

we:Ride

תרבות אופניים ישראלית
ספטמבר 2014 // גליון 003



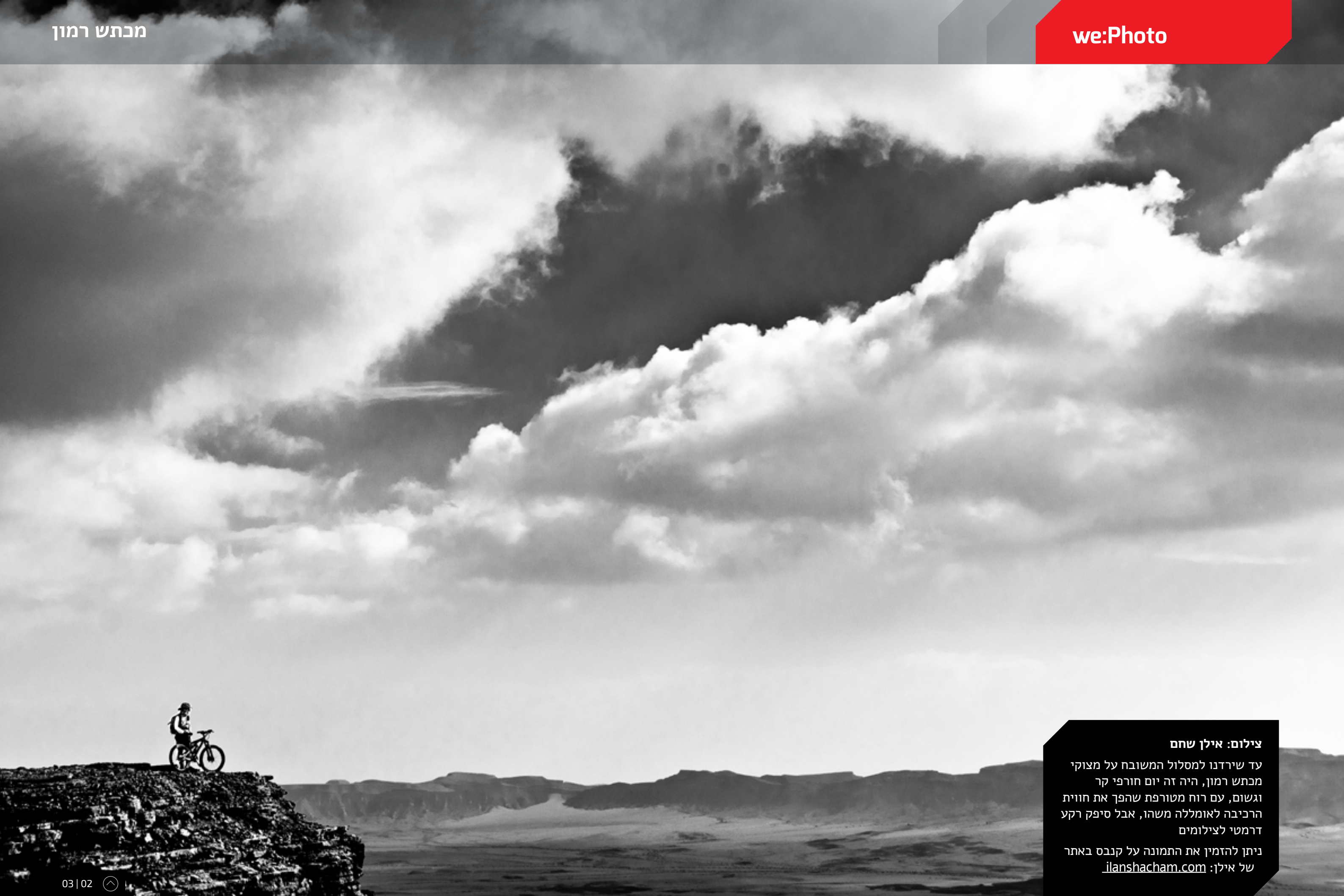
Kick It! 24

ירידות ברמה 64

לחלום במורזין 50

התפוח הקטן 76





צילום: אילן שחם

עד שירדנו למסלול המשובח על מצוקי מכתש רמון, היה זה יום חורפי קר וגשום, עם רוח מטורפת שהפך את חווית הרכיבה לאומללה משהו, אבל סיפק רקע דרמטי לצילומים

ניתן להזמין את התמונה על קנבס באתר של אילן: ilanshacham.com





מהרמפייג לאנדורו, פייר אדוארד
פרי "PEF", עושה שימוש ראוי
בקומנסל META V4 החדשים בטיגנס
צרפת. ראו כתבה בעמ' 130
צילום: יוהן יורד www.hjord.com



צילום: איציק מג'אר

רוכב בני להט, מאמן בקבוצת
teamisgav. התמונה צולמה במסגרת
צילומי תדמית לקבוצה ביער משגב

www.imadjar.com

היינו ביורובייק (:
 עם סדריק, ריצ'י, הנס ועוד...
 ראו כתבה בעמוד 148

09.2014 | גליון 003

we:Ride**על השער: מורזין!****ראו כתבה בעמ' 50**

צילום: גיא פטאל

מגזין we:Ride

מו"ל Alf / עורך חוכמת ההמונים /

מפיקה נעה מרגלית /

עורך גרפי פיטר שטרנס psdesign.co.il /

עורך טכני אריק פלדמן /

כתבים אדי נודל / אילן שחם / אילון שגיא /

אסף פישר / אריק פלדמן / גיל בניטה /

חגי מילוא / לירון פד/ נעה מרגלית/ עדי בלן /

עידן טופר / חובב הרוש / לילך גרופר /

איילת ניר / טל רוזוב / טל פיטל / מנחם זיבנצר

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

יצירת קשר עם המערכת:

info@weride.co.ilאתר המגזין: 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 וזכויות היוצרים של הכתבות והצילומים במגזין זה הן של הנהלת המגזין בלבד. משמח 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.

תוכן

90	we:Dig
94	קפה/אופניים בלונדון
98	מבחן: Mac Mahone Fenris 650B
104	מבחני ציוד
112	מכת חשמל
116	מה נדרש מרכב אנדורו
122	תרבות ה"היק"
128	הולך חפשי: חגי מילוא
130	ראיון: יוהאן יורד
140	חוקים, עאלק
144	EuroBike 2014
148	EuroBike: אופניים 2015
152	EuroBike: חלקים
156	EuroBike: לבוש, הגנה והנעלה
160	EuroBike: גלגלים שמנים
162	EuroBike: כחול לבן

02	we:Photo
12	we:Start
14	משתתפים
16	we:News
24	טכניקת רכיבה להמונים
28	we:Movies
30	היגעים בגיגית
34	מבחן: Giant Trance Advanced o 27.5
42	קיר מכנאופן
46	פינה אישית: איילון שגיא
50	Morzin 2014
64	טיול החודש: ירידות ברמה
74	מיומנה של רוכבת
76	שליחיות אופניים בתל אביב
80	מבחן: Trek Fuel EX 27.5 vs. 29

Yes you LYCAN!

₪8,900



KTM LYCAN 2.65

מוטו ספורט
מקבוצת דוד לובינסקי

KTM
BIKE INDUSTRIES

למבחן
דרך

לחנויות
ומשווקים

שפיות זמנית

אילון שגיא



ל

והט, לוחט הקיץ הזה... ולא רק בזכות ההתחממות הגלובאלית, חם... לח... ובום וטראח.

ובתוך כל הבוקה ומבולקה הזו אנחנו צריכים עוד להמשיך לתפקד ולשמור על שפיות? אני מקנא בהם, באסקפיסטים, באלו שהכל עובר לידם, באלו שחיים להם בבועה צבעונית שמבודדת את הקולות והמראות ובקמרונה מעוותת את המציאות ואפילו קרני האור העכורות ביותר משתברות על דפנותיה ויוצרות קליידוסקופ בצבעי קשת עליזים.

בימים הראשונים למבצע כמעט ולא רכבתי, קשה היה לי לבצע בכל בוקר את התרגיל התודעתי

הזה של יום הזיכרון, הופ, יום העצמאות, בימים בהם התבשרנו על עוד ועוד ילדים שנקטפו פשוט לא יכולתי לשאת את המחשבה שאיפשהו קרוב אלי משהו איבד את היקר לו מכל ואני לובש טייץ ויוצא לשבילים, זה נראה לי סוג של חילול הקודש, ממש פגיעה בזכרם של הנופלים. מצאתי עצמי מסתגר בין קירות הבית וקירות נפשי, מתכנס והולך וככל ששקעתי לתהום הזו, חשתי שאני אט אט מאבד את שפיותי.

בוקר אחד קמתי ובסוג של חלום בהקיץ טיפסתי על האופניים ורכבתי אל יער חורשים הסמוך לביתי ומשמש אותי כ"מסלול הבית". הפעם, בניגוד למנהגי, לא לקחתי אצניות, פשוט התחלתי לדווש,

כשהקולות היחידים שמלווים אותי הם רחש הצמיגים, הלמות הלב וקולות העולם המתעורר סביבי. בתום הטיפוס התיישבתי על ראש החורבה והבטתי אל הנוף שנפרש לרגליי, בגבי השמש החלה מטפסת, שוטפת באורה עוד ועוד שדות, בניינים, שכונות, כבישים ואנשים.

שקט, שקט... ולפתע מרחוק המייה, יללה עולה ויורדת, מהדהדת וחוזרת אנה ואנה, והנה שכבה וגוועה ושוב שקט, ואז הדי פיצוצים עמומים מאי שם. ואני יושב ומביט בנוף הפסטורלי ויודע שאיפשהו משהו חושק שיניו ומכווץ עיניו, וכל גופו חרד ודרוך ואולי מגונן הוא על ילדיו ומחייך אליהם חיוך רפה של עידוד כשנפשו שלו מתהפכת

ונידפת כעלה. והסתירה הנוראית הזו בין יופי הטבע ושלוותו לפחד המשתק נדמתה בעיני לסיפור בדיה, לאגדה, הרי זה לא באמת קורה.

אבל כשחזרתי הביתה פתאום נמלאו מפרשי אי מזה ברוח חדשה, כאילו משהו הושיט את ידו אל מעמקי הבור, אחז בידי ומשך אותי מעלה, אל האור... "הנה כי כן הייתה לנו תרופה".

אני לא רוכב לזכרם, אני לא רוכב בשביל להוכיח שאני מתגבר, אני לא רוכב כדי להראות לאויבנו המרים שאין הם מסוגלים לשבש את חיינו.

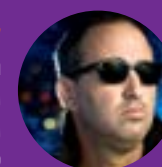
אני רוכב כדי לשמור על שפיות

אילון שגיא



אילון 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 במאוסר. 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 כליצן 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", תכנן מסלול לאליפות העולם בניווט אופני הרים ומפת הסינגלים הראשונה ששורטטה ופורסמה בארץ (מפה של יער בן-שמן שכנראה רק הוא הבין). קשה לו להחליט מה שוקל יותר, האופניים או ציוד הצילום, אז הוא מתעקש לקחת את שניהם לרכיבות וגם לא לשתות בירה בסופו, "מה הוא מבין?...?" lanShacham.com



אריק פלדמן: משנורר 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 ובשלו, משהו צריך להעמיד זאת למבחן...



אסף פישור: 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



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 האופנים 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.



דודן הלוי: צלם וידאו וסטילס
כשהוא לא מצלם משהו, הוא רוכב בשטח ומצלם משהו. נמצא במערכת יחסים צמודה מאוד

עם המצלמה שלו בביזנס וגם בפלד'ר. כשהוא במצב רוח טוב היא נותנת לו להתעסק גם עם גיטרה, אבל רק ביד אחת...

dotanhalevy.smugmug.com



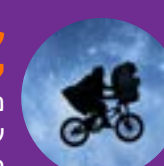
עדי בלן: אם אפשר לרכב על זה, אפשר לבחון את זה
מגדיר את עצמו רוכב הרים, אבל נאלץ להסתפק

בגבעות, בעל נטייה לצבור KOMים "בלי להתכוון". מר בלן הוא מוותיקי בוחנים האופניים בביצה המקומית, בעבר התפרנס משתיית בירה מקצועית לצורכי ביקורת ומהדרכות טכניקות 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"
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



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 מכובב 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 בזיכרון יעקב, אב ל-2 רוכבים עתידיים מדהימים...



חובבי הרוש: חייה ותן לרכוב, באימש'ך
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 משהו שמע... מחזיק בגארג' אופני קומיט, דרך BMX ורודים ועד אופני ENDURO קלי משקל. שיהיה... כשלא נובר בנתונים מאתר ה-UCI ובסטטיסטיקות שלא קשורות לכלום, עושה משמרות עם היערן בבן שמן. למחיתו, בעלים ומקים מועדון ובית הספר לרכיבה Ride-Art המתמחה ברכיבה טיפולית. מנהל חנות וסדנא לשיפור אופניים. www.ride-art.com



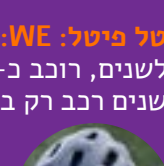
לילך קרן גרופר
רוכבת שטח בקבוצה החיפאית AM That's the way i bike it, כותבת על מה שמעניין

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". בחיוכה, היא מצליחה לגרום למי שלא רכב מעולם לעלות על אופניים ולהבין על מה היא מדברת. הספר הילדים "סהר קדימה!" הוא ספר הביכורים שלה



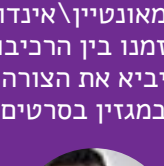
טל רוזוב: כדי להיות מורה טוב, צריך לאהוב ללמוד
חברת Sababike, מתמחה בלהפוך

רוכבים לזורמים ורכים יותר במסגרת ההדרכות טכניקת רכיבה שמפרנסות אותו. את שאר זמנו הוא מחלק בין הדרכות טיולים של ישראלים בחו"ל, והובלת תיירי אופניים בישראל. חוץ מזה הוא מצלם, כותב ולא מפסיק ללמוד על מה שקשור לחיבור בין האדם למכונה. [f](https://www.facebook.com/talrozov)



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 ואוליטמטום 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.



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.



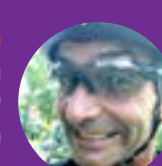
מנחם זיבצנר: מנזיב או רייב מנחם
בשבילכם ממציאי ערך שמנמן-שבילים, כותב בשבוע יותר

מילים מהמטרים שהוא רוכב אבל עדיין מנסה להפוך את המשוואה. רוכב שטח ועיתונאי צעיר בעיקר ברוחו שהגיע למסקנה שבעולם האופניים אין כסף, מלהיות גיטרסט ג'אז הוא לא יראה כסף, אז הוא מנסה את כוחו בסטארפים שיהיה בהצלחה. אוהב לרכוב בעיקר סינגלים, בתנאי שיש בירה. כתב טור-כרומו ובלוג בשם "בגובה הכידון" במשך שנים, היום הוא ממנהלי קבוצת BikeTalk בפייסבוק ומנסה לקדם את ההאשטאג #סעמק לשיפור תרבות הדיון ברשתות החברתיות.



אוריאל בן
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 כשיצא כצלם הרשמי במשחקים הפראולימפיים בלונדון 2012. אוריאל רוצה להתעורר יום אחד גיטרסט 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.

למחיתו מעצב וממתג בדיגיטל ופרינט 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 psdesign.co.il כלשהו... [f](https://www.facebook.com/psdesign.co.il)



תחשבו מחדש על וולוו



וולוו מציגה:

THE NEW GENERATION OF XC60

מנוע טורבו 2.0 ליטר החזק בקטגוריה, 245 כ"ס ותיבת 8 הילוכים חדשה

מחיר השקה החל מ-289,900 ₪ | לפרטים חייגו: 3011*

*התמונה להמחשה בלבד *המחיר מתייחס לדגם T5 קינטיק לפי מחירון 2/14

דרגת זיהום אוויר מרכב מנועי*

זיהום מיירב 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 זיהום מיירב

*נתיני היצרן ע"פ בדיקת מעבדה. תקן EEC 80/1268

**הדרגה מחושבת לפי תקנות אוויר נקי (גילוי נתיני זיהום אוויר מרכב מנועי בפרסומת), התשס"ט 2009

דגם	צריכת דלק ממוצעת בליטרים ל-100 ק"מ*	מדד זיהום אוויר
XC60 T5	5.5 בינעירוי	8.9 עירוני
XC60 D5	5.6 בינעירוי	8.9 עירוני
XC60 T6	8.1 בינעירוי	15.2 עירוני

גיל בניטה

we:News

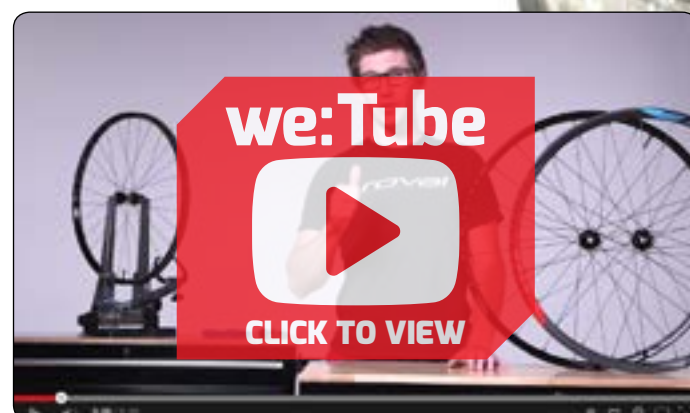


YT Industries

מחוץ לאירופה כאן בישראל.
Sababike גאים להיות הפרזנטורים של YT בישראל, ולספק ליווי לכל אורך תהליך הרכישה והלואה. פרטים באתר sababike.co.il

עטורי תשבחות ופרסים במחירים הנמוכים בכ-40-30 ביחס לתחרות. החברה שמגייסת לשורותיה כוכבי אקשן בעולם הרכיבה כמו קאם זינק ואנדריו לקונדגי פתחה לראשונה את האפשרות למשלוחים

חברת Yt-Industries מייצרת אופניים בדגש על ה-Fun Factor ועם גנטיקה של אנדורו, דאון היל ואול-מאונטיין. החברה פועלת במודל מכירות ישיר בין היצרן לצרכן (ייבוא אישי) ומספקת אופניים



Roval Traverse Fattie

התאמה למערכות 11 של סראם). הגלגלים נבנים באופן ידני במפעל של Roval בניגוד לשיטה המקובלת בקרב יצרנים גדולים של בניה ע"י מכונה.

לחישוקי הקרבון תוכנית Crash Replacment נדיבה – במקרה של שבירת חישוק יחויב הלקוח ב-\$125 (בארה"ב) בלבד. בנוסף, הגלגלים מוצעים עם מדבקות במספר צבעים להתאמה אישית. הגלגלים מתומחרים בצורה תחרותית (לפחות בארה"ב) כאשר גרסת הקרבון עולה \$1500 וגרסת האלומיניום עולה \$600.

רוחב פנימי של 29 (אלומיניום) ו-30 (קרבון) מ"מ בהתאמה, ללא וו והינם תואמי טיובלס עם פס אטימה של החברה או פלאגים ייחודיים לאטימת חורי הניפלים (למי שסופר גרמים).

לגלגלים 24 שפצים (DT Revolution) מקדימה ו-28 מאחורה והם מיועדים לרכיבות שבילים אולמאונטיין ואינדורו עם הגבלת משקל רוכב של 108 ק"ג (קרבון) כאשר משקל סט קרבון 27.5 עומד על 1570 גרם!!! ומשקל סט אלומיניום 27.5 עומד על 1770 גרם. הנה האחורית הינה של Roval עם מנגנון פנימי מוכח של חברת DT והתאמה למגוון סטנדרטים (הקדמית תואמת ציר 15 ו-20 והאחורית 12/142 או 10/135 ואפשרות

הקשיחות של החישוק.

חשוב לומר בהקשר זה כי כניסת חישוקי הקרבון לשוק עזרה מאד לדחוף את הרוחב, שכן הקרבון מאפשר ליצרנים לייצר חישוק עם מימדים גדולים ולשמור על משקל סביר (רוב החישוקים הנ"ל נעים בין 400 ל-500 גרם, תלוי בקוטר ובייעוד), אולם בחודשים האחרונים כבר רואים חישוקים עם מימדים דומים מאלומיניום.

אחד מזוגות הגלגלים שאפשר לציין בהקשר לנושא הינו ה-Roval Traverse Fattie ו-Fattie SL. Roval היא חברה ששייכת לספלייזד ומייצרת מגוון גלגלי שטח וכביש. ה-Fattie שעשויים מאלומיניום וה-SL שעשויים מקרבון מוצעים בקוטר 29 או 27.5 ומציעים

אחת המגמות הבולטות בשנה האחרונה בשוק אופני ההרים הינו המעבר לחישוקים רחבים במיוחד והורדת הוו שתופס את ה-Bead של הצמיג (כן, זה לא ממש נשמע הגיוני, אבל זה עובד, כמו במכוניות ואופנועים). אם פעם דיברנו על רוחב פנימי של 19-21 מ"מ וחיצוני של 25 מ"מ, היום אנו מגיעים לרחבים פנימיים של 30 מ"מ ויותר ורחבים חיצוניים של 35 מ"מ ויותר!!!

ישנם מספר יתרונות משמעותיים במעבר לרחבים גדולים, כאשר בין היתר מוזכרים הגדלת אחיזה עקב שינוי צורה של החלק בצמיג שבא במגע עם הקרקע (הגדלת נפח הצמיג כאשר בעצם הצמיג "נפתח" יותר), במיוחד בסיבובים. אפשרות לרכיבה בלחצים נמוכים יותר והגדלת



חורף בסמר בייק הוטל

סמר בייק הוטל טיולי אופניים במדבר, הינה חברה שלקחה על עצמה את פיתוח תיירות האופניים בערבה דרומית בפרט ובמדבר בכלל, אחראים על בניית סינגל תמונע, מעלה קטורה, נאות סמודר 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 ובראשיתו.

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

www.samarbike.com

samarbike@gmail.com

ירון | 0523040640 | יוני | 0544964777

Samar desert adventure



MET Parachute

להתמודדות עם הזעה.

חברת MET שמה דגש מיוחד על עיצוב הקסדה וללא ספק מדובר באחת הקסדות המרשימות והנאות בשוק, במיוחד בהשוואה לקסדות פול פייס קלות אחרות.

אחת התכונות המרכזיות והמושכות של הקסדה הקודמת הייתה אפשרות פירוק של מגן הסנטר (ובכך מקבלים בעצם קסדת חצי לגיטימית) בקלות ובמהירות. בעוד תכונה זו הייתה אטרקטיבית לקהל גדול של רוכבים באקלים חם כבישראל (למרות שרובם בעצם לא פירק את המגן מעולם (:), הדבר מנע מ-MET אפשרות להעביר את הקסדה תקינה בינ"ל כקסדת פולפייס ובכך מנע ממנה להכנס לשוק האמריקאי.

לאחר ציפיה של כשנה, חברת MET האיטלקית הוציאה לשוק את ה-Parachute החדשה, היורשת לקסדת ה"פול פייס" המתפרקת הפופולרית ביותר בישראל.

בעוד הקסדה הישנה הייתה בבסיסה קסדת חצי לרכיבות "אולמאונטיין" עם תוספת של מגן סנטר פריק ומינימלי, ה-Parachute החדשה מאמצת גישה חדשה לגמרי עבור החברה ובעצם הופכת לקסדת פולפייס לכל דבר ועניין, עם דגש על משקל נמוך יחסית (כ-700 גרם) ואוורור נדיב.

הקסדה מצוידת במערכת הראש המוכרת של MET להידוק והתאמה אופטימליים לראש ובריווד איכותי הכולל רצועת סיליקון למצח

כמו כן, עם התפתחות שוק האנדורו העולמי, דרשו הרוכבים קסדה קלה ומאווררת, אולם גם חזקה כפולפייס סטנדרטית ועל כן, החליטו ב-MET לוותר על אפשרות פירוק מגן הסנטר (כן, אנחנו יודעים שזה טכנית אפשרי – אבל ממש לא מומלץ על ידי החברה!)

פיצ'ר נוסף וחשוב שדווקא ממשיך מהקסדה הקודמת הינו המשך תמיכת היבואן המקומי במדיניות ה-Crash Replacement של החברה, שבעצם מאפשר קבלת מחיר מיוחד לקסדה חדשה במקרה שהקסדה ניזוקה כתוצאה מהתרסקות.

מוטו אופן | 700 גרם | 1250 ש"ח מידות: M L | צבעים: כתום, לבן, שחור אדום, שחור כחול

כדי שיהיה לכם קל בעליות,
חתכנו את המחיר!

עד
50%
הנחה
GHOST



AMR LECTOR 2977

EBS AMR LECTOR 29



₪12,999

₪10,999

~~₪25,999~~

~~₪10,999~~

BikeOut

אופניים ואביזרי רכיבה

www.ghost-bikes.biz

ט.ל.ח. עד גמר המלאי

סניף ראשי: המלך חסן השני 1, קריית עקרון בילו סנטר 08-6483079

סניף תל אביב: חנות PROSPORT 121 ת"א 03-6247659

we:News



SRAM X1 11

מערכת 11 הילוכים להמונים?

1000-1200 גרם, 850-1000 גרם, 830-1400 גרם, 800-1000 גרם, כולם עם פלטה 32 וציר מרכזי ותהליך ייצור פשוט יותר (Pinned) של הקסטה.

המעביר האחורי נשאר ברמה דומה לאחיו היוקרתיים יותר ורק "ירד" לחומרת אלומיניום במקום קרבון וטיטניום והשרשרת גם היא "שונמכה" כאשר ההבדל המרכזי הוא מעביר לפינים מלאים בניגוד לפינים חלולים במערכות היקרות יותר.

ב-Sram מבטיחים רמת ביצועים דומה למערכות היקרות יותר במחיר נמוך משמעותית, כאשר הקנס העיקרי הינו משקל גבוה יותר.

גם במערכת הזו יידרש גוף נבה XD, כך שבנוסף לעלות רכישת המערכת צריך לקחת בחשבון את ההתאמה לנבה הקיימת שלכם ואת עלות הדרייבר (תלוי בחברה שמייצרת את הנבות).

היבואן: ענק האופניים בסיידן מחיר המערכת: 4594 ₪ (7900 ש"ח עבור XX1 כולל קראנק, מעביר, שיפטר, קסטה, שרשרת) משקל כללי: 1750 גרם (1473 גרם ל-XX1)

אחד הפיתוחים המשמעותיים ביותר שהוצגו בשנתיים האחרונות בתחום אופני ההרים הינה מערכת ההינע מסדרת 11 הילוכים של SRAM בעת טווח ההילוכים הרחב 10-42. המערכת מאפשרת את הורדת מעביר ההילוכים הקדמי באופניים תוך שמירה על טווח ההילוכים רחב מספיק לרוב סגנונות הרכיבה.

בתחילה הוצגה המערכת ברמת הקצה XX1 עם קראנק, מעביר אחורי ושיפטר מקרבון וקסטה 10-42 המיוצרת בתהליך ייחודי (כרסום מבלוק מתכת יחיד - ארוך ויקר), כאשר בשלב מאוחר יותר המערכת ירדה רמה עם הצגת ה-XX1 שאפשרה הורדת מחיר קטנה ועליה קלה במשקל (שינוי מסוים בתהליך ייצור הקסטה ובציפוי ועוד שינויים קטנים אחרים).

עם זאת, המערכת, שהוכיחה את עצמה בשטח ונהפכה למושא חלומות של רוכבים הייתה עדיין יקרה מאד כאשר רוכבים רבים חיכו לירידת רמה נוספת, שהגיעה בדמות ה-XX1.

שני השינויים המשמעותיים במערכת אשר אפשרו את הורדת המחיר הינם מעבר לקראנק אלומיניום (בשונה מקרבון במערכות היקרות) שמגיע בשלוש רמות שונות:

אכא Kick





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 מחקים לא שפויים בתחרות מנהל בייקפאינג. **דן דורון** הגוף מזדקן, הכשרון והסקסאפיל לא... דן הוא קבלן תארים בפרישה אקטיבית, ברזומה של רוכב הבית של רד בול בדימוס, אין ספור פודיומים במגוון תחרויות

אך חשובה ביותר לשימור הזרימה ברכיבה. **בתפקיד המנהל סטארים שלנו גם 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

והמיותרים של אוגוסט. אמנם הטמפרטורה לא מראה עדיין סימנים של רחמים והשבילים לא זכו למקצה הידוקים, אבל היי החצבים כבר פורחים והילדים כבר במסגרות, זמן מעולה ללשש את טכניקות הרכיבה שלנו ביער. נתחיל עם מספר תחנות בסיס שהראשונה שבהם היא פיצוח מדרגה בעליה ע"י פדל קיק, טכניקה בסיסית

למענכם את מיטב מדריכי הרכיבה הטכנית בישראל לסדנת רכיבה פרטית. בהתייעצות עם המנהל "מאסטרים" בחרנו להביא בפניכם מספר טיפים בסיסיים אך חשובים מאוד לשיפור הזרימה, היכולת הטכנית וההנאה שלכם בסינגלים. את הפינה הראשונה הקדשו לטכניקת רכיבה בפמפטריק, כטכניקה משמרת לימים החמים

רכיבה על אופניים בשטח היא פעולה הרבה פחות טריוויאלית מאשר סיבוב פדלים. השטח טומן בחובו שלל 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, רתמו



Prove Can't Wrong

אומנם יש כאן פרסומת בלתי סמויה בעליל, אבל מדהים להיזכר מידי פעם באיזה ספורט מדהים ומתפתח אנחנו עוסקים.....



