחות עצמו. בדרך מהירה, נוחה, עם רוח נעימה שמלטפת את הגוף ומקרבת קרוב קרוב אל תושבים, המשתתפים מתחברים אל העיר הכל כך מיוחדת הזו.

IC Bike Tours כשמו כן הוא – מרכז ישראלי לתיירות אופניים. הרעיון נולד ע"י קבוצה של 5 חברים, רוכבי אופניים מנוסים ובוגרי 'קורס מדריכי טיולי אופניים' של מכון וינגייט. האהבה לאופניים והדרכה נבנתה וגדלה במהלך כ-10 שנים אך האהבה לתל אביב היתה בליבם מאז ומעולם. כמי שגדלו בעיר וחווים אותה כבר מילדות, הם מספרים שמאז ומעולם הם חשים רצון עז לאפשר גם למתארחים בה, להתבונן בעיר דרך העיניים שלהם, אפילו אם לכמה שעות בודדות. המרכז נפתח לפני כחודשיים ובתחילה פנה כמעט באופן בלעדי לתיירים אך בעקבות המצב הבטחוני הקשה, תכניותיהם השתבשו, ועתה היזמים התרחבו ומציעים את כל השירותים גם לישראלים ועובדים על תוכנית ארוכת טווח עם המון חזון ורצון עז לבסס את עצמם כמרכז התיירותי הכי מטריף של אופניים בתל אביב.

קצת קשה שלא להידבק באופטימיות ובחידק האופניים התיירותי שכל כך מלהיב את החבורה הזו. למעשה הם כל

כך אופטימיים, עד שבחרו בצבע ורוד פוקסיה לזוגות האופניים המשמשים את הקבוצות... האופטימיות מתבטאת גם באופן בו הם מדברים על תל אביב, בעיניהם זוהי העיר הכי טובה בעולם – היא עיר שחיה ללא הפסקה, עיר של ים, צבעים, מקומות בילוי, עבר היסטורי, סיפורי קדושה, סיפורי זימה, ספורט, חידושים והמון אהבה. אין ספק שהדרך הטובה ביותר להכיר עיר, כל עיר, היא בעזרתו של מדריך מקומי צמוד, ובמקרה של IC Bike Tours, התווסף גם כיסא אופניים צמוד...

#### המרכז מציע שני סוגי סיורים:

1. טיול יומי קבוע שיוצא כל בוקר בשעה 9:15 ומותנה בהזמנת מקום מראש. משך הטיול הוא 4-3.5 שעות והוא עובר לאורכה ורוחבה של העיר, הקבוצות הן קבוצות קטנות של עד 20 איש בקבוצה והעלות היא 160 ש"ח למשתתף.
2. סיורים פרטיים שמוזמנים מראש בעלות של 1200 ש"ח לעד 6 רוכבים בקבוצה. הסיורים יכולים להתקיים בשעה לבחירתכם ובמגוון נושאים שונים שהעיר מציעה, כאן הרעיון הוא שהתוכן מועבר בצורה אינדיבידואלית ועם השקעה ביחודיות ובחוויה...

במפגש שלנו גם חוזרת כמה פעמים המילה פירגון. מסתבר שכאן המילה פירגון היא לא מילה גסה והחבר'ה ממהרים להכריז שאין להם תחרות מהסיבה הפשוטה שמבחינתם כל אחד בתחום האופניים הוא חלק מעולם האופניים ושכולם יחד שותפים להתקדמות ולפיתוח הענף. הם מצהירים שכל רצונם הוא לעבוד בשיתוף, בפירגון ובאהבה שתכליתם יצירת תרבות רכיבה הרמונית.

עכשיו כל מה שנותר לנו לעשות, זה לפרגן חזרה.

טלפון: 077-4814326

פיסבוק | אתר





# בשביל השנטי 2014

**השנה, בפעם השלישית, יערך מסע אופניים מתל אביב למדבר למען נוער בסכנה בארגון בית השנטי. מסע האופניים המקצועי והגדול ביותר בישראל, 180 ק"מ ביום רכיבה אחד. אתגר עצום ומטרה גדולה לא פחות.**

עמותת בית השנטי, המעמידה שני בתים חמים למען נוער בסכנה ונוער חסר קורת גג, מקיימת זו השנה השלישית מסע אופניים למען ילדי בית השנטי. המסע ייצא מאצטדיון בלומפילד בתל אביב ויסתיים בבית השנטי במדבר, הממוקם ליד שדה בוקר.

אורך המסלול הוא 180 ק"מ ומורכב גם ממקצה נוסף של 90 ק"מ היוצא מקיבוץ בארי אל בית השנטי במדבר. המסע יתקיים ב- 8.11.14 בהשתתפות 1500 רוכבים.

"המסע מייצר שביל אנושי המחבר את בתי השנטי"

מיכאל בן יוסף, סמנכ"ל עמותת בית השנטי מספר: "הרכיבה מדמה עליות ומורדות כמו בחיים. בעליות זה קשה ובירידות זה קל. אבל אם אתה בתנועה אתה לא נופל, תמיד להמשיך לפדל ואף פעם לא לעצור גם כשקשה.

רכיבת האופניים מזכירה לי תמיד את הנחישות והאחריות של ילדי בית השנטי שכנגד כל הסיכויים הם לוקחים אחריות על חייהם ובוחרים בחיים, בוקר בוקר, שעה שעה הם עושים את מסע חייהם.

בשביל השנטי הינו מסע אנושי שמחבר את בתי השנטי ויוצר שביל

שכולו נתינה ודוגמא אישית לילדים, כל רוכב שמשתתף במסע, התרומה שלו הולכת נטו לילדים.

זה שנה שלישית שאנו מקיימים את המסע, מדובר במותג שמשנה לשנה רק הולך וגדל וכל עוד לרוכבים יש את התשוקה לרכב, לתת ולהיות שותפים למפעל המדהים הזה המסורת הזאת תמשיך לעד."

בית השנטי הינו בית חם לנוער בסכנה בגילאי 14-21, בני נוער אלו עברו ברובם נטישה, התעללות פיזית, נפשית או מינית.

עמותת בית השנטי מספקת לבני

הנוער בית, הגנה, אוכל, לימודים ואת כל הצרכים הפיזיים והרגשיים 24 שעות ביממה 7 ימים בשבוע, ללא הבדל דת, גזע, מין ולאום.

עד היום הציל בית השנטי עשרות אלפי בני נוער במצוקה מהתדרדרות לחיי רחוב, לפשע ולסמים. 80% מבני הנוער ששהו בבית השנטי השתלבו בהצלחה בחברה ובמסגרות חברתיות כגון לימודים, צבא ומעגל העבודה, וחזרו למסלול חיים נורמטיבי.

"מטרת המסע", מוסיף מיכאל, "היא ליצור שביל אנושי שיחבר בין בית

השנטי בתל אביב לבית השנטי במדבר, ויגביר את המודעות לקיומם של שני הבתים. כמו כן בעזרת המסע נוכל להגדיל את מערך גיוס המשאבים שלנו ואת קהילת תומכי בית השנטי. נוסף לכך, אנו פועלים רבות להגברת המודעות לבטיחות רוכבי האופניים בכבישים והמסע הוא חלק מהעלאת מודעות זו."

כל רוכב יקבל במתנה חולצת רכיבה מקצועית באיכות מעולה ובצבע צהוב זוהר כדי להגביר את נראותו בכביש, של חברת DARE2B.

"השנה אנו עושים משהו חדשני שלא נעשה מעולם במסעות האופניים בארץ", אומר מיכאל, "אנו דואגים לשלוח את ערכות הרכיבה לרוכבים הביתה, אחר הצהריים או בשעות שנוחות להם. מדובר בסטארטאפ חדשני של חברת BUZZR המשתפת אתנו פעולה."

כמו בכל מסע, גם השנה ייערך טקס סיום מרגש בגן שניאור חשין שיכלול ארוחת ערב בניצוחם של השפים ערן זינו וצחי בוקששטר ובהשתתפות ילדי בית השנטי.

**שותפים לדרך:** orian אביב שיגור, רגטה, המשביר לצרכן, HSBC, מאיר מקסימדיה, 2B Angels, אשדוד בונדד, מי עדן, מצמן את מרוץ, ספורט 5, משרד התרבות והספורט, קב' הדיה, דלק מוטורס טנדו ושוונג,

**לפרטים והרשמה:** [www.shanti.org.il](http://www.shanti.org.il)  
**לברורים:** 03-5103339 / [office@shanti.org.il](mailto:office@shanti.org.il)





✍️ אסף פישר 📷 אילן שחם 🚲 תום "טריאל" בר

יבואן: ד.ל.ב. מוטוספורט [www.ktm-bikes.co.il](http://www.ktm-bikes.co.il)

מחיר: 23,500 ש"ח

חברת KTM Bike Industries החלה את דרכה ב-1992 לאחר שחברת KTM "המקורית" של שנות ה-50 פשטה את רגלה, פורקה, וארבע חטיבותיה (אופנועים, אופניים, רדיאטורים וכלים) נמכרו בחלקים. חטיבת האופניים נקנתה על ידי משפחתה האסיאתית של המנכ"לית הנוכחית והמשיכה לייצר אופני עיר משמימים לשימושם של הקומיוטרים במרכז אירופה. לפני כעשור האיצה החברה את פעילות המו"פ סביב אופני הספורט (קטגוריה כללית למה שאינו משמש להובלת קניות הביתה ואנשים לעבודה) ונכון להיום מעסיקה 10 מאנשי הפיתוח המבריקים ביותר שבנמצא ביבשת. על שולחן הניתוחים שלנו נשכבו בתחילת הקיץ KTM Lycan 721 LT של החברה - אופני אנדורו ארוכי מהלך בעלי קוטר גלגל 27.5 כמובן. ה-LT הינו זוג אופניים שרירי בעל שלדת אלומיניום אלגנטית ומחוטבת המתהדרת בשלל הטכנולוגיות העדכניות ביותר. ←←

# KTM Lycan 721 LT





### Highlights

- שלדת אלומיניום
- מתלה PDS צף המייצר מהלך של 160 מ"מ
- זווית ראש 66.5
- זווית מוט ביסא 74.5
- 12x142, press-fit, Tapered Steerer, חיווט פנימי
- קיט חלקים ללא פשרות







מנע לחלוטין כל נפילת שרשרת אך לא הצליח למנוע רעשי הצלפה מטרידים על תומכות השרשרת. מוביל שרשרת פשוט (שאינו מסופק במפרט) יעשה את העבודה. האופניים הסתובבו מצוין למרות בסיס הגלגלים הארוך יחסית ובאופן כללי קשה היה למצוא אתגר מחוץ למעטפת הביצועים של המכונה אשר לא הראתה סימני גמישות או עצבנות כלשהם גם במקטעים ארוכים ואלימים בכרמל אשר כללו דרופים ושינויי כיוון אינטנסיביים.

#### מבחן הזמן

המשקל העצמי הגבוה, למרות קיט החלקים היקר, מעיד על שלדה חסינה שלא עברה גילוח חומר רדיקאלי וסט הגלגלים אשר שוקל 1740 גרם מיועד אף ליישומי freeride קלים. האופניים והצמיגים לא הראו שום סימני בלאי במהלך המבחן למעט הפלטה השלישית אשר נזקקה לטיפול אורתודנטי. בנספח הקובלנות נרשמה נקודה רעה לאוכף שהתעקש להחליק לאחר ולחרב את תנוחת הדיווש. להערכתנו מדובר בממשק כושל בין חומרי הציפוי של מסילות המגנזיום של אוכף ה-fizik ותושבות מוט ה-KS. פתרון אפשרי יהיה החלפת האוכף לפחות אקזוטי או חריצת המסילות וחשיפת ציפוי לחמצון.

#### סיכום

בלב כבד הפקדנו את האופניים בידיו של תום על מנת שיטפל נאמנה בויז'ואל וישבנו לסכם את הטקסטואל - ניכר שה-LT הנה מכונה רבת יכולות שתהפוך את הרוכב עליהם לרב מעללים. אולד-סקול בויס שאוהבים להשתולל ולרכוב על הקצה ירגישו עליהם ישר בבית, אולם קשה להתעלם מתחושת ה-overkill שעשויה ללוות את מי שאינו רוכב את ה-Megavalanche על בסיס דו-חודשי. ובחזרה לכר המציאות; חברי המערכת ישמחו לקבל את הזוג הזה לסיבוב נוסף בעונת המדבר, שם יהיה ניתן להמשיך וליהנות מהם בימי רכיבה ארוכים ואלימים בנאקבים הבתוליים של הנגב ולהתדפק על גבולות המעטפת או סתם על שערי גן העדן.

בשרניות, אלכסוניות ומשבנעות, ו-Wolverine אחורי מהיר ונשכני. [מפרט מלא באתר היבואן](#)

#### על השביל

מוט הכיסא התלול מפרגן תנוחת רכיבה יעילה מעל לדוושות והפרונט הרחב בעל הזוית הכהה מייצר היגוי מעט עצל אך עוצמתי. עם משקל רטוב של קצת פחות מ-14 קילוגרמים וצמיגים אווזים, ה-LT אינם מדלגים במעלה השביל כאיילה שלוחה, אולם הסטת מנוף ה-CTD למצב Trail לביטול הנדנוד האופייני למתלה וקיצור המזלג ל-130 מ"מ, אפשרו לכבוש כל מעלה ביעילות רבה. בסקשנים שטוחים וטכניים היה קל למדי לשמר איתם אינרציה הודות לשיכון המשובח, הגלגלים הגדולים והגאומטריה אשר סייעה לשמור על עמידת מוצא נכונה והפעלת שפת גוף דינאמית. כיאה לאופני אנדרו ייעודיים, הם זורחים בעיקר בירידות ובסיבובים. המתלה הארוך והצמיגים רבי נפח 'עיגלו' את הפינות המרובעות שה-Faux Bar אמור היה להזניח והמתלה המשיך להרגיש דינמי גם תחת כוחות בלימה. מנגנון הקלאץ'

לקטגוריה (438 מ"מ) וציר מרכזי בגובה מדויק. יש לציין כי הלוק והגאומטריה של ה-LT הצליחו ללבות את חרמנות הרכיבות גם בעיצומו של יולי החם והמדורדר.

#### חלקים בולטים

קיט החלקים משקף במידה רבה את הנרטיב ה"בוקי" של שוכני מרכז האלפים. על השלדה הוברג קיט XT מלא, ללא כחל וסרק, למעט מעביר אחורי XTR בשביל הבלינג. מנהל מוצר ים תיכוני היה דואג לסטות מעט מרשימת המק"טים של שימנו אשר כללה קראנק תלת-פלטי ולהרכיב במקומו אחד בעל שתי פלטות לכל היותר עם קשת מיגון מינימאלית לכל הפחות. את הסט השלימו זוג גלגלי DT מתוצרת מקומית בעלי מנגנון הפריילוף-ראצ'ט המשובח וגימור גרפי תואם לשילדה, מזלג Fox Talas FIT בעל רגלי 34 ושני מצבי מהלך (160 ו-130 מ"מ) ומוט כיסא עדכני KS LEV. אופני המבחן קוסטמו רק בכידון מעט יותר רחב ושטוח מה-Ritchy 740 המקורי ובהחלפת צמיגי ה-Schwalbe Nobby Nic המצורעים בסט WTB משובח: Vigilante קדמי בעל קוביות צד

לדת ה-LT מורכבת משלל פרופילים מעוצבים לעילא, אשר הבולט בהם הינו הידרופורמינג בחתך T בשיפולי הצינור התחתון. בתוך הצנרת רץ באלגנטיות חיווט פנימי ואת צידה החיצוני מעטרת גרפיקה איכותית ומאופקת של כחול והכתום האופייני ל-KTM על רקע שחור מט. לאופניים מתלה העונה לשם המסחרי PDS מטיפוס faux bar צף - ציר יחיד עם pivot על תומכות הכיסא וחוליית נדנדה קטומת אף המשודכת לחלקו העליון של בולם Fox Float CTD BV. חלקו התחתון של הבולם מחובר למעין הארכה של תומכות השרשרת אשר נעה כלפי מטה כאשר המתלה שוקע אל תוך המהלך. הרעיון העומד מאחורי פיצ'ר זה הינו מיתון האופי הפרוגרסיבי של קפיץ האויר במרדף אחר תחושת העומק האינסופית (קונספט דומה ל-full floater שהציגו Trek בסוף העשור הקודם). גאומטריה ה-LT הינה מהקרביות שתפגשו ביער, עם זוית ראש בת 66.5 מעלות, זוית מוט כיסא תלולה, צינור עליון בינוני (607 מ"מ למידה 19), תומכות שרשרת במידה אופיינית



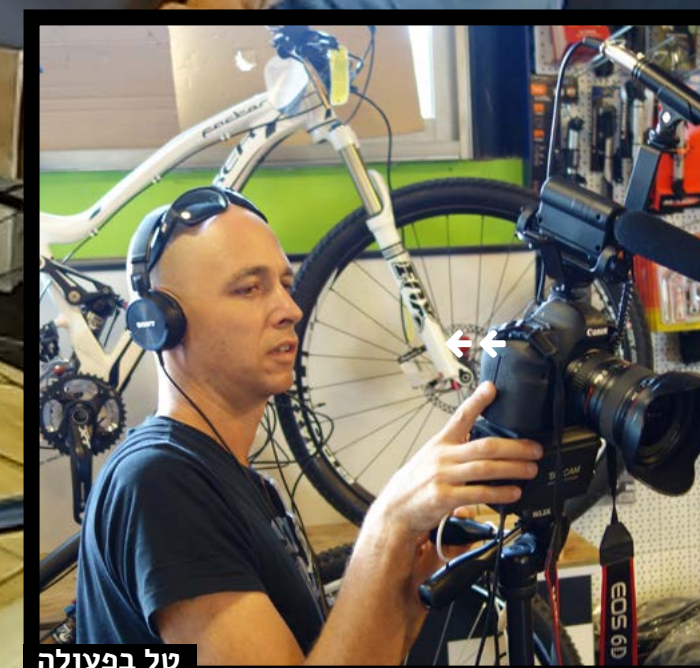
לתגובות לחצו

we:Talkback



# 27.5" להיות או לא להיות?

טל פיטל 📹 טל פיטל, עדי גיא 🎙️ טל פיטל



טל בפעולה





לתגובות לחצו

we:Talkback

**T**ה קורה לכולם, בפורומים של זוג שותפים לרכיבה ועד לקבוצות של 30 רוכבים, זה קורה תוך כדי פיהוק ופריקת האופניים מהרכב, זה קורה תוך כדי עלייה תלולה, במפגשים מקריים עם רוכבים אחרים בסינגל וזה מתגבר בעיקר בהפסקות על איזוטוני ופירות יבשים... אני לא מדבר על פעולת הרכיבה עצמה... אני מדבר על ה"חפירה".

כן חברים בואו נודה בזה, כולנו חופרים, מי יותר מי פחות, החפירה היא עצם קיומנו... מה חדש? מה

טוב? מה זול? איפה? ראית את? לפעמים בא לנו רק לשתוק ולרכב, אבל זה חזק מאיתנו וכולנו לא מפסיקים לחפור...

בכל גליון אני אציג לכם את we:dig, פאנל של טובי החפרנים בענף האופניים בארץ! וביחד איתי נחפור כל פעם על ה"נושא החם" בענף האופניים בארץ ובחו"ל.

אל דאגה בתור במאי טלוויזיה בעיסוקי אני מופקד על עצירת החופרים בזמן...

החודש צילמנו [פיילוט לפרק הראשון](#) שעוסק במהפכה שעשה

גלגל ה- 27.5 בתעשיית האופניים (מבטיח להשתפר בהמשך...)

#### חברי הפאנל הפעם הם:

**גיל בניטה** - רוכב אופניים, מחלוצי הדאון היל והפרייריד בארץ, פריק של טכנולוגיה וחדשנות, פעיל מאחורי הקלעים של ענף האופניים בארץ ושותף בבייק דיל, מאופיין ביכולת ורבליית בלתי פוסקת על כל נושא בענף האופניים ומביא את הצד השיווקי\עסקי של הענף.

**בן קדמי** מדריך בעז הרים ומדריך אופניים אישי מזה כ-11 שנים. רוכב מגיל 13 ועד לרגעים אלו, התחרה

בעבר ב-DH ואף החזיק בתואר סגן אלוף הארץ, היום מתחרה באנדורו, קרוס קאנטרי, מרתון ובישיבה על אוכף למרחקים ארוכים. רוכב בכל עמקי נשמתו חי לרכוב ורוכב בשביל לחיות. לאחרונה חצה את ישראל על אופניים במסגרת ה-HLC כשהוא כמעט ולא יורד מהם. בן מביא את הפן של הרוכב התחרותי, "משתמש הקצה".

**טל פיטל** בן 44 במאי טלוויזיה רוכב על אופניים 15 שנים מתוכם 11 שנים על אופני DH, החזיק ברשותו מספר רב של זוגות אופניים שונים, רכיבה היא אהבה

אמיתית עבורו והוא מחובר לכל מה שרלוונטי בענף בארץ ובעולם.

**שחר מיליס** רוכב שטח ותיק, מחלוצי רכיבת האקסטרים בארץ ומחזיק כמה תארי KOM מכובדים למרות העובדה שהוא עדיין רוכב על גלגלי 26. מיליס הוא מהנדס מכונות בהכשרתו כשהוא לא רוכב או רץ עם לולה, הוא עוסק בהקמת סטרטאפים בתחום המיכשור הרפואי. לאחרונה הוא ליווה כמנחה, פרוייקט סטודנטיאלי שאפתני של פיתוח אופני שיכון מלא כחול לבן בטכניון. מיליס מביא עימו לפאנל את הפאן הטכני הנדסי

של הסוגיות, בראייתו של רוכב אופניים שלצערו למד בטכניון.

**אריק פלדמן** העורך הטכני של המגזין, שימש בשנים האחרונות כבוחן והעורך הטכני במגזין "אופניים" ומגזין MBA ישראל. מאחוריו שנים רבות של חפירות עמוקות לתוך קרום ענף האופניים העולמי וניסיון לא מבוטל ברכיבה על מספר רב של אופניים. הוא מביא לפאנל את הפרספקטיבה הרחבה על ענף האופניים ונסיונו בפועל על מגוון גדול של זוגות אופניים





## פרטים יבשים:

**קסטיל רז' 330 מ"ל,**  
מחיר מומלץ למדף 17.90 שקלים  
**קסטיל טריפל 330 מ"ל,**  
מחיר מומלץ למדף 17.90 שקלים  
יבואן רדקס ייבוא ושיווק  
[www.radex.co.il](http://www.radex.co.il)

לתגובות לחצו  
we:Talkback

# עדיף קסטל על קאסטיל

ל א יודע מה התמריץ העיקרי שלכם לרכיבה בחמאם התורכי שנקרא הקיץ הארצישראלי, אבל בשביל כותב שורות אלו ושותפיו לרכיבה (כנראה, פשוט לא טרחנו לשאול אותם), המוטיבציה ברורה, בירה! אחת (או יותר) קרה שמחכה בצידינית בתא המטען של הרכב, מרה או מתוקה, אייל או לאגר, IPA או טריפל, העיקר לצאת מבגדי הרכיבה הרטובים מזיעה (הערת אגב הייגנית אחת כאן, לכל אלה שנוסעים הביתה ברכב בעודם לובשים את הטייץ' ביב שרכבו בו, איכס!!!) לנשום וללגום לרווחה, להכנס חזרה לאוטו ולחזור לציביליזציה ולמגזן, לפחות עד אוקטובר.

שתי מילים על "טור הבירה" הזה, הוא נולד מאהבה לבירה בכלל ולזו שאחרי הרכיבה בפרט. הרעיון הוא פשוט, כמה בקבוקי בירה ממשלה, עדיף מקומית ובוטיקית (אבל אנחנו לא מפלים בירה לרעה על רקע עדתי) תיאור קצר של המבשלה והאזור בו הבירה מיוצרת ואז ביקורת נוקבת (פחחחח) על שניים או שלושה סוגי בירה המבושלים ע"י אותו יצרן. היינו שמחים מאוד לצאת לדרך עם בירה כחול לבן, אבל התגלגל לידינו ארגז קטן של בירות ממשלת קאסטיל הבלגית, אז החלטנו לפתוח את מדור we:Drink בבירה נוכרית, אבל אנו מבטיחים לתת את הכבוד הראוי (ויש כבוד) לתעשיית הבירה המקומית כבר בחודשים הקרובים.

## מבשלת קאסטיל:

אז כמו באופניים, לבלגים יש קצת יותר מסורת בבירה מאשר למבשלות בארץ הקודש, המבשלה המדוברת

נקראת אחרי טירה מפורסמת באזור פלנדרס הפלמי של בלגיה, אותו איזור שמארח את מירוץ הכביש הקלאסי, הטירה נרכשה בתחילת המאה ה-20 ע"י משפחת Van Honsebrouck שמבשלת בירה כבר מאות שנים, כמו מבשלות בלגיות רבות אחרות, קאסטיל מתמחה בעיקר בבירות עשירות מאוד, גם בטעם וגם באלכוהול, אנחנו קיבלנו לטעימה טריפל אחת ובירה אחת שכוללת תוספת ליקר דובדבנים (רחמנא לצלן!)

## קאסטיל טריפל:

בלגיה היא בירת הסייקלוקרוס העולמית, וכמו רוכב סייקלוקרוס בלגי מיומן, שיתן לך תחושה שאתה יכול להשאר בקצב שלו, למרות הבוץ העמוק, הגשם והקור, באמצע המירוץ הוא פשוט יעביר הילוך ואתה תחליק, תיפול ותישאר עם הפנים קבורות בתוך הבוץ, ככה הטריפל של קאסטיל, היא לא טריפל בלגית מעורפלת טיפוסית, לבירה צבע בהיר יחסית וצלול מאוד, הטעם שלה לימוני קצת בתחילה, מתקתק בהמשך ובסוף השלוק מקבלים קצת תחושת אלכוהול, אבל אז באמצע הבקבוק, כשחפצים נייחים לגמרי מתחילים להסתובב, אתה מבין ש"דפקו אותך" ואומר לעצמך, כמה אלכוהול יש בדבר הזה? אז זהו, ש 11% שימו לב ושתו באחריות, יותר נכון, תדאגו לטרמפ ברכיבה שבה שמתם את הקאסטיל בצידינית.

למרות הקלילות היחסית לטריפלים בלגיים, זוהי בירה כבדה מאוד בטעמים ובאלכוהול, ממש לא מתאימה לקיץ הישראלי, ולמעשה תתאים כנראה רק לרכיבות באמצע

העונה הנעימה הזו שמכנים כאן חורף. בהזיות הקיץ שלנו אנחנו רואים צידינית מלאה בטריפלים מחכה לנו בחניון בכפר גלעדי אחרי סיבוב וחצי (ותודה לרכבל של מנרה) של סינגל רמות נפתלי הגאוני שנפתח זה לא מכבר.

## קאסטיל רז':

טוב, כאן כבר מדובר בחילול הקודש כמעט, ה"בירה" הזו מורכבת למעשה משני מוצרים שונים לגמרי המעורבים יחדיו, בירת קאסטיל דונקר (ספינת הדגל של המבשלה) וליקר דובדבנים. אנחנו אמנם מחבבים מאוד דובדבנים בצורתם הטיבעית, אבל ליקר שלהם לא ממש, ועוד לערבב אותו עם בירה כהה ומשובחת, למה? למה? למה?!

אז זהו, שמסתבר שגם זו סוג של מסורת אצל הבלגים, בירות "פירותיות" או בירת פירות הוא ז'אנר מקובל לחלוטין בארץ המולים והמישורים. מה שמצליח אצלם בניכר, ממש לא עובד אצלנו, אפילו חובבי המתיקות הגדולים ביותר במערכת התקשו להתחבר ל"מיץ" הבירה הזה, עדיף להשאיר אותו לחובבות (וחובבי) הבריזרים למינהם, ולארוז לרכיבת השישי בירה שאינה מדוללת במיץ, ליקר או שקר כלשהו...

ולסיכום החוויה הבלגית, we:Drink מרגיש שלא תמיד הדשא של השכן (הבלגי) ירוק יותר, לפעמים עדיף הקסטל על קאסטיל, ועדיף הטיפוס לבר בהר מאשר טיפוס באיזה פאווה "לא מתחזק" שמגיע לטירה בפלנדרס שמדללים בה בירה עם מיץ דובדבנים



# Boneshaker



**שם: עידו עזריה****מספר קעקועים: 9****מספר קעקועים שקשורים לאופניים: 1****קעקוע ראשון:** Ying Yang בתוך שמש, עשה בגיל 13 ולא מצטער עליו**קעקוע אופניים:** BONESHAKER

ואפני פיקסד גיר. בון שייקר זה שם נרדף לאופניים מהמאה ה-19 שאז היו עשויים מגלגלי עץ ושלדת מתכת והיו מרעידים את כל הגוף ברכיבה.

**מקעקע:** כל פעם אצל מישהו אחר, מעדיף בגדול להתגעגע בחו"ל מפני ששם רמת המקעקעים גבוהה יותר, שם הקעקוע הוא אמנות והמקעקע הוא אומן.

עידו (שמתלבש כמיטב המסורת, בסגנון היפסטרי עם נגיעות של פאנק אורבאני) רוכב על אופני פיקסי Colango, רוכב בעיקר בשביל הפאן, בתוך העיר, ומתחרה בתחרויות פיקסי.