Curtis Keene - Running with Wolves - Ep 7

עוד פרק מרתק מיומנו של קרטיס קיין,
על חייו של מתחרה אנדורו בסבב העולמי הלוהט



Morzine 2014

פרספקטיבה מאוד ייחודית לחופשת הרכיבה השנתית של רותם לוי וחבריו במורזין



אפילו ב-XC...

GoPro מרגשת... אותו ראה [מזונית אחרת](#)
(תודה לניב שאמר תודה לשלום)

איזו אליפות

גראנד-טור, ובעדיפות טורדה. ב-20 שנה האחרונות היו רק שניים שניצחו את אליפות-העולם ואת הטורדה. אלה הם קאדל אוואנס ולאנס ארמסטרונג(הרבה לפני מסיבות הסמים בקבוצת US Postal). כל הזוכים האחרים, רובם הם ספרינטרים דגולים כמו צ'יפוליני, קוונדיש, בונן, בטיני ופריירה. זה מעיד משהו למעשה על אופי המסלול. כולנו יודעים מה דירוג הספרינטרים ביום הררי בפירינאים... לכן מפתיע שרוכבים מטפסים כמו אוואנס או ארמסטרונג מצליחים לנצח מרוץ שכזה. מסלול שטוח לא יתן להם סיכוי. מאידך, מסלול עם טיפוס מצטבר משמעותי לא יתן לספרינטרים סיכוי. ישנה מידת איזון בכך שאין הר קטלני אחד אלא עלייה פחות משמעותית שחוזרים עליה בהקפות. בשנה שאוואנס ניצח הטיפוס המצטבר היה כ-4,600 מטר. ותחשבו על זה

בקבוצות המסחריות בהן הם חברים כל שאר השנה. הסטטיסטיקה היא שמדינות קטנות כמו הולנד ובלגיה זכו יחד כ-30 פעם, בעוד אימפריות כמו גרמניה ואנגליה זכו יחד 4 פעמים בלבד.

אז איפה ההגיג ? עד כאן הכל רגיל והגיוני. השאלה האם זה נכון להכתיר רוכב בתואר נכסף שכזה שנחרת בהיסטוריה ובויקיפדיה על בסיס מרוץ יחיד?! מה עם מוקדמות? שמינית ורבע גמר? סבב אליפות כמקובל?! נכון הוא שהרוסטר של הקבוצות הוא מטורף מבחינת כמות מרוצים וימי רכיבה וביניהם מנהלות רבות. לדחוף גם סבב מרוצים לאליפות זה בעייתי. עדיין.

הנקודה השניה ואולי יותר משמעותית, ואיתה נחתום את הגיגית היא אופי המסלול. אצל רובנו, באופן כמעט אוטומטי הרוכבים הטובים בעולם הם אלה שניצחו

אחרי הזכייה עד התחרות הבאה הפס יהיה על החזה. אחרי שנה עוברים הפסים לעיטור בקצה השרוול. הזכיה היא לפי הדיסיפלינה, כלומר, זוכה בנגד-השעון לא יוכל להתהדר בפסים במרוץ כביש, ולהיפך.

מסלול מרוץ הכביש הוא לרוב הקפות. אורך הקפה משתנה אבל לרוב סה"כ המרוץ כולו הוא סביב 250 קילומטר. השנה מסלול עלית גברים הוא סה"כ 255 קילומטר ב-14 הקפות.

התנהגות הפלוטון במרוץ די שונה ממרוצי הליגה של הקבוצות. אולי זה בין היתר כי פתאום לוגו הספונסר של הרוכבים אינו במרכז החולצה והחשיבות. בעיני אגב, תמיד זה נראה הרבה פחות מסודר ומובנה בהשוואה לפלוטון World Tour רגיל. בהיסטוריה נודעו לעתים שיקולים פוליטיים של מנהלי קבוצות בבחירת הצוות. זאת מתוך היכרות עם נאמנות או אי נאמנות בין רוכבים

במסגרת הפינה הפעם (לא שהייתה בכלל פינה כזו במגזינים הקודמים) אתמקד קצת באליפות העולם בכביש. מועד התחרות הוא תמיד לקראת סוף העונה, קצת אחרי ה'וואלטה' הספרדי ורגע לפני סגירת העונה עם הג'ירו די לומברדיה. האירוע השנה יתקיים בספרד, לקראת סוף ספטמבר. התחרות מכילה מרוצים חד יומיים שונים. מקצה נגד-שעון קבוצתי, נגד-שעון אישי ומרוץ כביש. המשתתפות הן נבחרות לאומיות ולא קבוצות מסחריות. לא תמיד זה היה ככה. גם נגד שעון קבוצתי הוא לא קבוע.

את התחרות מארגן אירגון-העל בעצמו, ה UCI. אולי זו בין היתר הסיבה למה ישנה הגדרה כל כך מסובכת מי הם הלאומים שעמדו בסף-הכניסה לתחרות. הזכיה הנכספת והיוקרתית מקנה לזוכה המאושר להיות מעוטר כל חייו בצבעים הגאים של הקשת. בשנה שבאה מיד



groopy  **STORE**

store.groopy.co.il



CAMELBAK®



Giant Trance Advanced 0 27.5

עדי בלן 📷 אוריאל כהן ✈️ אורן חסון

יבואן: ג'יאנט ישראל | מחיר: 39,000 ₪

לפני מספר שבועות קראתי כתבה מעניינת ב-pinkbike.com, (הכותב) מייק לוי המוכשר, (טען, ובצדק), שרוכבים צריכים לבחור אופניים לפי החולשות ברכיבה שלהם, ולא לפי החוזקות... רוצה לומר: כמעט תמיד רוכבים בוחרים אופניים המחמיאים לחלק האהוב והחזק שלהם ברכיבה, רוכבי מרתון בעלי ארבע ראשי מברזל יבחרו לרוב את האופניים הקלים והסגפניים ביותר, בעוד חובבי זמן האוויר והברמים יבחרו את האופניים הכי מדליקים (כבדים ומרובי אינצ'ים) לירידה כל עוד אפשר איכשהו להביאם לראש הגבעה. הגיע זמן לחשוב הפוך! דווקא המרתוניסטים ירוויחו הרבה אם יבחרו אופניים עם גאומטריה מתונה יותר, כידון רחב ומוט כסא מתכוונן רחמנא לצלן!), ואם הפרייריידרים יבחרו במכונה עם קצת פחות אינצ'ים וקצת יותר יכולת דיווש, זה יהפוך אותם לרוכבים שלמים ועגולים יותר ←←



Highlights

- משולש קידמי, חישוקים (!!), כידון, סטם וקראנק מקרבון.
- גלגלי 27.5
- מתלה Maestro מהלך של 140 מ"מ
- משולש אחורי מאלומניום, ציר אחורי 142x12
- אורך צינור עליון 600 מ"מ
- אורך תומכות שרשרת 440 מ"מ
- זווית צינור ראש 67 מעלות
- זווית צינור בסא 73.5 מעלות
- משקל "רטוב" - כולל פדלים - 11.45 ק"ג
- *הנתונים הם למידת מדיום



ועכשיו לעניינו, כותב שורות אלו תמיד התקשה בחלק שבו צריך לייצר אנרגיה פוטנציאלית ולהביא את האופניים לראש ההר, ומצד שני, כל עוד השביל במגמת ירידה ודורש יכולת טכנית, אפשר להגיד שהוא מסתדר לא רע... כאן נכנסים לתמונה ה - Giant Trance Advanced 0, ספינת הדגל של הדור החדש של הטראנס-איקס, אופני 27.5 העשויים קרבון מכף חישוק ועד ראש הסטם, למעט המשולש האחורי של השלדה באופן ביזארי, עובדה שמביאה אותם למשקל שערורייתי של פחות מ-11.5 ק"ג לאופני 140 מ"מ. אם הדבר

הזה לא יביא אותי לראש ההר מהר ובקלות יתרה, כנראה שכבר שום דבר לא יעזור... יצאנו למבחן מקיף על האופניים היוקרתיים (והיקרים למדי, יש לומר) במיטב השבילים והמסלולים שיש לארצנו ולקק"לנו להציע, החל מסינגל רמות נפתלי ועד סינגל ימב"א בירושלים, המסקנות לפניכם.

Highlights

הטראנס שקיבלנו מג'יאנט ישראל הם נצר לשושלת די ארוכה של דגמי טראנס-איקס שראשיתם כמובן בדגמי ה-26 עליהם השלום, השלדה

העדכנית מתהדרת ב140 מ"מ של מהלך מלפנים ומאחור וגאומטריה מעודכנת מאוד לסגמנט הכוללת בין היתר זווית ראש מתונה של 67 מעלות. חוץ מזה היא כוללת גם את טכנולוגיית האובר-דרייב של ג'יאנט הכוללת סטיר בגודל לא סטנדרטי של 1.5 ל-1.25 אינץ' (לשמחתנו בדגמי 2015 יחזרו ג'יאנט לסטנדרט tapered המקובל בתעשייה, ויבוא לציון גואל בדמות מלאי אין סופי של סטמים המתאימים לסטנדרט). להפתעתנו, גם בדגם הקיצוני הזה, המשולש האחורי של השלדה עשוי מאלומניום (המתקדם ביותר של

ג'יאנט), אנשי הענק הטיוואני טוענים שאין יתרון משמעותי המצדיק שימוש בקרבון בחלק זה, יתכן והם צודקים, אך לדעתנו התחרות והאופנה יאלצו אותם לשנות את דעתם וזו, לפחות על הנייר, נקודת תורפה של האופניים.

חלקים בולטים

כאשר נגשים לבחון אופניים שמחירם נוסק ל-40 אלף ש"ח, אין מקום לסלחנות באף חלק או אביזר המגיע (או לא מגיע) מחובר אל האופניים, הכל צריך להיות הטופ שבטופ. מבחינת הג'יאנט הדבר נכון רוב



האופניים אל מנשא הגג, הם קלים להחריד וזה מורגש בכל חלק של הרכיבה. כבר מסיבובי הפדלים הראשונים אפשר היה לחוש שכל וואט של אנרגיה שהצלחנו לייצר ברגליים מתבטא מהר מאוד בתחושת תאוצה קדימה, כאשר השלדה הקשיחה וגלגלי הקרבון הקשיחים והקלים הם ללא ספק גורם משמעותי בעניין.

מבחינה ארגונומית, לא הצלחנו להגיע לנוחות מלאה על הג'יאנט, בעיקר בשל היכולת המוגבלת להחליף סטמים וה- Layback במוט הכסא. סטם ה-70 מ"מ המקורי שהגיע, בשילוב כידון הקרבון ברוחב 730 מ"מ יצר קוקפיט ארוך וצר יותר ממה שאנחנו רגילים, והרגשנו מעט "מתוחים" על האופניים. ←←

ג'יאנט הממותגת תחת השם contact הווה אכזבה מבחינתנו למרות כמות הקרבון הגדולה. באופני קצה מסוג זה היינו מצפים לראות הרבה יותר מותגי אפטר-מרקט כמו טומסון, רייס-פייס וחבריהם והרבה פחות OEM. בעיקר אכזב מוט הכסא מתוצרת ג'יאנט שסה"כ עבד חלק וללא תקלות, אך מגיע עם מהלך מוגבל של 100 מ"מ ועם תצורת layback ערכאית שלא אפשרה לנו להגיע לתנוחה אופטימאלית על האופניים.

על השביל

על השביל הטרנס מרגישים מהירים מהרגע הראשון, ואם נדייק, אז הם מרגישים מהירים כבר בהנפת

המקורי של האופניים, קיבלנו סט משככים מבית Fox שכלל בולם 32 Talas קידמי ו-CTD אחורי, בעוד שבמפרט המקומי מגיעים ה-Revelation וה-Monarch מבית Rockshox, הטאלס הקדמי לא הבריק ונטה לוותר בקלות יתרה על אמצע המהלך שלו. הבולם האחורי עבד היטב אך כנראה שישנה סיבה שמנהלי המוצר של ג'יאנט בחרו במוצרים של רוקשוקס והיינו שמחים לרכוב על הסט-אפ המקורי.

סט הגלגלים מהתוצרת הביתית של ג'יאנט שכלל חישוקי קרבון, הוכיח עצמו קשיח ועמיד למדי, הוא הגיע עטוף בצמיגי שוולבה נובי ניק, קלים ועמידים אך עם אחיזה בינונית בסיבובים. חלקי הקוקפיט מתוצרת הבית של

←← הזמן, אך עדיין מצאנו נקודה או שתיים שבהן היינו מצפים ליותר.

מערכת הילוכי ה-XX1 של סראם עבדה באופן מדהים לאורך כל תקופת המבחן, לא חווינו גמגום או נפילות שרשרת והיא הייתה חלקה ושקטה לחלוטין (ועד שנרכב על ה-XTR החדש, זו המערכת הטובה בעולם מבחינתנו). הבלמים של Avid היו הטובים ביותר שבחנו מבית היוצר של סראם, הם היו חזקים, עיקביים וסיפקו מודולציה טובה, אין לנו באמת מקום לתלונה, פרט לכך שהתגעגענו לידידות הקצרות של ה-Shimano XT בולםי הזעזועים שרכבנו עליהם לא תאמו את המפרט



לתגובות לחצו
we:Talkback

באופני הרים ובפרט שימוש נרחב בסיבי קרבון קלים וקשיחים. אלו אופניים אדירים למי שידו משגת, במיוחד לרוכבים שיוכלו להרוויח רבות מהקלות שבה הטרנס מטפסים ולחיות עם המגבלות המינוריות בקטעים הטכניים האגרסיביים יותר, זכרו את ידידנו לוי הפינקבייקאי - אופניים קונים לעזור לחולשות שלנו כרוכבים, לא לחוזקות!

בגזרת התמורה לכסף, נרשמה אכזבה מסוימת מכמות רכיבי ה-OEM שהורכבו, במחיר המסחרר הזה, היינו מצפים לרכיבי קצה בכל רמ"ח אברי הטרנס 

בשוק, ובמיוחד הבולם הקידמי התקשה לעמוד בעומס שהפעלנו עליו, הן מבחינת קשיחות צידית והן מבחינת חוסר תפקוד באמצע המהלך. מהלך ומיקום מוט האוכף הגבילו את היכולת שלנו לנוע קדימה ואחורה וגרמו לרגע או שניים של לחץ מיותר (אם כי לא נרשמו נפגעים בכוחותינו), וגם צמיג השוולבה הקידמי לא הניח את דעתנו לחלוטין בשל הקוביות הצידיות הרכות.

סיכום

ה-Giant Trance Advanced 0 27.5 הם מכונה מדהימה שמדגימה היטב את יתרונות הטכנולוגיות המודרניות

בתחושה מעורבת, כל עוד השביל לא טכני מדי, הטרנס הם מהמכונות המהירות שרכבנו עליהן, היכולת להאיץ החוצה מסיבובים (תודות גם לגלגלי הקרבון הקלילים) היא יוצאת דופן, גם אם פישלנו בכניסה לסיבוב והאטנו יתר על המידה, שני פידולים חזקים ואנחנו שוב במהירות שיוט גבוהה. יכולת התמרון של האופניים גבוהה מאוד והם הרגישו מהירים מאוד גם בקטעים צפופים למדי. לעומת זאת, כאשר השבילים הופכים אגרסיביים ותלולים יותר, התחלנו להרגיש בחסרונות מסויימים, הבולמים של פוקס שהגיעו על האופניים אינם מהווים את מיטב התוצרת הקיימת

←← היכולת של הטרנס בעליות היא לא פחות ממדהימה לאופני 140 מ"מ, האופניים מרגישים מהירים כמעט כמו אופני XC יעודיים ויכולת התאוצה שלהם היא פנומנלית. המתלה מרגיש יעיל גם במצב הפתוח של ה-CTD וצמיגי הנובי ניק סיפקו אחיזה מפתיעה גם בעליות המדורדרות של אוגוסט. האופניים הקלו עלינו מאוד את הרכיבה בעלייה ומצאנו עצמנו בראש ההר מהר יותר ושריים יותר מאשר על אופני ה-150 מ"מ הפרטיים שלנו (גם הם מקרבון).

מבחינת היכולות הטכניות של האופניים, כאן יצאנו





ה-תיקון? אני ותיק בענף ויש הרבה תיקונים "מיוחדים" שזכורים לטובה כמו תיקון מזלג מרזוקי במדבר, השתמשתי בכוסות של הפק"ל קפה לריקון השמן (המזלג החזיק עד קילומטר לפני האוטו). לא מזמן הרכבתי אופני ג'ג"ש של LOOK עם מערכת Di2 חשמלית מדור קודם עם סוללה חיצונית ולא היה מקום להתקין את הסוללה, אחרי חפירה ברשת והתייעצות עם קולגה באנגליה (עבד כמכונאי בקבוצת קופידים בטור) ייצרתי תושבת לסוללה מתחת לציר המרכזי 

כלי מיוחד/ייחודי? ייצרתי לבד חולץ בושינגים לבולמים אחוריים, מבלי ייעודי לפירוק שרשרת של קומביין תפוחי אדמה. חוץ מזה יש לי אוסף מפתחות שפיצים מרשים כולל אחד משנות ה-30.

מחשבות לעתיד, מצרפים עוד כלים למשפחה? אני תמיד מחפש כלים, פשוטים, מתוחכמים, יעודים, ואפילו כאלה שאני לא צריך סוג של סטייה.

לוקח את העבודה הביתה? הסדנה שלי היא חלק מהבית אז לא צריך ללכת רחוק בשביל כלי מסוים.

לשימוש יומיומי, וארון עם סטים של כלים לכריס קינג קומפניולו ספשלייזד ועוד.

הכי כלי כלי? הכלי שאני משתמש בו יותר מכל הוא המוח שלי ואח"כ עם הנינג'ה של 6/5/4 מ"מ

הכי לא כלי כלי? הכלי שאני הכי פחות משתמש הוא מקודד לשלדת פלדה 25.5-26.4

מי הבן המועדף? הכלי האהוב עלי זה ה-BT 1 של Park Tools לכיוון והתקנה של בלמי כביש כבר לא מייצרים אותו הרבה שנים והוא עושה את החיים מאוד קלים

של ספשלייזד Tricross שעליהם אני מבלה כרגע הכי הרבה כרגע, אופני כביש Roubaix, עוד זוג כביש קולנגו מקסיקו משנת 1975 שמצאתי בערמת גאנק של אחת החנויות שאני עובד בהן אספתי חלקים ושיפצתי אותם, ויש גם טנדס כביש משנות ה-70 שאני עובד עליהם וכמובן האופניים שבניתי לזוגתי (שלדה קסטום).

סדר על הקיר? הכלים בסדנה מסודרים עפ"י נושאים, לוח עם כלי שלדה שכולל: פרסים, מחרוקות, מקודדים וחולצים. לוח שני עם כלים

ועבדתי שם 5 שנים, שלוש כמתלמד ושנתיים כמכונאי מן המניין. בשנת 99 חזרתי לארץ לקיבוץ ולקריירה ארוכה בארץ שכללה בין היתר שבע שנים במצמן, שלוש שנים במוטואופן עם תרשיש העכביש וסיבוב נוסף במצמן VIP לעוד שלוש שנים. "לעת זקנה" החלטתי להגשים את החלום שלי **ולפתח סדנת בוטיק** בבית ולתת שרותי מכונאות פרילנסר לחנויות.

רוכב? יש לי בבית 7 זוגות אופניים: ספשלייזד סטמפג'מפר 29 אקספרט משופצים ומשודרגים, אפני ס"ס SIR של ניינר, אופני סייקלוקרוס/גראבל

מי אתה האיש שבקיר? שמי יובל שוסטר מקיבוץ יד חנה, התחלתי לרכב בשנת 89 באנגליה (הם נוהגים בצד הלא נכון של הכביש) ונדלקתי על רכיבת שטח. באחד הביקורים שלי בחנות המקומית (כמידי ערב) שאל אותי בנו של בעל החנות אם אני מחפש עבודה צדדית כמלווה של אביו ברכיבות כביש. כך הכרתי את פרד ווליאמס שהיה רוכב מקצוען בשנות ה-50, הבחור הצעיר (היה בן 67 שרכבתי איתו) השתתף בטור ועוד כמה מרוצים חשובים. אחרי כמה רכיבות איתו הוא הציע לי משרת מתלמד בחנות שלו שם ביליתי



הימים הנוראים

אילון שגיא

בהגיעכם לחנייה החבר'ה כבר ישובים על אופניהם ומגלים חוסר סבלנות מופגן, הם נוהמים ורוטנים ומדי פעם נשמע איזה "נו, יאאלה" שגורם לכם לחשוב שאולי אתם צריכים לגוון קצת את ארסנל החברים שלכם... ללא כפפות ובתחושה מרה שלא הספקתם להתארגן כהלכה אתם עולים על האופניים ויוצאים סוף סוף לדרך. כבר אחרי המטרים הראשונים משהו באופניים מרגיש לכם מוזר, תחושה שמקבלת חיזוק מצידו של מוישה זוכמיר שרובב מאחוריהם שמציין בלקוניות ש"חסר לכם אוויר"...



ואתם בקושי מחניקים את שאגת הקללה העסיסית שמאיימת להפר את הדממה. אתם מתלבשים במהירות, חוטפים את הציוד והאופניים, רצים לרכב, מעמיסים ויוצאים בדהרה לכביש. את רוב הנסיעה אתם לא ממש זוכרים, היא עברה עליכם בסוג של חלום בהקיץ כשמוחכם נראה כמו המכונה המערבלת את כדורי הלוטו ואלפי מחשבות, תוכניות ופיסות מידע מתרוצצות בתוכו בכאוס מוחלט. קצת לפני מחלף בן שמן אתם לפתע זוכים לרגע אחד של הארה מזוככת שפורצת ועולה מתוך התוהו ובוהו – שכחתם ת'כפפות.

אתם מזנקים מהמיטה כנשוכי נחש ומגששים את דרכיכם בחושך, מתנוודדים בשיכורים אתם מהלכים על קצות האצבעות כדי לא להעיר את בת הזוג אל עבר נקודת האור החלושה המבליחה מכיוון הדלת וחושבים לעצמכם למה לעזאזל אין פסים זוהרים כאלה כמו במטוסים שיעזרו לכם להגיע בבטחה אל המפתח... בעודכם שוגים באותן מחשבות הזויות אתם מקבלים לפתע איתות חירום מכיוון הרגל, האצבע הקטנה, כך מסתבר, התנגשה חזיתית בעוצמה בפינה של שידת הטלוויזיה, הכאב מפלח אתכם ומגיע עד קצות הריסים

מ שהו העיר אתכם. אתם פוקחים את העיניים. החדר אפל. אתם שוכבים ומרגישים כמו מחשב עם windows 95 שמנסה נואשות להפעיל את עצמו... לוקחות כמה שניות (שנדמות כנצח) עד שאתם טוענים את הקבצים הדרושים לאתחול התודעה, ואז, בשנייה שהפקס מודם הצליח לייצר תקשורת ולסנכרן את גזע המוח עם העולם החיצון אתם קולטים, היום יום שבת... מבט מהיר אל השעון מחזיר אתכם באחת למציאות (הכואבת): השעה היא 06:05 וקבעתם עם החבר'ה במצמו"ד ב-06:30. שיט! השעון לא צלצל!



אבל כופר שכמותי הרי לא יכול להסתפק בדברי אלוהים חיים וחייב להקשות... אז פניתי לאקדמיה, ומסתבר שגם אנשים שמאמינים באמת ובתמים שכולנו מורכבים מאיזה חלקיקים מיקרוסקופיים שנקראים אטומים (איזה שטויות!) ושמוצאנו מהקוף (שקר מוחלט!), נדרשו לעניין ואחד מהם, אף כתב ספר שלם על הנושא ששמו: "Why Sh*t Happens: The Science of a Really Bad Day" לדאבוני לא הצלחתי לשים יד על עותק שלם מאחר ומשכורתי ממגזין we:Ride עדיין לא נכנסה החודש... אתם, שוודאי כבר שולמה משכורתיכם מוזמנים לגלוש לחנות [אמזון](#) שם תוכלו לרכוש לכם עותק.

כמובן שלא יכולתי לסיים את התחקיר הזה בלי ליצור קשר עם הפסיכולוג האהוב עלי ולבקש עצה חנים (כי מי שקרא את הפרופיל שלי במגזין יודע שפרנסתי אותו יופי עד עכשיו...) ותשובתו הייתה קצרה וממצה הפעם באופן חשוד (אולי בגלל שביקשתי בחינם): Bad Day Is as Real as You Make It הוא אמר וכשאת חושב על זה, יש לא מעט צדק בדבריו... כנראה שאנחנו בסופו של דבר מיצרים את המציאות שלנו. אם אנחנו חווים יום נאחס ובמקום לעצור, לקחת נשימה, לחייך ולהמשיך הלאה אנחנו מנציחים את הרגע ומעצימים אותו באמירות כמו: "היום הזה התחיל חרא ויגמר חרא" או "איזה יום נאחס" מה לנו כי נלין על כך שדפקנו הפכה? ועל זה אמרו הגשמים "זה מה שנותן לחיים רמה פסיכולוגית ולפסיכולוג רמת חיים..."

אז הנה לכם חברים, קחו את המידע הזה והיעזרו בו. ובאשר אלי, ובכן, אני ישבתי עם הררי האינפורמציה, ריכזתי את המידע, הצלבתי ובדקתי ואז גיליתי שה-27 ביוני 2073 הוא היום היחידי שלא רובצת עליו שום קללה או אזהרה מבחינתי. אני כבר מתכוון, זו לבטח תהיה רכיבה של ה-life... 

אפגני שרואה רכב עם המספר 39 על לוחית הרישוי, יעבור לצד שני של הכביש. הספרה 4 בסין משמעה מוות ולכן ישנם לא מעט בניינים בסין בהם הקומה 4 פשוט אינה קיימת..., האיטלקים שונאים את המספר 17 וכל כך למה... מפני ש-17 באותיות רומיות מסומן כ-XVII אך היפוך הסימנים ל-VIXI יוצר את המילה הלטינית שמשמעותה: "חיי הסתיימו"... ואיך אפשר בלי 666... הידעתם שיש אפילו פוביה מוכרת ומתועדת ששמה Hexakosioihexekontaphobia ומי שסובל ממנה פשוט לא מסוגל לראות את המספר הזה בלי להיכנס לסרטנים... ויש אפילו איזה גוף מחתרתי שמאגד את המספר הזה עם אופניים, הנה, תראו: [BikeKill666](#)

ברררר... כל הממבו ג'מבו הזה עשה לי לא טוב, ומה עושה יהודי טוב שמאבד את דרכו בים העכו"מ? חוזר למקורות כמובן! ובכן, גם בתורתנו הקדושה וכתבי הסתרים העוד יותר מקודשים יש אזכור לאותם ימים לא טובים, האר"ה הקדוש הלא הוא [רבי יצחק לוריא](#) מלומד יהודי שהיה בקיא בקבלה לפחות כמו שקובי בסידן בקיא בבולמים בדק, חקר והכריז על [ימים ספציפיים](#) בחודש שלדבריו: "אלו הם הימים שהם מסוכנים להתחיל בהם ולעשות שום דבר, ולא ללכת בדרך ולא לעשות שום מלבוש, ולא לישא אשה, ולא להקיז דם, שכל מה שיעשה בהם יסתכן האדם העושהו על כל פנים..." וגו'. ואם לא די לכם בכך, הרי שישנן עוד מיני [תקנות מתקנות שונות](#) כמו זו הגורסת שאם תצאו לרכיבה ותשמעו קריאת עורב מצד ימין הרי שיום נפלא לקראתכם, אבל אם הקריאה תבוא מצד שמאל... וואה וואה... ככתוב: "בצאתך מן העיר אם תשמע קול עורב בצד ימיןך לך לדרכך ואפילו אם תלך במו אש לא תזוק. ואם על שמאל לא תלך. ואם בין כתפך שוב לביתך ועשה צדקה. ואם באת אל המדינה ושמעת קולו בחצי הדרך ולפניך יביא את פיו על הארץ תמתין עד עבור היום ויטיב לך"

מהבית. הנה לכם הוכחה ניצחת שהזהירות משתלמת: אבל בואו נודה על האמת, יום שישי ה-13 הוא סתם אמונה תפלה, זה לא שמדובר פה בחתול שחור או מכתב שרשרת ששבחתם חלילה להעביר הלאה מה שביידוע מביא מזל רע (טפו טפו טפו, חמסה חמסה חמסה חמסה, מלח מים, שמן דגים, שקל בנעל, בן פורת יוסף!)... ואם במזל עסקינן, הרי שאסטרולוגיה היא כלי נהדר לחזות אירועים מסוג ימי רכיבה מחורבנים, לא? אז מה המזל שלכם? גדי?, אריה? נאחס? מדע האסטרולוגיה בדק ומצא [מה הם התאריכים לימים לא טובים בהתאמה לסוג המזל שלכם](#), שוב משמח ללמוד שלכל אחד מאיתנו יש רק ארבעה תאריכים בחודש שנחשבים מעאפנים, לא קריטי... אגב, האסטרולוגים לא הסתפקו בהתוויית הימים הלא טובים, הם אף טרחו, בדקו ומצאו גם את התאריכים הטובים! הידד! ולא זו בלבד, אלא שמסתבר שלכל אחד מאיתנו יש לא שניים, לא ארבעה, כי אם שישה ימים כאלה! (טוב לדעת ולתכנן את רכיבת שבירת השיא בסטראבה לאותו תאריך...), אממממ... אלא אם כן אתם בני מזל מאזניים... כי לבני מאזניים יש רק חמישה... סורי חברים, נדפקתם...