**המסלול הכי ארוך:** סובב כנרת (!!!)



# LIFE IS A GAME

## כמה עובדות שלא ידעתם על עירא:

1. בן 37 (לא נראה בכלל).
2. בוגר יחידת העילית 669 של חיל האוויר (ואף שירת בקבע).
3. נשוי לעיינה ואב לארי וראם.
4. מתגורר בפרדס חנה, 5 דקות נסיעה מסינגלי הבית במענית.
5. מלבד אופניים התחביבים של עירא הם: כדורעף חופים, ים ובישול. אה... וגם ניגון על Didgeridoo כלי נשיפה אוסטרלי שאסף ממפגש במסעו ביבשת הדרומית.
6. רוכב על טראנזישיין באנדיט 29 אינץ' ו-Bmx Racing של Mondraker.
7. סינגל אהוב: הירידה מהר Lomond Ben קווינס טאון, ניו-זילנד, ודרך הסוכר בישראל (קשה לבחור יש כל כך הרבה).
8. סרט רכיבה אהוב: Life Cycles, לא יקום ולא ישנה לו, ההפקות המקוריות - Zion המיתולוגי ו-Take Two שאולי יקרום עור וגידים בתצורה כלשהי באחד הימים.
9. מוזיקה מועדפת: כרגע מאוד אוהב את להקת ALT, רוק קלאסי, אלטרנטיבי, אלקטרוני, ראגיי, ראפ, דאב סטפ. ⬅️





ענף הדאונהיל, עבד כמכונאי אצל רם ובדיוק עמד לצאת או חזר מטיול רכיבת דאון היל בארה"ב והדליק אותי על עניין רכיבת האקסטרים.

רכשתי אופני זנב קשיח (הרדטייל) KHS עלית 1000 כדי לעבוד על הכושר. רכבתי מדי פעם מהבית בגני צהלה לתל נוף הבסיס שבו שירתתי ולאט לאט מצאתי את עצמי נשאב לתוך עולם האופניים. סצינת הפרייריד אצלי החלה תוך צפייה בסרטוני אקסטרים מחו"ל. אמיר כספי, עידו סופר ונמרוד כהן יצרו באותה תקופה חבורה, הם קראו לעצמם "חבורת הזבל". הם למעשה הראשונים שהתחילו לרכוב בסגנון פרייריד ומידי פעם הצטרפתי לחגיגה וגיליתי את הכיף שברכיבה האגרסיבית. מאוחר יותר ייסדתי את האורבן של יום רביעי בתל אביב, רכיבה שבועית שהפכה למוסד כאשר מצטרפים אלי בין 60-100 רוכבים לכל רכיבה. לרוב רכבנו בתל אביב רבתי, כיכר אתרים, רחובות יפו והרבה אלתורים עירוניים שהיו זמינים בשפע, היו אלה ימי הסנטה קרוז בוליט העליזים...

בסיום החלק הראשון של ליגת ה-ALL MOUNTAIN 2014 נפגשנו עם עירא שמש במסלול ה-PUMP TRACK החדש והמיוחד שנבנה בעיר מודיעין. היה חשוב לנו לדעת מה מתבנן לנו עירא, ההוגה והמוציא לפועל של חלום האנדורו והאולמאונטיין הישראלי, לחלק השני של הליגה ובכלל.

כבר בתחילת הראיון, כשהתחלנו לדבר וכשהמילה "אופניים" עלתה לאוויר, ניתן היה בברור לראות ניצוץ בעיניו הבהירות של עירא. השלווה ושקט המאפיינים אותו נעלמו והשיחה הופכת לקולחת וזורמת.

#### עירא, מתי חיידק הרכיבה תקף?

זכור לי שרכבתי על אופניים כבר מגיל צעיר. אבל ב-1999 הכלי האצילי הזה הפך לדרך חיים עבורי. באותה השנה חתמתי קבע ביחידה שהתנדבתי אליה, 669. בחיי הקבע היה לי זמן פנוי לתחביבים. הסתובבתי אצל רם גלומבניק בגמל תל אביב. ראיתי אצלו בחנות קאייקים ואופניים. הקאייק והאופניים הקסימו אותו. באותה תקופה, גם אמיר כספי אבי וממסד

#### מה גרם לך להחליט להפוך את הרכיבה למקצוע?

בשנת 2001 טסתי לטיול שאחרי הצבא. במהלך הטיול מצאתי עצמי מטפס על הר בקווינסלנד ניו-זלנד עם האופניים מלווה בצלם מקצועי מקומי אותו הכרתי בתחרות Heli Ride כשבוע מוקדם יותר. הטיפוס נמשך מהשעות הקטנות של הלילה עד לזריחה (2000 מ'). המון זמן למחשבות והירהורים בשילוב מאמץ פיסי, קור מטורף ושיפועי Hike A Bike. בשעת בוקר מוקדמת, כשכל האור סביבי זהוב, מצאתי עצמי טס בירידה על סינגל חלומי שנקרא Ben Lomond (על שם ההר). הטיפוס, הזריחה המרשימה והירידה מההר היו חוויה חזקה ומשמעותית עבורי, חוויתי סוג של הארה, הבנתי שהדרך הנכונה עבורי לחיות את חיי היא דרך עיסוק במה שאני אוהב ותשוקתי לגביו, הבנתי שאני הולך לעסוק בכל מה שקשור באופניים.

#### ואיך מימשת את האהבה שלך לאופניים?

כשחזרתי מניו-זלנד אחרי הטיול. יצרתי את רכיבות האורבן התל אביביות, עבדתי בחנויות אופניים בתל אביב ושימשתי כמנהל אירועים במועדון ה-TLV. בשלב מאוחר יותר פתחתי את אתר האינטרנט בלו-בייק, אתר תוכן לכל מה שקשור לאקסטרים ודאונהיל. האתר היה ייחודי לאותה תקופה ומאוד ויזואלי. מה שהביא את החשיפה לבלו-בייק הייתה תחרות הדאונהיל האגדית ברחובות יפו העתיקה. בסיום התחרות עלו צילומים וסרטי וידיאו שהקפיצו את הכניסה לאתר באופן משמעותי. הבנתי אז שיש לקהל הרוכבים רעב לתוכן הקשור באופניים. עזרתי להקים את מגזין MBA הישראלי

וסימנתי את יעד העיסוק הבא, עברתי להפקת אירועי רכיבה ובניית תשתיות רכיבה במסגרת החברה שייסדתי Jump Up. הייתי שותף להקמת סינגל רום הגלבוץ במקטעים הטכניים יחד עם חובב לנדאו שעושה חיל בתחום.

הקמתי את ה-Pump Track הציבורי הראשון בנס ציונה עם יפתח סהר מאול רייד-תקדים שסלל את הדרך לפאמפטרקים ציבוריים נוספים אחריו בניתי את הפאמפטרק הציבורי במשגב, ואת הפרטי לאלון וולף במוזיאון האופניים. כרגע אני מסיים את בניית ה"בייק פארק" הציבורי הראשון בארץ במודיעין. הפרוייקט מתקיים תוך שיתוף פעולה עם דורון אמיץ מ-Bikepark Israel שאחראי

על הובלה, ניהול וסינכרון המהלך התקדימי והמיוחד הזה ועל כך מגיע לו ולעיר מודיעין שאפו ענק על חשיבה יצירתית, קידום ופתיחות. הבייק פארק במודיעין כולל מתחמי רכיבה שונים, המשתרעים על שטח של כ-8 דונמים. זה השלב הבא באבולוציית מתחמי הרכיבה הציבוריים!

בנוסף לזאת הייתי מעוניין מאוד להסדיר את הסינגלים של מענית. מאמין שזה יקרה בקרוב.

חוץ מזה אני מאוד אוהב להפיק ימי צילום, לצלם סטילס ווידאו וכמובן לערוך כל דבר הקשור ברכיבה ואופניים. לפני יותר מעשור הפקתי את הסרט Zion. סרט אקסטרים שכלל את מיטב הכישרונות בארץ. הסרט השתרש חזק בתודעת

הרוכבים והפך לסרט האקסטרים הישראלי הראשון.

#### הקמת Pump Track, למה?

פאמפ טרק הוא למעשה מתקן קבוע או נייד המשמש מעבדה למיומנויות רכיבה שמביאה לעיר את היער והסינגלים. כל ילד יכול מגיל צעיר לפתח את יכולות הרכיבה והטכניקה שלו. לאחר שהבנתי כמה מעבדה כזאת חשובה לרוכב, התחלתי לנסות לקדם הקמת מתחמים בכמה שיותר רשויות מקומיות. נכון להיום הקמנו מתחמים כאלה בנס ציונה, משגב, מוזיאון האופניים ובימים אלה, כאמור, פארק גדול מאוד במודיעין.

בנוסף, בשיתוף פעולה עם פטר שפרן, אנו מציעים פאמפ טרק (פאמפדק) נייד לרוכב שרוצה







מסלול פרטי בגינת הבית שלו. המסלול מתפרק וניתן אפילו לשבור מתחם כזה להפעלות ואירועי אופניים.

### איך מרכיבת Freeride הגעת לאולמאונטיין?

עם המעבר מתל אביב לפרדס חנה רכיבות הסטריט והפרייריד הפכו להיות פחות זמינות. כמו רבים וטובים אחרים ירדנו לשטח והתחברנו לענף הצעיר שנקרא אולמאונטיין. גם לטפס לראש ההר וגם להנות מירידה כייפית.

בשנת 2010 הפקתי במסגרת Jump Up את אירוע האולמאונטיין הרשמי הראשון. האירוע היה ביער צורעה על סינגל שהקמנו עבור התחרות. הגיעו לאירוע כ-40 רוכבים עקשנים, הגרעין הקשה שלא נרתע מהגשם והבוץ שהיו באותו היום. לאחר כמה שבועות לתחרות השניה ביער מענית התייצבו כבר כ-100 רוכבים ולאירוע השלישי בפארק קנדה שנעל את הסבב של אותה שנה הגיעו 120 רוכבים. היינו המומים מההצלחה, הקהל הצביע ברגליים, הספונסרים נתנו גב כלכלי, אנחנו התמלאנו באנרגיה שהייתה קריטית להמשך קיום תחרויות אולמאונטיין נוספות והשאר הוא היסטוריה...

עם הרוח הגבית הזאת, יזמתי הקמה של מתחמי מיומות שליטה באופניים (פאמפ טרק). בנס ציונה, משגב ואת הפאמפ המיוחד שנבנה בימים אלה בעיר מודיעין. קיימנו גם אירועי פאמפ טרק עם אופני דחיפה לילדים קטנים ותחרויות פאמפ טרק כגון האליפות שהייתה בפאמפ טרק שבמוזיאון האופניים. מבחינת אישורים ללא ספק הפקה של אירוע אולמאונטיין פחות קשה מאירוע Freeride או Downhill. שני ענפי האקסטרים

נחשבים בימים אלו כמילה גסה אצל מקבלי ההחלטות בשטחים הפתוחים מסיבות שונות שלא נכנס אליהן כרגע.

### מה עם הפקה של תחרויות FR או DH?

הפקה שכזאת בתנאים הנוכחיים היא על גבול הבלתי אפשרי. העובדה שאין בארץ תחרויות דאונהיל ופרייריד מצערות ביותר. הסיבה העיקרית היא היעדר אישור לקיום התחרויות בשטחי קק"ל. הרשויות, נרתעות מתחרויות אקסטרים מאחר והן נתפסות כמסוכנות.

תחרויות האולמאונטיין והאינדורו נתפסות כתחרויות רגועות יותר, הן בעצם אקסטרים לייט להמונים ופונות לקהל רחב יותר. ליגת האולמאונטיין שהתפתחה העונה לתצורה בשלה יותר כליגת האינדורו AM מספקת בשלב זה בית גם לחלק מהדאונהילרים משוללי האירועים.

ללא ספק כאשר מפיק אירוע מגיע לפגישה עם קק"ל (שבשטחה מתקיימות התחרויות) כשיש לו מוניטין של הפקת תחרויות מסודרות, מאורגנות ובטוחות יותר, פשוט יותר לסבר את האוזן ולקבל אישורים לקיום תחרות שכזו. במציאות של היום קשה להסביר או לשווק בקק"ל את המילה "דאונהיל" או "פרייריד".

### הפקת תחרות נשמעת מסובכת, עד כמה?

הפקת האירוע והוצאתה לפועל הן ללא ספק דבר לא פשוט. מתהליך קבלת האישורים מהגופים השונים ועד השלב המפרך מכל גיוס ספונסרים שיתמכו כלכלית בקיום התחרות, עובדים קשה מאוד בשטח ובפגישות בלתי נגמרות. אבל בסוף כל אירוע, החלום

מתגשם. הסיפוק שלי הוא ההנאה של הרוכבים והקהל ממסיבת היער וכמובן התחרות כשלעצמה מאוד מעניינת והיא הזדמנות מדהימה לאפשר לרוכבים להעלות את רף היכולת שלהם.

אבל יש גם הימור גדול כאשר מדובר במסלולים חדשים. ב-2013 שולבו 2 מסלולים חדשים בהצלחה, ביער עופר התחרות הייתה מטורפת מבחינת המסלול, הקהל והרוכבים. גם אליפות ישראל באולמאונטיין 2013 הייתה הצלחה גדולה. אחרי הסבב של 2013 הגיע לרוכבים אליפות מכובדת עם גביעים ופרסים, היה חשוב לי שיהיה מסלול ראוי לכן בחרנו את משגב בגלל המסלולים המדהימים והפרשי הגבהים. בני להט והקבוצה שלו תפרו לנו מסלול מדליק, הבאז היה מטורף הן בבחינת המשתתפים והן מבחינת מציגים ונותני חסות.

מצד שני, התחרות בסינגל עמינדב IMBA ב-2012, שלטעמי הוא המסלול הכי אינדורו/אולמאונטיין שניתן להפיק עליו תחרות בארץ, לא משך את כמות הרוכבים הראויה לדעתי. מבחינתי תחרות זו הייתה חשובה בגלל החיבה שלי למסלול ובגלל הרצון הגדול לקיים שם תחרות גם במחיר של מיעוט נרשמים. היה חשוב לי שבאבולוציה של הליגה תתקיים שם תחרות, והשנה 2014 כשהליגה בשיאה נקיים את העצירה המסכמת לסבב 2014 ב IMBA, אני משוכנע שבשל הביקוש האדיר השנה זה נכון לסגור עונה על המסלול הכי מאתגר וארוך בארץ, אז תתחילו להתכונן!

### מי יכול להצטרף לתחרויות?

כל אחד יכול להצטרף החל מגיל 8 ועד 50 פלוס, רוכב שמשדר ביטחון ויכולות רכיבה טובה יכול גם קצת לפני גיל 8 (באישור מיוחד)...