מספרים ידידי, הם לא רק דרך למנות את מספר הקילומטרים שגמתם והמטרים שטיפסתם, מספרים, הם חברים... ומדע הנומרולוגיה כבר הוכיח לא פעם (מי לא מכיר את המדען היידוע הבבה בובה?) שהוא יכול לא רק לחזות את עתידו של אדם על פי המרת שמו למספרים, אלא אף לשנות את עתידו של זה אילו רק יוסיף לשמו אות או ישנה אותו מ-יחזקאל ל-יורן... אז למה שלא נעזר בו כדי לפסול תאריכים בעייתיים? יש מספרים טובים ומספרים רעים והם גם [משתנים בתרבויות שונות](#), באפגניסטן למשל, המספר 39 הוא סימן רע... 39 מתורגם באפגנית למילה morda-gow שפירושה "פרה מתה" שהיא גם המילה בסלנג המקומי לסרסור,

הרכיבה הופכת מרגע לרגע לסיוט, אתם חשים כאילו מישהו חמד לו לצון ובתעלול נבזי החליף באישון לילה את האופניים שלכם באחרים, אתם לא מצליחים לשים את האצבע על משהו ספציפי, אלא שנדמה כאילו המידה לא מתאימה, הבולמים לא מכוילים, המעצורים תפוסים, הגלגלים עקומים, האוכף לא ממורכז ובאופן כללי אתם פשוט לא מצליחים "להתחבר". אתם נעצרים במעברים טכניים בהם עברתם עשרות פעמים, כמעט מאבדים שליטה בכל פנייה ותחת שהרכיבה תהיה זרימה אחידה ורכה של עונג היא דומה יותר למלחמה. שני פנצ'רים ושלוש הימרחויות לאחר מכן אתם מעמיסים, מותשים ועצבניים, את האופניים על הרכב, שולחים חיוך מאולץ אל החברים (שלא מפספסים כמובן את ההזדמנות להתבדח על חשבונכם) ועפים הביתה כשבדרך אתם מתפללים שהיום הזה, פשוט כבר יגמר.

כן, ישנם ימים בהם כלום לא הולך... אלא ששום דבר לא באמת מכין אותנו לקראת מפגש עם יום שכזה וכשהוא מכה בנו, הוא עושה זאת בכל הכוח. חוויה קשה היא כשיש לנו יום שכזה בעבודה, אך קשה היא שבעתיים כמדובר ברכיבה... בניסיון להציל את עצמי (ואתכם) מימים שבאלה ערכתי מחקר קצר שכל תכליתו: לאתר מבעוד מועד את הימים הללו, לסמנם על לוח השנה ופשוט להימנע מלהתעמת איתם ראש בראש.

כשחושבים על יום נאחס, התאריך שקופץ ראשון הוא כמובן [יום שישי ה-13](#) ובהתחשב בעובדה שיום שישי הוא יום מועדף לרכיבה חשוב מאד שניזהר... תשמחו ודאי לדעת שיום שישי ה-13 חל בממוצע אחת ל-212.35 ימים ובשנה ממוצעת יש בין 1 ל-3 ימים כאלה, לא נורא בסך הכל. בנוסף, מפתיע לגלות שמחקרים שנערכו במקומות שונים בעולם גילו שדווקא ביום זה יש ירידה בכמות תאונות הדרכים והפריצות למשל, ההסבר לעובדה המפתיעה הזו הוא שאנשים פשוט נוטים לצאת פחות

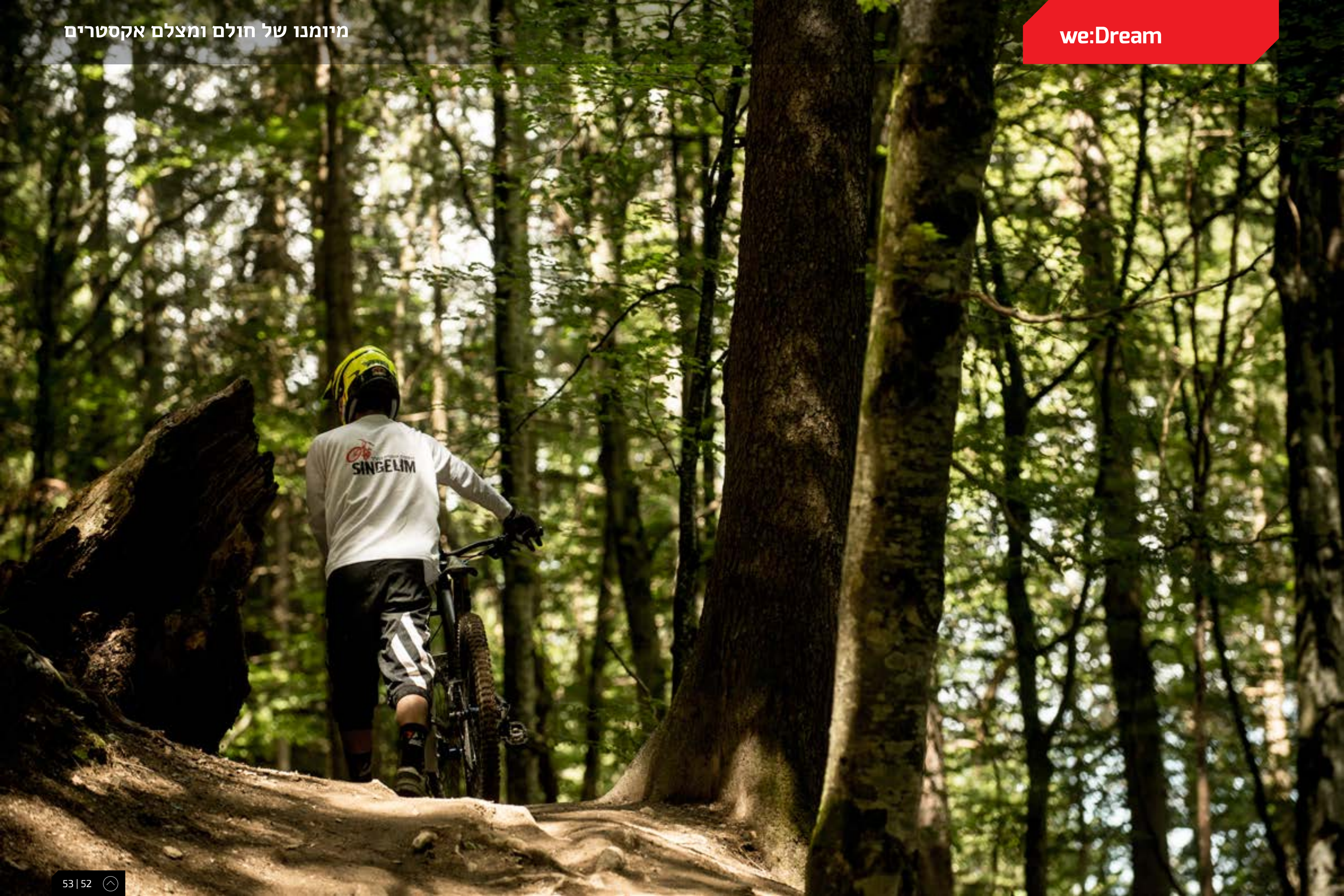
לפני שנסעתי לא ידעתי איך אני עושה את זה, מה לקחת איתי, איך אני אכיר רוכבים לעבוד איתם ובכלל איך לומדים להיכנס לענף באזור שהוא ה"מכה" לרוכבים.

צילום מאז ומתמיד היווה תשוקה ודרך להתנתק מהעולם החיצון ולהעביר אותו דרך עיניי. במהלך השנים התחברתי יותר ויותר להעברת רגעים ספציפיים שנראו לי יפים ומטורפים כאחד דרך עדשת המצלמה וכך מצאתי את עצמי מצלם את התחום הזה שנקרא ספורט אקסטרים. דאון היל, פרייריד ואנדורו הינם חלק מהמושגים שלמדתי להכיר ברגע שהגעתי למורזין.

למורזין הגעתי דרך חברת "Singelim" במטרה לצלם, לחוות ולבנות את הבסיס כחלק מכניסת החברה לתחום תיירות האופניים באזור. את עולם האופניים לא הכרתי אך כבר תקופה ארוכה שאני משתוקק לחוות את ההרים שלמדתי לאהוב כל כך דרך ענף הסקי בצורה שונה. צילום ענף האופניים היווה עבורי אתגר מאוד גדול. תחילה לא ידעתי איך אני עושה את זה, מה לקחת איתי, איך אני אכיר רוכבים לעבוד איתם ובכלל איך לומדים להיכנס לענף ב"מכה" ←←

תחלמו, תצלמו, תרכבו

Morzine 2014





כמה לוקיישנים ויצאנו לצלם. הגענו לנקודה הראשונה, כל אחד נותן קצת חוות דעת. עושים ליין ניסיון ולאחר כמה דקות יש לנו תמונה ראשונה. פתאום הכול מתחיל לזרום ואני מתחיל להרגיש את האקשן וההתרגשות באוויר. אירוע נוסף

של משפחות אה?? הופתעתי מאוד מהרמה של הרוכבים. זה פשוט מדהים שבילוי עם אבא, אמא והילדים כולל נסיעה במסלול דאון היל. מתחילים לצלם – לאחר כמה ימים עם החבר'ה מדירה 8 החלטנו על

הוא אבל הספיק להעביר כמה לילות על הספה בדירה שלי (מורזין כבר אמרנו?). את הבוקר השני שלי בעיירה התחלתי בחנות האופניים והשכרתי אופני דאון היל. הירידה הראשונה מההר הייתה מלחיצה, רבאק מסלול

ברוכבים שעזרו לי והיו מספיק סבלניים כדי לחלק לי טיפים ולסבול את כל ההתרסקויות שלי, ובעזרתם לאחר כמה ימים מצאתי את עצמי עם המצלמה על ההר. ביחד עם החבר'ה מדירה 8 והיפני שעד היום אין לי מושג מאיזו דירה

ההר הבנתי שזה הולך להיות הרבה יותר מורכב ממה שחשבתי ולפני שאני יכול לחלום על לצלם באותם המקומות שאני רוצה אני צריך לקחת קודם כל זמן ללמוד איך אני בכלל מסתדר עם האופניים על ההר. אבל מה, מורזין הייתה שוקקת

בתור צלם סקי וסנובורד אני רגיל לעמוד בקצב ולהגיע למקומות הכי מטורפים על ההר ביחד עם גולשים ברמות הכי גבוהות באירופה, כמובן שעל הדרך אני נהנה מהאתגר הן של הצילום והן של הגלישה. מהרגע הראשון שעליתי עם אופניי על







שנתן לי נחיתה טובה היה תחרות ה"Whip off" על טייבל ענק שסיפק לי כמה תמונות נהדרות לפתיחה.

בימים שלאחר מכן עבדתי בצורה אישית עם כל אחד מהרוכבים ובעיקר עם רוכב ה"UCI"/יוקי (אותו הבחור שישן על הספה

שלי). על הדרך הספקנו לצלם אל מול הנופים הכי יפים בהרי האלפים, ביערות הכי ירוקים שראיתי מימי ויצא לי לחוות רמת רכיבה שרואים רק בסרטים. לפני כמה ימים אני בארץ מחובר לחדשות ועכשיו כשנמצאים על ההר פתאום כל המחשבות נקיות

ואתה שוכח לרגע מהכול, האוויר, הנוף וחבר'ה שהכרתי רק לפני כמה ימים ומרגישים כאילו אנחנו מכירים שנים.

לפני שהגעתי למורזין הייתי קצת סקפטי לגבי האווירה וחיי הלילה בעיירה. ידעתי שהרבה מקומות הרבה יותר רגועים בקיץ אבל זה

לא המקרה כאשר מדברים על מורזין. העיירה מלאה באנשים במשך כל הקיץ. בצהרי יום שמש ניתן לראות מאות אנשים מכל הגילאים יוצאים לרחוב כדי לתפוס קצת שמש ולאכול גלידה או קרפ מלא בכל טוב. כמעט כל יום יש איזושהי הופעת רחוב מקסימה או

שוק איכרים שפותח את התיאבון. לקראת הלילה החבר'ה הצעירים מתחילים למלא את הברים. אנחנו יוצאים כמעט כל ערב לבר המקומי שלנו כאן ה"Le Crepu" שבו עובד אחד מהחברים הצרפתיים שלנו בעיירה. כל ערב שומעים סיפורים מעניינים ומצחיקים על ימי רכיבה

מטורפים שעברו על אנשים, שותים בירה עם חברים וכמובן שמדי פעם נכנסים לשיחה הזויה עם חבורה של בריטים ששתו הרבה מעבר לגבול של כל אדם נורמלי. לא הופתעתי שקהל היעד של חופשות רכיבה הוא בעיקר גברים ולכן הם מהווים את הרוב בברים והמועדונים, אבל גם



עם זה לומדים להסתדר... <<

מבחינתי אין בעולם על ההרגשה הזו של תפיסת "התמונה". אני יוצא לצלם כמעט כל יום על ההר, מחפש ומנסה, לפעמים יוצאות תמונות טובות והרבה פעמים זה פשוט לא הולך, אני לא תמיד יודע למה אבל כל העבודה הזו שווה הכול בשביל

אותו הרגע שאני קורא לו תפיסת "התמונה". זה הרגע הזה שאני מסתכל על מסך המצלמה ופשוט יודע באותו הרגע שזה זה. התחושה הזו של צמרמורת קטנה ושחרור שאגת "ישששש" באוויר היא המהות של כל מה שאני עושה מאז שהחלטתי שאני הולך להיות צלם אקסטרים. ההצלחה הזו בלהעביר

רגע אחד של שלמות דרך תמונה אחת זו הסיבה שאני עושה את מה שאני עושה ואני לא חושב לרגע להפסיק עם זה. כנראה שזה נכון שתמונה אחת שווה אלף מילים. את השורות האלו אני כותב בעודי יושב על המרפסת של הדירה שלי במורזין, שותה כוס קפה, לא מפסיק

לחייך ונהנה מהשמש המדהימה ששוטפת את העיירה מאז שהגעתי לכאן. אין תחליף לחוויות שאני חווה כאן. הכרת תחום חדש, חברים וחברות חדשים, צילומים יפים. מה אני אגיד לכם, הכול פשוט מושלם כרגע ואני התאהבתי במקום הזה ובאופניים שלי. מאז ומתמיד חשבתי שאופניים זה תחום מאוד

פוטוגני ועכשיו ההרגשה הזו רק התחזקה מאז שהגעתי לפה. ההרים הגדולים והפסגות המושלגות תמיד קרצו לי ובמשך הזמן הבנתי שכאן מקומי, זה מה שמשמח אותי. אני נמשך לדברים המטורפים שאנשים עושים בהרים האלו וצילום זה הדרך שלי להעביר את זה מנקודת מבטי.

הרבה אנשים קוראים לי מטורף ואומרים שבחיים אני לא אצליח להתפרנס מספיק מהדרך שבחרתי אבל היי, אני אבחר כל פעם בהרים ובאורח החיים הפשוט על פני כל דבר אחר בעולם, יהיה אשר יהיה. זה אני וזו התשוקה שלי. בינתיים אני כאן בהרים 🏔️



גיא פטאל, בן 23 מהר אדר. נולדתי בהרי ירושלים ותמיד אהבתי לבלות זמן בהרים וביערות. צילום הוא חלק מחיי מאוד שהייתי ילד. את מצלמת ה-DSLR הראשונה שלי קניתי כשהייתי בן 14 ומאז אני מנסה להעביר את חיי דרך צילום. לפני כשנתיים חלמתי לשלב את האהבה שלי לגלישת סקי וההרים יחד עם צילום וטסתי לעשות עונת סקי באירופה. לאחר כשנתיים אני מוצא את עצמי מצלם כאן במורדון.

www.guyfattal.com

חברת Singelim היא חברת תיירות אופניים אשר מוציאה קבוצות רוכבים ומשפחות לחופשות קיץ באירופה:

www.singelim.co.il

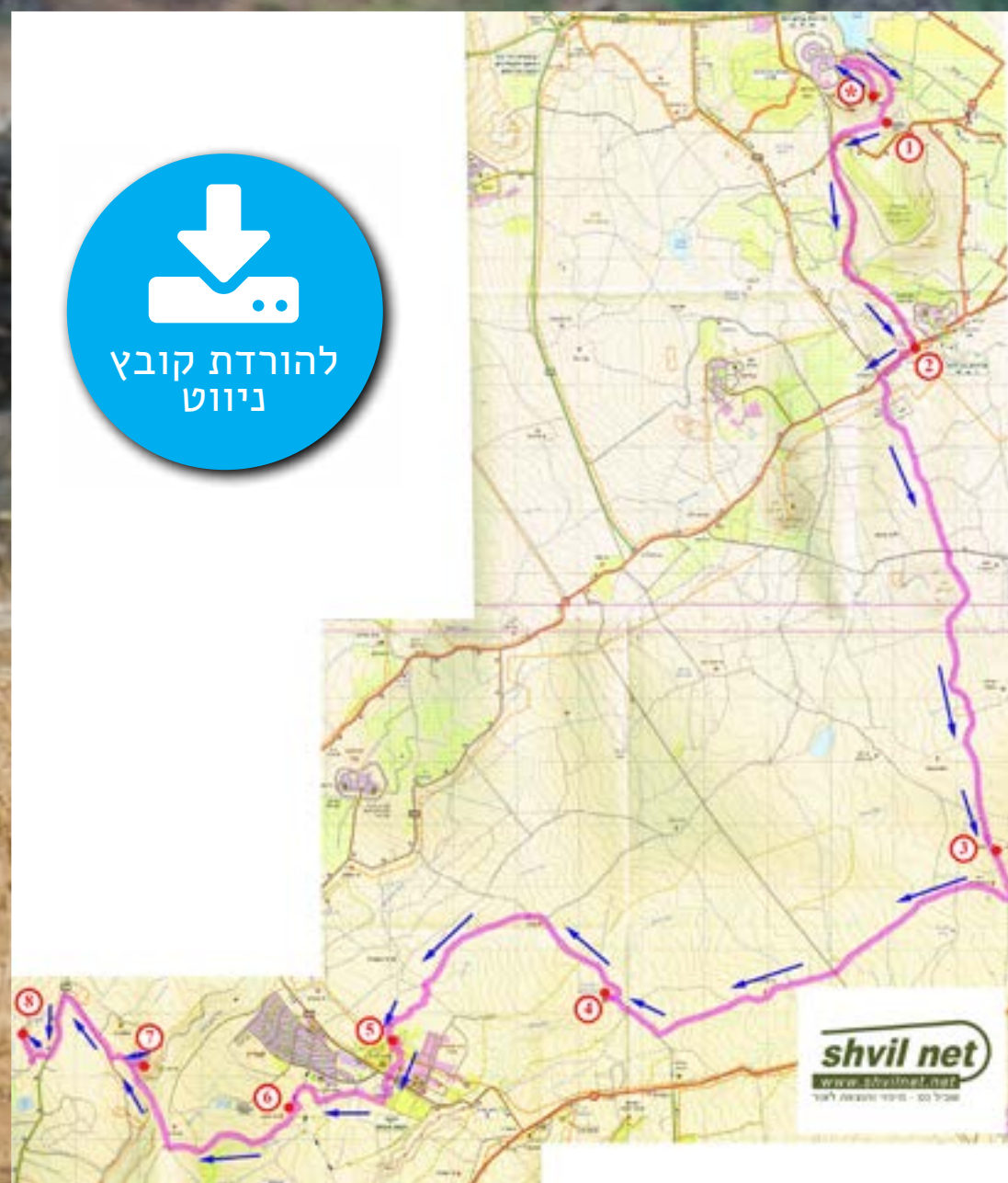
לתגובות לחצו
we:Talkback



טיול: ירידות ברמה

דמיינו מפגש על פסגת הר בתוך ענן מקפיא וממנו יוצאים למסלול רכיבה ארוך ומהנה, דמיינו נופים נהדרים וסינגלים משובחים, דמיינו טבילות בבריכות מים מקסימות בלב הטבע, דמיינו להקת צבאים החוצה את השביל בדילוגים אציליים, והכי חשוב, דמיינו הפרש גובה אנכי, בירידה, של כמעט 1000 מ' מנקודת התחילה לנקודת הסיום ←←

סינגל סובב הר בנטל חשוף לנופים מרהיבים



הנתונים הבסיסיים

מרחק: 44 ק"מ
 זמן: 4-7 שעות
 קושי פיזי: בינוני / קושי טכני: בינוני
 קושי ניווט: בינוני
 טיפוס כולל: 250 מ' אנכיים
 ירידה כוללת: 1200 מ' אנכיים
 מפה: מפת שבילנט – "רמת הגולן", או מפת סימון שבילים מס' 1 – "החרמון, הגולן ואצבע הגליל" מעגלי: לא
 זהירות: המסלול עובר בשטחי אש. ניתן לרכב בו רק בסופי שבוע ובחגים, על פי הנחיות הצבא. כמו כן ישנם שדות מוקשים רבים ברמת הגולן – רדו מהדרכים והשבילים רק במקומות בטוחים.



חוצים את הגולן על שביל הגולן



סינגל טכני במורד הר בנטל (שימו לב למעיל – צולם באמצע יולי!)



מורשת קרב על הטנק

ובצומת נפנה שמאלה אל מנחת מסוקים ישן וממנו אל הכביש שבצדו השני. נפנה ימינה בכביש וכשנגיע אל כיכר נעשה דרכנו אל הפינה הדרום-מערבית שלה (חצי שמאלה מאיתנו), שם שוב ממתין סימון שביל הגולן. נצא איתו דרומה בסינגל הזורם לפרקים, ומאתגר טכנית בקטעים אחרים. נקפיד להיצמד לסימון שביל הגולן, במיוחד כעבור כשני קילומטרים כשהשביל בשטח מושך אותנו ימינה בעוד השביל המסומן עולה מעט



נמשיך עם הסינגל שמאלה בירידה לכיוון הכללי של טנק ישן הניצב בשטח, וכשנגיע אל הדאבל נפנה שמאלה אל הטנק (1).
טנק זה הוא אחד מני רבים המפוזרים ברחבי רמת הגולן ומזכירים לנו את קרבות השריון הקשים שידע האזור. מבט דרומה יגלה לנו את הר אביטל הסמוך, ואת השקע בין אביטל לבנטל שהוא בעצם ראש ההר שקרס פנימה. נחזור מערבה בדרך, נגלוש איתה במהירות ובזהירות

בירידה תלולה ומדורדרת הרכיבה לבעלי כושר טכני טוב, ומסתיימת בקטע קצר עם מעקה אותו ניתן לרדת רק בהליכה. בתחתית הקטע הזה נפגוש את החפיר המקיף את ההר. שביל הגולן ממשיך שמאלה אך אנו נפנה ימינה עם החפיר. הקפידו לא לרכב בתוך החפיר, אלא על הסינגל שמעליו (משמאל), המקיף את ההר על קו גובה וממנו נשקפים נופים נהדרים של כל צפון הרמה. אחרי 1300 מ' בסינגל הזה, כשנגיע לצדו הדרומי של ההר

יוצאים לדרך

הר בנטל הינו אחד משרשרת התלים הגעשיים של רמת הגולן, שנוצר בצורת חרוט כתוצאה מהתפרצות לועו פעם אחת. מן החניה נרכב במעלה השביל המוביל אל מרכז מבקרים, גן פסלים מעניין, תצפית אל החרמון ואל סוריה, מוצב משוחזר ובית קפה. נחזור לכיוון מגרש החניה ונפנה ימינה לכיוון מבנה השירותים, משם נמשיך לשטח בשביל המסומן בסימון שביל הגולן (ירוק-כחול-לבן). השביל סובב קצת את ההר ואז מתחיל

המסלול מתחיל מפסגת הר בנטל, בגובה של כ-1150 מטרים, ומסתיים 45 קילומטרים מאוחר יותר בבריכת הקצינים המשובחת בעין עלמין, בגובה של 180 מ' מעל פני הים, מה שאומר שרוב היום אנחנו גולשים בירידות, נהנים בסינגלים ומשגרים את עצמנו לאוויר מכפלי הקרקע בדרכי הטנקים. כמובן שיש לדאוג להקפצה כלשהי, אם בהקפצה עצמית, במונית שתקפיץ רק את הנהגים חזרה לנקודת המוצא, או מיניבוס/אוטובוס שיחזיר את כולם, כולל את האופניים לפסגת הר בנטל.

אם דמיינתם את עצמכם במסלול טיול בחו"ל אתם קרובים, אבל בכל זאת טועים – את כל אלו נחוות בטיולנו החודש ברמת הגולן! בטיול ההכנה שנערך ביולי נפגשנו בקור מקפיא על פסגת הר בנטל, בתוך ענן, ורכבנו במזג אוויר קריר ונעים לאורך מספר שעות, פגשנו בדרך לא פחות משש להקות צבאים, שתי משפחות של חזירי בר, שפני סלע ועופות מיוחדים ורבים. עם קצת מזל אפשר לחזות ברמת הגולן גם בשועלים, תנים, זאבים, סוסי בר ועוד חיות בר אקזוטיות יותר ופחות.





גם בעומק של סנטימטרים בודדים, רוני לא מוותר על טבילה בעין שקיף



שמח בבריכת האירוסים



שמאלה. לאחר 3.9 ק"מ של סינגל נהדר הוא מסתיים במפגש עם כביש 91 (2).

נחצה בזהירות את הכביש ומיד אחריו נפנה ימינה בדרך המקבילה לו. ליד צומת אביטל נפנה שמאלה (בלי להיבהל מהשילוט) ואחרי 150 מ' נפנה חצי ימינה לדרך העוקפת את המתחם שלפנינו ונמשיך דרומה כשלפנינו מתנשא תל נוסף – הר יוסיפון. למרגלות ההר נחצה כביש ישן ונמשיך עם הדרך העוקפת את

ההר ממזרח, גולשת דרום מערבה ואז ממשיכה דרומה בלב השטחים הפתוחים עד שלבסוף נגיע (5.5 ק"מ מחציית הכביש האחרונה) אל שרידים מרשימים של כפר סורי (3).

במקום זה, חורבת רמתניה, התקיימה התיישבות החל מן המאה ה-2 לספירה ונמצאו בה אבני כותר עם כיתובים ביוונית, מבנים מרשימים בעלי קמרונות וקשתות ועוד. ההתיישבות האחרונה במקום

הייתה של צ'רקסים אשר ברחו מן הכפר במלחמת ששת הימים. נמשיך בדרך דרומה ואחרי היציאה מן הכפר נפנה ימינה, ואז שוב ימינה אל עלייה מפחידה אל אוכף בתל א-רמתניה ונמשיך בדרך מערבה במורדות הגולן. נחצה את כביש ציר הנפט, ולאחר זמן קצר נגיע אל שרידי כפר נוסף, חורבת סלוקיה, שם נפנה ימינה בפיוצול אשר אינו מופיע במפה ונתגלגל 1.9 ק"מ נוספים עד שנפגוש דרך נוספת.

נפנה ימינה ובפיוצול כעבור 700 מ' נמשיך שמאלה ונגיע למשטח חניה קטן, מצד ימין שלו נוכל להשקיף על בריכת האירוסים (4) (זהירות, מצוק מסוכן!). בריכת מים גדולה זו, השוכנת למרגלות מפל גבוה ומרשים בערוץ נחל הזויתן, קרויה כך על שם האירוסים הפורחים סביבה במרץ ואפריל. על מנת להגיע אל הבריכה עצמה ניתן ללכת בשביל מימין העובר מעל המפל ואז יורד אל הערוץ מכיוון צפון.

נחזור בדרך ממנה הגענו, ומיד נפנה שמאלה ונשתלב בדרך המתקדמת צפון מערבה. כעבור 2.3 ק"מ נפנה שמאלה לדרך היורדת לכיוון קצרין. ולאחר 2 ק"מ נוספים נגיע לראש תלולית ומיד לאחריה נפנה שמאלה בדרך הפונה לכיוון אזור מיוער, ומגיעה לפינת גדר בקצה האזור הזה. נמשיך בדרך הסובבת את שורת העצים ממערב, נגיע למגרש חניה גדול ונפנה שמאלה אל כביש. כשהכביש פונה

ימינה, נפנה שמאלה ומיד ימינה בדרך עפר, ובצומת הבאה נמשיך ישר ללא שביל ומיד נפגוש את סינגל קצרין (5).

סינגל קצרין הינו סינגל חדש מבית קק"ל שככל הנראה נועד לתת מענה לרוכבים המקומיים על ידי שביל ארוך המנצל את תא השטח הקטן העומד לרשותם. התוצאה היא שביל התופר את עצמו לדעת בתוך היער הקטנטן. אחרי החורף הראשון הוא אולי יהיה מהנה יותר לרכיבה, אבל





רכיבה בין בתי הרפאים של חורבת רמתניה



דרכי טנקים ארוכות ומאובקות

לתגובות לחצו
we:Talkback



במצבו התחוח הנוכחי, ובקונטקסט של טיול, הרכיבה המלאה בו די מיותרת. בכל מקרה, בהקלטת המסלול המצורפת רכבנו חלק די קטן ממנו – אם תרצו תוכלו לרכב את כל הקטע הרלוונטי, או לקצר גם את מה שאנחנו עשינו.

נפנה שמאלה ונתחיל לרכב בסינגל. שימו לב שאנו רוכבים בכיוון ההפוך לסימון בשטח, אל תתבלבלו ותרכבו איתו. נחצה את הוואדי לחלקו

המזרחי ונמשיך דרום מערבה לכיוון הכניסה לפארק קצרין, שם עובר הסינגל מתחת לכביש 9088. נעשה דרכנו דרומה ונשתלב בסינגל כשהוא יוצא מערבה להקיף את קצרין מדרום על כביש ישן. בקצה הכביש נפנה שמאלה בדרך בסימון שבילים שחור. לאחר 400 מ', סמוך לחוות סוסים, נפנה ימינה לדרך קצרה ללא מוצא, משם נרד בשביל רגלי קצר אל מעיין מקסים קטן שאינו מסומן במפה בשם עין

שקיף, בו יש שתי בריכות רדודות ויפות (6). נחזור לכיוון חוות הסוסים, נמשיך בסימון השבילים השחור ומיד, ליד השלט, נעזוב אותו ונפנה ימינה לדרך הגולשת ברובה במקביל לנחל קצרין ומסתיימת לאחר 2.5 ק"מ בצומת עם שני שערים גדולים. נפנה ימינה ובפיצול הקרוב נבחר בדרך השמאלית, נחצה את נחל משושים ונטפס אל כביש ישן

מעליו. נפנה שמאלה בכביש ולאחר 150 מ' נראה מעבר להולכי רגל בגדר מימינו. נכנס במעבר ונעלה בסינגל עד שנגיע לבריכה מקסימה למרגלות עץ אקליפטוס גדול – עין אמפי (7). נגלה כאן בריכת מים יפה המוקפת במדרגות מאבני בזלת בצורת אמפי-תאטרון קטן. מי הבריכה צלולים, גם אם אינם עמוקים במיוחד, ומלאים בדגים שישמחו

לעשות לכם, חינם אין כסף, טיפול להסרת עור יבש מן הרגליים – קצת מרתיע ברגע הראשון, אבל חוויה מהנה אחרי שמתרגלים. האזור מסביב למעין מוגדר כשדה מוקשים, כך שמומלץ לא להסתובב בר בשטח. נחזור אל הכביש הישן ונפנה בו ימינה, ואז שוב ימינה בכביש עם סימון שבילים אדום לעלייה חביבה המסתיימת בכביש 888. נפנה שמאלה בכביש ולאחר קילומטר אחד ימינה בדרך רחבה.

נרד בדרך ולאחר 300 מ' נפנה איתה ימינה. בפיצול הבא נמשיך שמאלה וכשנגיע סמוך לשער בתחתית החורשה, נפנה ימינה ונטפס אל המעיין – עין עלמין (8). הגענו אל בריכה גדולה וקרירה, אחת מבריכות הקצינים הסוריים המפוזרות ברמת הגולן וכנראה זו שבמצב הטוב ביותר. יכול להיות סיום יותר טוב מזה לטיול? 



"במהלך הקורס נוכחתי לדעת כי בניהול וברכיבה ישנם אספקטים רבים משותפים. בשניהם נדרשת נחישות, התמדה, מעבר מכשולים, חתירה ליעדים, תכנון ועבודת צוות. כל אלו מתלווים לדרך ארוכה מאתגרת ומהנה שבסופה סיפוק רב והרגשה נפלאה. אני נהנית וממליצה לחברותיי להתנסות בחוויה הזו ולצמוח ממנה."

תמר סדן-לקס, מנהלת מקצועית בעמותת אנוש ורוכבת בחדר מרגישה כי בהכשרה הכירה נשים חזקות ורגישות היוצרות לנהל, להצמיח ולהוביל את החברה הישראלית.

תחושותי האישיות הינה שההכשרה תרמה לי באספקטים ניהוליים שונים וב-networking איכותי. אסיים בציטוט מתוך אתר הקורס שקל לי כעת להזדהות איתו:

"בקורס זה אנו משתמשים ברכיבת אופניים אתגרית כאמצעי ייחודי, ישיר, ואינטנסיבי להתמודדות אנלוגית עם אתגרי ניהול בכיר: חזון מול אילוצים, סיכון מול סיכוי, סבלנות מול דבקות, מאמץ מול שחרור, פרט מול קבוצה, נחישות מול זרימה, מטרה מול תהליך, תכנון מול אלתור, ניווט מול ניתוב."

העכשוויות המשתנה במהירות. אנלוגיה מיידית לגמישות מחשבתית והתאמה לתנאי סביבה משתנים מוכרת לכל רוכב שטח: עליות וירידות הנראות זהות דורשות מיומנויות שונות לחלוטין בתנאי קרקע שאינם זהים באותו מסלול, ובוודאי באזורים גיאוגרפיים שונים.

מיכל נצר, בוגרת ההכשרה בבינתחומי, מנהלת משאבי אנוש בחברת BIO-RAD ורוכבת בקבוצה החיפאית AM מחדדת את הדברים: "בהכשרה נחשפתי למגוון רחב של מיומנויות ניהוליות כאשר ההקשרים לעולם הרכיבה נעשו תוך כדי דיווח. על פניו נראה כי יש את עולמות התוכן עצמם, ויש את הרכיבות, אך היכולת לחבר בין שניהם ולהתמודד עם היותי מנהלת בסביבה גברית תעסוקתית באה לידי ביטוי הלכה למעשה גם בהכשרה עצמה". יערה אלון, מנהלת קבוצת בקרת איכות באינטל נרשמה להכשרה ברגשות מעורבים, אך בסיומה מציינת כי חשה אחווה נשית וגאווה על היותה חלק מקבוצה איכותית זו.

ענת ונגר, מנכ"לית קניון מקבוצת האחים עופר, רואת חשבון ורוכבת אף היא בקבוצת AM מוסיפה:

שימו לב, מנהלות בשטח!!

הוא, במקצועות הנדסה, משאבי אנוש, שיווק, כלכלה, רפואה ועוד.

לב ליבה של ההכשרה מושתתת על מובילי הקורס, הכוח המניע שהבין(אפילו עוד לפני) כי ניהול ורכיבה הם עולמות מקבילים:

מדובר בפרופ' שמעון שוקן : דיקן-מייסד של בית ספר אפי ארזי למדעי המחשב במרכז הבינתחומי. רוכב ותיק ומדריך אופני הרים שחרש באופניו כארבעים אלף קילומטרים ברחבי העולם. אישיות בולטת ויוצאת דופן. הוא יודע לחבר בין עולמות תוכן שונים, לשלב סיפורי רכיבה, ניהול, מנהיגות, קטעי שירה והיסטוריה וליצור עניין בכל פעם מחדש.

לצידו מכהן עופר לוי: מייסד ויו"ר לוטם אסטרטגיות לפיתוח ארגונים. רוכב ותיק המצליח לחבר בדרכו הרגועה והמקצועית בין תפיסות, אנשים ואסטרטגיות למידה.

עוד בצוות רז שורק, עובד סוציאלי ומדריך אופני הרים, בעל ניסיון עשיר ביעוץ ועבודה עם קבוצות. בצניעות מעוררת קנאה הוא מקפץ בין סלעים, מעודד, מכונן ומנחיל את יכולותיו הבינאישיות לתוך אסופת האגו המרשימה של חברי הקבוצה.

קצרה היריעה מלתאר את כל הפעילויות התכנים והחוויות, אך אנסה בכל זאת לתת "טעימות" שהשאירו בי חותם: הסדנה של פרופ' אבי קלוגר בנושא "מנהיגות והקשבה" תפסה אותי בבטן הרכה – הצפת תובנות של עד כמה עולם ההקשבה שלנו כמנהלים לוקה בחסר, ועד כמה הוא משמעותי לפיתוח עובדים בעיקר בסביבה הישראלית רווית המלל.

סדנה זו יושמה באופן מוצלח ברכיבת השטח ב"דרך הסוכר" במדבר יהודה. לחלק מהמשתתפים מסלול זה היה אתגרי במיוחד ונדרש קשב רב ברמה הפרטנית והקבוצתית כדי להתגבר על הקושי המנטאלי.

הנשים שבהכשרה התחברו במיוחד לביקור במוזיאון ישראל, ולהרצאתה של ד"ר טלי גביש בנושא "הובלת שינוי אסטרטגי בארגון". מוזיאון ישראל עבר שינויים ארגוניים ותפיסתיים מרשימים שיצרו התאמה לסביבה

מסתבר שלהיות מנהלת בימנו מהווה תפקיד מאתגר לפחות כמו לרכוב על אופני הרים.

ואם נפרוט זאת לפרטים וננתח את הסוגיה נמצא קווים מקבילים בין שני התפקידים:

סביבה גברית מסוקסת, ראייה מערכתית לצד ירידה לפרטים, יכולת אבחנה בין עיקר לטפל, התמקדות על אף רעשי רקע, יכולת תנועה בתנאים קשים, יכולת התמודדות עם בלתיידיים, תכנון, עבודת צוות, מנהיגות והרשימה אין סופית...

היחידה להכשרת מנהלים של המרכז הבינתחומי הרצליה, השכילה לראות את ההקבלה הזו, ולפתוח הכשרה ייחודית לאותם מנהלים ומנהלות שמבינים את האנלוגיה הפשוטה-מורכבת בין ניהול ורכיבת שטח.

בוקר יום ראשון. פותחת את המייל ומתחילה לארגן את השבוע העומד בפני.

מייל פרסומי ועוד מייל ועוד אחד...

כמעט ומחקתי את המייל הזה שמבשר את הבשורה המרנינה: "קורס מתגלגל למנהלים מורעלים ולמנהלות שרוטות" (שמתם לב שהמנהלים הם המורעלים ואנחנו, המין החזק, אנחנו השרוטות? הרי ברור לכולנו מי כתב את זה). קוראת את הפרטים שוב ושוב, וכבר הגלגלים (הפעם בראש שלי) מתחילים להסתובב ותופסים תאוצה מרבית. כמובן שמייד מתעורר בי צורך עז לבדוק טוב טוב מה מסתתר מאחורי הסיפור הזה.

ואם אין ברירה אז אין ברירה, שבוע שבועיים, שלושה ואני בפנים. מצפה לחקור את מה שאני כבר יודעת: שניהול, מנהיגות ומה שביניהם הם אומנות שאת הדיוק שלהם אני מוצאת על גבי המכונה הדו גלגלית בשטח. וכמו כל אישה שהיא מנהלת (ת'כלס כולנו מנהלות, רק לא נעים לנו להשוויץ), אני מבקשת את רשימת המשתתפים, מעניין אותי לדעת מי הן ה"מנהלות השרוטות" שבאות להכשרה יוקרתית בבינתחומי?

עוברת על רשימת המשתתפים ומגלה שאנחנו במיעוט... שש נשים מנהלות רוכבות מתוך שלושים ואחד משתתפים. למשתתפים רקורד ניהולי מרשים במיוחד: ממנכ"ל לסמנכ"ל בכל ענף מקצועי באשר



שליחויות כמו שלא הכרתם...

סביבת עבודה מיוחדת. מתוך אהבה וכבוד לרוכב האופנים וגם מתוך הבנה עסקית ששליח מרוצה הינו הכרטיס הביקור הטוב ביותר לעסק.

כ"ייקית" אני בונה את העסק באיטיות וביסודיות. אנחנו מתמקדים בשירות על מנת לבסס את העסק לטווח ארוך. אני לא מעוניינת בהצלחה רגעית אלה בלהיות תחרות אמיתית לכל שאר חברות השליחויות הקיימות גם בעתיד. העסק צומח צמיחה בריאה ונכונה. לקוחות שטעמו מהשירות שלנו נשארים. ישנם המון לקוחות קבועים ואנחנו גדלים בכל יום. כמו בכל עסק ישנם תקופות

אנחנו מבצעים את כל סוגי השליחויות למעט אוכל (נכון להיום). משרדי ולא משרדי. ניסינו לפשט את כל נושא התימחור והתיזמון שעד היום היה מסובך אז אצלנו המחירים אחידים ללא קשר לדחיפות ושעת היום. רק המרחק קובע, וגם כאן ניסינו לתמחר בהיגיון פשוט. אנחנו נותנים שירות למגזר העסקי וסוף סוף גם מענה למגזר הפרטי. וחשוב לא פחות: יש לנו יחס מיוחד לשליח רוכב. כשאנחנו מדברים על איכות הסביבה אנחנו מכלילים לא רק את זיהום האוויר אלה את כל הסביבה. את הלקוחות ואת השליחים הרוכבים. אנחנו מקיימים

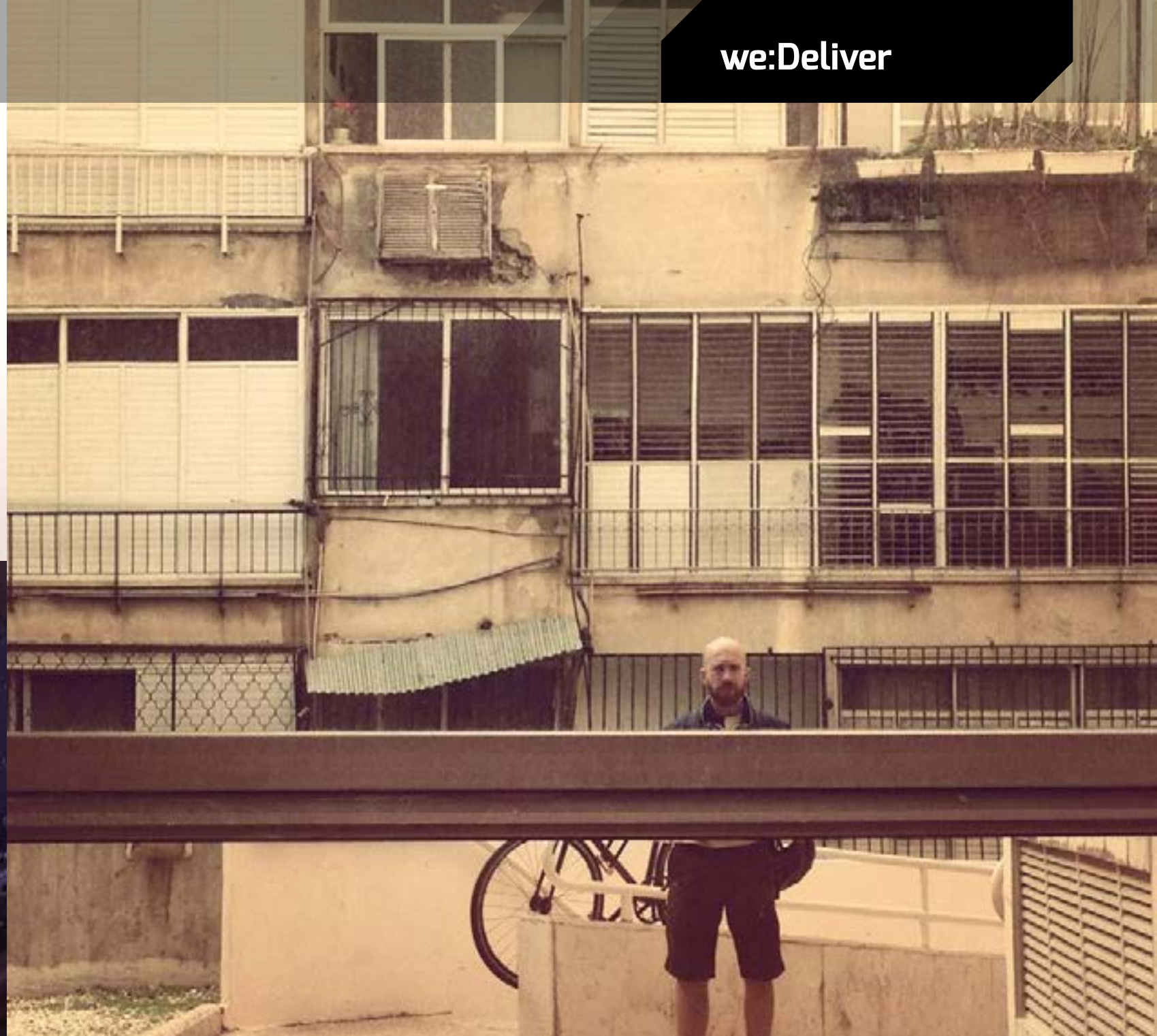
קטנה, שטוחה, ומספיק מזוהמת. בנוסף כאחת שצרכה שליחויות בעבר, היא הבינה שהשרות זקוק לרענון.

סופי גדלה בברלין ומסתבר שנושא איכות הסביבה מאוד קרוב לליבה. כעת, היא שמחה לראות שיש יותר מודעות לעניין. במיוחד במגזר העסקי.

"הקמתי את העסק לפני כשנה. עובדים בו לסרוגין בין 5 ל-7 רוכבים. גם אני יוצאת לשליחויות כשצריך. עד לא מזמן היינו ממוקמים במשרד קטן ברחוב החשמונאים בתל אביב. עכשיו אנחנו מתלבטים ושוקלים להצטרף לחלל של סדנא/חנות אופניים קיימת.

סופי ערב היא אישה עסוקה, באמצע החיים ואמא להרבה ילדים. אבל בין כל אלו, היא... היא עוסקת באובססיות ברכיבת אופניים וכל מה שקשור להם. במיוחד כתחליף מהנה לתחבורה ממונעת. כפיתרון לבזבז דלק ובניסוס האופניים כדרך חיים, הקימה סופי את חברת **A.S.A.P שליחויות**, שירות שליחויות על אופניים.

איך לא חשבו על זה קודם שאלתי? סופי טוענת שהיא בסך הכל צירפה את תל אביב לכל שאר הערים הגדולות בעולם. הרי העיר שלנו מושלמת לרכיבה על אופניים.



סופי, מסר לאומה?
 "לוותר על "לסכסך" בין הולכי הרגל והנהגים לבין הרוכבים. קצת סבלנות וכולנו נלמד לחיות יחד..."
 אהה, ולא לוותר על רכיבה בגשם. אין תענוג גדול מזה.
וב-40 מעלות בצל???
 "חם יותר כשהולכים ברגל!" 🥵

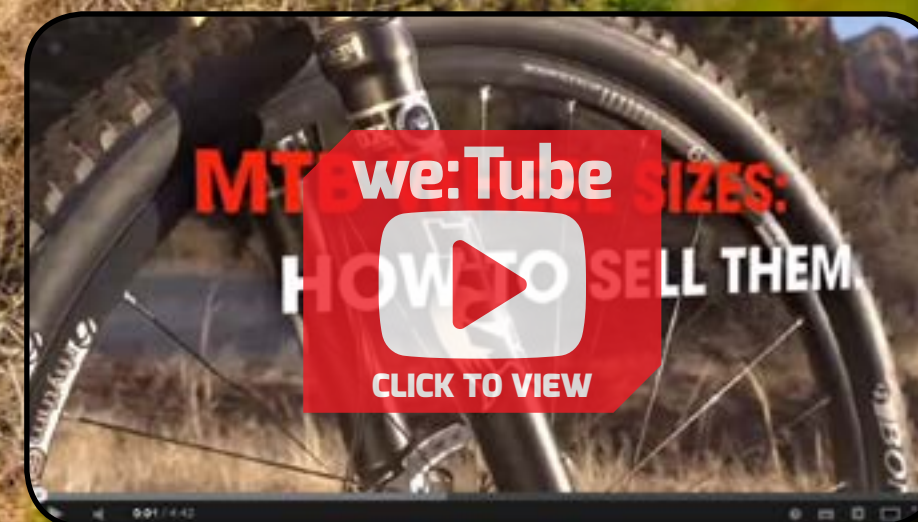
דווקא אופטימית: "עתיד האופניים בישראל נראה לא רע בכלל. רק טיפה מדאיג אותי עיניין ה"אופנה" בישראל. דברים באים וממצים אותם במהירות. אבל אני יותר אופטימית בעיניין האופניים בישראל. זה מחזיק מעמד יפה ואני בטוחה שגם אנחנו תורמים לעיניין."
ומה בעניין המודעות הממסדית? הפוליטית?
 "בסך הכל אני רואה התפתחות יפה בהתיחסות לנושא הרכיבה. אבל בסופו של עיניין: אם פוליטיקאי רוצה לשכנע אותי במשהו, כדאי שיעשה זאת תוך כדי רכיבה על אופניים."

בעוד 10 שנים אני מקווה שנהיה גדולים יותר, מבוססים יותר, עם שאיפות גדולות יותר, אבל עם אותו החיוך, אותה הנדיבות ואותה האכפתיות לעולם נעים, בריא ונקי יותר.
 כמובן שאנחנו רוכבים על אופניים גם ביום יום. רק שאחרי 12 זוגות שנגנבו, וקומה רביעית ללא מעלית אני מתפשרת על ספשלייזד אורבניים פחות נוצצים. אין כמו לרכב על כביש במהירות מירבית ועם כל העיסוקים, אני עדיין חולמת לבנות אופניים בעצמי."
 כשעולה בשיחה נושא תחום האופניים בישראל, סופי

תוססות יותר ותוססות פחות. וכמו תמיד נדרשת סבלנות ואורך רוח. במיוחד לעסק צעיר.
 היינו רוצים להגיע לכל מי שדורש שירות שליחויות. אנחנו מאוד פופולרים במגזר הפירסום. עורכי דין מעוד מעריכים את השירות שלנו. יצרנו סוג של שליח חדש. חייכן, סבלני, ומבלי להעליב אף אחד, גם מנומס. השליחים והשליחות שלנו מהווים מראה מרענן לכל מגזר.
 אין עיר באירופה ובאמריקה שאין בה חברת שליחויות על אופניים.

אריק פלדמן 📷 דותן הלוי ✈️ אלון רון, אריק פלדמן
יבואן: ctc.co.il | מחיר: 13,900 ש"ח

Trek Fuel EX 2015 27.5 vs. 29



במגמות המשתנות והאופנות החדשות בעולם האופניים עסקנו לא מעט בשני המגזנים האחרונים ונראה שנמשיך לעסוק בהן לא מעט בעתיד.

בעוד שבשנת הדגם האחרונה עדיין ניטשו קרבות בין המסיונרים של ה-26 לבין מחבקי הסטנדרט החדש ה-27.5, בשנת הדגם הקרובה הגלגל הקדום נכחד לחלוטין מהמיינ סטרים ופינה את מקומו לקול

תשואות הקהל ל-27.5 שהביא עימו זירת קרבות חדשה. הקרב הוא אותו קרב, רק הפעם הקוטר מעט גדל, 27.5 לעומת 29. את הסיפתח שלנו לשנת הדגם הקרובה אנחנו עושים במבחן שמאוד מעניין אותנו ברמה האישית ואנו נוטים להניח שגם אתכם. CTC יבואני טרק לישראל העמידו לרשותנו שני זוגות של **Fuel EX מבציר 2015**, שניהם עם ייעוד מוצהר דומה ורמת מפרט

זהה לחלוטין. דגם ה-29 הוא ותיק יותר והושק כבר בשנת 2013 ודגם ה-27.5 הוא חדש לשנת הדגם הקרובה והושק כחלק מהמגמה הכללית של טרק, כמו של רוב היצרנים כיום, להחליף את כל דגמי ה-26 בדגמים אקטואליים עם גלגלי 27.5. בשנת הדגם הקרובה חלק מהדגמים היקרים יותר מקבלים תוספת של טכנולוגיית בולם אחורי חדשה העונה לשם Re:Aktiv

אבל לצערנו במבחן זה אנחנו לא זוכים לטעום ממנה. המבחן לא נערך ברמת מבחן משווה מעבדתי אלא מבחן אשר ינסה לאפיין את ההבדלים בהרגשה ובתפקוד אשר מושפעים ישירות מקוטר הגלגל ואת ההתאמה של כל אחד מזוגות האופנים לאופי השטח והרכיבה. הפיול של טרק בתצורתם הנוכחית נחשבים סוג של דינוזאור בעולם התזדיתי של אופני השטח. למעשה

מאז השיקו טרק את תצורת הרמדי סימן 2, אי שם בשנת 2008/9 לא הרבה השתנה במבנה השלדות ובעיקר בגזרת המתלה של רוב דגמי השטח של היצרן. לא כי לטרק אין את האפשרות או המשאבים להמציא את הגלגל מחדש בכל שנת דגם, אלא מהטעם שטרק הגו ויישמו את אחד המתלים הטובים ביותר בשוק, מתלה אשר שורד את כל המגמות האופנתיות הן בסגנונות הרכיבה

והן בשינויים הדרסטיים במימדי הגלגל. כמובן שלאורך השנים טרק מתאימה את השלדות, הזוויות, ישום המתלה והשיכוך לטכנולוגיות, לחומרים ולשיטות היצור המעודכנות ביותר, אך עדיין בלב כל הדגמים של טרק עומדת אותה תצורת שלדה המבוססת טכנולוגיות ה-ABP וה-Full Floater. במקרה דנן המתלה הותיק מייצר מהלך של 120 מ"מ בעזרת בולם

Highlights Fuel 27.5

- גלגלי 27.5
- מתלה ABP Full Floater המייצר מהלך של 120 מ"מ
- שלדת אלומיניום Alpha Platinum קלה וחזקה
- ציר אחורי 142x12, מחברי ISCG, צינור ראש קוני
- בולם אחורי Fox CTD DRCV
- אורך תומכות שרשרת 433 מ"מ (17.05 אינץ')
- זווית ראש 68 מעלות
- זווית צינור כסא 73 מעלות
- גובה ציר מרכזי 333 מ"מ
- אורך בסיס גלגלים 117 ס"מ
- משקל "רטוב" – כולל פדלים – 13.4 ק"ג
- הנתונים הם למידת 19.5

Highlights Fuel 29

- Highlights Fuel 29
- גלגלי 29
- מתלה ABP Full Floater המייצר מהלך של 120 מ"מ
- שלדת אלומיניום Alpha Platinum קלה וחזקה
- ציר אחורי 142x12, מחברי ISCG, צינור ראש קוני
- בולם אחורי Fox CTD DRCV
- אורך תומכות שרשרת 452 מ"מ (17.8 אינץ')
- זווית ראש 69.5 מעלות
- זווית צינור כסא 73.6 מעלות
- גובה ציר מרכזי 338 מ"מ
- אורך בסיס גלגלים 116.9 ס"מ
- משקל "רטוב" – כולל פדלים – 13.7 ק"ג
- הנתונים הם למידת 19.5



←← אחורי Fox CTD DRCV, בולם ייחודי מוגדל נפח, פרי שיתוף פעולה ישן ומוצלח מאוד בין Fox ל-Trek. הרעיון שעומד מאחוריו הוא תוספת ליניאריות באמצע המהלך והיישום נעשה על ידי שימוש במנגנון רגישות מכני פשוט, אשר נכנס לפעולה בערך ב-40 אחוז מהלך ופותח מעבר פיסית של אוויר לתא נוסף הממוקם בראש הבולם. שני הזוגות זוכים למזלג 32 של פוקס גם הוא עם מהלך של 120 מ"מ.