בגילאים המתקדמים, ראינו רוכבים בגיל 63, נשים בגילאים שונים, כולם מוזמנים אלו אירועים לרוכבים ורכבות מכל הגילאים ורמות הרכיבה ולא פונה רק למקצוענים, יתרה מזאת, האירועים פונים בעיקר לחובבי רכיבה ו"לוחמי סופ"ש". כל אירוע בליגה הוא מסיבת יער עם מוזיקה, EXPO מציגים מהתחום, רכיבות מבחן לדגמי האופניים הכי חדשים ונחשקים. רוב הקהל בוחר לרכוב בבוקר התחרות ואז לחבור לאקספו התחרות, לקחת בירה ביד ולעודד את הרוכבים - מה צריך יותר מזה? בחודש נובמבר הליגה תחזור לפעילות אחרי פגרת הקיץ עם שתי תחרויות ינעלו את הסבב, אחת

במשגב והשנייה ביער עמינדב, בהרי ירושלים על סינגל IMBA. ניתן להתעדכן ולהירשם לתחרות בדף הפייסבוק שלנו All Mountain Leauge.

### האירועים הכי מרגשים בתחום האופניים?

האירוע הכי מרגש שהשתתפתי בו כמתחרה הוא תחרות הדאונהיל ביפו העתיקה. אירוע חזק מרגש ובלתי נשכח, לגבי אירועים שהפקתי - התחרות הראשונה והאחרונה בליגת האולמאונטיין הראשונה 2010. לראות 40 רוכבים מגיעים לאירוע ראשון ולאחר מספר חודשים לצפות באירוע הסגירה שבו 120 רוכבים.



ללא ספק נתן אישור וציודוק לעשייה שלי.

### יש לך אדם שהוא דמות לחיקוי עבורך?

אין לי דמות לחיקוי אלא דמויות שמאתגרות אותי להתפתח ולשפר. ללא ספק בארץ נמרוד כהן בתחום ההפקות ובועז גורן בתחום תשתיות הרכיבה. נמרוד הוא מופת למקצועיות ולמוסר עבודה גבוה ובועז קבלן פרויקטים מיומן ומקצועי. בחו"ל Tarek Rasouli אשר ייסד את ענף הסלופ סטייל, הפך לנכה בגלל תאונה ומצא דרך לתעל את אנרגיות הרכיבה למשהו מועיל לקהל הרוכבים ולעצמו. בתקופות פציעות, בהן הייתי מושבת, כל החלמה הייתה למעשה עוד התחלה של פרויקט חדש.

### מוטו שמלווה אותך בחיים?

ליהנות מעשייה והגשמה ולהוכיח תודה על כל צעד בחיים, להיות הוגן וחברי, להשתדל להיות במקומות בהם אני מוקף באנשים חיוביים שנהנים מחייהם. אחרי הכל החיים הם משחק - תהנו מהם!

רבים מאיתנו יושבים במשרדים ממוזגים כאשר שולט בנו לוח זמנים משעמם ומתיש, מרימים את העט בתשע בבוקר ומניחים אותו בשבע בערב, כל יום אותה רוטינה משעממת. עירא, הוא אחד מהאנשים הבודדים שאני מכיר שעושה באמת מה שהוא אוהב ובתחום מלא עניין וסיפוק. ללא ספק, כשהפקת תחרויות אופניים, בניית מתחמי רכיבה, פאמפטרקים, BIKE PARKS וסינגלים ביערות הפתוחים, הפקת ימי צילום ועריכה של סרטוני רכיבה כמו ZION ועוד סרטי איכות שיפורסמו בעתיד ממלאים את היומן שלך החיים נראים אחרת, נראים כמו משחק!



# Mondraker Foxy R

עדי בלן 📷 אוריאל כהן 🚲 דולב גלעדי

יבואן: מ.ג. מערכות | מחיר: 15,900 ₪

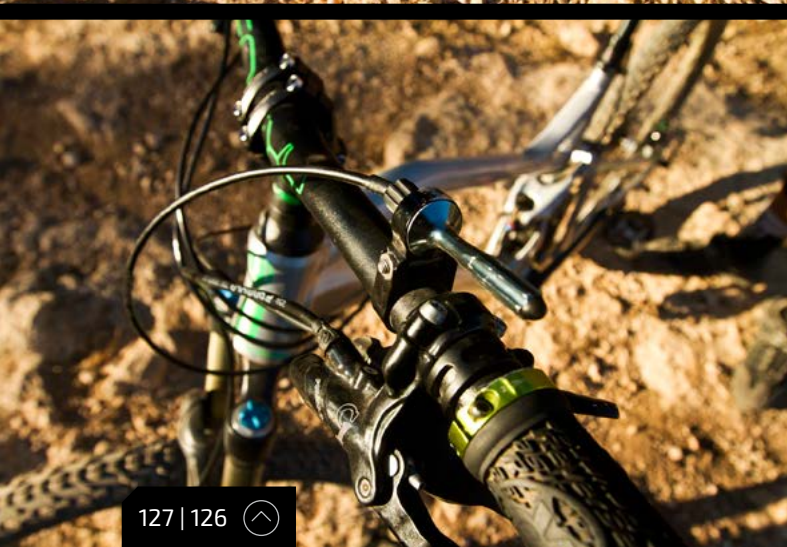
פעמים רבות רוכבי בית מספונסרים הם בעצם "קישוט" למחלקת ההנדסה של יצרן כזה או אחר, כדי שיוכלו להתפאר ב"פידבק המצוין שאנו מקבלים מרוכבי הקבוצה שלנו על אבי הטיפוס", במקרים אחרים מדובר ברוכבים עם ידע טכני סופר מקצועי בנוסף לכישורי רכיבה בולטים, שעוזרים לכוון את מהנדסי מחלקת הפיתוח למוצר מנצח. השידוך בין מונדרקר לפביאן בארל הוא דוגמה קלאסית למקרה השני, הצרפתי (שמחזיק בשני תארי אלוף עולם ב-DH, שכבר הספיק בתחרויות לפרוש מה-DH ולעבור ל-Enduro World Series עבור קבוצת Canyon, הגה יחד עם המהנדסים הספרדים של Mondraker את הקונספט של [Forward Geometry](#) (או בעברית, קדימה גאומטריה!).

הרעיון העומד מאחורי השם המורכב הוא פשוט למדי, הצינור העליון ארוך בכ 30-40 מ"מ מהרגיל, וכדי "לכפר" על הפער ולייצר reach (מרחק אופקי בין הכידון לציר המרכזי) רגיל, משתמשים בסטמים קצרים במיוחד, אפילו בסטם באורך 0 או 10 מ"מ, כלומר כזה שיושב בקו אחד עם צינור ההיגוי (סטירר) ולא לפניו. היתרונות, אליבא דה בארל ומונדרקר, הם רבים: הגלגל הקדמי ממוקם "קדימה יותר" ולכן מספק בטחון בצליחת קטעים תלולים, בסיס הגלגלים שהתארך משפר את היציבות במהירות גבוהה והיחס בין אורך תומכות השרשרת והטופ טיוב גורם לכך שהגלגל הקדמי ישאר דבוק לקרקע גם בעליות תלולות במיוחד.

מחברת מ.ג. מערכות הנציג המקומי של מונדרקר, קיבלנו למבחן את [Foxy R](#) דגם המוגדר כ-AM באתר היצרן ומתהדר ב-140 מ"מ של מהלך מתלה ובולם קדמי פוקס 32 עם מהלך זהה.

יצאנו לשטחי המרעה המוכרים שלנו (בן-שמן, פארק קנדה, ירושלים והכרמל) בחום ובלחות של יולי הארצישראלי, כשאנו חולמים בצרפתית (פביאן בארלית בשבילכם) על גיאומטריה חדשנית ורכיבה בשבילי הבית המהודקים של בארל בדרום צרפת ←←



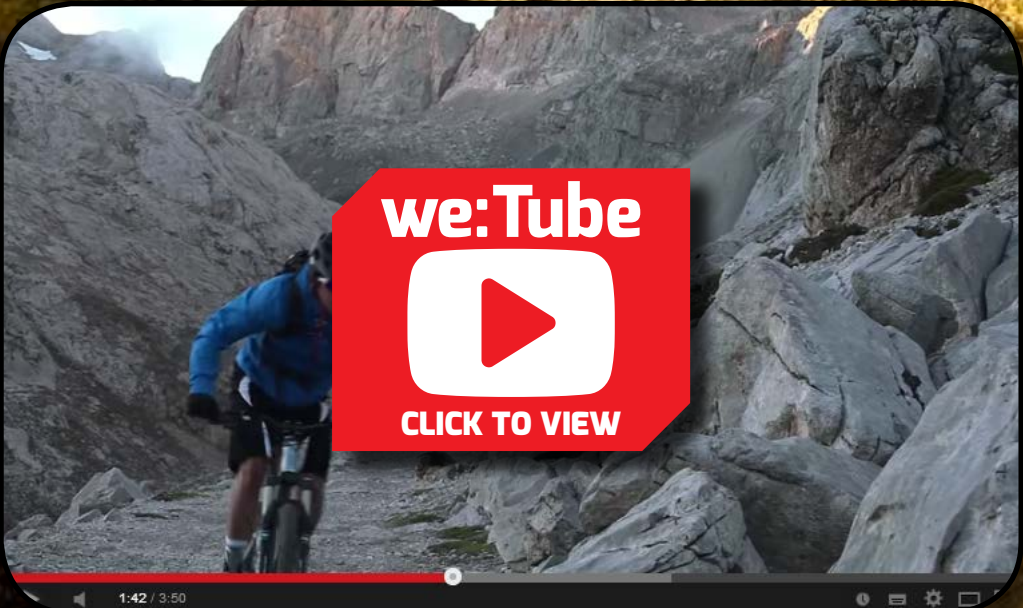


#### Highlights


- גלגלי 27.5
- מתלה Zero Suspension System של מונדרקר המייצר מהלך של 140 מ"מ
- שלדת אלומיניום בטכנולוגיית Stealth, ציר אחורי 142x12
- אורך צינור עליון 635 מ"מ (למידה M שנבחנה!!)
- אורך תומכות שרשרת 430 מ"מ
- זווית צינור ראש 67.5 מעלות
- זווית צינור כסא 75 מעלות
- משקל "רטוב" - כולל פדלים ופנימיות - 14 ק"ג בדיוק
- (\*) הנתונים הם למידת מדיום







we:Tube



CLICK TO VIEW







הפוקסי בעלי גלגלי ה-27.5 העדכניים 1401 מ"מ מהלך מתלה מייצגים את סגמנט השבילים\AM של היצרן הספרדי ויושבים בין ה-Dune האגרסיביים המיועדים לשימושי "אנדורו" ובין ה-Factor בעלי גלגלי ה-29 המיועדים יותר ל-XC ומרתון.

שלדת הפוקסי עשויה אלומניום בטכנולוגיית ה-Stealth של מונדרקר האמורה לייצר את המשקל והקשיחות האופטימאליים לכל חלק בשלדה, דגם ה-R אותו קיבלנו למבחן הוא האמצעי בין 3 דגמי

הסדרה (כולם חולקים שלדה זהה). הפוקסי משתמשים במתלה ה-Zero Suspension המשותף לכל הדגמים היוקרתיים של מונדרקר, מדובר בגרסה הספרדית למתלה מודרני בעל שתי חוליות קצרות (VPP, DW-LINK, Maestro) בתוספת אלמנט של בולם אחורי צף, אשר מייצר תנועה תמידית של הבולם יחד עם המתלה ולא כנגדו על מנת לייצר עומק למהלך.

#### חלקים בולטים

הפוקסי R מגיעים עם קיט חלקים מכובד בהתחשב במחיר הצרפתי,

דווקא הבולם הקדמי של פוקס (מסדרת ה-Performance האמצעית) התגלה כחוליה החלשה במפרט. הבולם סיפק תחושה "מתה" והרגיש "קטן" מדי בשביל האופניים. המונדרקר מתגלגלים על סט גלגלי DT M1900 שהרגישו קשיחים ואיכותיים, אם כי היינו מעדיפים חישוקים מעט רחבים יותר. המעצורים של פורמולה סיפקו ביצועים טובים למדי, הכוונון הראשוני אמנם הזכיר לנו את ימי ה-Hayes 9 העליזים (ולא, אלו אינם זיכרונות טובים), אך מיד

כשהגענו לנקודת כוונון נוחה, הם הרגישו חזקים ועקביים. מוט הכסא של X-fusion עבד היטב לאורך כל המבחן, כמו גם הבולם האחורי, שיחד עם המתלה הרגיש בעל יכולות טובות משמעותית מזה של המזלג רזה הרגליים של פוקס.

כותב שורות אלו העדיף לרכוב עם סטם "ארוך" של 30 מ"מ במקום זה של 10 מ"מ, וזאת על מנת להנמיך את גובהו של הכידון, מהרוכש של הפוקסי לא תדרש "פשרה" זאת, כיוון שהוא יוכל לקצר את הסטיר

כך שהסטם העילי של מונדרקר ייצר גובה כידון נכון, אלא שבדאי להיות בטוחים בבחירת הסטם שלכם, כיוון שצינורות היגוי אפשר לקצר, אך להאריך, קצת פחות...

#### על השביל

התחושה הראשונית מהעלייה על הפוקסי היא קצת כמו שורה מעלילת סרט פורנו, "ואוו, איזה אורך" היו המילים שיצאו מפי כותב שורות אלו ביציאה ממצפה מודיעין ברכיבת הבכורה, במיוחד לאור הבחירה בסטם 30 מ"מ שייצרה אורך reach ארוך מהמקובל

למידה מדיום. מעבר לכך יש לציין לשבח את בחירת רכיבי הקוקפיט של מונדרקר, אוכף איכותי ונוח של פיזיק, כידון מודרני ורחב (נקודה אותה יצרנים רבים עדיין לא הפנימו) המאפשר גם מספיק קומבינציות התקנה נוחות לסידור המעצורים, השיפטרים וידית מוט האוכף עליו.

האופניים טיפסו בסה"כ היטב יחסית למשקל הלא מבוטל שלהם, אילו היו אלו האופניים הפרטיים שלנו, היינו בקלות "חותכים" ב-750 גרם ממשקלם ע"י מעבר







לתגובות לחצו 



לפלטה קדמית יחידה והסבת הגלגלים לטיובלס, מה שוודאי היה מחמיא יותר למתלה האחורי שמנע היטב בזבז אנרגיה גם במצב הפתוח של הבולם האחורי. יתרון ה"פורוורד גיאומטרי" ניכר בעליות תלולות מאוד (מאוד!) אבל לדעתנו זהו שיקול משני בבחירת אופניים אלו לעומת היתרון המשמעותי יותר שמספקת הגיאומטריה בירידות תלולות ובמהירות.