חלקים בולטים

שני זוגות ה-Fuel שהתקבלו למבחן הם **מרמת איבזור 8** של היצרן והגיעו עם מפרט חלקים זהה לחלוטין. על גזרת השיכון מאחור כאמור ה-Fox CTD DRCV בעל שלושה מצבי פלטפורמה קבועים, על השיכון הקדמי פוקס 32 מסדרת Evolution הבסיסית והמאכזבת מאוד של היצרן האמריקאי, עם אופסט G2 של 51 מ"מ ב-29 ו-120 מ"מ של מהלך בשניהם. מערכת הינע 10X2 מבוססת חלקי שימנו וסראם, גלגלי Duster Elite עם 24 חיבורים וצמיגי XR3 Expert

מעולים של בונטרגר בייחוד בגרסת ה-27.5 שלהם. בנוסף, מעצורים של שימנו ברמת SLX וחלקי שליטה גנריים של בונטרגר עם כידונים ברוחב מאכזב ומאוד לא מעודכן של 720 מ"מ. שני הזוגות מגיעים עם הכנה למוט אוכף מתכוונן, אך לצערנו ולאכזבתנו העמוקה, בלי המוט עצמו.

על השביל

אם היינו יכולים לבחור את המועד למבחן זה על לוח השנה, רוב הסיכויים שאוגוסט היה נתרם ללוח השנה היזידי יחד עם חבילת ילדים

משועממים ורועשים בחופשה... אבל אנחנו, שמידע מהימן מהחזית הענף הוא נר לרגלנו, הקרבנו את עצמנו למענכם ויצאנו להילחם באחוזי הלחות והחום הקיצוני של אוגוסט, פעם על 29 ופעם על 27.5, כאלה אנחנו... הפערים בין שני הגלגלים מורגשים מיד בישיבה על האופניים, אל תרימו גבה, לא מדובר כאן על מיקום הרוכב ביחס לקרקע כמצופה, אלא על תנוחת הרכיבה עצמה. הישיבה על ה-29 היא יחסית זקופה גם כאשר הסטם צמוד לצינור הראש,

ב-27.5 צינור הראש קצר בכמעט 10 מ"מ לכן התנוחה היא קרבית ורכונה הרבה יותר, גם כאשר לוקחים בחשבון את ההפרש בגובה הגלגל. למרות שמראש לא ניסנו להשוות בין הקוקפיטים, במקרה של ה-27.5 נאלצנו שלא כמנהגנו להכניס כמה ספייסרים תחת הסטם. נתחיל מהסוף, שני הזוגות לבית פיול "טפסנים" מעולים. למרות המשקלים המכובדים של האופניים הפיולים עם ה-ABP היעיל מאוד הרגישו מהירים וקלים, הרבה הודות לצמיגי ה-XR3 המתגלגלים שלהם

בהם עוד ניגע בהמשך. הפערים בין הגלגלים היו בעיקר בהאצה המהירה של ה-27.5 לעומת ה-29 וביכולת האנרציה והדריסה של ה-29 אל מול ה-27.5, ממש כמו בכל הקלישאות והגרפים ההנדסיים שהואבסנו בהם בשנים האחרונות. בשורה התחתונה למרות יכולות טיפוס מצטיינות והרגשת קלילות גבוהה יותר של הגלגל הקטן יותר, היינו לוקחים איתנו את ה-29 עם ההאצה האיתית שלו לכל עלייה ובעיקר אלה הטכניות. כל עוד העלייה זורמת יחסית, ההבדל





לתגובות לחצו
we:Talkback



וסופג מאוד, אך פחות מאוזנים ובעלי יכול תמרון נמוכה יותר. ה-27.5 מאוזנים מאוד, מהירים מאוד, בעלי יכולת תמרון ופאן פקטור גבוהים מאוד, אך מרגישים אופנים קטנים, כמו שאופני 120 מ"מ אמורים להרגיש. רוכב אשר יעמוד בפני הסוגיה איזה גלגל יתאים לו מבין השניים צריך לשאול את עצמו מה הוא מעדיף יותר, אופני פאן קטנים וזריזים, או אופנים יציבים, דורסים ומהירים עם מעטפת ביטחון גדולה יותר בעיקר בישומיים הטכניים

ראשית הפיול על מגוון גלגליהם הם אופנים מעולים! לכאורה יש לנו כאן שני זוגות אופניים זהים אשר מוצעים בשני סטנדרטים, כאלה אשר יכולים להיכנס בקלות לתפיסה שגודל גלגל מתאימים למימדי גוף הרוכב ולא לסגנון. אך יש כאן מעבר, הפערים בין שני הזוגות אמנם לא ממצבים זוג אחד כנגד זוג השני אל מול יעוד מסויים, אך בניואנסים יש הבדל. ה-29 הם אופניים גדולים במלא מובן המילה, אופניים דורסים שמעניקים מעטפת ביטחון גדולה יותר, עם מתלה עמוק

מ"מ היו מוציאים מהם עוד הרבה. ככלל ה-29 הרגישו פחות מתמרנים ושוב לא רק בגלל הגלגל הגדול, אלא בגלל בחירת הגיאומטריה ובעיקר תומכות השרשרת הארוכות. לתחושתנו טרק בחרו בנתוני גאומטריה אלו על מנת להבדיל את הפיול מהרמדי ולמצבם כדגם יותר "רגוע" בליין. בהקשר זה היה מעניין לעשות את אותו מבחן גם על שני זוגות רמדי (לתשומת ליבכם CTC).

סיכום:

בונטרגר (הפתעת המבחן מעל לכל ספק...) ומדמינים יערות ירוקים ולחות נעימה של גשם טרי, אפשר לרגע לשכוח שהמבחן נעשה בעונה המדורדרת ביותר בשנה. ה-29 מרגישים אופניים גדולים בהרבה, לא רק במובן הפיזי אלא ברמת ההתנהלות. הם דורסים, יציבים, מאוד מהירים אך שלא כמו ה-27.5 הם מרגישים לפרקים מעט לא מאוזנים בין החלק הקדמי לזה האחורי. נראה שבמקרה של ה-29 בולם בעל רגלים עבות יותר ואולי אפילו תוספת מהלך של 10

מדויק, חד ובעיקר עמוק מאוד, הרבה מעבר ל-120 מ"מ המוצהרים שלו בכל אחד מהזוגות. ה-27.5 הרגישו מאוזנים מאוד בין החלק האחורי לזה הקדמי, למרות שאי אפשר להגדיר את עבודת הבולם הקדמי כלהיט... הם הרגישו מהירים ומתמרנים מאוד, עלו לאויר בקלות יתרה מכל קפל קרקע ובעיקר שידרו פאן, כל הזמן. הפרונט הנמוך מעביר את המשקל קדימה ומצמיד את הגלגל הקדמי בדבקות לתוך סיבובים, אם מוסיפים לזה את צמיגי ה-XR3 המעולים של

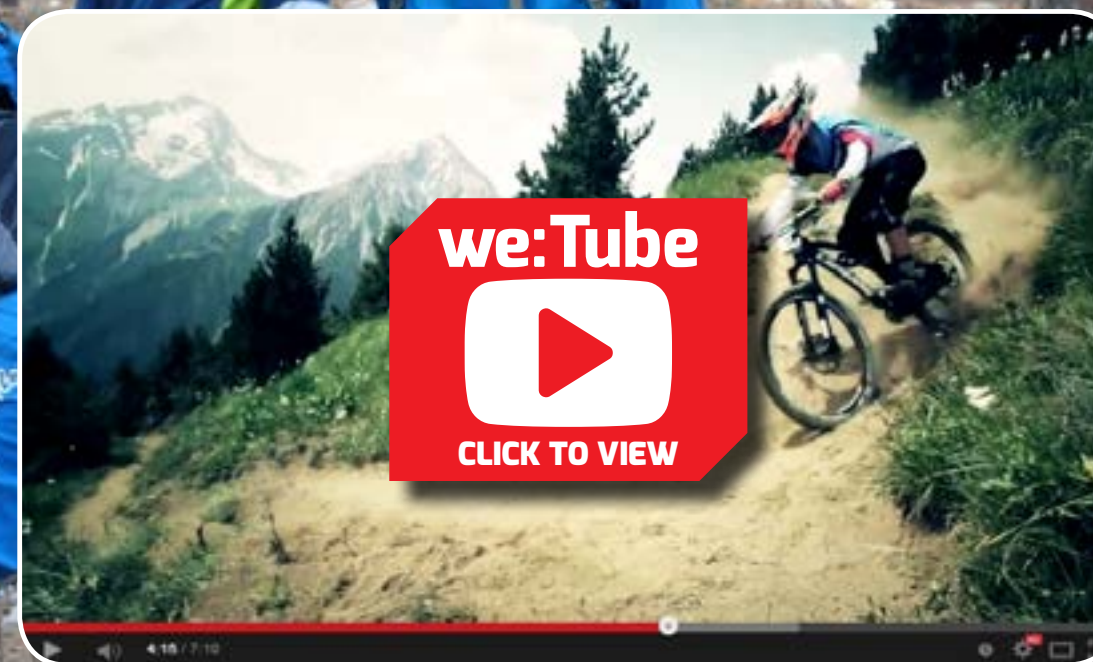
← בין שני הגלגלים בא לביטוי בעיקר בעוצמת הדיווש, אך שהוא הופך טכני, הפסיקה מביאה את הבוסט שגורם לגלגל הקדמי ב-29 לעלות בקלות על מיכשולים ומדרגות סלע באופן שמשאיר את ה-27.5 מבוייש. (אבל עם יכולת תימרון גבוהה...)

בסעיף הירידות והמהירות התמונה מעט מורכבת יותר. לשני הזוגות יש יכולות מרשימות מאוד כאשר השביל הופך להיות מהיר, טכני ורב גוני. המתלה של הטרק קשיח,

Enduro???

לתגובות לחצו

we:Talkback



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, פרויקט סטודנטיאלי שאפתני של פיתוח אופני שיבוך 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. מאחריו 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 וניסיונו בפועל על מגוון גדול של זוגות אופניים

והפריייד 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.

דן דורון דן הוא קבלן תארים בפרישה אקטיבית, ברזומה של רוכב הבית של רד בול בדימוס, אין ספור 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'. מר דורון נמנע על דור המייסדים של הדרכת רכיבה טכנית בארץ, כיום הוא מחזיק בתואר האבא של שירה דורון ומנהל את חנות סלאום בכפר מלל.

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".

מטורפת על העורף בתוספת גוגלס, תיק פאו'ץ' שמאפשר לך להחליף פנימית תוך כדי רכיבה ואופניים עם טופ טיוב באורך של רכבת, זווית ראש קיצונית, בסיס גלגלים עצום ואז אופס... מה עושים עם זה בן שמן??? כן חברים למרות כל הסקס אפיל והטרנדיות, אופני אנדורו בהחלט לא מתאימים לכל אחד למרות הריר שניגר, רצוי שכל אחד מאיתנו ישקול היטב לאיזה סוג אופניים וסגנון רכיבה הוא מתחבר באמת.

WE: DIG 2, מחוזקים בן דורון ובאהוד בן חמו חופרים בדיוק על הדילמה הזו.

חברי הפאנל הפעם הם:

אוהד בן חמו אחת הדמויות המוכרות והצבעוניות בסצנת האופניים המקומית. בן חמו הבעלים והאיש שעומד מאחורי מתחם באלנס הנייד להפעלות אופניים, הוא אחד ממדריכי הרכיבה הותיקים והמוכרים בארץ. הוא ידען, הוא מעודכן, הוא סמל סקס. כשהוא לא פצוע/ או לא נוהג ברכבי ספורט עם שמות של מלכות/ או לא רוכב על אופנוע שטח/ או לא משחק עם צעצועים על שלט, בן חמו הוא אחד ממתחרי האנדורו הקשוחים במזרח התיכון ובבן שמן.

גיל בניטה - רוכב אופניים, מחלוצי הדאון היל

זה קורה לכולם, בפורומים של זוג שותפים לרכיבה ועד לקבוצות של 30 רוכבים, זה קורה כבר בנקודת המפגש בשש בבוקר 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? ראיית את? לפעמים בא לנו רק לשתוק ולרכב, אבל זה חזק מאיתנו וכולנו לא מפסיקים לחפור...

בכל גיליון אציג לכם את we dig, פנאל נבחר מטובי החפרנים בענף האופניים בארץ! ביחד איתי נחפור כל פעם על ה"נושא החם" בענף האופניים בארץ ובחול.

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

הפעם אנו מקדישים את החפירה לטרנד החם בשוק, האנדורו!

רק מלומר את המילה אנדורו, בא לך לעשות חולצה בצבע ירוק ניאון, באגזיז כתום זרחני, קסדה עם הגנה

תודה לסלאום כפר מלל על השימוש בחנות כאתר לחפירות. לטל חסון, סער קוריאלי, אמיר צמנק ואיתי אילון, חבורת הרוכבים המסוגננת והמעודכנת על ביצועי אנדורו ודוגמנות אקסטרים אינטימיות...

קפה / אופניים בלונדון

קפוצ'ינו בלי ידדים

בביקור בלונדון לצרכי עבודה, הופתעתי לגלות לא פעם ולא פעמיים שהאנגלים משוגעי אופניים. אמנם העניין קצת לא התחבר לי בעקבות כמות הגשם שיורדת פה, אבל זרמתי. אופנים בסופו של דבר זה דבר חיובי ביותר ומי אני שאקח לאנגלים, שגם ככה אין להם הרבה נקודות זכות אצלי, את הדברים החיוביים באישיותם. זה התחיל מאין סוף עמדות השכרת אופניים שניצבות בכל פינה בעיר, והמשיך לאלפי רוכבים שחלפו את פני בכל יום בבגדים צבעוניים, אופניים מבריקים, קסדה, כפפות ותיק מסמכים.

באחד משיטוטי בעיר, בבוקר יום ראשון גשום ואפור (מה חדש), הגעתי בהמלצת חבר לחנות אופניים שהיא גם בית קפה בשם [Look Mum No Hands](#). כבר מרחוק ראיתי רוכבים שמתגודדים בחוץ, בתחילה היה נראה כאילו הם משווים ציוד (או ציורים על הקפוצ'ינו) אבל בפועל הם התגודדו בפתח הקפה צופים באחד המסכים ששידר תחרות רכיבה אנגלית שמתקיימת כעת ברחבי לונדון (London Surrey Classic).

נכנסתי אל החלל המקסים שנראה כמו מיני האנגר עם שולחנות מעץ בהיר וזוגות אופניים תלויים מהקירות. המקום היה פשוט חמים ומקסים. חנות אופניים קטנה נמצאת באחת הפינות של החלל, על הקירות תלויים אביזרי רכיבה, ציוד לקנייה ופחות או יותר כל דבר שאי פעם תצטרכו לצייד את עצמכם איתו לפני או אחרי רכיבה.

התיישבתי לשיחה צפופה עם אחד המנהלים (הסכים לדבר איתי רק לאחר שהראתי לו את המגזין שלנו, קיבלנו שבחים ומחמאות!) וזה מה שיצא:



לתגובות לחצו
we:Talkback



Tell me a little about how it all began!!!

The shop opened in April 2010 and these days we are excited to plan for our 5th Birthday next year! The three owners, Lewin, Sam and Matt wanted to create a place where they could watch the Tour de France, get their bikes fixed and drink beer & coffee. They found the Old Street venue which used to be an old Post Office, set it up with a coffee machine, pies, a big screen and sourced amazing beers. We also ensure everything we do is the best quality that we really like. It's that that's ensured popular since the start. That's what Look mum no hands was founded on and still stands for today. A great place to enjoy food, drink and cycling - if you're that way inclined ;)

Where did you get the idea from?

They were inspired by the European sports bars in the Netherlands, Belgium and Berlin. They have a friendly and relaxed atmosphere similar to an English pub but in a light, bright space. The bike workshop space has an element of theatre/

performance space as the mechanics aren't hidden away and work were the public can see them. The idea was to create great cafe space that could also house the owners retro and modern cycling products, pictures and memorabilia.

Do you ride yourself? what and where?

I'm pretty proud of my bikes actually. I ride a custom built Fixie Inc 'Black Jack' frame my Dad [made for me](#). Featured on [Bristol by Cyclist](#). I used to have a few other bikes but the only other bike I now own is a [Disco Dawes 5 speed Racer](#), perfect for when I want to do a few miles.

I'm a commuter, A to B type of cyclist. I don't drive so it's how I get about. It's cheap, beautiful (I've managed to find a great route encompassing Victoria Park) and keeps you fit. Plus it's super fun to cycle around with friends.

Have you seen shops like yours around the world? any particular?

I supported cycling cafe [Chapeaul](#) get off the ground in Colchester. It's my home town and we were all really inspired by LMNH.

I've been to [Roll for the Soul](#) in Bristol, plus a few other London Bike Cafe's but I haven't been to any outside the UK.

I'll hopefully get out to Japan over Christmas as I'd love to see what they are up to and how it differs to the UK vibe.

What do you think about the British riders? how is the sport doing in the UK?

I am always blown away by how strong, hard and fast professional racers are. The British riders are no different. We didn't do very well in the TDF this year but fingers crossed Froome puts on a show for the Vuelta.

Do you find biking a lifestyle?

Yeah, biking is a way of life. But then so is walking, driving, skating, skiing. any way you get around

if part of your lifestyle. Cycling is great because when you meet like minded people you can all cycle together. Unlike driving it's a really sociable way of getting around plus unlike walking it's faster and a lot of fun.

Are you going to open more shops around Europe?

We had some great pop-ups this summer at Le Coq Sportif store and we're still got a great one down on the Southbank. We haven't got any plans as of yet but watch this space ;)

What's your "bike dream"

The [Cycle Highway for London!](#)

Alex Davis, Press, Communications & Events

<http://www.lookmumnohands.com/>
<http://lookmumnohands.myshopify.com/>
<http://www.lmnh.me/>
<http://instagram.com/lookmumnohands>
<https://twitter.com/lookmumnohands>

אדי נודל 📷 אוריאל כהן

יבואן: סינגלמאניה singlemania.co.il

מחיר אופניים: 12,900 ₪ | לשלדה: 3,700 ₪

השם Mac Mahone אינו שגור בפה של מרבית רוכבי האופנים בעולם ובישראל ולמרות הניחוח הסקוטי הכבד הנודף ממנו, מדובר על מותג צרפתי/טיוואני אשר מציע מגוון רחב מאוד של שלדות, חלקים, ביגוד ומיגון. מטה החברה ומחלקת הפיתוח שלה יושבים בצרפת והייצור מתבסס על פסי ייצור קיימים במפעלים גדולים בטיוואן ומשם, באופן ישיר, מבצעת החברה את המיתוג, השיווק וההפצה של מוצריה. אם בגלל פז"מ או בגלל כוונת מכוון נראה ש-Mac Mahone שומרים על האנונימיות שלהם בקנאות ואפילו חפרני המקלדת הכבדים שבינינו יתקשו למצוא מידע כלשהו עליהם. באתר הבית שלהם, מוצגים לראווה מגוון רחב מאוד של שלדות וחלקים שלא יביישו את השחקנים הגדולים ביותר בשוק, משלדות לכל דיסציפלינת שטח מקובלת מקרבון או אלומיניום, דרך מגוון חלקים עצום בשלל רמות ואפילו בולמים קדמיים ←←

Mac Mahone Fenris 650B



Highlights

- שלדת זנב קשיח 27.5 עשויה קרבון
- מהלך בולם קדמי מומלץ 100/120 מ"מ
- חיווט פנימי
- הכנה למוט אוכף מתכוונן
- אורך צינור עליון 592 מ"מ
- אורך תומכות שרשרת 435 מ"מ
- זווית ראש 71 מעלות
- זווית צינור כסא 73.5 מעלות
- משקל 9.4 ק"ג לא כולל פדלים
- (*) הנתונים הם למידת לארג'

חלקים בולטים

האופניים כפי שהתקבלו למבחן מתבססים על קיט הלאקשורי הסטנדרטי אך הגמיש אותו מציע היבואן על ה-Fenris. הגלגלים בנויים מחישוקי AM מקרבון של המותג העונים לשם Argon אשר שוקלים 342 גר בלבד! על בסיס נאבות 120 King (קרויות כך על שם 120 התפיסות שלהן) גם הן של היצרן, ציר שחרור מהיר בקוטר 9 מ"מ וצליל יוקרתי ביותר המגיע מעולמו של קינג אחר, בוא נקרא לו קריס... (מבחן על הנאבות בגליון הקרוב). מערכת ההינע מבוססת על חלקי SRAM X0 המעולים (שעברו הסבה מתבקשת ל-1X10), על השיכוכ הופקד בולם Rockshox SID XX מעולה עם מהלך של 100 מ"מ ומעצורי X0 משלמים את חבילת חלקי הקונצרן האמריקאי על האופניים. את הצנרת ניתן לקבל מקרבון מלא או כתמהיל קרבון/אלומיניום כפי שאנו קיבלנו. את השלדה שמוגדרת

כאמור כ-AM לייט ביקשנו לאבזר בצמיגים תואמים לכן העדפנו את ה-Onza Canis המצוינים על פני צמיגי XC דקיקים.

על השביל

במהלך תקופת המבחן, לקחנו את האופנים לשתי סביבות רכיבה "טבעיות" (ע"פ הגדרת היצרן), רכיבות XC "טהורות" ו-AM "לייט". "על הנייר", אופני זנב קשיח מקרבון אמורים לזרוח במה שמוגדר XC ולכבב מעט פחות בשבילים עם ארומה טכנית, אך ב-Fenris, באופן מפתיע, זה עבד בדיוק הפוך... ברכיבות XC טהורות האופנים לא בלטו או התעלו על אופני זנב קשיח אחרים מקרבון עליהם רכבנו, הם הפגינו ביצועים סבירים אך לא יותר מכך. מנגד, ברכיבות בהן השטח אתגר מעט את הרכב, ה-Fenris זרח ונתנו לנו מעטפת ביטחון רחבה ביותר ביחס לקטגוריה. מבט על נתוני הגיאומטריה יכול להסביר זאת: ←←

לתגובות לחצו

we:Talkback



"סטנדרטית" לקטגוריה. יחד עם זאת, רוכב המעוניין בזוג שני אקזוטי או בזוג ראשון שישמש גם לרכיבות XC ולגם לרכיבות שבילים, ימצא את ה-Fenris כבחירה מצוינת. תוסיפו לכך תג מחיר יותר מנוח (שלא לומר זול למדי) ביחס לשלדה ולקיט החלקים המוצע ותקבלו עסקה שיהיה לכם קשה מאוד למצוא במקומות אחרים.

ההנאה מהסינגלים בהם תרכבו. בשימוש אינטנסיבי במעצורים, ייתכן ותתקלו ב"מחלת הילדות" של SRAM – קולות חריקה מעצבנים, אך הם לא מורידים במאום בכוח העצירה והמודולציה המעולה שלהם.

סיכום

ה-Fenris הם לא הכתובת עבור רוכב המחפש אופני XC טהורים, רוכב מסוג זה יעדיף ככל הנראה אופני 29 אינטש עם גיאומטריה

דוחפת את הרוכב להיכנס מהר וחזק יותר לסיבובים ובגלל שמדובר על אופני ד"ק, מלוא המומנט נותר גם ביציאה מהם. כאמור, ה-Fenris הם אופנים קצרים אשר מספקים הנאה גדולה בירידות. זווית ראש של 71 מעלות וזווית כסא של 73.5 מעלות מספקים איזון מעולה ליחס ירידות/עליות לאופניים מסוג זה, הוסיפו לכך את הבולם המעולה של Rockshox בגרסת העל שלו (XX) ויש לכם כאן מכונה שתמקסם את

מאוד לתקיפות סופ"ש ויותר מכך. במרבית רכיבות ה-XC שעשינו עם האופניים, הם היו בני לווייה מצוינים, אפשרו לנו לחרוג מחוקי הז'אנר ולתת בראש בסינגלים שלא דווקא עונים להגדרה של XC. יכולת העברת הכח המושלמת של ה-Xo וצמיגי ה-Onza Canis המצוינים סיפקו את מהירות הגלגול שהאופניים דרשו ושמרו עלינו בסיבובים מבלי לאבד את האחיזה בקרקע. הגיאומטריה הקצרה

Fenris היא של אופנים ד"ק חובבי שבילים ולא אופני XC סגפניים. למרות שה-Fenris בנויים משלדת קרבון וקיט על, אי אפשר לומר שהם הפגינו ביצועי על בעליות, יחסית לשלדות קרבון אחרות עליהן רכבנו ה-Fenris מרגישה "רכה" ומשככת למדי, יתכן שרוכבים תחרותיים ימצאו אותה לא קשיחה מספיק, אך מי שלא עומד באופן קבוע בקו הזינוק, ימצא ברכותה דווקא יתרון מאחר והיא נוחה

ה-Fenris הם אופנים מאוד קצרים ביחס למידתם, עבור מידת Large (המידה שנבחרה), האורך האפקטיבי של הצינור העליון עמד על 595 מ"מ בלבד, מאופני XC במידה זו היינו מצפים לאורך של 620 מ"מ לפחות. לרוכב החובב הבדל זה נשמע זניח אך ההשפעה שלו על טיב ואופי הרכיבה הוא רב מאוד. אורך הצינור העליון משפיע כמובן על שאר הגיאומטריה של האופנים והתחושה ברכיבה על ה

MacMahone Components

יבואן: סינגלמניה www.singlemania.co.il



גלג"ש ONE+

משקל: 109 גר' + לקסטה: 60 גר' **חומר:** אלומיניום 7075 | **מחיר:** 299 ₪

בסה"כ מתיחת התנגדות (B TENSION) של המעביר האחורי שימנו XT כלוב בינוני. על סטנד הטיפולים ניכר שהעברת ההילוכים חלקה מאוד ושהגלג"ש הסגול והחדש "מרגיש בבית".

מראש נציין כי אנו מורגלים ומסתדרים מאוד ברכיבה עם מערכת 10X1 ביחסי העברה של 32 קדמי ו-36 אחורי, מבחינתנו ההחלפה ל-42 שיניים נועדה לאותם רגעים תלולים וטכניים שבהם חיפשנו ללא מענה את ההילוך הנכסף. חיפשנו ומצאנו! העברת ההילוכים לכיוון הגלג"ש הגדול והחדש היא אינטואיטיבית וחלקה לחלוטין, אך אחת התוצאות של החיסרון בגלג"ש 17 ואותו תרמנו לטובת החדש, הוא הפער שנוצר בין ה-15 ל-19, למרות שאפשר לחיות איתו, העברת ההילוכים נפגמת ולא מרגישה חלקה. כיום החברה שהתחילה עם המהפכה משווקת בחלק מהקיש גם גלג"ש 16 שמחליף את ה-15 ומרכך את ההעברה, אנו מניחים שגם היתר יעשו זאת בקרוב בכלל גם החברה הצרפוטיוואנית.

סיכום מדובר במוצר משלים נפלא המאפשר יחסי העברה כמעט זהים למערכות מתקדמות ויקרות במחיר שפוי לחלוטין ותמורה מידית שמורגשת מהרגע הראשון. יתרון נוסף וכלכלי הוא השימוש בנאבה רגילה ללא צורך בשדרוג הלב עם מתאם (לא תמיד מתאפשר) או החלפתה לסטנדרט XD במערכות 10X1 של סראם. לסיכום 10 יכול ללא ספק להיות ה-11 החדש.