ואם בירידות עסקינן, הרי שלשם

כך התכנסנו... הפוקסי הם אמנם אופני 140 מ"מ, אך הגיאומטריה המצוינת בשילוב המתלה הופכים אותם לחיית ירידות אכזרית, וככל שאפשר למצוא קווים תלולים ומהירים יותר, כך ייטב. העובדה שהגלגל הקדמי נמצא כ- 2-3 ס"מ קדימה יותר בהשוואה לאופניים בעלי גיאומטריה מסורתית, נוסכת ביטחון אדיר ברכב בירידות תלולות ובמיוחד במדרגות סלע, ומאפשר לרוכב להישאר יותר ממורכז על האופניים תוך

השקעת מאמץ מינימאלי בצליחת המכשולים. במסלעות תלולות היינו בקלות מהמרים שלפוקסי 160-170 מ"מ מהלך קדמי ואחורי לולא ידענו אחרת.


אורך בסיס הגלגלים גם הוא מוסיף לחגיגה ומשפר את היציבות משמעותית במהירויות שחוצות את ה-25 קמ"ש וצפונה, ועדיין, מאפשר תמרון זריז יחסית בקטעים צפופים תודות לתומכות שרשרת קצרות למדי. הקשיים העיקריים

שהעמידו בפנינו המונדרקר בזמן תקיפת הישגי הסטרבה שלנו היו קשורים בבולם הקדמי שאיכות העבודה שלו הייתה בינונית מאוד (יתכן שבולם מסדרת ה-34 של פוקס היה משרת טוב יותר את ייעוד האופנים) ובחישוקים הצרים בשילוב הפנימיות שגרמו לנו להחליף פ'נצרים רבים ולשחרר "ברכות" תכופות יותר מהרגיל.

**סיכום**

פלח השוק של אופני שבילים\

AM בעלי 140 מ"מ הוא ללא ספק אחד מהצפופים בעולם האופניים, כמעט כל יצרן רציני מתהדר באופניים משובחים (יותר או פחות) מאלומיניום או מקרבון בסגמנט הזה. המונדרקר פוקסי, אופני אלומיניום עם מפרט "אמצע הדרך" מבדלים את עצמם מהשוק ע"י אימוץ גיאומטריה חדשנית וייחודית, המשפרת באופן משמעותי את ביצועי האופניים במקטעים תלולים ובמהירויות גבוהות ומעמידים אותם מעט מחוץ

לעדר המקובל. הפוקסי מומלצים לרוכבים המחפשים אופניים שיוכלו לעשות הכול ויסייעו להם לחצות בקלות יתרה ובמהירות את הקטעים "המפחידים" של כל רכיבה. בזמן כתיבת שורות אלו, כבר התפרסמו המפרטים והדגמים של שנת 2015 הכוללים גרסת קרבון לפוקסי שתוסיף קשיחות ותוריד משקל יחסית לדגם האלומיניום בתמורה להקלה במשקל הארנק שלכם, אנו מסוקרנים וננסה לבחון גם את הדגם האקזוטי יותר בהקדם 



אריק פלדמן

## Pro Turnix Titanium

יבואן: ד. א. א שיווק ספורט [www.daa.co.il](http://www.daa.co.il) | מחיר: 599 ₪ | משקל: 195 גרם

**בשימוש** יש לנו כבוד גדול לשיטות התאמה אנטומיות הלקוחות מעולמם של טכנאים בתחנות חלל, אבל אם להודות על האמת זה מעניין לנו את התחת, שהוא מצידו מתעניין רק בשורה התחתונה. ובשורה התחתונה ה-Turnix יושב עליו בול! גם לאחר חודשי שימוש אינטנסיביים באוכף, אנחנו עדיין יכולים לסיים רכיבה, לשבת על כיסא פלסטיק זול ולנגב חומס בנוחות יתרה. ככלל האוכף משלב מחד מבנה צר מספיק המאפשר יכולת הישלפות נוחה בעת תיקול מכשול, ומאידך רכות ונוחות של אוכפים לישיבה ממושכת. לאורך כל תקופת המבחן האוכף שמר על צורתו, לא נרשמו עיוותים במסילות, שינויים במבנה הריפוד או קרעים.

**יותר:** שיטת התאמה ומדניות החזרות, נוחות, משקל

**פחות:** יתכן וירגיש קשיח מידי לרוכבים מסויימים

בחירה של אוכף היא עניין מאד אישי, התאמתו לגופו וסגנונו של הרוכב תלויה באין סוף פרמטרים כאשר בראשם עומדת מין הסתם נוחות הישיבה. PRO, מותג חלקי השליטה של שימנו, מציע פיתרון נוח ויעיל בעל שני שלבים על מנת להתאים את האוכף למבנה העכוז ולסגנון הרכיבה. התהליך מתחיל במדידה של האיבר במכשיר יעודי הנמצא בחנויות שמוכרות את האוכף סוג של Ass meter, אחרי שהטבענו את המבנה האנטומי שלנו לתוך כרית ג'ל, אפשר למדוד את המרחק של עצמות האגן ולהתאים את האוכף הנכון מבחינת רוחב ואורך. השלב השני הוא רכיבה על האוכף עצמו ולא על גרסת דמו כמקובל, עם אפשרות נדירה של החזרת המוצר וקבלת זיכוי כספי תוך 30 יום במידה והוא מתגלה ככ"ז כלא נוח או לא מתאים. לאחר ניתוח אנטומי קיבלנו מ-DAA היבואן של מוצרי פרו בישראל את ה-Turnix בגרסת מסילות הטיטניום, אוכף קליל המאופיין במבנה צר וריפוד רדוד יחסית ברמת קושי בינונית.

## מאפיינים טכניים

אורך: 280 מ"מ

רוחב: 142 מ"מ

מסילות: טיטניום

ריפוד: סינטטי על בסיס קרבון

משקל: 195 גרם



אדי נודל

## Onza Lynx 2.25 29

יבואן: בייקדיל [www.bikedead.co.il](http://www.bikedead.co.il) | מחיר: 224 ₪ | משקל: 770 גרם

של Onza עבד מכיוון שמצאנו את ה-Lynx אוחדים טוב מאוד מבלי לפגוע במהירות הגלגול. גם בסיבובים, הצמיג צלח את מבחן בהצלחה הודות למבנה הקוביות בצידי הצמיג.

**גלגול** ה-Lynx מיועד גם לרכיבת XC ועל כן, אחת הציפיות שלנו מהצמיג הוא גלגול טוב יחסית. לשמחתנו, למרות מראה אגרסיבי של הצמיג, הוא התגלה בפועל כמתגלגל מצוין. משקל סביר של 770 גר' יחד עם גובה קוביות בינוני יחסית מרגישים נהדר גם ברכיבות XC ארוכות.

**עמידות** לאורך כל תקופת המבחן, הצמיג לא הראה סימני שחיקה מיוחדים גם לאחר מספר שבועות אינטנסיביים של רכיבה.

**סיכום** על פי היצרן, הצמיג מיועד לרכיבת XC ו-AM ולטעמינו הם הצליחו לפגוע בול בנקודת האמצע בין שני סגנונות אלו. כל עוד הרוכש הממוצע אינו רוכב XC סגפן או רוכב AM אגרסיבי, משקל נמוך, עמידות גבוהה ואחיזה טובה הופכים את ה-Lynx לבחירה מצוינת.

**יותר** אחיזה, מחיר, גלגול

**פחות** משקל (בייעוד ל-XC בלבד)

יצרן הצמיגים השוויצרי Onza פועל כבר שנים רבות בתחום כאשר הפיתוח והמחקר בחברה נעשה בליווי רוכבים שוויצרים מקצועיים. "כחיה למוצאו" של היצרן הוא מצהיר כי הצמיגים שלו מספקים פונקציונליות גבוהה תוך שמירה על איכות ייצור בסטנדרטים הגבוהים ביותר. מהיבואן המקומי, בייקדיל, קיבלנו את ה-Lynx 2.25 בגרסת גלגלי ה-29 אינטש. ה-Lynx מגיע ב-2 תצורות שונות המובדלות מעט במבנה הצמיג. משקלם, 770 ו-730 גר'. הצמיג שבחנו מאופיין ברוחב של 2.25, גוף בעל 120 TPI (נתון המעיד על צמיג קל ומתגלגל יותר ביחס לגרסאות עם 60 TPI), תרכובת גומי משולבת מסוג 55A ו-65A ומשקל העומד על 770 גרם. הפרופיל של הצמיג מאופיין בקוביות בינוניות בגודלן וב"קוביות" מלבניות השזורות לסרוגין במרכז הצמיג.

**שימוש** את הצמיג ניתן להרכיב כגלגל אחורי או קדמי. אנחנו בחרנו להרכיב אותו כצמיג קדמי על אופני השבילים שלנו. למרות שהצמיג לא עומד בתקן UST הרכבנו את הצמיג כטיובלס על חישוק UST בקלות ובמהירות.

**אחיזה** במהלך המבחן הצמיג נבחן במספר רב של תאי שטח, מרכיבות XC ועוד לרכיבות AM מסולעות ומהירות ובשני המקרים הצמיג זכה לניקוד גבוה. מבנה "הקוביה" המלבנית היה מוזר למראה אך הטריק הייחודי



אריק פלדמן

## Six Six One Comp AM

יבואן: סער [www.saar.com](http://www.saar.com) | מחיר: ₪ 289 W

יצרנית המיגון 661 הצליחה לרכוש לעצמה מעמד מוביל בתחום אופנת שיריון הרוכבים ועבור רבים מאיתנו די במראה הלוגו המתוחכם על מנת להאיץ את קצב פעימות הלב ולהתחיל לרקוח את הרכיבה הבאה. כמידי שנה החברה דואגת לעדכן את ליין המוצרים שלה, לשפר את הנוחות, העמידות ומידי פעם להכתיב את האופנה לשנה הקרובה. ה- Comp AM הם מגיני הכניסה של החברה לתחום רכיבה עתירת סיכונים. את ה- Comp A ניתן למקם בקצה הקליל של ליין המיגון של היצרן. המגן קל משקל ומספק הגנה רק לחלק הקדמי של הברך ע"י שכבת פלסטיק קשיח ופולימר EVA.

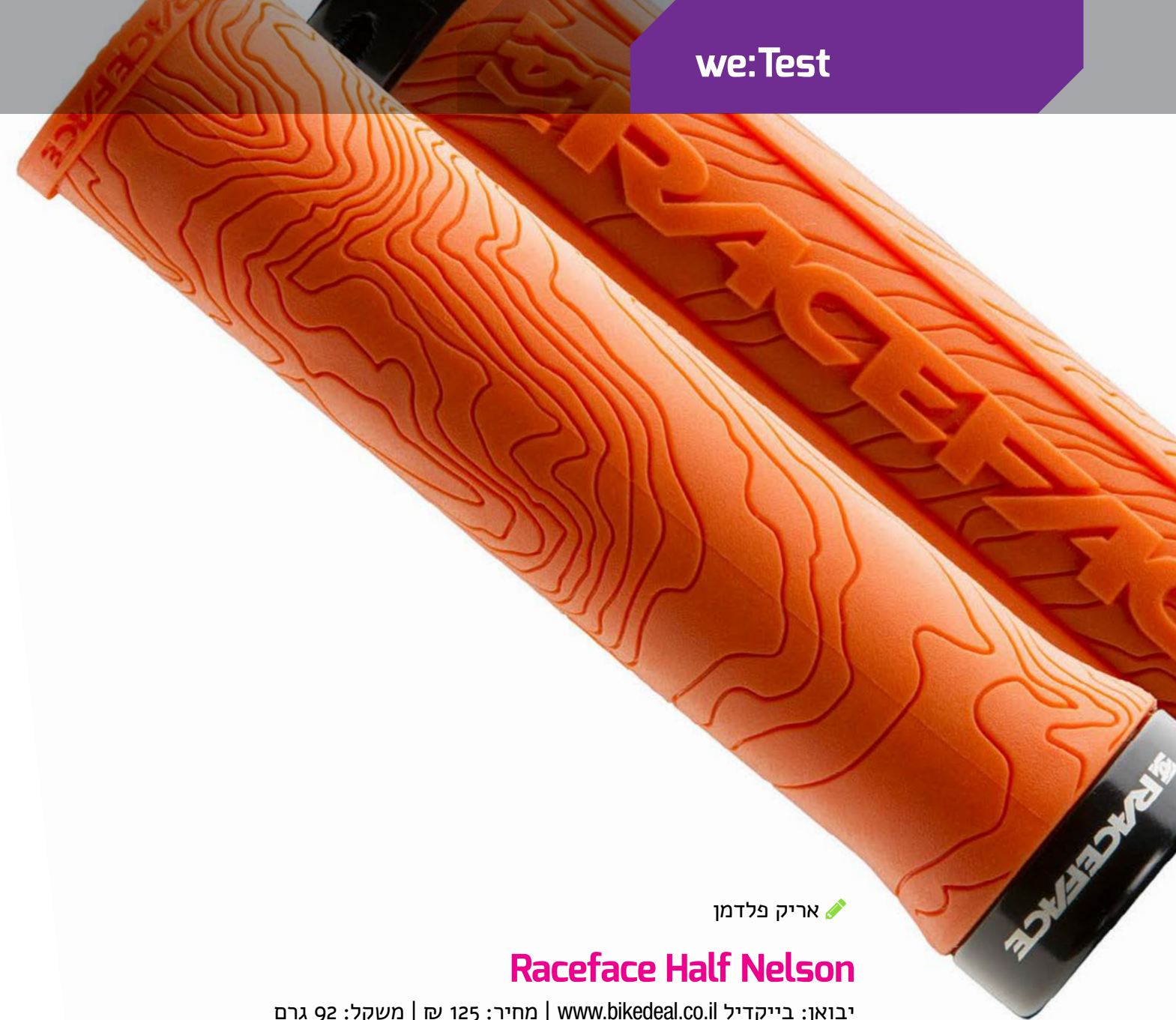
**בשימוש** עמידת המגן מצריכה חליצת נעליים שכן ישום המגן על הרגל מתבצע באמצעות שרוול ניאופרן בחלקו התחתון ורצועת וולקרו רחבה מאוד בחלקו העליון. המגן גמיש מאוד ואינו מגביל תנועה גם תחת דיווש אינטנסיבי. פינוי החום סביר אך לא יותר מכך והחומרים האמונים על הממשק בחלקו הפנימי נעימים למגע ואינם יוצרים תחושת שיפשוף.

**הגנה** בצר לנו נפלתם על תקופה טובה וגם מבחן אינטנסיבי לאורך זמן לא הצליח להניב נפילה שתבדוק את יכולת המיגון דה-פקטו, אולם ה- Comp AM אינם מתוכננים או מתיימרים לעמוד בהתנסויות ספקטקולריות. למרות ההצמדה הראשונית של השרוול והרצועה הרחבה, המגן נטה להחליק מטה בדיווש אינטנסיבי. במידה הנתונה L שהתאימה למימדי הרגל שלנו על יבש, לא הייתה אפשרות להצר את היקפו של המגן ולמנוע את ההחלקה ולא היינו בונים על כך שישארו במקומם במקרה של נפילה הנופלת תחת הגדרה חמורה יותר ממעידה חד פעמית.

**סיכום** ה- Comp AM עשויים להתאים לרוכב אשר פיתח רתיעה ממיגון חונק ומאסיבי אך בכל זאת רוצה להניח משהו על הברך למקרה ש...

יותר משקל, איוורור

פחות נוחות, שקט נפשי



אריק פלדמן

## Raceface Half Nelson

יבואן: בייקדיל [www.bikeddeal.co.il](http://www.bikeddeal.co.il) | מחיר: ₪ 125 | משקל: 92 גרם

עובדה זאת הופכת אותם לקלים במיוחד ביחס למתחרים המקובלים בשוק. המבנה שלהם הוא דק יחסית ומתאים לרוכבים בעלי כפות ידיים קטנות או לחילופין רוכבים אשר מעדיפים אחיזה קרובה לכידון ככל שניתן. בגלל שדרת הפלסטיק הדקה יחסית, שכבת הגומי המתקבלת היא עבה למרות המבנה הדק של הגריפ. הגומי הדביק במיוחד מספק אחיזה מעולה מיד שהגריפים יוצאים מהאריזה, ובגלל עובי שכבת הגומי כמעט ולא מרגישים בשחיקה המאפיינת גריפים דקים אחרים. למרות הנעילה החד צדדית, הגריפים לא דזו או הסתובבו כל תקופת המבחן וצורתם ודביקותם לא השתנתה כל התקופה.

**יותר:** משקל, אחיזה דביקה ללא תזוזה, נעילה אפקטיבית

פחות: לא מצאנו דבר

בחירת אופניים וחלקים היא אחד העניינים המורכבים ביותר בעולמו של רוכב האופניים. בחירת השלדה, המתלה, הבולמים ושאר החלקים ה"חשובים" יכולה לקיים פידים של מאות רוכבים לאורך תקופות ממושכות. אבל אחרי הבחירה הנכונה, השקולה וההגיונית ביותר, עולמו של רוכב האופניים נשען בסופו של יום על שלושה פריטים. הצמיגים, האוכף והגריפים (ידיות הכידון למדקדקים). אלמנט גומי קטן ושולי זה להוות הגורם המבדיל בין חווית רכיבה טובה לבין סיוט. ה-Half Nelson של רייפייס הקנדית הם גריפים ננעלים בצד אחד, הם מאופיינים במבנה דק יחסית ובכושר אחיזה גבוהה מאוד בגלל גומי רך במיוחד ממנו הם עשויים.

**בשימוש** ה-Half Nelson מבוססים על שדרה עשויה צינור עשוי פלסטיק קשיח עם נעילה בצד הפנימי בלבד,



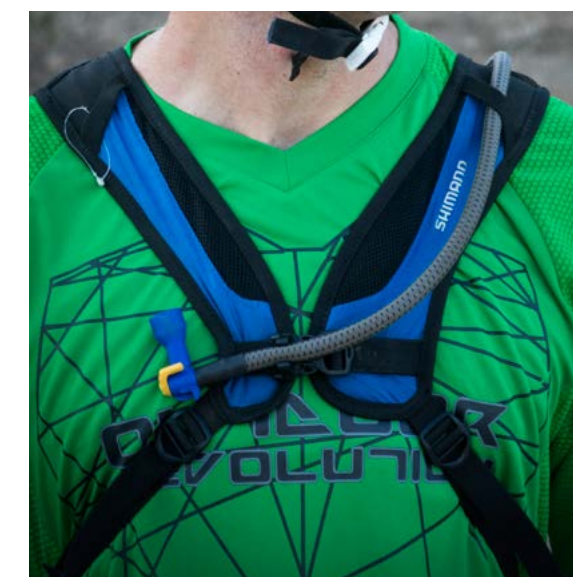
אריק פלדמן 📷 אלון רון

## Shimano UNZEN

יבואן: ד. א. א שיווק ספורט | [www.daa.co.il](http://www.daa.co.il) | מחיר: 699 ₪

נפח התיק מוצהר: 10 ליטרים | משקל: 590 גרם | שקית מים: מסופק עם שקית 3 ליטרים של הידרופק

שימנו הוא מעל לכל ספק המותג המזוהה ביותר עם אופניים בעולם, לא נחטא אם נגיד שהוא הטווח את רוב הסטנדרטים הנהוגים היום בכל הקשור למערכות הינע ומערכות מעצורים. תחומי העיסוק של שימנו באופניים רחבים הרבה יותר ממערכות מכאניות לאופניים, הם מפתחים ומייצרים פרטי לבוש והנעלה, משקפי שמש, מוצרי שליטה ולאחרונה נכנסו לתחום מצלמות אקסטרים ומערכות שתייה. מ-DAA יבואני שימנו בישראל קיבלנו את דגם ה-UNZEN למבחן.



**מאפיינים כללים** ה-UNZEN הוא תיק שתייה בעל נפח כללי של 10 ליטרים ומסופק עם שקית מים בנפח של 3 ליטרים. התיק מבוסס על מערכת גב ייחודית העונה לשם Accu-3D, מהותה היא שימוש בפנל גב יציב עשוי פולימר גמיש ונושם אשר מתאים את צורתו לצורת הגב. הפנל הוא תלת מימדי

וכולל מספר כריות בחלקו העליון והתחתון שתפקידם להרחיק את מרכז התיק מהגב ולהזרים אויר. בנוסף לכך שיטת היישום של התיק על הגוף ייחודית ושונה מהמקובל, שימנו לא משתמשים בשיטה של כתפיות עם רצועת בטן והחזה אלא משתמשים בזוג כתפיות בלבד אשר מתחברות אחת לשנייה לצורת X באזור החזה. גוף התיק עשוי אריג ניילון קליל וגמיש, הוא בנוי שני תאים עיקריים עם חלוקה פנימית, עוד מספר תאי שירות נפרדים, וכן שרוך קשירה להעמסת ציוד בחזיתו.

**בשימוש** בגלל מבנה הרתמות הלא שגרתי, נדרשת התאמה מדויקת של התיק לימדי גופו של הרוכב. שימנו מציעים ממשק נוח מאוד לקביעת מיקום הכתפיות ע"י שימוש בוולקרו ומיקומים מומלצים, לנו לקח מספר ניסיונות עד שהגענו למיקום האופטימאלי. הגישה לתא המרכזי של התיק נעשית ע"י שני רוכסנים גדולים מצדי התיק, העמסת התיק וסידורו פחות פשוטה מהתיקים המסורתיים, אבל לא משהו שאי אפשר להתרגל אליו, תא המים נפרד לחלוטין ואינו מפריעה כלל להעמסת התיק. ככלל התיק מרגיש גדול בהרבה מנפחו המוצהר בייחוד כאשר הוא מועמס בכבדות. התיק "מתיישב" באופן מושלם על הגב גם כאשר השקית מלאה עד סופה, התיק לא מתעוות ומערכת הגב מבדדת את התכולה לחלוטין מהגוף. מערכת הכתפיות הייחודית מחלקת את משקל התיק באופן כל כך טוב שתמיד היה לנו

חשש שהמים בשקית נגמרו. אם מהדקים את הרצועות בחוזקה, התיק נשאר יציב לחלוטין בכל אתגר מתלתל שהעמדנו בפניו. אבל בעליות קיצוניות בהם כל טיפת חמצן נדרשת ובית החזה מתרחב במצוקה, ההידוק של הכתפיות על מרכז החזה לא נרשם כמועיל במיוחד. כמובן ששחרור קל של הרצועות פתר לחלוטין את הבעיה, אך בשביל לשמר שוב את היציבות של התיק בירידות נדרשו להידוק חוזר. שקית המים של הידרופק המסופקת עם התיק, אומנם מקלה מאוד על המילוי, אבל לא היינו מתנגדים לצינור מתנתק לצורך קירור השקית במיוחד בימים אלו. נק' חובה נוספת היא הפיה, לטעמנו היא איטית ובלתי נוחה בעליל לסגירה ופתיחה.

**סיכום** למרות שנראה כי כבר לא ניתן לחדש דבר בשוק הרווי של תיקי השתייה, נראה ששימנו לא עוצרים במערכות השליטה וההינע ומחפשים ללא הרף את הדרך לשפר ולייעל את חיי הרוכבים גם בתחומים אחרים. ה-UNZEN מציע מספר חידושים מרעננים ומאוד מועילים בכללם מערכת גב חדשנית ומערכת רכיסה ייחודית. המבנה הייחודי, משקלו הנמוך, וחלוקת העומסים על הגב הופכת אותו לאחד התיקים הטובים והמעניינים המוצעים כיום לטעמנו.

**יותר** חלוקת עומסים, נוחות, משקל.

**פחות** לחץ על בית החזה במצבי קיצון, שקית ופיית שתייה





# איפה רוכבים בעיר?

ייתכן אביזורה

**ה**וא יוצא מהבית, נדחק בין הפח הירוק המוצב על המדרכה, לקטנוע של השכנה החונה על המדרכה וצועד עם הצאצא האישי שלו, בדרך אל הגן.

בדרך, הם פוסעים בזהירות, שומרים מרחק מענפי הבגנוויליה הדוקרניים המגדרים את הבית, משתחלים בין ה"בוטקה" של מפעל הפיס לגי'פ של בעל הדוכן ולתיבת השרות של בזק או של חברת חשמל הממוקמות על המדרכה.

לבוטקה, לתיבות השירות, לקטנוע ולענפים הדוקרניים שמצמצמים את המדרכה 24 שעות ביממה, 7 ימים

בשבוע, אין פנים, אין אוזניים. עליהם הוא לא כועס. גם לא על החלוקה של הרחוב, המגדירה כביש עם שני נתיבים לרכבים ורצועות נוספות, בכל צד של הרחוב לחניית רכבים ואז את השאריות הצרות מלכתחילה, לכל השאר.

זה האבא שמרכיב את הילדה שלו, על המדרכה, שמקפיץ לו את הוריד בגבות. את הולכי הרגל הרי לא מעניין שאין שביל אופניים ברחוב, שבכל שנה משקיעים מיליארדים בפיתוח תשתיות לתחבורה, שאת רוכבי האופניים שכחו כבר בשנות ה-50 המוקדמות ושבועלות של פרומיל מתקציב משרד התחבורה אפשר לרשת את הערים בישראל ברשתות

שבילי אופניים שיגרמו להולנדים להלבין מקנאה.

"אבל... מסוכן על הכביש" הרוכב מגמגם... "תמותו!" הוא עונה לו.

**נכון. החוק היבש, (תקנה 129), ברור למדי:**

"(1) לא ירכב אדם על אופניים על מדרכה או על חלק מהדרך המיועד להולכי רגל בלבד; אולם מותר להולך רגל להסיע אופניים על המדרכה אם אין בכך הפרעה להולכי רגל."

אגב, גם אם אתם צדיקים במיוחד, האופניים רוכבים עליכם, ואתם מוליכים אותם לצידכם, תקנה 133 לא פושרת אתכם מאחוריות: "לענין חלק זה, הולך רגל המסיע אופניים בדרך,

דינו כדין רוכב אופניים, זולת אם מהקשר הדברים משתמע אחרת."

לי כרוכב אופניים(שלפעמים גם הולך ברגל) ברור שהפתרון להפחתת החיכוך בין הולכי רגל לרוכבים הוא לא לשפוך את התינוק עם המים ואת הרוכבים לכביש, אל מתחת לגלגלי המכוניות ושגם איומים ריקים בסנקציות מרוקנות (אזיר), המפורטים בתקנה 134 לא ייצרו שינוי: "מצא שוטר אופניים שרוכבים עליהם תוך הפרת הוראות תקנות שהותקנו על פי הפקודה, רשאי הוא להוציא את האוויר ואת השסתומים כדי למנוע המשך רכיבה עליהם תוך הפרת הוראה כאמור"

**אז מה כן? אנחנו מזמינים אתכם להצטרף אלינו:**

ללחץ על מקבלי ההחלטות לסלילת שבילי אופניים מופרדים, בערים ולאורך הכבישים הבין עירוניים. לקמפיין להגברת מודעות של הנהגים לשותפיהם הרוכבים על הכביש.

לסייע לנו בזיהוי הרחובות הקטנים והשקטים, בהם בטוח לרכב על הכביש.

להפנים שעל המדרכה, הרוכבים הם המהגרים הלא חוקיים, ושהאחריות לשמירה על בטיחותם של ההולכים היא עלינו. רכיבה איטית בקרבה להולכי רגל ומתן זכות קדימה, הן לא רק מחוייבות מהחוק ומונעות תאונות

ותביעות שעלולות להגיע לסכומים נכבדים, אלא חלק מתרבות אותה אנחנו רוצים להנחיל, בה החזק שומר על החלש ומאפשר לו להגיע הבייתה בשלום. את הדרישות שלנו מהנהגים, נכון להפנות גם לעצמנו, כשאנחנו חולפים ליד ההולכים.

הכותב מנהל את עמותת 'ישראל בשביל אופניים' המובילה את קמפיין רוכבים בטוח, להגברת בטיחות הרוכבים ואת קמפיין 2X2 להפרדה טובה יותר בין רוכבים להולכים. לפרטים, להצטרפות לקמפיין ולחתימה על אמנה בין הולכי הרגל לרוכבים [www.bike.org.il](http://www.bike.org.il)





נעה מרגלית 📸 נעה מרגלית, דותן הלוי 📹 דותן הלוי

שירות אופניים וילדים שמטורפים על אופניים (ואם הם לא הגיעו מספיק משוגעים לדבר, אין ספק שהם יסיימו את הקייטנה עם שיגעון אופניים מובהק). השנה, במהלך הקייטנה, נאלצו יפתח וצוות המדריכים המהולל שלו להתמודד עם בעיה קצת אחרת, טילים. כן כן, כולנו כבר מכירים את זה מספיק טוב. השנה מסיבות אבטחה, לא ניתן היה לקיים את הקייטנה באזור הדרום בו היא מתקיימת בדרך כלל ויפתח שלא הסכים לוותר,

ועדון הרכיבה ALL RIDE שהקים יפתח סהר הוא מועדון אופניים לכל הגילאים שנותן מענה לכל סוג של רכיבה, שירותי אופניים, סדנאות, מסלול פאמפטרק, מסלול לאימון רכיבה על אופני הרים ועוד.

המועדון מתמקד בילדים ונוער ובחודש יולי התקיימה בו קייטנת אופניים לילדי הדרום, שזו להגדרת יפתח, היא אחת מפעילויות השיא של המועדון. 3 שבועות של

# ילדי העתיד של קבוצת ALL RIDE





ערכים שחשוב שמדריך יעביר כמו הגנת הטבע, שמירה על איכות הסביבה, נתינה וכבוד לזולת.