יותר יחסי העברה נוחים, התקנה קלה, מחיר

פחות פער הגורם להעברת ההילוכים לא חלקה

היתרונות הרבים של מערכות 10X1 הילוכים הם כבר מזמן לא נחלתם של מיסיונרי סראם, כולם כבר על העגלה הזאת כולל החברה הרציניים מאוד ממזרח אסיה שיישרו קו ממש לאחרונה. לפני כשנה כאשר מערכות 11 הילוכים היו נגישות רק לבעלי ממון רב או לכאלה שרכשו אופניים חדשים מפונפנים, חברה אמריקאית קטנה בשם ONE UP יצרה פתרון בדמות גלג"ש גדול בין 40 או 42 שיניים המיועד להפוך קסטה סטנדרטית של 10 הילוכים לוורסטילית הרבה יותר מבחינת יחסי העברה לכל אלו אשר בחרו להישאר עם פלטה אחת על הקראנק. מאז יצרנים רבים קפצו על עגלת ה"קוג הענק" בכללם גם חברת מק מהון. החברה מציעה גלג"ש מכורסם ב-CNC עם 40 או 42 שיניים ה"מתממשק" עם מרבית קסטות 10 הילוכים של שימנו וסראם באופן מהיר ופשוט להפליא. על מנת ליישם זאת על הקסטה הקיימת יש להיפטר מגלג"ש ה-17 שיניים וספייסר ממרכז הקסטה ובמקומו להתקין את הגלגל החדש יחד עם ספייסר (מסופק באריזה) בצידה האחורי של הקסטה. מרגע זה מאפשרת הקסטה המשודרגת יחסי העברה דומים מאוד לאלו הקיימים בקסטה בת 11 הילוכים, מגדילה ב-17% את יחסי העברת ההילוכים של הקסטה הנוכחית ומאפשרת את אותו הילוך נמוך ונחשק שהיה חסר בעליות תלולות. האמנם?

בשימוש התקנת גלגל השיניים על גבי קסטת שימנו XT נעשתה על פי ההוראות והייתה פשוטה וזריזה. לאור בדיקה מוקדמת של יחסי העברה הרצויים ביחס לקיימים הוחלט להחליף מגלג"ש 32 לגלג"ש 34 שיניים קדמי (בחירה אישית). כיוון ההילוכים היה פשוט מאוד ודרש

MacMahone הוא לא אחד מהמותגים המוכרים יותר כאשר חושבים על אופניים בכלל ואופני הרים בפרט, אפילו כותב שורת אלו, חפרן מקלדת לא קטן, שמע על החברה רק באופן עקיף עד אשר נחת על שולחני הכידון שנבחן כאן, למרות השם הסקוטי, לא מדובר בחברה הממוקמת בהיילנדס, אלא בחברה בינלאומית למדי שיש לה בסיס בצרפת ואחד בטאיוואן האחראי על צד הייצור ככל הנראה. למרות האלמוניות היחסית, לחברה ליין מוצרים רחב ומרשים מאוד, החל משלדות לכל דיספלינת רכיבת הרים אפשרית, דרך חישוקים ורכיבי שליטה, ועד מגיני בירכיים ומרפקים. החברה מפצה על חוסר יחסי הציבור ביחס תמורה למחיר כמעט חסר תקדים בענף. מסינגלמניה, היבואן הישראלי של מאקמאהון קיבלנו מספר מוצרים למבחן בין השאר גלג"ש 42 שיניים להתקנה על קסטת שימנו ואת כידון הקרבון האגרסיבי של החברה, הקונדור.

כידון - MacMahone Condor

מחיר: 499 ₪

מדובר בכידון הממלא את כל הדרישות של רוכב אול-מאונטיין \ אנדורו \ דאונהיל (מחק את המיותר) מודרני, ברוחב של 780 מ"מ (עם פסי חיתוך לקיצור נוח), ריז נמוך של 20 מ"מ ומשקל של 270 גרם (התואם את המשקל המוצהר), מדובר בעסקה משתלמת מאוד נוכח המחיר הסופר אטרקטיבי לעומת מחירי כידוני קרבון ממותגים מבוססים יותר.

הרכבנו את הקונדור על אופני האנדורו הפרטיים שלנו לאחר קיצוץ של סנטימטר מכל צד, מה שהעמיד את הרוחב על 760 מ"מ המתאימים יותר למידותיי הצנועות. הקונדור החליף כידון אלומיניום אהוב במיוחד שעבר איתנו כברת דרך ארוכה והאופניים הנוכחיים הם הדוג

הרביעי עליו הוא מורכב, חסכון המשקל לעומת כידון האלומיניום (ברוחב 750 מ"מ) הסתכם ב-60 גרם לערך (כידוני הקרבון הקלים בשוק מצהירים על משקל נמוך ב-60 גרם לערך מהקונדור)

למרות שהחליף כידון מוכר ואהוב מאוד, הקונדור התחבב עלינו כבר מהרכיבה הראשונה, הכיפוף והרייז שלו מוצלחים ונוחים מאוד, כמובן שלא הרגשנו את החסכון המזערי במשקל, אבל כן הצלחנו להרגיש מעט יותר ספיגת וויברציות ללא תשלום מורגש בגמישות מורגשת, המחמאה הגדולה ביותר לקונדור היא שהוא כרגע נשאר מורכב על האופניים הפרטיים שלנו בעוד שהכידון הישן והאהוב נשאר במחסן.

יותר תמורה לכסף, רוחב, נוחות.

פחות משקל מעט גבוה לכידון קרבון.

הבצע

GO FASTER Massi Team 29" Carbon



החל מ-
₪ 8999

MACMAHONE FENRIS 650 Carbon Versatile & Lightweight AM/XC frame



החל מ-
₪ 9999

ניתן להשיג ב:

BIKE & MORE 
כרכור, המושב 42 ☎ 054-8841333
SINGLEMANIA 
קיבוץ העוגן ☎ 04-6306060

www.singlemania.co.il

מבחני ציוד

we:Test

אריק פלדמן

WTB KOM 29

יבואן: ש.א. נועם ☎ 052-2680080 | מחיר: 445 ₪
רוחב: 23 מ"מ פנים, 28 מ"מ חוץ | משקל: 450 גרם



ביותר היום. מש.א. נועם היבואן המקומי קיבלנו זוג חישוקי 29 למבחן ארוך טווח בתחלואי השטח הישראלי.

נתונים טכניים החישוק החדש של WTB בנוי כאמור כחישוק Tubeless ready, כלומר פרופיל החישוק או חתכו מכיל מגרעת אשר מקבלת לתוכה במצב של אטימה מגרעת תואמת בצמיגי טיובלס או Tubeless ready. ע"מ להשיג את האטימה אשר נדרשת מחישוק בסטנדרט זה, מציע היצרן ערכת אטימה הכוללת סרט דביק המותאם לרוחב החישוק הספציפי, ונטיל תואם וחומר אטימה. החישוק עשוי אלומיניום מסדרת WT69 המאופיין בחוזק פיסי גבוהה מאוד ביחס למשקלו המרשים העומד על כ-450 גרם. החישוק מכיל 32 חורים אשר קדוחים בטכנולוגיה ייחודית ליצרן אשר מכונה 4D spoke וכוללים עיניות. מהותה של הטכנולוגיה הייחודית הוא שינוי זווית הקדח בהתאם לזווית החישוק (שפיץ) ביחס לחיבור בנאבה. תפקידה הוא למנוע מצב של "התייבבות" ארוכת טווח של הניפל בתוך

ה-WTB השיקה לא מכבר סדרת המשך לסדרת חישוקי ה-Frequency הפופולארית והמאוד מוצלחת שלהם, מנהלי המוצר בחרו לתת לסדרה את השם המחייב KOM. למען אלו אשר לא מכירים בקיומה של Strava, נסביר כי King of the Mountain, KOM הוא התואר לרוכב המהיר ביותר בקטע מדוד וידוע. בעיני רוכבים לא מעטים מדובר בלא פחות מתואר אצולה. ה-KOM דומה במימדיו הכלליים ל-i23 מסדרת ה-Frequency והינו בעל רוחב פנימי של 23 מ"מ ורוחב חיצוני של 28 מ"מ. בנוסף ה-KOM משתמש באותו מבנה פנימי תואם UST המאפשר שימוש בצמיגי טיובלס (ורגילים) באופן אופטימאלי. הוא מגיע בשני סטנדרטים עדכניים 29 ו-27.5 אינצ'ים ואחד ארכאי 26 אינצ'... ההבדל העיקרי בין ה-KOM ל-i23 הינו מבנה פנימי שונה אשר אפשר למהנדסי החברה לגלח כ-70 גרם בממוצע לחישוק בכל מידה, זאת לטענתם מבלי לפגוע בצורה משמעותית בחוזק או בקשיחות החישוק, עובדה אשר אפשר להם למתגו כחישוק אנדורו על פי כל כללי האופנה הלוהטת

חישוק האלומיניום ובכך למנוע את תופעת השתחררות החישורים ברכיבות הראשונות.

בשימוש החישוקים היו הבסיס לגלגלים בנויים על נאבות King 120 של Mac Mahon (מבחן על הנאבות תוכלו לקרוא בגליון הבא). עם חישורי DT super comp בבניית אמן של יובל שוסטר.

על הגלגלים הורכבו לפרקים צמיגים בתקן UST וצמיגים שלא בתקן אך החזיקו יפה כמו מקסיס Icon ללא ממשק UST. הגלגלים שימושו כזוג ראשי על אופני שיכון מלא אגרסיביים עם מהלך של 140 מ"מ ונרכבו לאורך תקופה ארוכה שקללה רכיבות אינטנסיביות ומגוונות שבין XC לבין AM אגרסיבי כולל את כל מארג האלמנטים המוגדרים בין שני הז'אנרים. הסבת החישוק לטיובלס ע"י הסרט הדביק היא פשוטה ולא מצריכה תואר בטיובלס או איש מקצוע יעודי שיעשה זאת. העלאת הצמיג על החישוק גם היא קלה פשוטה וידידותית ולא הצריכה יותר ממשאבת ריצפה ביתית פשוטה במקרה של צמיג בתקן UST כזה או אחר. לאורך כל תקופת המבחן הארוך האטימה תפקדה באופן מושלם ולא נרשמה כל בריחת אוויר הן בצמיג ה-UST והן בצמיג הרגיל. למרות שטיב הבניה הוא פקטור חשוב בקביעת איכות החישוק, ה-KOM הרגיש קשיח ויציב יחסית, ואפילו לא נדרשנו לחיזוק חישורים או כיוונים לאחר הרכיבות הראשונות.

למרות שדנטים לא אמורים להוות המדד היחיד לטיבו של חישוק, אי אפשר להתעלם מהעובדה שה-KOM הוא לא מהחישוקים העמידים שנתקלנו בהם בתחום זה. החישוק בנוי מחומר רך וסופג יחסית ולאורך תקופת המבחן החישוק האחורי חטף מספר דנטים דיי עמוקים למרות שהקפדנו תמיד על לחץ אוויר יחסית גבוהה. אבל חייבים לקחת בחשבון כי ביחס ישיר למשקלם ולייסורים שעברו, כמות הדנטים עליהם היא לא מהסוג שישבית את הגלגל, יתרה מזאת, למרות אותם דנטים הגלגלים נשארו ישרים ומאוזנים כל תקופת המבחן.

סיכום בניגוד לתחילת מהפכת ה-29, כיום רוב היצרנים מציעים חישוקי 29 בתקן Tubeless ready עם משקלים מרשימים מאוד, למרות זאת ברוחב החישוק ובייעוד המוצהר ה-KOM של WTB מצליחים לבלוט ביחס משקל/חוזק שהם מציעים. רוכבים שלא יכולים לחיות עם מראה של דנטים מטוב אולי שיעברו לחישוקים פחות רכים מסדרת ה-Frequency אבל צריך לקחת בחשבון קנס מסוים במשקל.

יתר יחס משקל/חוזק, טיובלס יעיל

פחות עמידות מוגבלת לדנטים



אסף פישר

Fox Flux 2014

יבואן: www.ridefox.co.il | משקל: 354 גרם | מחיר: 549 ₪ | מידות: XS/S, S/M, L/XL

משובשים ביותר וכמעט שניתן למנות אותה עם הזן הנדיר ש'שוכחים שהן שם'.

סיכום

עם מראה נכון ומבחר צבעים מרשים, אמינות מוכחת ומחיר תחרותי ה-Flux – בהחלט צריכה להילקח בחשבון חברתו הצמודה של ראשכם גם לעונות הקרובות.

יותר "מרווח משקפיים", מערכת רכיסה **פחות** משקל, וייצור קבוע

הוולקרו שאמונות על חיבורם לגוף הקסדה מעט קטנות וחלשות ואחת מהם אף הודבקה אליה ברשלנות. מערכת הרכיסה של הקסדה מורכבת מחצי טבעת אשר לופתת 'מלמטה' את אחורי הגולגולת ומתהדקת על ידי זוג ראצ'טים מוכחים באזור העורף. ראוי לציין כי רצועות הרכיסה הקדמיות מחוברות למסגרתה החיצונית של הקסדה ולא צצות מחלקה הפנימי כמיטב המסורת, דבר אשר מרחיק אותן מן הרקות ומונע כל מגע מציק בינן לבין זרועות משקפי הרכיבה. בזמן תנועה הקסדה ישבה נאמנה על הפדחת ולא קיפצה או צודדה גם במקטעים

הקסדה הייתה אינטואיטיבית והנוחות מצוינת וללא אזורי לחץ, אולם משקלה העודף של ה-Flux – אכן הורגש (כ 10% יותר מצעירות הקטגוריה).

בשימוש

פתחי האוורור בקסדה הינם גדולים יחסית ובעיבורו של הקיץ לא הורגש בה עומס חום מעבר לבינוני. החומר ממנו מיוצרת רצועת הסנטר גמיש ונוח והספוגים שמרפדים בנדיבות את מלוא חלקה הפנימי של הקסדה עבים (וסופגים) יחסית למקובל, עשויים חומר אנטי-בקטריאלי מנדף וניתנים לפירוק ורחיצה אולם מדבקות

מאז השקתה בשנת 2008 היוותה ה-Flux של Fox סמן ימני בכל הקשור לסטנדרט קסדות לרכיבת שבילים. המפרט הטכני של הקסדה כמעט ולא השתנה בשנים האחרונות – 20 פתחי אוורור, Visor קצר ללא יכולת כיוונון, משקל צפונה ל 350 גרם ושימוש במנגנון רכיסה על חצי היקף ראש בשם Detox.

ככלל קסדת שבילים טובה אמורה לספק איזון עדין בין מיגון נרחב באזור העורף, משקל סביר, איורור טוב ככל הניתן וכמובן להעניק לרוכב לוק של מקצוען אמיתי. ב"מבחן החניה", מול המראה באמבטיה, התאמת

CoolCore



אריק פלדמן | יבואן: קולקור-טק

יותר. התחבושת האלסטית של קולקור עשויה אריג עבה במיוחד עם יכולת בליאת נזלים גבוהה יותר משני המוצרים האחרים במבחן. ע"י הספגה של התחבושת במים והקפאה שלה אחרי סחיטה יסודית, מתקבל אחד המוצרים הגאוניים ביותר שנתקלנו בהם לטיפול בפציעות או תחזוקת מפרקים אחרי רכיבה. מעתה חדל סדר שקיות השעועית הקפואה, מוציאים את התחבושת מהמקפיא, מיישמים על האיבר כולל סגירה פשוטה בוולקרו ויש לכם קירור אפקטיבי ליותר מרבע שעה, ללא נזילות וללא רצח של שעועית ראויה למאכל. לאלה שלא יכולים להמתין להמתין עד שיגיעו למקפיא, החברה מציע גם סוג של ציידנית קטנה ומותאמת לתחבושת שתדאג להשאיר אותה קפואה למשך כ-4 שעות.

סיכום מכלל מוצרי הקירור שבדקנו לאורך השנים, נראה שהטכנולוגיה הקירור של Coolcore עובדת באקלים שלנו גם מחוץ לקטלוגים, אפקט הקירור מתרחש דפקטו ובעיקר נשמר לאורך זמן. אנשי השיווק של החברה מבטיחים מוצרים טקסטיל נוספים על בסיס הטכנולוגיה, היינו שמחים לראות חולצות מקררות, מכנסיים ואולי אפילו מגני גוף מקררים?

ללא כל הרטבה נוספת וללא תחושת רטיבות למרות הזיעה שמצטברת. יתרה מזאת השרוולים עשויים מבד מסנן קרינה, כך שמעבר לאפקט הקירור המבורך מתקבלת כאן גם הגנה יעילה מאוד מאוד מהשמש.

שרוול רב שימוש (באפ) 139 ₪ כאן העניין מורכב מעט יותר מהטעם שהבדנה מולבשת על הפדחת תחת הקסדה. אחד מהאספקטים בהם נמדדת איכותה של קסדה הוא האורור שהיא מייצרת, חסימת הקרקפת על ידי אריג בד יוריד לרוב את איכות האירור. אולם אנו חיים במדינה עם אחוז "דלילי שיער" גבוהה וסינון קרינה נמוך, לאותם מאותגרי בלורית שמחוייבים בכל מקרה בשימוש בכיסוי מגן, הבדנה של קולקור היא פתרון מושלם. היא מספקת את ההגנה מפני השמש ויוצרת אפקט קירור מבורך מאוד. במקרה של משופעי שיער, לא מצאנו את הבדנה יעילה יותר בקירור מאשר קסדה מאווררת ללא התערבות, כנראה בגלל אפקט חסימת האור שנוצר ע"י הבד הרווי. בכל מקרה השרוול מגיעה באורך מוגזם בעבור רוכבי אופניים, הזנב שנותר מאחור מיותר ומסורבל, למרות שהוא יכול להיות יעיל להגנה על העורף היינו מוותרים עליו.

תחבושת אלסטית מקררת 139 ₪ הפטנט של קולקור מיושם באריגים שונים, בכללם אריגים עבים וסופגים

רותחים שלא אפשרו מגע עם הבד, עם הניעור הראשון הטמפ' ירדה משמעותית ואחרי מספר דקות הבד היה קר לחלוטין כאילו זה עתה יצא מהמקרר. למען האמת בשלב הזה כמעט השתכנענו, אבל כל רוכב מקומי יודע שתנאי "מטבחון" עם מים רותחים הם משחק ילדים לעומת התנאים בבן שמן בעונה מיותרת זאת של השנה...

מ-Coolcore ישראל קיבלנו שלושה מוצרים לבחינה: שרוולי ידיים, שרוול רב שימושי (באפ), ותחבושת אלסטית, סקפטים אך מלאי אופטימיות יצאנו לתוך הלחות של סוף הקיץ לבדוק אם תערובת הסיבים של Coolcore תיפול גם היא קורבן לאקלים האלים שלנו.

שרוולי ידיים 199 ₪ לפי הוראות היצרן התחלנו את הרכיבה הראשונה בהרטבה של השרוולים, למען האמת צינת הבוקר בשילוב הלחות שבאריג אפילו קיררה מידי. לאחר כמה דקות של רכיבה שהטמפ' הפכה להיות "רגילה לעונה" השרוולים המשיכו לקרר לאורך זמן. בשלב מסוים הגוף מתרגל ומצאנו עצמנו לא ממש בטוחים איזה אפקט חזק יותר, הקירור או חסימת האור לידיים. ניסוי פשוט של יד אחת עם שרוול ויד שנייה ללא שרוול הוכיח מעל לכל ספק את יעילות הבד, אשכרה מקרר גם אחרי קרוב לשלוש שעות רכיבה וזאת

אין עיתוי מתאים יותר לבחינה של מוצר מקרר מאשר הגיהנום האקלימי המכונה אוגוסט בלוח השנה הנוצרי. תקופה מהבילה זאת של השנה היא הגורם מספר אחת לפרישת רוכבים מתחום האופניים בעקבות גילוי מוקדם של אברים שלעולם לא חשבו שיכולים לייצר זיעה. לאורך השנים צצו להם פתרונות קירור שונים לעוסקים בפעילות אינטנסיבית, חלקם עבדו לפרקים ורובם הכריזו על נפקדות אחרי שחוו ייאוש מהקיץ הישראלי.

חברת Coolcore היא שחקן חדש יחסית בשוק מוצרי הטקסטיל המקררים, החברה האמריקאית שעוסקת בתחום החומרים המקררים טוענת כי פיתחה טכנולוגיית בד יחודית המערבת סוגים שונים של סיבים (חלולים ולא חלולים) ליצירת אריג אשר ביכולתו להוריד את טמפרטורת פני שטח הבד בכ-30 אחוז. הטכנולוגייה מתבססת על שלושה אלמנטים בסיסיים: הרחקת הזיעה מהגוף לחלקו הפנימי של האריג, פיזור הלחות על שטח גדול וכליאתו, ואידוי מבוקר מתוך הבד לאוויר להשגת אפקט הקירור. הפטנט הרשום של קולקור מתבססת כאמור על חיבור ייחודי בין סוגים סיבים שונים ללא כל מעורבות של כימיקלים, על מנת להשיג את אפקט הקירור מומלץ תחילה להרטיב את האריג, לסחוט וליישם אותו על הגוף. בהדגמת ה"מטבחון" שעשו לנו כאשר המוצרים נמסרו לנו, ההרטבה הייתה במים

מכתחשמהל

לא שפוי. בעיקר, אם לא רק בגלל המאמץ הכרוך בעניין. אין ספק שמנועים חשמליים יכולים לעזור ליותר אנשים לצאת אל הטבע, ליהנות ממנו ומהנופים שיש לו להציע, ואולי לזכור שלא מהפלורסנט והמזגן הגענו, ויש חוויות שאין להן אפליקציה.

כשתחום התיירות בעולם הופך להיות יותר תחרותי, ורף הגירוי של הלקוחות עולה בהתמדה, אין ספק שאופניים ממונעים יכולים להפוך לאטרקציה פופולרית כמעט בכל

למה כן?

בימים שבהם אנשים ברחבי העולם, המערבי בעיקר, הולכים ומתרחקים מהטבע – חיים דרך הסמארטפונים, האינטרנט, סיקורים חיים של חדשות מסביב לשעון ותוכניות הפח הגדול למיניהן – יצר ההרפתקנות האנושי פונה יותר לחיים דרך חוויות של אנשים אחרים. לקחת אופניים ולטפס שעתיים על הר כדי להגיע לתצפית נפלאה, יכול להראות לחברים שלנו שלא רוכבים כמעשה

שהיו גם על דוכנים של מותגים מוכרים ואפילו כמה יצרני בוטיק.

למרות האינסטינקט שלי לכתוב מיד כל אסוציאציה אפשרית כנגד התופעה, אני יודע שתרגיל בריא תמיד הוא לשחק את פרקליטו של השטן – אז הנה אני מול עצמי, ואתחיל בדברים הטובים שיש לדעתי ביצורי הכלאיים החדשים האלו.

אם תרצו תקראו לי שלילי, שמרן, מיושן, מתנשא או כל דבר אחר שעולה לכם לראש, אבל התגובה הראשונה שלי כשאני שומע על אופני הרים חשמליים היא "איכסה!".

אם עד לפני שנה או שנתיים אופניים שמוצמד להם מנוע חשמלי וסוללה היו בעיקר עניין של תחבורה עירונית, ושם זה עניין עם לא מעט הגיון, אז הגיעה תערוכת Eurobike 2014. אם כבר ראייתם דיווחים מהתערוכה, אז לא יכולתם שלא לשים לב לכמות האופניים הממונעים



לתגובות לחצו
we:Talkback

תמונות של מפלצות חשמל ב- EuroBike 2014

שנשברת מדי פעם וצריך לעודד אותה להתחיל שוב. באופני הרים, האדם הוא עדיין זה שמטפס על ההר, ומרוויח את הזכות לשעוט ממנו מטה.

האדם המציא את כוח המנוע כדי לכבוש את הטבע ולהרגיש גדול ממנו, אופני הרים ממחישים לנו כמה אנחנו קטנים מול הטבע. אפשר לעשות אופניים קלים יותר, עם בולמים טובים יותר ומערכות משוכללות יותר – אבל המנוע יהיה האדם על כל מה שכרוך במורכבות שלו, ואין תחליף לאתגר הפיסי והמנטלי של רכיבה על אופני הרים. בדיוק כאן, הרוח של הספורט חטפה מכת חשמל.

אז אם תרצו תקראו לי שלילי, שמרן, מיושן, מתנשא או כל דבר אחר שעולה לכם לראש, רק אל תקראו לאופניים הממונעים "אופני הרים" 📷

לתגובות, שאלות וטיפים נוספים היכנסו [לאתר שלי](#)

ממונעים לרוכבים שאינם ממונעים על אותם שבילים. יש גם את העניין שאופניים עם המשקל העודף של סוללה ומנוע לא יתנהגו אף פעם באמת כמו אופניים אמיתיים וקלים, ומה עושים עם המשקל הזה בשנגמרת הסוללה 20 ק"מ מסוף השביל?

מה שהייתי רוצה להתמקד בו הוא דווקא לא העניינים הטכניים הנ"ל, אלא לעלות קצת יותר גבוה. הבעיה העיקרית היא שקוראים לאופניים האלו "אופני הרים חשמליים". אך לאופני הרים באופן מסורתי יש מנוע אחר, כזה שצריך לשמור עליו לאורך זמן ולכוון אותו, להזין אותו נכון ולתת לו לנוח כשצריך – מה לעשות, הגוף האנושי לא מסתפק בהטענה של ארבע שעות. הרוח שלנו היא זו שלוקחת אותנו דרך מאמצים שעוד לא עשינו, היא זו שמתחזקת מרכיבה לרכיבה, וגם זו

שלאפשר למי שעד עתה לא היה יכול, לחוות את הרכיבה בטבע, זו מצווה.

כמי שמאמין בתחום האפור, ומשתדל שלא לחיות שחור או לבן, הנה הצלחתי גם אני למצוא את החיובי באופניים הממונעים שמגיעים אלינו בדהירה. אז עכשיו אם יורשה לי, גם כמה הסתייגויות.

אז למה לא?

יש לא מעט בעיות לטעמי בעניין הכנסת המנוע החשמלי לאופניים שרוכבים בסינגלים ובשבילים של אופניים "רגילים". הייתי יכול להרחיב על כך שרוכבים לא מיומנים ימצאו את עצמם בקלות יתרה במהירות של 25 קמ"ש, ללא שליטה טכנית ראויה ועם סיכון גבוה למפגש אינטימי עם עץ או סלע. או אולי הייתי צריך לפנות לעניין של תרבות רכיבה והקושי לשלב בין רוכבים

מקום שתחשבו עליו. משבילים הרריים ברכס האלפים ועד לסירות עירוניים קלילים ונעימים – האופניים הופכים פתאום לחוויה מוטורית נגישה וקלה לכל אחד ואחת עם ידע בסיסי ברכיבה. טוב לתיירים, טוב לעסקים, ולדעתי האישית רוב המשקל שהתעשייה נותנת לתחום האופניים הממונעים מגיע מהכיוון הזה. תחושתי היא שקהל לקוחות משמעותי מקרב הרוכבים של האופניים הממונעים יהיה עסקי.

ישנם גם אנשים שלקו בהגבלות פיסיולוגיות, עם חלילה עקב תאונה או מחלה, או גם מלידה. העולם של היום מחפש פתרונות למגבלות שפעם התקבלו כמצב נתון, או לפחות ככה הייתי רוצה להאמין – ובהחלט ייתכן שחווית הרכיבה יכולה להפוך נגישה גם למי שקודם לכן בקושי רב היו יכולים להיות רוכבים של ממש, אין ספק

מה נדרש מרוכב אנדורו

דימה מנסה קטע טבני וקשה מהתחרות באיטליה



קטעים מהירים ופתוחים שכל מה שנדרש זה לעזוב את הברקסים מופיעים הרבה בסבב. (צילם Matt Wragg)

דגש ראשון הוא צבירת מהירות גבוהה בקטעים פתוחים. בסבב ניתן לראות קטעי סינגל מהירים מאוד שהרוכבים מגיעים בהם למהירויות של יותר מ-60 קמ"ש. קטעים אלו לא יהיו פתוחים לגמרי, אלא סינגלים ישרים ברובם שאפשר לעזוב בהם את המעצורים אבל זה ידרוש אומץ ובטחון רב על האופניים. בהשוואה שעשיתי בין התוצאות שלי לאלו של גרייבס בקטע מהיר וישר יחסית, ההבדל בינינו היה 20 קמ"ש! אני הגעתי ל-40 בעוד שהקיווי נשק ל-60 קמ"ש. המקום המתאים ביותר להסתגלות למהירויות כאלו בארץ היא במסלול בצוק מנרה, בעיקר בחלקו העליון.

דגש נוסף וחשוב מאוד היא טכניקה טובה בקטעים תלולים וצפופים מאוד. אולי אפסיד חצי שנייה אם אקח

סלופסטייל, באנדורו לא ניתקל בקפיצות בנויות שכאלו, רוב המסלולים יהיו טבעיים ככל שניתן.