החודש, לאחר שנים באותו המיקום, עבר המועדון לתלמי חיאל, שם הוא נפתח באופן רישמי ממש בימים אלו ואליו מתכוונים יפתח ומיכל ליצוק את כל הניסיון שלהם.

אנחנו מאחלים להם הצלחה רבה וסומכים עליהם שיגדלו ויחנכו את דור העתיד שלנו עם המון אהבה לרכיבה. עם כאלו מדריכים, אין ספק שמדובר על דור עתיד מוצלח ביותר <sup>WR</sup>

[facebook](#)

יפתח סהר 052-3225523

של איגוד האופניים לא פגע בול בהדרכת ילדים ונוער בשטח והיה צריך למצוא פיתרון אחר.

ב-2012 הוא נסע עם עוד 3 מדריכים להכשרה באנגליה ושם הבין שהוא יכול בעצמו לקיים קורס דומה בארץ. בעזרת קמפוס שיאים של אוניברסיטת תל אביב הוא פתח מסלול להכשרת מדריכים שמעניק תעודת מקצוע של הדרכת אופניים (משמעותי לביטוח אחריות מקצועית). חשוב לו לציין שהקורס לא בא במקום הקורס של איגוד האופניים, הקורס ממוקד למדריכי אופני הרים, הדרכה טכנית, הדרכה של מבוגרים ונוער, קבוצות רוכבים בכל סוג. מלמדת את המדריך מה היא אחריות, שבעיני יפתח היא הרבה מעבר לאחריות טכנית, ישנם

באותה שנה הוא בנה את המועדון הראשון שלו ביחד עם רוני גרינפלד, אותו החבר שחיבר אותו לקבוצה הראשונה שהדריך, המועדון נבנה בחצר של רוני. יפתח האמין בכל ליבו שהעסק יכול לתפוס ויהיה מוצלח, בפאן הכלכלי הוא טעה אבל בפאן הנפשי, אין מאושר ממנו.

אז הוא המשיך, ובכל הכח, ב-2007 הוא בנה את הפאמפטרק הראשון בארץ בכפר אחים, העסק הלך וגדל והוא צירף עוד מדריכים, מיכל לדוגמא, התחילה כמדריכה במועדון ולימים הפכה להיות אישית ואם ילדיו.

מבחינת יפתח, נקודת המפנה היתה כאשר נהייתה דרישה להדרכת מדריכים, לטענתו קורס המדריכים

הקבוצות ומספר הילדים בהן. יפתח הבין שלא רק שהוא נהנה מהסיפוק הנפשי, זה גם בונס גופני. מבחירה, הוא החליט לא להיכנס למערכת החינוך, לטעמו מערכת התגמול והענישה לא מתאימות לערכיו, הוא רצה מקום שאם העונש הוא לא להגיע – הילד יתבאס ולא ישמח!

הוא הבין שהוא יכול להתפתח עם הילדים ולהעביר אותם תהליך נפשי. הם התחילו לראות בו מודל לחיקוי. ב-2006 הוא הבין באופן סופי שזה מה שהוא רוצה לעשות. אמנם עדיין לא ראה מכך יותר פרנסה אבל חוויות ופידבקים חיוביים מהילדים ומההורים הוא הצליח לקבל עד אין סוף.

המועדון, וזאת כמובן תוך כדי שהוא משגיח ב 7 עיניים על הדור הצעיר. מסתבר שיפתח תמיד עסק בהדרכה, כבר מגיל 14 ושהשתלשלות העיניים עד שהגיע לאן שהגיע היום לא היתה מיקרית אך בהחלט מפוכחת. כבר ב-2003 הוא הדריך קבוצת אופניים ראשונה אחרי שחבר חיבר אותו לקבוצה צעירה שחיפשה מדריך. וכך, בכל יום שישי, היו 4-5 ילדים שרכבו איתו בקבוצה. תכלס הוא אומר, זה בקושי שילם את הדלק, אבל הדלק של יפתח היה פנימי, היה אחר. הוא גילה שהוא אוהב את מה שהוא עושה ונהנה מזה עד כדי כך שבשנה השלישית להדרכה בבאר טוביה, הוא כבר היה עם 3 קבוצות שונות של 15 ילדים בכל קבוצה וכך הלאה, כל שנה גדלו

התחיל בגיוס כספים מטורף על מנת שהקייטנה תוכל להתקיים על ידי הסעה של הילדים באוטובוסים אל מחוץ לטווח הטיולים (יותר נכון מחוץ לטווח איסור קיום הקייטנות של פיקוד העורף).

פגשנו את החבר'ה בפארק הירקון אליו הם הגיעו באחד מימי הקייטנה. שמחנו לראות 30 ילדודס עם ניצוץ בעיניים ורגליים שלא מעוניינות להתנתק מהפדלים, ילדים עם שמחת חיים ורצון לעשות פשוט כייף. כשהם הגיעו אחרי סיבוב מקיף בפארק, יפתח, מיכל, גיא ועוד מדריכים כבר ארגנו להם "פריסה" של נקניקיות בלחמניה, טרופיות, סלטים וכל מה שילדים אוהבים.

בזכות הרעב שלהם הצלחנו לדלות מיפתח קצת אינפורמציה נוספת על



# משקאות איזוטונים



לירון פז

ר סכימו איתי כולם, כי אכילת פחמימות לפני אימון היא בהחלט הרבה יותר קלה וכיפית מאשר הקפדה על מאזן נוזלים ומינרלים רצוי בזמן אימון, אבל אין ספק ששמירה על מאזן זה, חשובה לא פחות ואף הכרחית.

משקאות הספורט או בשמם האחר משקאות איזוטונים, הם למעשה משקאות שמטרתם להשיב את תכולת הנוזלים והמינרלים (מלחים) אותם איבד הגוף בזיעה, בזמן פעילות עצימה וממושכת (אירובית).

בנוסף, משקאות אלו עוזרים להתאוששות מהירה יותר של הגוף והשרירים, ו"תדלוק" של חלק מהאנרגיה שנוצלה בעת הפעילות. אי שמירה על מאזן הנוזלים והמינרלים בגוף, עלולה להוביל לירידה בביצועים בזמן הפעילות, ואף לפגיעה במערכות הגוף השונות ועד לסכנת חיים.

אך לא כל רוכב זקוק לשתייה של משקה איזוטוני ולא בכל רכיבה יש צורך בשימוש של משקאות אלו. מחקרים מראים, ששתיית משקאות איזוטונים הכרחית לגוף ותגרום

לעליה ברמת הביצועים בזמן האימונים, רק כאשר אורך האימון הוא למעלה מ-90 דקות. ולפיכך, מומלץ לשתות משקאות אלו רק ברכיבות של למעלה משעה וחצי. בנוסף, שתיית משקאות אלו יכולה להיות יעילה במצבים של: הזעת יתר, ימים חמים במיוחד, רוכבים בעלי תת משקל וכו'.

כיום מדף משקאות הספורט עמוס ומגוון. קיימות חברות רבות המייצרות משקאות אלו, ולכל חברה, סוגי משקאות בצורות ובטעמים שונים: החל

מתרכיזים ואבקות ועד למשקאות מוכנים מראש.

אז איך נדע מה לבחור? ומה הם מכילים? אעשה לכם קצת סדר.

- 1. כל משקה איזוטוני בסיסי יכיל שלושה מרכיבים:** נוזלים, אלקטרוליטים (מלחים) ופחמימות (סוכרים מורכבים ופשוטים).
- 2. ריכוז הפחמימות** רוב המשקאות בשוק דומים בריכוזם ומכילים ריכוז שבין 4%-8%. ריכוזים גבוהים מדי של פחמימות במשקאות אלו, עלולים לגרום לאי נוחות במערכת העיכול. לרוב, נוכל להסתפק בריכוזים ממוצעים של 5%-6%.
- 3. ערך קלורי** המשקאות האיזוטונים יכילו בממוצע 100-300 קלוריות לבקבוק/מנה כתלות בריכוז הפחמימות והמרכיבים הנוספים שבמשקה. לאנשים בעודף משקל, אשר מעוניינים לחסוך את הקלוריות מהמשקה, ניתן להכין משקה ביתי מתרכיז דיאט בלבד ולדאוג להספקת פחמימות דרך המזון (תמר, בננה, קרקר עם ריבה, חטיף אנרגיה וכו').
- 4. סוגי הפחמימות** המשקאות האיזוטונים הקיימים בשוק, מכילים סוגי פחמימות שונים ושילובים בין מלטודקסטריין, גלוקוז ופרוקטוז (סוכר הפירות). הדור החדש יותר של המשקאות, מציע שילוב בין שלושתם והם המומלצים יותר לרכיבות ארוכות מאוד וזאת בשל יכולת ספיגת הפחמימות הגבוהה בשילוב זה וניצול מיטבי של הפחמימה בזמן הפעילות (מבוסס על מחקרים עדכניים).

- 5. ויטמינים** ישנן חברות המוסיפות ויטמינים למשקאות כגון ויטמין C ו-E המשמשים כנוגדי חימצון לרדיקלים המשתחררים בגוף בזמן

אימון, ועוזרים להתאוששות מהירה יותר. התוספת היא לא בהכרח נחוצה ויעילה במינונים הקיימים במשקאות ומטרתה בעיקר שיווקית.

- 6. חלבונים/חומצות אמינו** משקאות המכילים חלבון ו/או חומצות אמינו, מיועדים בעיקר להתאוששות הגוף והשרירים לאחר הפעילות. משקאות אלו מומלץ לשתות בעיקר בסיום הרכיבה.

- 7. אלקטרוליטים (מלחים)** רוב המשקאות השונים מכילים כמויות והרכב דומה של אלקטרוליטים, ורובם יכילו נתרן, אשלגן ומגנזיום. ישנם משקאות בשוק המכילים ריכוז נתרן גבוה יותר אותם ניתן לרכוש בהתאם לאורך אימון הרכיבה.

- 8. לא מומלץ** לרוכב לנסות בפעם הראשונה משקה חדש ביום התחרות, מחשש לתופעות לוואי בלתי רצויות במערכת העיכול ופגיעה בביצוע, ועל כן מומלץ לנסות כל משקה חדש בתקופת האימונים.

**סיכום המלצות עפ"י אורך הרכיבה:**

**רכיבות קצרות מסו דקות** אין צורך במשקה איזוטוני בד"כ, אלא אם מדובר במאמץ עצים כגון תחרות, או ימים חמים עם הזעה מרובה ואז ההמלצות יהיו זהות

לרכיבות של 3-1.5 שעות.

**רכיבות הנמשכות 3-1.5 שעות**

אמליץ על משקאות איזוטונים בריכוזי נתרן ופחמימות ממוצעים ולא גבוהים (מרבית המשקאות הקיימים בשוק מתאימים), מכיוון שאין סיבה מיוחדת להעמיס קלוריות, סוכרים ונתרן (מלחים). במקרים כאלו אמליץ על הכנת משקה איזוטוני ביתי כמופרט למטה וכך ניתן יהיה גם לשלוט בכמות הקלוריות והסוכרים שבמשקה.

**רכיבות שאורך למעלה מ-3 שעות:**

במאמצים כאלו הדרישה השעתית לפחמימה היא 90 גר' פחמימות בשעה. על מנת להגיע כמה שיותר קרוב להמלצה זו באמצעות השתייה, מומלץ כאמור להשתמש במשקאות על בסיס נגזרות גלוקוז ופרוקטוז, ולהגביר את צריכת הנתרן אם מדובר בתנאי חום.

**מתכון ביתי להכנת משקה איזוטוני/ספורט:**

2 כוסות מיץ (אפשר גם מתרכיז פשוט)

2 כוסות מים

1/4 כפית מלח

\* בשביל לא להוסיף קלוריות

מיותרות, ניתן להוסיף תרכיז דיאט בשביל הטעם או מעט לימון

**לירון פז** דיאטנית קלינית (B.Sc), מנהלת Diet Angel להרזיה ואורח חיים בריא.

בקרו באתרים:

[www.dietangel.co.il](http://www.dietangel.co.il)

[www.lirondiet.com](http://www.lirondiet.com)





# מזבח יהושע

📷 + ✎ איתן הדרי

## רקע כללי

בר שנים רבות שאני רוכב לאורכם ולרוחבם של השומרון, חבל בנימין ודרום הר חברון. הרכיבה באזורים אלו כמוה כצעידה בעקבות עם ישראל במסעותיו אל הארץ המובטחת ועבורי, מעבר לעונג שבסיבובי הרגליים, יש בה סמליות רבה. ובכל זאת, לא הייתה רכיבה שבה כל כך התרגשתי כמו הרכיבה למזבח יהושע על הר עיבל.

מעטים יודעים על קיום המזבח הזה, אתר שלטעמי נמנעים מלפרסם אותו ברבים ולו רק בשל הסיכון הביטחוני הגדול הכרוך בביקור בו. לפני כארבע שנים עליתי למזבח תחת ליווי כבד של הצבא, עם קבוצה קטנה של סטודנטים לארכיאולוגיה ביחד עם פרופסור אדם זרטל. שם, מול המזבח, במשך כמעט ארבע שעות, שמענו ממקור ראשון על כל תהליך החפירה וכיצד הגיעו למסקנה שמדובר במזבח יהושע.

### מזבח יהושע מה זה בכלל?

מזבח יהושע הנו ציון דרך חשוב ביותר בחיי העם שנבנס לארץ. זהו למעשה מעמד מכונן, מעמד בו ניתן בפעם הראשונה לעם ישראל להחליט על הדרך בה יבחר לנהוג מעתה והלאה. בפני העם מוצגות שתי דרכים, ועליו לבחור ולהחליט

במי משתיהן ילך. לכל דרך יש את התוצאה שלה. מעמד מכונן זה מופיע בשלושה מקומות שונים במקרא. ואם מופיע המעמד בשלושה מקומות, ניתן להקיש מכאן מה רבה הייתה חשיבותו.

החלק הראשון הינו הציווי הכללי ככתוב: "...ראה אנכי נתן לפניכם היום ברכה וקללה: את-הברכה אשר תשמעו אל-מצות יהוה אלהיכם אשר אנכי מצוה אתכם היום: והקללה אם-לא תשמעו אל-מצות יהוה אלהיכם וסרתם מן-הדרך אשר אנכי מצוה אתכם היום ללכת אחרי אלהים אחרים אשר לא-ידעתם: והיה אשר יביאך יהוה אלהך אל-הארץ אשר-אתה בא-שמה לרשתה ונתת את-הברכה על-הר גריזים ואת-הקללה על-הר עיבל..." [דברים י"א]. החלק השני מכיל ציווי המתאר את פרטי הטקס ככתוב: "...והיה בעברכם את-הירדן תקימו את-האבנים האלה אשר אנכי מצוה אתכם היום בהר עיבל ושדת אותם בשיד: ובנית שם מזבח ליהוה אלהך..."