ראשית מעל כל טכניקה נמצאים שני דברים בסיסים "מבט קדימה" ו"בטחון". כחודש לפני כל תחרות בארץ אנחנו כבר יודעים מה יהיה מסלול התחרות והמתמידים חורשים את המסלול בכל הזדמנות. בסבב העולמי המסלולים רבים וימי האימונים מעטים (אם יש כאלו), לרוכבים אין מספיק זמן ללמוד את כל המסלולים בתחרות ולזכור כל סיבוב וכל סלע ולכן המבט קדימה שמחפש כל הזמן את המכשול ואת הקו המהיר הוא חשוב מאוד. על מנת לתרגל זאת בארץ אני נוהג לצאת קצת לצפון ולעשות ראנים מהירים על מסלולים שאני בקושי מכיר בתקווה שזה ישפר את הסגנון שלי "על עיזור".

הזמן ואמר לי כי 80% מהעניין הם בכלל טכניקה ולא הכושר, אחרי 2 תחרויות אני יכול להגיד שהוא צדק ובגדול. כמובן שהכושר הוא מעטפת חשובה ומהותית מאוד בהכנות לתחרות, אך המקום שבו "נחתכים" הזמנים הוא הירידות. לא בכדי מי שמאכלס את הטופ של כוכבי האנדורו הם אגדות דאונהיל וזוכי גביעי עולם כמו גרייבס, פביאן בארל וניקולס ווליוז. הרוכבים שלא מוכרים לנו משם, היו כנראה מגיעים לתוצאות זהות אילו רק היו משתתפים בסבב הדאונהיל.

טכניקה הוא מושג מאוד נרחב, לכן אפרק אותו למספר דגשים שלדעתי חשוב מאוד להתאמן עליהם. אתחיל ואומר שבשונה מענף הדאונהיל שבו ניתן לראות מדי פעם קפיצות מפלצתיות שלא יביישו מסלולי

ענף האנדורו הוא ככל הנראה ענף הרכיבה בו נדרשות מגוון היכולות הנרחבות ביותר מכל ענפי הרכיבה. כאשר אני נשאל במה רוכב אנדורו טוב צריך להתמחות, התשובה הראשונה שלי, תהיה "בהכל". למרות זאת בטור שלפניכם אנסה לפרק ולפשט את תחום היכולות הנדרשות מרוכב אנדורו בסבב העולמי, בנוסף לכך אחשוף בפניכם בסקופ עולמי כיצד אני מתמודד עם זה באימונים בארצנו הקטנה והדלה בהרים.

טכניקה

כשנסעתי באוקטובר לתחרות EWSn (סבב האנדורו העולמי) הראשונה שלי עם דימה רפקין המנוסה, לא התאמנתי מספיק ועיקר החשש שלי היה מהיכולת הפיסית שלי. דימה בתפקיד המנטור שלי, הרגיע כל



מחזק את הידיים בקיר טיפוס

בקטעים רבים מאבדים את רוב מהירות ונדרשים להאיץ מחדש



בשונה מישראל היבשה, בסבב העולמי יש סיכוי גבוה להיתקל בבוץ. אז כדאי לכם לצאת לרכוב בחורף הקרוב.

מגיעים לעיתים למצבים רבים בהם אנחנו מאבדים את רוב המהירות ואפילו עוצרים לגמרי, לכן חשוב לעבוד על הכח המתפרץ על מנת לשפר את היכולת לתת ספרינטים חזקים ולהאיץ מחדש באמצע הראן. כמובן שכל מרכיב של הכושר קשור אחד לשני ותורם אחד לשני. לא משנה אם אנחנו ספרינטרים הכי חזקים בעולם, או יכולים לייצר 500 וואט למשך 20 דקות, אם לא יהיה לנו כושר בסיסי וסיבולת גבוהה, בראן השלישי כבר לא נוכל להביא את היכולות האלו לידי ביטוי ושום דבר לא ממש ישנה.

עקביות

אנדורו היא תחרות ארוכה מאוד עם מקום רב לטעויות ולכן עקביות היא ערך עליון. ניתן היה לראות דוגמא יפה לכך בתחרות השלישית העונה שהתקיימה ב-Valloire, כאשר 3 רוכבים שונים העמידו זמנים שהספיקו לניצחון, אבל תקלות הוציאו אותם מהמשחק.

שלוקחים שעה בקצב נוח, הרוכבים נדרשים להכניס קטעי אינטרוולים בסטייג'ים שיכולים להגיע עד 20 דקות אפילו. המסלולים בסבב קשים מאוד טכנית ומפעילים עומס רב על הגוף, רובם ברמה של מסלולי הדאונהיל האגרסיביים ביותר בארץ, רק ארוכים יותר ואינטנסיביים יותר. פרט מכושר לב ריאה שיאפשר לפדל חזק, על הרוכב להיות חזק פיזית, בעיקר בפלג הגוף העליון. בתחרות באיטליה, הדבר שהקשה עליי ביותר היה להחזיק את הכידון ולהיות מרוכז בסופו של ראן. בארץ מאוד קשה לדמות מסלולים כאלה, מנרה מתקרב עם מסלול באורך של 8 דקות בערך מלמעלה (יכול להיות אחלה סטייג' בתחרות אנדורו), על מנת לחזק את פלג הגוף העליון עבדתי הרבה על חיזוק הידיים והאצבעות בטיפוס על קיר טיפוס ואימוני כוח בחדר כושר יכולים להוואיל מאוד לעניין.

החלק האחרון של דרישות הכושר הוא יכולת מתפרצת או ספרינטים כפי שאנו מכירים זאת. במסלולי האנדורו

לאורך השנה, ניצח את תחרות פתיחת העונה של סבב ה-XC - באוסטרליה השנה. תחרויות האנדורו קשות מאוד מההיבט הפיזי ודורשות מהרוכבים כושר גופני גבוה מכל הבטיו, באנדורו אין מקום לפדלאות. את מרכיב הכושר השונים הנדרשים מהמתחרים אחלק מהמאקרו למיקרו כפי שאני רואה ומבין זאת:

כפי שאני רואה זאת הבסיס הראשוני להכל הוא סיבולת. מגבלות הזמן שהרוכבים מקבלים לטיפוסים בין קטעי המדידה הם אמנם מתירנים מאוד ברובם, אך בסופו של יום אנחנו נמצאים על האופניים למשך 4-6 שעות ביום תחרות. רוכב אנדורו חייב להיות בעל סיבולת בסיסית גבוהה מאוד שתאפשר לו לעבור את הימים הארוכים שכוללים גם את ימי האמונים שלפני התחרות עצמה עם יכולת התאוששות טובה בין הקטעים

כאשר עוסקים בראנים ארוכים וחזקים, פה נכנס אלמנט אותו אני מכנה "יכולת אינטרוולית". בין הטיפוסים

סיבוב פתוח קצת פחות טוב מרוכב אחר, אבל אם הגעתי לסיבוב צפוף כל כך שהייתי צריך לעצור כדי לפנות בו, הרוכב האחר שרכב אותו יוריד ממני 3-5 שניות. לא מדובר כאן על סיבובים דמיוניים, נתקלנו בסיבובים וקטעים שלא משנה כמה לאט ניסינו, פשוט לא הצלחנו לרכוב אותם. במצבים כאלה בא לידי ביטוי שיווי משקל טוב על האופניים ובטחון (אם אני אדע שאני אקח את הסיבוב, אני אקח את הסיבוב). גם על טכניקה זאת ניתן להתאמן בחלק העליון של צוק מנרה, ובמספר מסלולים באיזור ירושלים.

כושר

שלא כמו בענף הדאונהיל שבו יכולת טכנית גבוהה יכולה לפצות על העדר כושר גופני כמו במקרה של סם היל, באנדורו אין כזאת אפשרות, כל אחד מהתותחים, הוא חיית אינדורנס לא פחות מוירטואוז בטכניקה. לדוגמא גרייבס שלא מוגדר כרוכב XC פעיל

לתגובות לחצו
we:Talkback

לפעמים נרצה לקחת
צמיג קצת יותר כבד בכדי
להימנע ממקרים כאלו



הרוכבים
הראשונים לרוב
ילכו על הצד
המינימליסטי של
הסקלה (צילום
Matt Wragg)



לא הייתי אפילו בשלישייה הראשונה מבחינת הזמן המהיר ביותר, אבל
עקביות וטעויות של המתחרים שלי הובילו לנצחון בסוף (צילום אופיר פורר)

בתחרויות הבאות. מצד שני אני במילא לא מתחרה על
המקומות הראשונים וקצת שניות שאולי אאבד בגלל
הציוד הכבד כנראה לא יהיו הגורם המכריע לתוצאה
הסופית שלי.

עם הכלים האלו אתם מוזמנים לצאת להתאמן לתחרות
האנדורו הבאה שלכם. נשמח אם תצטרפו אלינו לייצוג
ישראל בעולם



התלבטות נוספת בעניין הזה היא הציוד שהרוכב לוקח
עליו. את הרוכבים המקצוענים נראה הרבה פעמים
עם תיק מינימלי או אפילו ללא תיק כלל, עם קסדה
אחת וכמה שפחות ציוד עליהם. אני לעומתם הייתי עם
קסדת חצי, קסדה מלאה ותיק מלא בציוד כולל שקית
מים מלאה. פה הנסיון קובע, עם הזמן ואימונים יודעים
מהו הציוד המינימלי שאותו חייבים ומה הציוד שעליו
ניתן לוותר. אני מקווה לאזור אומץ ולקצץ קצת בציוד

דאונהיל, מצד שני יום תחרות מכיל גם הרבה קטעי
פידול כולל בתוך הסטייג'ים עצמם. כמובן שהמצב
משתנה ונע על הסקלה בין אגרסיבי לקליל מאירוע
לאירוע לפי סגנון המסלולים.

הדבר בא לידי ביטוי ראשית בבחירת האופניים.
ההתלבטות כל הזמן קיימת אם כדאי להוסיף משהו
שיעלה את משקל האופניים ויפריע בקטעי הפידול או
שלא כדאי להסתכן בתקלה טכנית כדי לגלח מספר
שניות. זה יכול לבוא לידי ביטוי בהחלטה על הדבר
הקטן ביותר כמו האם לשים צ'יין גייד או להסתמך על ה
Narrow Wide ולהסתכן בנפילת שרשרת עד ההחלטה
בין אופני מהלך מתלה של 4 או 5 אינצ'ים. אך מעל הכל
הדבר המשמעותי ביותר הוא הצמיגים, הם דבר היחיד
שמחבר את הרוכב לקרקע, לא בכדי התקלה הנפוצה
ביותר היא פנצ'ר. כל הרוכבים נמצאים בהתלבטות
התמידית "אולי כדאי לי לשים צמיג אגרסיבי יותר? אולי
הגזמתי?".

אפילו בארץ היה אפשר לראות את זה ב-2 התחרויות
האחרונות של סבב האנדורו בבן שמן ובכרם מהר"ל.
ניצחתי את התחרויות בזמן האנדורו המשוקלל המהיר
ביותר למרות שמבחינת חישוב של הראן המהיר ביותר
הגעתי רק למקום השלישי והרביעי. עקביות זה משהו
שמאוד קשה להתאמן עליו, הוא בא בעיקר בעקבות
נסיון תחרותי. אחרי מספר תחרויות לומדים מתי
ללחוץ יותר ומתי קצת פחות כדי להגיע לזמן המצטבר
האופטימאלי. כמובן שחוסר מזל יכול להשפיע, אבל
לרוב נראה ש"חוסר מזל" זה יגיע בעיקר לחסרי הניסיון.

ציוד

אם בדאונהיל הנטייה היא ללכת על הצד האגרסיבי של
הציוד כדי לעמוד במה שהמסלול זורק אלינו וב-XC
הנטייה היא לבחור את הצד הקליל בכדי לגלח עוד
שנייה בעלייה, באנדורו ההתלבטות קשה בהרבה. מצד
אחד המסלולים אגרסיביים ברמה שלא מביישת מסלול

גיא (חיית) בר הוא אחד מהרוכבים הוורסטיליים ביותר בישראל, באמתחתו אין ספור פודיומים בתחרויות DH
אולמאונטיין ולאחרונה XC. אך יותר מכל גיא נחשב אחד מרוכבי האנדורו המובילים בישראל ואחד מהשנים אשר
משתתפים באופן קבוע בסבבי האנדורו האירופאים ובסבב העולמי היוקרתי ה-EWS.

מתוקף תפקידו כמתחרה אנדורו סופר בכיר, גיא יביא לנו סיקור תחרויות בפרספקטיבה אישית אינטימית וטיפים
שאולי יהפכו אותנו מצרכני אופנת אנדורו לרוכבי אנדורו אמיתיים



תרבות ה"היק"

מאונטיין, כאלו שראו אי אלו אתרי דאונהיל בחיים שלהם ושיש מצב שהיינו מגלים פה ושם קעקוע של גלגל"ש על שריר התאומים ואולי משפט שחקוק על הזרוע משהו כמו Ride Hard Yo. לשולחן הוגשו בנדיבות סלטים מרתקים של חצילים, עמבה בייתית חלומית, פוקאצ'ות נימוחות שהוכנו בטאבון, נתחי אסאדו עסיסיים, סנייה, לחם משאיות החיטה לייצור הבירה והמון בירות Ale מייצור ביתי. הכל טרי

אופניים, אחד צלם ואחד כתב מונחה מטרה למצוא את ה"סיפור". די מהר אנחנו מבינים שיש עוד רכיב חשוב ברומן עם הבירה וזהו איך לא, אוכל. בדירתו של יאיר מולאי, איש רט"ג ורוכב אופניים מושבע, התאספו קרוב ל-15 חבר'ה מרחבי הארץ שמעורבים חזק עם אוכל ואלכוהול. חזור, זה לא יצא לי טוב...כמובן שאין המדובר בשתיים כרוניים; אלו רוכבים חזקים ומורעלים ממגוון סגנונות אפיק, סינגל ספיד, אול

נכון...יש מכנים משותפים של חברותא, אופנה, הרצון לפרוק עול ושטטוש הגבולות של עולם ספורטיבי קשוח ואתגרי לפעמים, יכולות להיות הרבה סיבות. אז למה בעצם להבין? כי דחילאק...בתור רוכבים עם תואר שני במדעי הדווש, לא ניתן לחפירה טובה לחמוק מאיתנו. אי לכך אספנו בדירה אחת פאנל של רוכבים שמבשלים, או מבשלים שרוכבים איך שתמצאו, 2 מיכלי בישול, שני שקי לתת, קשות ושמרים, כמה זוגות

בלילה בזיעה קרה עקב חסך חמור במאלט ורעיון אדיר של "בואו נעוף על עצמנו וגם נרביץ שוט כל הקפה בתחרות הבאה", תרגיעו, גם על זה חשבו מקודם, יש מצב שמישהו אי שם אפילו רושם פטנט. אז סגור. זה פאקינג תרבות אופניים וזה כאן כדי להשאר. הניסיון לפצח את פרדיגמת החיבור של רוכבים ובירה, צפוי להיות מידלדל בערך כמו הניסיון להבין את הפופולאריות של אופניים בעולם.

קרח בבגאז' זה כבר מזמן פק"ל תקני. באירועי האופניים על כל סוגיהם אנו לא רק צופים במשתים המוניים, אלא גם במבשלי בירה פרטית שצמחו מתוך הרוכבים, שטופים במסיונריות אלכוהוליסטית, לשונם לבנה מליקוק המדבקות וזרועותיהם בנויות לתלפיות מסחיבת ארגזים. בארץ יש כבר מסלולים שמתחילים ומסתיימים בפאבים ותחנות דלק שמציעים לנו שיכר מכל טוב. הזוי. ואם התעוררתם

בואו נודה. החיבור שלנו כרוכים לבירה כבר מזמן פרץ את גבולות ההגיון. אנחנו שם לגמרי, פורקים עול כמו ילדודס, שטופים בתאוה לטעם הנרכש עד לכדי סגידה קומפולסיבית לנקטר המשכר. הפייסבוק והאינסטגרם מוצף בפוסטים של חברים מאנייקים שעוד נבוא איתם בחשבון המעלים צילומים מפולטרים בכבדות של כוסות בירה מאתרי רכיבה בארץ ובעולם. צידנית עם



מהבשלנים הרוכבים. קבוצת "זבביר" לעומת זאת היא משהו אחר, מוכוונת מטרה ומוכרים לכל מען ודבעי. את הבירה עם השם המתריס והלוגו עם האצבע המשולשת (חייבים להודות, טונה של סטייל), ניתן להזמין הביתה דרך דף הפייסבוק שלהם מה שיעלה לכם כ-10 ש"ח לבקבוק. תרגישו חופשי. אנחנו אהבנו את בישול ה-IPA וכל גרסאות החיטה האמריקאית והגרמנית. כטוב ליבנו באוכל ובבירה אנחנו

התחיל זאת כתחביב, המשיך כניסוי ביזמות עם בנו, מייצר לשימוש עצמי ומעדיף לבשל בירות מסוג Stout עם מרירות גבוהה ובוועטת "שלא כולם אוהבים". אופיר יהב מסינור סדרתי, סרבן כרוני לנסיונות מיתוג ולהצעות לשווק ממסעדינים, "אני Unlabeled, בקבוקים שחורים בלבד" ומייצר עם אחיו בין היתר בירה ללא גלוטן כמצווה לחולי צליאק. "הכייף שלי זה לחלק, אם זה יהפוך למסחרי אני לא רוצה" אומר אופיר ומייצג לא מעט

של השמרים, ההבדלים בין הטעמים וסוגי הבירות השונות. Just Google It. לנו חשוב יותר להבין כי תכלס, אלו מבשלות ביתיות לשימוש עצמי ומנוי וברור שתשארגנה כך. יש לא מעט חסמים כדי להפוך למפעל כלכלי ולכן הבישול הבייתי הוא מקסימום תחביב שמכסה את עצמו. קובי פינטו הגיע לבישול בירה כי בישול יין הוא תהליך ארוך של כשנה, "הבאצ'ים" ארוכים ביין, והחבר'ה פשוט יותר מתחברים לבירה". שי-הר-זהב

בעל משרד פרסום ואחראי ללא מעט מיתוגים של בשלני הבירות, ירון כהן הנמרץ, ערן זילברמן הותיק, דני גרביים ועוד רבים. על זה תוסיפו את אופיר יהב, מאבות יער חורשים, שנעדר עקב נסיעה לחו"ל וקיבלתם פחות או יותר את השפיץ של יצרני הבירות - רוכבים באיזור המרכז. אחרי מפגש וגם שיחות טלפוניות עם המשווגעים לדבר אפשר בקלות להביא חפירה מפוארת על הטכניקות, על העבודה הקשה, החומרים, התזמון

בצד שותק אריק "צ'ורבה" המופנם, עתיר הקעקועים והמוגדר בלחש ע"י יושבי השולחן כרוכב על, נחשב ביחד עם פינטו כאבות הבישול שסחף את כל הקבוצה לתחביב. על כולם מנצח המארח יאיר, שמנהל את מבשלת ZBABEER, תוך כדי שהוא טורח ומוציא מגוון בירות מכל סוג וטעם בשילוב עם אוכל מטרף בטעמיו. לצד יאיר הצטופפה חבורת דור המייסדים של המבשלה שלו; קבוצה אנרגטית הכוללת את מאיר בוקאי,

ומוכן באותו רגע. תענוגות. מיסב איתנו לשולחן שי-הר-זהב, תכירו, בירה "גלבוז". שי כבש את ליבנו דרך הציוצים המרתקים שלו ברשתות החברתיות בעת שהתמודד בדד באתגר של ה-Holyland MTB Challenge, כ-1,300 ק"מ ו-20,000 מטר טיפוס מצטבר בקטנה לאוהבי הסבל והכאב. לידו יושב קובי פינטו, רוכב תחרותי בליגה למקומות עבודה, שלהנאתו מבשל את בירת... "פינטו", ברור.



לתגובות לחצו
we:Talkback

לא שבר דירה, רק לתסוס ולתסוס כל היום. לאגר, אייל, פילזנר, סטואט, הכל הולך. חיים קצרים וחסרי דאגות. אחח שמר, נתת בראש, הרבה ריספקט, הבאת לי את המצב רוח המדויק שאני צריך, זה שאין לי מושג איזה בירה אני טועם עכשיו וגם לא אכפת לי. נתראה בשבילים, רק תן לי עשר דקות להתאפס על עצמי בסינגל הראשון

הסקס והסמים; מכורים קלאסיים ש"יכולים להפסיק בכל רגע". אבל מי בכלל רוצה. היק. קצת מסטול. תקשיבו... שמרים חיים טוב, אפילו טוב מאוד. בגלגול הבא אני רוצה להיות שמר. לא נעמי. שמר הגרגיר. מה רע. דואגים לך לטמפרטורה טובה, זורקים אותך לאוקיינוס של פחמימות. בבירה בלונד אפילו מביאים לך ערמות של סילאן, דבש וסוכר חום, רק תעשה את התפקיד שלך. לא לשלם ארנונה,

JEMS וכמה מעולה זה לשלב בירה עם נוקנקיות. כבר מטושטש לי. פתאום מבין שמדובר אולי על תשוקה. Passion. בתור רוכבים אנחנו טורפים את העולם בתיאבון גדול בלתי ניתן לסיפוק. רכיבות חזקות, אדרנאלין, סבל, כאב, אנדרופינים, ציוד, חברים, אוכל, אלכוהול. כל מה שמאתגר ואפשר לכבוש, כל מה שממכר במובן הטוב והחוקי. גיקים אקסטרמיסטיים שמחפשים לעשות רוקנרול בלי

מצחיק אותי כי כשהוא מתאר איך שהוא "חבר'ה באצ", נסו להגיד את זה שלוש פעמים ברציף. אריק צ'ון ביה המופנם נראה ומחפשי בירה מבילה בעולם בצורה בירה, ושמואל ויזר גנבו את השם "בירה" שבצ'כיה, ושלבשל בירה זה אכן תהליך פשוט "כמו להכין מוציקה", אבל להכין בירה טובה, זה כבר אומנות. החברה מהנהנים בסלואו מושיין ונותנים הרבה ריספקט למבשלה הכי טובה בארץ,

האלכוהול ממשיך ומשפיע. החבר מספרים שהבירה הגיעה לתחום כמשקה התאוששות לזירועי ספורט ונשבעים בכל לילה שיש "ש"בירה לא משמיה, זה טיפוס". האמנתי, וואלה שהאמנתי, עד ששמעתי מה יש בבירה בלגית... בא רק נגיד שהרבה סוכר. פינטו

על החיבור של אלכוהול וירון חושב שהעסק פשוט שהקבוצה התגבשה סביב ה של התאוששות מרכיבות שלאחריהן הצחוקים הם להגיע ופשוט רוצים לעשות בירות אקזוטיות מחו"ל מסוג פילזנר, לאגר וכדומה התחילו לשולחן, הטעם משתכלל וכך להבחין בין בירות הלאגר יות והבישול הבייתי. די חבורה שואפת לעצמאות

Rejects

הריג'קט (Reject), אחיו המכני של הבאג, נולד מאותו הרחם – חוסר השלמות האנושי. למרות היות הריג'קט חלק בלתי-נפרד מעולמנו המורכב, נדמה כי בתחום האופנים הוא בולט ומציק במיוחד. כמכונאי, כל טלפון מלקוח שכבר קיבל בחזרה את אופניו מקפיץ אוטומטית את המחשבה שמשהו התפקשש. נכון שלעיתים נדירות אשכרה מתקשרים להגיד תודה, אבל בדרך כלל צלצול הטלפון הזה מקדים את צלצול השקלים שהולכים להישפך מהכיס. כי הריג'קט הוא הפסד גמור מכל כיוון. הלקוח מפסיד רכיבה, משלם בקריזה, בזמן ובדלק שהשבת התיקון למכונאי עולה לו. ספק השירות מפסיד זמן בתיקון הריג'קט, מחליף חלקים בחינם, מאבד מוניטין, בועט בעצמו לפני אחרי ותוך כדי, ובסוף עוד מתנצל(ובצדק). אז מהו בעצם הריג'קט? האם יש בו גם נקודות אור, האם יש מה ללמוד ממנו, או שמדובר בחרובן גמור שצריך לספוג בשקט?

בחודש יולי השנה פורסם כי שתי חברות ענק, Trek ו-Scott, הוציאו קריאת השבה(Recall) על יותר מ-125.000 מזלגות פגומים. (ראו קישור)

הריקול הוא אחיו הגדול והמכוער של הריג'קט; אם הצליל של ריג'קט הוא צלצול מטבעות נופלים, הרי שהצליל של הריקול הוא טפיחה של לבנת-מרשרשים כבדה. החלפת המזלגות התבצעה כתוצאה מ-29 דיווחים על כשל, בדגמים שיוצרו לאורך שלוש שנים. המשמעות המתמטית היא, שבעקבות כמות כשלים מזערית הוחלף כל הקו. אני

נוטה להאמין שהחלטת היצרנים על ריקול נבעה ממניעים אנוכיים גרידא, גם אם חיוביים. די ברוכב מתחיל אחד שהיה הופך נכה לצמיתות או הולך לשכב עם אבותיו, וכל ההוצאות של היצרנים על החלפת המזלגות, הבלגאן והמבוכה, היו מתגמדות מול כמויות הכסף שהיו נשפכות על תביעת הנזיקין, שיפוי התובע והנזק התדמייתי הגדול לאין ערוך. היצרנים עשו אחד ועוד אחד, הרימו טלפון לטאיוון, וביחד עם יצרן המזלגות רקחו תמהיל שמרירותו נמוכה בהרבה מהתרחיש דלעיל.

בעולם האופנים, חמישה עד עשרה אחוזים של תיקוני אחריות מהווים את הנורמה. לכולם ברור שאי אפשר להיות מושלם, ושתמיד אחוז מסוים של מוצרים שיוּרד מהפס יסבול מדפקט כלשהו. אגב, זוהי מהותו של מושג האחריות. איתרע מזלו של עבדכם הנאמן לעבוד על מותגים ומוצרים מסוימים, שכמות התקלות והכשלים שהתגלו בהם בדיעבד חרגו מממוצע זה, וגרמו כאב ראש לא קטן לכל הנוגעים בדבר – מהיצרן ועד הלקוח. היצרנים פתרו את הבעיה על ידי מתן אחריות מורחבת, משלוח חלקים משופרים אשר פותרים את הבעיה הסדרתית, אך לא החליפו את המוצר הפגום באופן גורף. הסיבה ברורה; התקלות היו מבאסות אך לא מסכנות חיים – כאן בדיוק עובר הגבול. מניסיוני האישי המצומצם, טיפול נכון של יצרנים רציניים בכשלים שעלו במוצר פגום לא פגעה במותג שלהם בטווח הארוך, ולעיתים אף סייעה לשיפור תדמית המותג והמפיץ שלו בעיני לקוחות מסוימים. יכולתם

של היצרן והמפיץ לגבות את המוצר באופן אמין ואחראי נתפסה כנקודת זכות, ולא כחיסרון.

מהשלהבת הנופלת בארזים הגדולים ביותר, יכולים ללמוד גם אזובי הקיר המגורזים, המסניפים ממיסי שומנים בסדנא. גם המכונאי הוא בן אדם; לפעמים הוא עייף, רעב, עצבני על הבוס, האשה, העולם, או שפשוט נגמר לו הקפה השחור. גם אם כיוונתי הילוכים אלף פעמים לפני כן, יש סיכוי שהפעם פספסתי. כמו כן, ככל שהתיקון ארוך ומורכב יותר, או המכלול מסובך יותר, הסיכויים לריג'קט עולים. ובכלל, האופנים הם מכונה מיוחדת במינה בין שאר מוצרי הצריכה. היא חיה בסביבה קשוחה, מרביצים לה כל הזמן, והאיזון הדק הנשמר בין יחסי המשקל – חוזק אצלה שביר ביותר. אופנים הם לא רק כלי רכב שמתקלקל הרבה באופן יחסי, הם גם נטולי מנוע מרעיש ועובדים במקומות שקטים, ולכן כל רשרוש, ציקצוק, חיכוך וקשקוש זוכים לתשומת לב רבה מצד הרוכב. בקיצור, לא לחינם כל חנות שניה מחפשת מכונאים, ובכל אתר שקשור לאופנים יש מקום של כבוד לעניינים טכניים. השורה התחתונה היא, שבדרך כלל השאלה היא לא האם יבוא ריג'קט, אלא רק מתי הוא יגיע ובאיזו תכיפות זה יקרה. בגדול, מכונאי טוב הוא מישהו שיש לו מעט ריג'קטים באופן יחסי – כי מכונאי בלי ריג'קטים הוא מובטל או מת.