החלק השלישי הינו תיאור הביצוע ככתוב: "...אז יבנה יהושע מזבח ליהוה אלהי ישראל בהר עיבל: כאשר צוה-משה עבד-יהוה את-בני ישראל בכתוב בספר תורת משה מזבח

אבנים שלמות אשר לא-הניף עליהן ברזל ויעלו עליו עלות ליהוה ויזבחו שלמים..." [יהושע ח'].

### מדוע האירוע כל כך חשוב?

בתנ"ך עד אותו אירוע מכונן בהר עיבל, אין אזכור להתגבשותם של בני ישראל לעם. המילה "עם" מופיע במספר רב של מקומות בתורה [וואמר על עמו הנה בני עם ישראל..." [שמות א], "ולקחתי אתכם לי לעם והייתי לכם לאלהים..." [שמות ו], "...ויצק העם אל משה..." [במדבר יא]. אנו פוגשים את המילה "עם" באין ספור הזדמנויות. ברם המילה אינה עומדת בפני עצמה אלא כשם תואר לאותם בני ישראל שיצאו ממצרים. רק בספר דברים, באותו מעמד מכונן שנערך בהר עיבל, בפעם הראשונה בתנ"ך, מצויין כי אותם בני ישראל הופכים לעם, ככתוב: "...וידבר משה והכהנים הלויים אל-כל-ישראל לאמר הסכת ושמע ישראל היום הזה נהיית לעם ליהוה אלהך..." [דברים כ"ז]. זה הטקס היחיד בארץ ישראל שבו משתתף עם ישראל כולו, על שנים עשר שבטיו, נשים, זקנים, טף כולם ללא יוצא מהכלל.

### איתור המזבח החפירה והגילוי

במהלך השנים לא מעט משלחות

ארכיאולוגיות חיפשו את המזבח. כולן חיפשו אותו בראש ההר. אדם זרטל, לאחר קריאה מעמיקה בתנ"ך, הבין את פשר המילים ומדוע עד כה אף משלחת לא הצליחה לגלות את המזבח. אדם זרטל הגה את הרעיון לחפש אותו לא בראש ההר ולא בתחתיתו והוא היה הראשון להבין עד כמה התורה מדייקת בפרטי פרטים. כאשר קוראים בספר דברים כ"ז: "והיה בעברכם את-הירדן תקימו את-האבנים האלה אשר אנכי מצוה אתכם היום בהר עיבל..." (את המילה בהר הבין אדם זרטל כמשהו שאינו בראש ההר ולא בתחתיתו). מכאן החל אדם לסרוק בצילומי אוויר את צלע ההר. באחד מהצילומים נתגלה אתר מיוחד במינו, משם החל כל הסיפור של גילוי מזבח יהושע.

אומר אדם זרטל: "...התחלתי להבין שמדובר כאן במשהו מיוחד ויוצא דופן שאין לו מקבילות לעת עתה בשום מקום אחר בעולם הארכיאולוגי..." רגע השיא בדרמה התרחש ב-15 לאוקטובר 1983, תוך כדי דיון שנערך בין המשתתפים בחפירה בסוף יום העבודה, צייר זרטל סקיצה של המבנה, אחד מחברי המשלחת, איש שבי שומרון, קפץ ממקומו ורץ החוצה, הוא חזר עם ספר בידו, מסכת מידות בסדר קודשים מששה סדרי משנה. בפרק השלישי נמצא תיאור מפורט של המזבח שהיה בבית המקדש השני, לצד התיאור המילולי היה ציור המזבח ששורטט על פי המשנה. למעט מספר פרטים השרטוט דמה לסקיצה שצוירה רגעים ספורים קודם לכן. אדם זרטל מתאר רגע של שתיקה לנוכח הדמיון שבין הציורים, אחר-כך התפוצצות רגשית של כל הנוכחים: "...התיאור במשנה סגר את התמונה והסביר את כל



השטח התחום בחומת אבן זה השטח שבו עמדו הכהנים והלוויים

מזבח יהושע

חזית מזבח יהושע- ניתן לראות את הכבש בו עלה הכהן הגדול למזבח על מנת להקריב את הקורבנות





וקפה חם מוכן לחמם לנו את הרגע הבלתי נשכח הזה. מתארגנים לתפילת שחרית. בסיום התפילה מוציא יעקב שופר, עומד על סלע מעל העיר שכם ותוקע בשופר – איזו תמונה פסטורלית – קבוצת יהודים עומדת מעל העיר שכם בתפילה ותקיעת שופר. מתארגנים לתזוזה, ואנו ברכיבה מהירה על צלע הר עיבל לעבר המזבח. לפתע...בנקודה מסוימת אנו מביטים קדימה, ו... על הגבעה מזדקר לו בשקט, בקדושה מיוחדת, בהדר ובבוד, משהו ששולט על כל הסביבה – מזבח יהושע. הרגע הזה לאחר כל המאמץ הקשה, כשלפתע אתה רואה את המזבח, הינו רגע בלתי נשכח. אנו מתקרבים למזבח ונכנסים לחצר הפנימית [אותה חצר שלתוכה הורשו להיכנס רק הכהנים והלוויים כששאר העם עמד בחוץ]. יש משהו לא מוסבר שקורה לנפש כשאתה ניצב בחרדת קודש נוכח המבנה הענק הזה. אתה סובב את המזבח רואה את הכבש עליו עלה הכהן הגדול להקריב את הקורבן, רואה את הסובב עליו הלך הכהן הגדול סביב המזבח – מעמד מרגש. יעקב מוציא שופר ולאחר ברכה תקיעת השופר נשמעת מעל הר עיבל ונישאת לכל עבר. מתחילים בירידה מההר, מולנו הכפר הפלשתינאי הענק "עצירה א-שמליה" [כפר עוין מאוד]. המ"פ עוצר לפני הכניסה לפאתי הכפר, מכנס את כולם ומבקש רכיבה מהירה, לא מתעכבים בכפר הזה. אנו ברכיבה מהירה מאוד, חולפים וחוצים את פאתי הכפר, יוצאים ממנו ומתחברים לדרך שאינה קיימת כלל על המפה. רוכבים בדרכי עפר נסתרות והננו אנו כבר בכניסה לכפר הפלשתינאי העוין לא פחות "בית אמרין" [שם הכפר משמר את השם היהודי "עמרי מלך ישראל"]. ממשיכים בדרך ואנו שוב בכניסה לכפר פלשתינאי, הפעם זה "נצף ג'בל". את פנינו בכניסה לכפר מקדם שלט בד ענק, שבמרכזו תמונה של יאסר ערפאת והכיתוב: "ברוכים הבאים לנצף ג'בל". אנו מדווחים, יוצאים ומתרחקים מהכפרים האלה. נכנסים לרכיב בתוך וואדי א-שמלי ומעלינו האתר "שומרון העתיקה" [סבסטיה] והכפר הפלשתינאי סבסטיה. אנו מגיעים לנקודה היסטורית נוספת – "תחנת הרכבת מסעודיה" או כפי שהיא מוכרת יותר בשם "תחנת הרכבת סבסטיה". עצירה במקום להסברים וממשיכים ברכיבה לשבי שומרון לרכבים 📍

אנו מתחילים בעליה ארוכה וקשה. הציר מתפתל לו בין ההרים ואנו עוקפים את הכפר הפלשתינאי הענק דר שרף. ממשיכים בטיפוס, מה שבולט הוא השקט המוזר, שקט שמופרע מטרטור מנועי הג'יפים והנשיפות החזקות של הרוכבים המתאמצים לטפס במעלה ההר. למרות שלילה אנו מזיעים, נושפים כמו מטורפים בניסיון לשמור על קצב טיפוס אחיד. מדי פעם עוצרים... קשה לעמוד במאמץ הזה, השיפוע פשוט מטורף. לוקחים אויר, מורידים דופק, ו... שוב ממשיכים בעליה הרצחנית למעלה. עוקפים את גבל אל-אסד הנישא מעלינו וממשיכים בדרך למרגלותיו. ממשיכים בעליה ועוקפים את הכפר הפלשתינאי הגדול זותא – כיום לא ניתן להבחין בין הכפר לשכם. עולים בדרך בתוך ואדי מקסים [זוכר אותו מטיול ביום] ובקצה הוואדי עוצרים למנוחה לכמה דקות. מפה מתחיל למעשה הטיפוס של הר עיבל. המ"פ מסביר לנו שפה מתחיל הקטע הבעייתי מבחינה ביטחונית. פה לא עוצרים היות ואנו ממש נושקים לבתים של שכם. אוספים כוחות ומתחילים לנוע, רוכבים לאט לאט במעלה ההר. אורות הבתים של שכם במרחק נגיעה. נביחות כלבים מתחילות ומלוות אותנו לאורך העלייה, חלקן נשמעות ממש קרוב. ברור לנו שהכלבים זיהו אותנו מתריעים על בואנו. ממשיכים ברכיבה ומתרחקים מהקטע הבעייתי. השחר מפציע ואנו מזהים באור הקלוש מתחתינו את בתי העיר שכם. מגיעים לפסגה ולשער של הבסיס הצבאי עם אור ראשון, העיר שכם נמה תחתינו ואנו חשים לפתע בקור העז שלא הרגשנו ברכיבה. קומקום נשלף

ושפטיו עמדים זה ומזה לארון נגד הכהנים והלוויים נשאי ארון ברית- יהוה כגר כאזרח חציו אל-מול הר גריזים וחציו אל-מול הר עיבל... [בניסוי שערכו במקום מתברר כי שומעים היטב בשיפולי ההר את כל הנאמר בקול באתר המזבח]. התגלית בהר עיבל בולטת בבירותה, עקב היותה חד תקופתית ובלתי 'מופרעת'. כאשר בוחנים את כל העובדות הפיזיות שנחשפו בהר עיבל – מהות הממצא, מיקום, תיארוך והקשר היסטורי – מתבררת תמונה אשר משמעותה קשה להפרכה: אתר פולחני, היחיד מסוגו ומתקופתו על הר עיבל, מתוארך באופן החלטי למחצית השנייה של המאה ה"ג לפנה"ס ומתאים לחוקי התורה. בכל המקורות ההיסטוריים קיים רק מבנה אחד המתאים במהותו, במיקומו ובזמנו לממצא שלפנינו: ...י"אז יבנה הושע מזבח לה' אלוקי ישראל, בהר עיבל..."

### הטיול

השעה 02:30 לפנות בוקר, מתארגנים ביישוב שבי שומרון. 03:00 לפנות בוקר כמה מילים מפיו של יעקב על הטיול, והמ"פ נותן תדרוך ביטחוני, ההוראות ברורות: נוסעים/רוכבים בחושך מוחלט, אסור להדליק פנסים כולל הגיפים. אסור לצלם, יש קטעים בעליה שחל איסור לעצור בהם בשל סיכון ביטחוני, אסור לסטות מהדרך, ג'יפ מקדימה וג'יפ מאחורה. מתארגנים ויוצאים מהשער האחורי של היישוב שבי שומרון, חושך מוחלט, לוקח קצת זמן עד שהעין מתרגלת למה שקורה סביב, אנו מתחילים את הרכיבה על כביש משובש, המ"פ מקדימה בג'יפ בראש הציר וסגנו בג'יפ המאסף.

העניין...". מעבר לממצא של תיאור המזבח, הממצא הארכיאולוגי עצמו מתאים גם לדינים נוספים מהלכות המזבח הישראלי. מה נמצא באתר? נמצאו ממצאים בעלי חשיבות עליונה: שתי החרפושיות שהוגדרו על-ידי ב. ברנדל כשייכות למחצית השנייה של מלכות רעמסס השני [המחצית השנייה של המאה ה"ג לפני הספירה]. לתיארוך זה מסייע גם חותם אבן בעל שש צלעות ועליו חרוטות גיאומטריות, המתוארך [על-פי מקבילות מארץ ישראל ועבר-הירדן] לאותה תקופה. לתאריך חיצוני זה יש משמעות רבה בהקשר להתנחלות הישראלית באזור שכם. בתוך המזבח בתוך העפר נמצאו כ-2868 עצמות שנבדקו על-ידי ל. הורוביץ. כל העצמות שייכות לבהמות בית – בקר, כבשים ועזים, וכן עצמות חיות בר – יחמור. הריכוז העיקרי של העצמות, בייחוד השרופות והחתוכות, נתגלה במבנה המרכזי. ממצא העצמות הוא ייחודי ובולט בו העדרן של עצמות החמור והכלב, המצויות בכל אתרי היישוב של התקופה. לדעת הורוביץ, בולט מספרן של הבהמות הצעירות והעצמות השרופות, ויש בממצא משום התאמה לחוקי התורה. הר עיבל נחפר בין השנים 1982-1989 במשך שמונה עונות חפירה. ככתוב: "...אז יבנה יהושע מזבח ליהוה אלהי ישראל בהר, עיבל. כאשר ציווה משה עבד-יהוה את-בני ישראל, ככתוב בספר תורת משה "מזבח אבנים שלמות אשר לא-הניף עליהן ברזל", [כל האבנים באתר הן שלמות ללא כל עיבוד] ויעלו עליו עלות ליהוה, ויזבחו שלמים...[כל השאירות שנמצאו היו של בהמות טהורות]. וכל-ישראל וזקניו ושטרים

**איתן הדרי** בן 61 נשוי ושני ילדים בוגרים. פנסיונר של משטרת ישראל שבה שירת כ-30 שנה כקצין זיהוי פלילי. כיום עוסק בחינוך עם ילדים כמתנדב. את אהבתו לארץ עוד ינק בבית הוריו, ומאמין שאת אהבת הארץ אפשר לקבל דרך הרגלים. מרבה לרכוב בכל מקום



בארץ, כאשר האופניים משמשות אותו ככלי עזר לעבור ממקום למקום ולגמוע מרחקים.

בשנים האחרונות מרבה לרכוב עם סיפורי התנ"ך ולכן מרבה לרכוב במקומות מיוחדים, באתרים לא מוכרים, ומקומות שטרם ידעו גלגלי אופניים.

רוכב תוך כדי למוד על האתרים בהם הוא מבקר, ומחפש את הקשר בין האתרים לסיפורי התנ"ך, או לאותם סיפורי היסטוריה של מורשת ישראל בעת הקדומה ובעת החדשה.

קורא ספרים על מורשת אבותינו, לוקח חלק בסיורים, כנסים וסמינריונים שונים הקשורים בהיסטוריה העתיקה של העם היהודי.



# סע סע, אל תעצור

## אני נשאר פה לקרוא את המגזין

צילום: אילן שחם



רוכב: תום "טריאל" בר [bikecontrol.co.il](http://bikecontrol.co.il)



[weride.co.il](http://weride.co.il)