מאחר שהריג'קט הוא בלתי-נמנע, נותרה רק השאלה כיצד מתמודדים איתו. כמו אצל היצרנים, התמודדות

נכונה עם הריג'קט מצמצמת את השפעתו המזיקה, בעוד התמודדות שגויה עם הריג'קט עלולה להוות גזר-דין מוות. הבשורה הטובה היא, שהריג'קט הוא מורה יעיל וקשוח אם רק משכילים להקשיב לו. להאשים את מזג האויר, הבוס והגורל לא ממש מונע את הריג'קט הבא. מכונאי טוב חושב בינו לבינו היכן הוא טעה וממה נבעה הטעות – סביבת עבודה לקויה, חוסר ריכוז, זילזול בהליך – כל מקרה וסיבותיו הוא. תיקון הכשלים האלה לא רק מונע את חזרת הטעות, הוא משפר את המכונאי בבעל מקצוע. למשל, אם מתברר שסביבת עבודה לקויה היא הבעיה, הרי ששיפורה מביא רווחים נוספים – הסדנא נראית מקצועית יותר ומקדמת מכירת אופנים על ידי החנות בזכות תחושת האמינות שהיא משרה. גם הטיפול בלקוח, מהווה שיעור חשוב בענווה. הלקוח יכול להיות נודניק נוראי שכל ציוץ מהמכונה גורם לו פסיכوزה; זה לא משנה את העובדה שהרעש לא אמור להיות שם. היכולת להתנצל, לגבות את הכשל על ידי מתן עדיפות לזמן תיקון והקפדה לא להזכיר את המילה כסף, מתגלה בדרך כלל כהשקעה משתלמת. לפעמים, הלקוחות המרוצים והנאמנים ביותר מגיחים מתוך ריג'קט. השיפור המקצועי המשמעותי ביותר, מתאפשר הודות לכשלים. ההבנות שטעויות מכריחות אותנו לישה, מהוות מצע ממנו עולה צמיחה משמעותית. נכון שאף אחד לא רוצה ריג'קט, אבל הוא תמיד מגיע מתישהו. החוכמה האמיתית היא לדעת כיצד לצמוח ממנו, ואז מתברר שגם בריג'קט יכול להיות משהו חיובי 🍷

ויקינג ישראל על אופניים



יוהאן יורד, בן 41, נשוי ללדיסיה ואב לרוכב הצעיר נילס – הגיע לישראל אחרי לא מעט תנועות ותנודות סביב הגלובוס. את יוהאן אני פוגש לא רק על תקן מראיין, אלא גם כחבר ותיק ושותף עיסקי – כדי לשוחח קצת על החיים, אופניים וישראל. איך מתגלגל בחור שוודי במקור ממקום למקום בעולם עד שהוא נוחת בישראל, ומה מוביל אותו להתפתח דווקא כאן בתחום אופני ההרים? להיות כתב אופניים בינלאומי שמבוסס בישראל – נשמע לי כמו סיפור דיי מעניין. אני כבר מכיר את הפרטים, אבל הנה הם לפניכם ממקור ראשון ←←

יוהן בפעולה. צילם: טל רוזוב



יוהן בפעולה. צילם: טל רוזוב



מה זה "אופני הרים" בשבילך מר יורד? <<

שאלה טובה! לפני הכל, אופני הרים זה בריחה מהשגרה. למרות שלמרבית האירונים הם הפכו להיות השגרה שלי... לא שאני מתלונן! אופני הרים זה לצאת לכמה שעות, לנקות את הראש, לקבל את מנת האדרנלין – וכמובן תירוץ מעולה לשופינג מדי פעם. מלבד העובדה שזה ספורט עם כל היתרונות שיש בספורט בטבע, יש גם סגנון חיים לאופני הרים. רוכב הרים הוא חלק מקהילה של אנשים דומים, כולם קצת ילדותיים ולפעמים אידיאליים, אבל במובן החיובי של המילה.

מאיפה התגלגלת אלינו?

נולדתי בשבדיה בשנת 1973. מעניין כי זו שנה מאוד משמעותית דווקא עבור ישראל, שאז עוד לא הכרתי ממש, ועוד נגיע לפרק הזה, קצת יין וינג כנראה. עד גיל 8 דילגנו קצת בין שוודיה לארצות הברית, ומגיל 8 עשור רצוף בשוודיה ועוד שנה אחת באירלנד. לאחר מכן עברתי לצרפת לתקופה של 14 שנים, שבהן למדתי באוניברסיטה, עבדתי ופגשתי את אשתי, לדיסיה שבעקבותיה גם הגעתי לישראל באפריל 2005.

כבינ"ל, מה הרושם הראשוני שקיבלת מהמדינה המוזרה הזאת?

כמו כל מקום חדש, מראות, צלילים וניחוחות חדשים. הרבה אוכל מצוין, וזו מחמאה לא רעה ממי שהגיע ישר מצרפת... הקיץ כמובן הרבה יותר חם, והחוצפה הישראלית דורשת תקופת הסתגלות שאולי עדיין לא הסתיימה.

עכשיו אחרי שהתרגלת, תכלס איך החיים כאן?

מעולים!

ובכל זאת, בכל מקום יש טוב ורע, אתה אופטימיסט אז

נתחיל בטוב?

אני חושב שמה שמעניין כאן, הוא שהאסוציאציה הראשונית שיש בעולם על ישראל לא תהיה קשורה לחופש אישי ואינדיבידואליזם. אלו תכונות של מדינה שיהיו מיוחסות יותר לארצות הברית על ידי רוב האנשים בעולם. אבל בישראל החופש להיות מי שאתה רוצה להיות ולעשות מה שאתה רוצה לעשות הוא משמעותי, וזה אני אומר אחרי שגרתי רוב חיי באירופה המערבית ובארה"ב. פה אפשר לעשות כמעט הכל ואתה תתקבל חברתית, בארצות הברית או בלונדון למשל יש לך חופש מלא, אבל הוא בא לידי



היה ספורט בחיים לפני אופני הרים?

בטח! בגיל צעיר הייתי רוכב מקצועי ברכיבה על סוסים – קפיצות. יותר מחמש עשרה שנים של עבודה עם 20 סוסים בחווה בבית, אימונים מקצועיים, משמעת גבוהה והשתתפות בתחרויות. אלו היו החיים שלי ואפילו התפרנסתי מזה קצת. כנראה משם אני אוהב לקפוץ על אופני הרים, זה בא לי יחסית טבעי – לא שאני כל כך טוב בקפיצות על אופניים, אבל אני לפחות שורד. גלישת סנובורד הפכה להיות ספורט די משמעותי בשבילי.

כבר משוודיה ספורט חורף הוא חלק משגרת החיים מגיל צעיר מאוד. כשעברתי לצרפת סנובורד היה העניין העיקרי, כל סוף שבוע והזדמנות – הייתה על ההרים.

בצרפת גרתי ליד קאן, והים היה קרוב. אז כשהשלג נמס עברתי מהגובה אל העומק וגיליתי את עולם הצלילה החופשית. העולם התת ימי יפה ומעניין, התחלתי לבדוק לאן אני יכול להגיע. כשהייתי בשיא יכולתי לצלול חופשי לעומק שלוש מטר ולהחזיק נשימה באופן סטטי למשך שלוש דקות וחמישים שניות! מדי פעם אני מנצל את הים בישראל אבל לא באותה מידה כמו פעם.

או להיות קצת סבלני כשאתה מזמין משהו במסעדה, זה באמת לא גורע ממך כבנאדם.

אם אתה צריך פה עזרה מאנשים, אבל באמת, אתה תקבל אותה יותר בקלות ממקומות אחרים. בו זמנית יש פה כל הזמן קרב להיות ראשון, גם כשזה ממש לא חשוב, כמו ברמזור או בתור לקופה. אנשים קצת חושבים שהכל סובב על איך שהם נתפסים בעיני האחר, לא להפסיד, לא להיות שני או להיראות חלש, כשרוב הזמן זה באמת לא משנה לאף אחד.

ביטוי בחברה רק אם אתה עושה את "מה שצריך לעשות". בקיצור, אתה חופשי שם, אבל עדיף שתהיה עורך דין או ברוקר מצליח בבורסה.

מה בכל זאת הדברים שאתה פחות אוהב כאן?

קל למצוא דברים רעים בכל מקום, וגם בישראל אין בעיה למצוא על מה לקטר אם רוצים. הדבר שהכי מפריע לי כאן הוא דווקא מאוד בסיסי, וזו ההבנה שקצת חמלה ודרך ארץ זה לא "להיות פראיר". אם צריך לחכות עוד רגע בתור



← איך הגעת לאופני הרים?

אחרי המעבר לישראל הבנתי שאולי תהיה במדינה הזו בעיה קטנה להמשיך עם העניין של סנובורד וספורט חורף בכלל, חיפשתי ספורט חדש.

גרתי ברמת השרון וכל עניין החניה והתחבורה הקרובה לבית היה נוראי, אז קניתי אופני מרידה ב-900 ש"ח כדי להסתובב בעיר. בחרתי באופניים כי הם היו כתומים ואהבתי את זה.

יום אחד ביקרנו בן דוד של אישתי שהיה רוכב הרים, התחלנו לדבר וקיבלתי הזמנה לרכיבת שטח. הבנתי

שהאופניים שאני משתמש בהם לקנות חלב במכולת בעצם יכולים גם להיות צעצוע נחמד... מאז למדתי את המושג "שידרוגיטיס".

ההתפתחות שלך כרוכב?

חוץ מלקנות דברים חדשים כל הזמן? ההבנה שאפשר ליהנות ממש ברכיבה בירידה בשטח פתחה לי כיוונים חדשים. קניתי ספשלייזד אנדורו SL 2007 ואז הבנתי שאין לי יותר תירוצים לא לקפוץ או לרכוב קצת יותר מהר. משם החלטתי לנסות קצת תחרויות, אפילו במנרה - שם

הבנתי שלהיות באמת מהיר זה לא מאוד קל, ומצד שני לשבור עצם פה ושם זה לא כל כך נורא.

אני חושב שההתפתחות היא לאורך זמן ולהבין צעד צעד שאתה יכול לעשות דברים שפעם לא חשבת שתוכל לעשות. כמה שאני רוכב יותר, ככה אני מבין שיש לי יותר ללמוד. זה חלק משמעותי מהכיף בספורט הזה.

מרוכב לעיתונאי אופניים בינלאומי?

עד לפני כמה שנים הייתה לי קריירה ישראלית די קלאסית שהתחילה עוד בחו"ל, בתפקיד מכירות בתחום ההיי-טק.

עם השנים הבנתי שזה נחמד ונוח, אבל זה לא מה שהחיים אמורים להיות מבחינתי. גויסתי לאחד מאתרי האופניים הגדולים בעולם, VitalMTB, אחרי שבזבזתי לא מעט שעות בכתיבה בפורומים שלהם. בשלב הראשון התחלתי לעזור להם קצת בניהול האתר ודי מהר העניין התגלגל להיות עורך תוכן ועיתונאי במשרה מלאה. היום אני נוסע לחלק גדול מהאירועים שהם צריכים לסקר באירופה.

מאחורי המצלמה?

בשהבן שלי נולד לפני יותר מעשור, החלטתי שהוא מצדיק



לתגובות לחצו
we:Talkback

את העבודה עם VitalMTB וגם את בניית המותג של Sababike בשני מישורים: בישראל כמקום שבו רוכבים מקומיים יכולים ללמוד איך להרגיש יותר טוב עם האופניים והרכיבה שלהם, ובעולם לעזור לרוכבים לגלות את האתר הרכיבה המדהים שנקרא ישראל, ואולי עוד כמה אתרים מרוחקים יותר...

חוץ מזה? לרכוב על האופניים כמה שיותר ולא לפחד להיות נחמד קצת לאנשים 🗨️

מעבר לשינוי בחיים, האופניים גם כמובן הביאו אותי ללא מעט מקומות מעניינים בעולם, ביניהם: צרפת ושווייץ (טין, ואל דיזר, איזור מורזין, חלק ממסלול הטראנס-פרובנס), ספרד (בייקפארק לה-פנסוסה), יורובייק ושנה הבאה בוויסלר הבנויה. כמובן שגם למדתי להכיר את ישראל די טוב בזכות האופניים, כנראה הרבה יותר ממה שהייתי זוכה להכיר אחרת.

תכניות לעתיד?

כרגע בעיקר להמשיך. את ההתפתחות כרוכב, כצלם,

אחד ועדיין מספרת סיפור ועושה צדק עם הסיטואציה.

הרכיבה על אופניים היא סוג של מסע, לאן הגעת?

פגשתי את טל (כותב השורות האלו) באימונים במנרה ב-2007, לשנינו היה את הרעיון הלא ברור לטעום את עולם התחרויות במסלול הדאון היל הכי קשה בארץ. שרדנו את הגבעה הזו יחד והפכנו לחברים לרכיבה ולאחר מכן גם שותפים לעסק. שנינו התחלנו לעבוד על שילוב מה שאנחנו אוהבים לעשות ופרנסה, ולשבור רחוק מהמסלול המקובל, לטפס על גבעות בשטח במקום על סולם הקריירה.

קניה של מצלמה טובה, כן, שוב שופינג...זו הייתה מצלמת SLR עם הרבה אפשרויות שכל הזמן עבדה על "אוטומט". יום אחד איזה בחור בשם טל רוזוב לקח את המצלמה והתחיל להשתמש בכל מיני פונקציות שלא ידעתי מה הן, אבל הבנתי שהתוצאות יפות!

משם לקחתי את העניין ברצינות גם מבחינת ציוד וגם מבחינת אימון ולימוד. היום בזכות העבודה עם VitalMTB יש לי הזדמנויות לצלם רוכבים ברמה עולמית בחו"ל וגם לא מעט מהתותחים המקומיים. הצילום הוא עוד אתגר שאני נהנה ממנו, ליצור תמונה שהיא טובה מבחינה טכנית מצד

חוקים, עאלק

כל מי שכבר השתפשף קצת על האוכף, על אחת כמה וכמה על אספלט, למד שיש לרכיבה חוקים. ולא מדובר על חוקים פורמאליים. אפילו לא אתיקה לא כתובה. אני מדבר על דברים הרבה יותר משמעותיים מ"לא זורקים פנימית" או "שמור על הקו שלך בפנייה". **Velominati**, המחשיבים עצמם לשומרי-הסף בעניין לקחו את זה ברצינות. הנה לקט של כמה מתוך 95 'החוקים', עם שיפורים מקומיים. החוקים מתייחסים לשני המינים, כביש ושטח כאחד, עם העדפה קלה לכביש.



כובע רכיבה לא משנה כמה היפסטר אתה, כובע רכיבה מקומו רק ברכיבה, ובדרך כלל מתחת לקסדה. ההיתר היחיד לחבישה הוא בפעילות הקשורה לרכיבה, קצת לפני בהכנות לרכיבה, או עם האספרסו. אפשר גם אחרי, אבל גם רק במקום שיש בו שמש ולא בתוך "עמבורגר" בצומת גומא אחרי ביקור ברכבל תחתון.

מגילת העצמאות רוכב צריך לדעת לטפל בתקלות המינימאליות שניתן לצפות להן ברכיבה. לחוסר ידע לפרק גלגל ולהחליף תקר אין תקנה. ככל שהאופניים יקרים יותר – כך הפדיחה גדולה יותר.

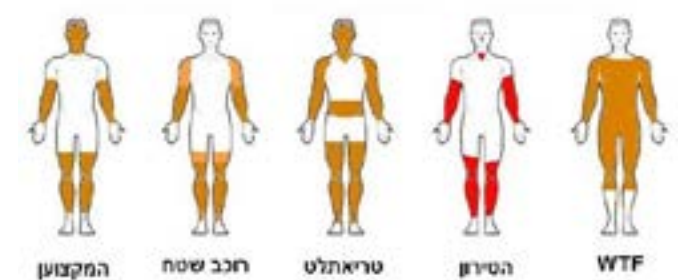
לא אוכלים ברכיבה מתחת 3-4 שעות ראשית, הכוונה

לרכיבה נטו של 3-4 שעות. למה?! כי צריך גם לאבד משהו בדרך. לרובנו יש מספיק רזרבה. לא בגלל האוכל אתה רוכב כמו שאתה רוכב.

קח חלק ברוח אף אחד לא אוהב טרמפיסטים חובבי חינם. אתה נלחם כמו נמר במשבים ובסוף ההוא מהמושב האחורי מנצח אותך בספרינט... זה נכון בוודאי בתחרות רשמית, אבל גם במרוץ של החבר'ה עד קצה הגבעה, או הרמזור הבא. קח חלק בהולכה מול הרוח.

לפדל SPD ונעלי שטח יש מקום אחד על אופני שטח בלבד.

שיזוף קדוש הקפד על קו שיזוף חד וברור. בכלל, חולצות ללא שרוולים הן מחוץ לתחום.



טוב שם מקורי משם לא טוב הקפד להגות שמות מקומות, מרוצים, יצרנים ורוכבים בשמם המקורי. אין מה ל'עברת' אותם או לשבש. נכון, שכאשר מדובר במרוצים בבליגיה זה לא פשוט, אבל אין ברירה. ככה גם Bianchi הוא לעולם ביאנקי ולא ביאנצ'י. אדי הוא תמיד מֶרְקֶס. ואם היית ב Les-Gets, היית בלה-ז'ה ולא בלֶס-גֶ'טֶס. מזכיר לי רוכב בקבוצה אמריקאית שרכבתי איתה לפני שנים בצרפת שהתעקש שנצטלם ב"צ'אמפס אלייזס" עם שער הניצחון ברקע...

אספרסו או מקיאטו בלבד אין מה להרחיב. זה מה שרוכבים שותים תוך כדי. ברורה העמדה לגבי "אפשר חלב סויה קר בצד?!".

תן לרגליים לדבר אלא אם כן הוכחת יותר מפעם אחת את עליונות הרכיבה והסגנון המושלם שלך – המעט לדבר על וואטים, דופק, מהירות וחומצת החלב שלך. מיצי גוף ומספרים מדברים ברכיבה.

רכיבה נמדדת באיכות לא כמות הפרמטר החשוב לאורך רכיבה הוא האיכות, לא האורך בלבד. אם הרכיבה כוללת טיפוס אז הקפד לציין את סך הטיפוס לאורך הרכיבה. אם הרכיבה שטוחה אז ציין לצד המרחק את המהירות הממוצעת. אם אתה רוכב מנוסה – רכיבה של 70 קילומטר ב 20 קמ"ש זה לא משהו ממש לדבר עליו.

ספרינטר אחוז בדורפים החלטת לתת את הספרינט של החיים?! דבש, רק תוריד את הידיים מגומיות ה Hoods. המקום שלהן עכשיו הוא למטה, לופתות חזק את הדורפים.

אל תידבק לא מדביקים מדבקות על אופניים. לא מעניין באיזה רעיונות עולמיים אתה תומך או איזה חברת משקאות אתה מעדיף. גם לא איזה יצרן צמיגים.

אופניים פוטוגניים בצילום אופניים חובה להקפיד על מספר חוקים נוקשים: הוונטילים בשעה 6. הקפד להסיר את הבקבוק. שרשרת על פלטה גדולה. הצד היפה של האופניים הוא של השרשרת. הזווית המחמיאה לזרועות הקראנק היא שעה 5 (נראה בערך כמו המשך ישיר של מוט אוכף) בלי להסתיר אף חלק מהאופניים. תראו לי פרסום לשעון יד עם מחוגים (לא ב-DX או סיני אחר) שהשעה בו היא לא עשר ועשרה...



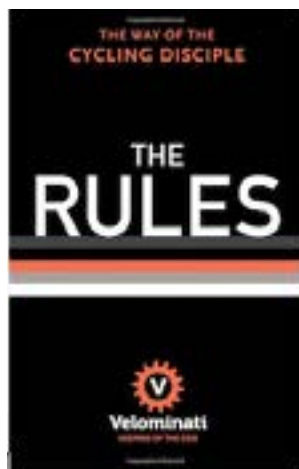
שתישאר שער לנצח לרוכבים אין מקום לשיער מתבדר על הפנים. הכוונה לזקן משה רבנו או שפם. גם "goatee" סטייל רפי גינת זה רק אם אתה רפי גינת או עם שם פרטי כמו מרקו או 'הפיראט'. היתר יחיד ניתן לבוקר ללא גילוח הוא ליום מרוץ בו נדרש מראה מאיים במיוחד.

אלוף עולם את חולצת אלוף העולם תשאיר לאלוף העולם, גם אם מצאת כזו שממש שתכסה את כל שיפולי הבטן. כנ"ל לגבי חולצת הטורדה הצהובה. ואם יש ספק – הוא הדין לגבי הספרינטר הטוב ביותר, או המטפס הטוב ביותר.

עלה על מדים כמו בנוהל אלוף עולם – מדי קבוצות מקצועניות הן של קבוצות מקצועניות. אף אחד לא משלם לך עבור פרסום חברת טפטים או רשת סופרמרקט. עבירה בדרגת חומרה גבוהה יותר היא שעטנז בין חולצה של קבוצה אחת למכנסיים של אחרת. דמינו חולצת AG2R עם ריבועי חום וכחול יחד עם מכנסי סאקסו-טינקוף בכחול צהוב.

משקפיים 3 חוקי יסוד חלים כאן. הראשון – רכוב תמיד עם משקפיים. שנית, ברכיבה רוכבים עם משקפי רכיבה. והכי חשוב, בלי לפרט – זרועות המשקפיים לעולם יהיו מעל לרצועות הקסדה.

QR עד כמה שזה יישמע פעוט, אין לך חופש להחליט לבד על כיוון סגירת השחרור המהיר. בגלגל הקדמי הכיוון האפשרי היחיד הוא למעלה, עם נטיה קלה אחורה לכיוון המזלג. גם בגלגל האחורי כיוון הסגירה הוא מעלה, עם חופש קל שנע בין שעה 2 ל-12. עדיפות לשעה 2. סגירה אופקית של שניהם לכיוון אחורי האופניים מותרת רק באופני נגד השעון. שם מקריבים את חוקי האסתיטיקה לטובת אירודינמיקה.



החברים ב-Velominati לקחו את זה עד כדי כך ברצינות שיצא ספר במיוחד לעניין הזה: **The Rules**

ועכשיו באמת, תגידו לי באמת, האם חלקנו לא עסוקים יותר מדי ב'מסביב'?! מצד שני, אולי חלקנו עסוקים בזה מעט מדי?! לכן, רגע לפני שמתעצבנים על הפריקים הטרחנים שישבו לנסח את המניפסט הזה, אפשר להציץ רגע במראה המטאפורית. בחלק מהדברים אכן יש טעם ואולי קצת הגיון. אני מודה, לא אחת אני רק מקווה שאין באמת 'משטרת אופנה' עם סמכויות. לרכוב ב'משולש' על אופני כביש, מכנסי באגי, חולצה ארוכה, קסדה עם Visor ולא מגולח (ראש ורגליים). זה כנראה מאסר ללא ביקורים וללא שליש על התנהגות טובה. בקיצור, דרוש עו"ד לדיני אופניים עם התמחות בדבוקות.

והעיקר כמו שאני תמיד אומר – רכוב ותן לרכוב.

במגזין הבא נביא טעימה מספר-החוקים האמיתיים של האופניים. יש שם קטעים לא פחות הזויים. נשבע 🗣️

save the date

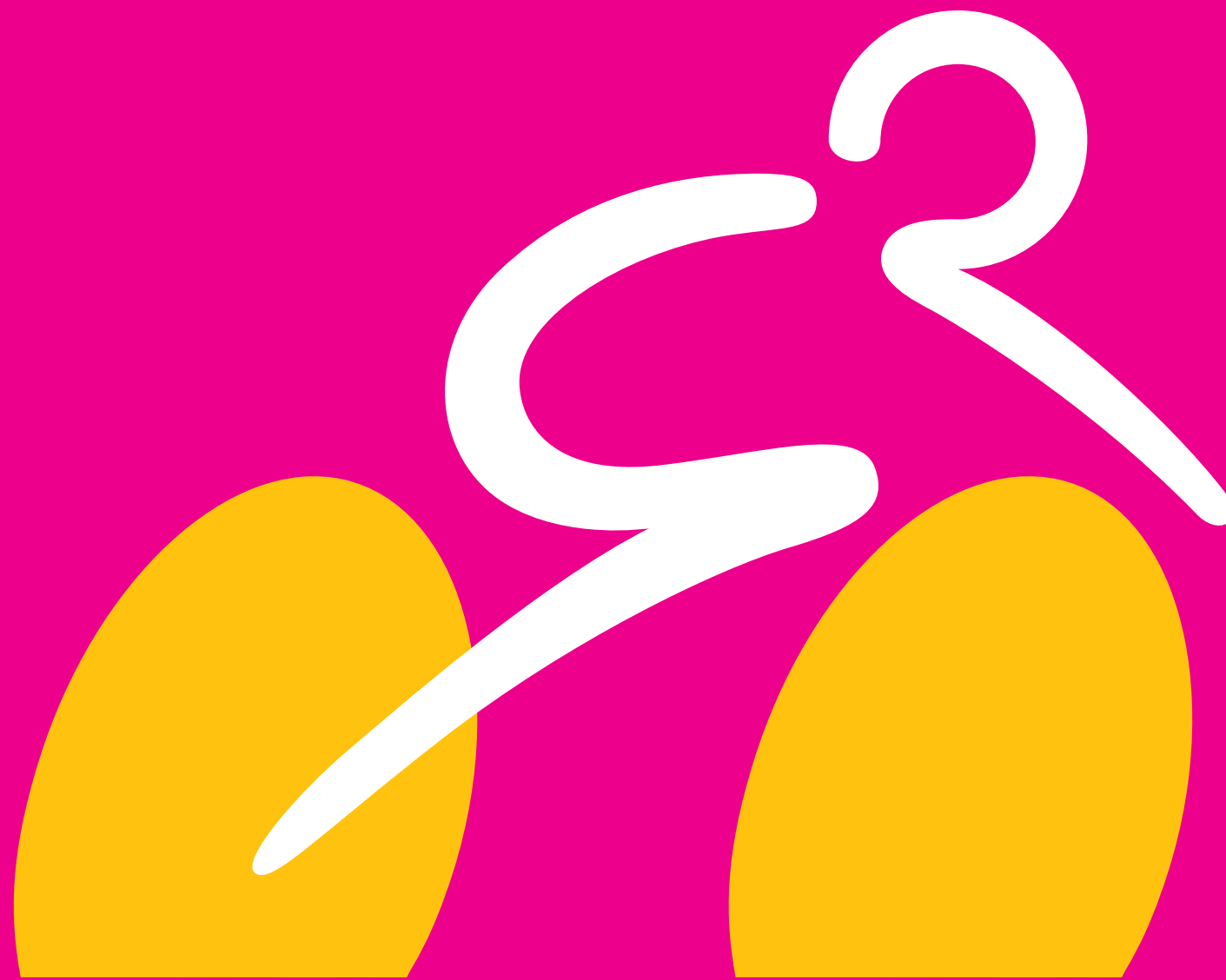
24.10.2014 יער בן שמן



MEGA DEMO DAY

- ← לראשונה בישראל, Demo Day אחד לכל דגמי 2015
- ← התנסות ברכיבה על מיטב דגמי 2015 של מיטב היצרנים המיוצגים בארץ במתחם DEMO אחד
- ← מסיבת יער ענקית, מוסיקה, בירה, הפעלות ועוד!

EUROBIKE



SPECIAL REPORT

עדי גיא  אריק פלדמן 

לנו יש ייצוג שם, אומנם צנוע אך מכובד ביותר. המגמות הבאות של עולם האופניים ברורות מאוד מדוכני ושטחי התצוגה, השנה היו אלו ה-Fat Bikes בכל צורה, חומר ומערכת הנעה, לצד ערמות של אופניים חשמליים שמיוצגים בכל צורה וסגמנט ומופיעים כחלק להליין הרגיל כמעט בכל אחד מהמותגים המוכרים. פרט לכך בז'אנר האופניים ה"רגילים" בלט מעל הכל השנה הדבר הכי חם בשוק, האנדורו על שלל פירושויו. אופני אנדורו, חלקי אנדורו ובעיקר המון אופנה והייפ אנדורו. גם הפעם, מתוך רצון עז לסקר למענכם סיקור מהימן מהחזית הבורעת, יצאנו בשליחות עיתונאית לא פשוטה לפרידריכשאפן שבשיפולי טירול הגרמנית להלחם בטורים הארוכים לנקנקיות ובירה ולהביא לכם את החדשות החמות ביותר. מתוך כוונה לא להתיש אתכם באין סוף תמונות, נביא לכם כאן מספר מצומצם יחסית של דברים חדשים שהרשימו אותנו בעיקר בתחום האופניים ה"רגילים". כל היתר יוצג בפלטפורמות אחרות שלנו, בהם תוכלו לחפור להנאתכם

בשלושה מועדים מידי שנה נכנסת סצנת האופניים העולמית לתזזית משמעותית. כמו בשלושת הרגלים הפרטיים שלנו, שלושת תערוכות האופניים הגדולות בעולם מביאות אליהם רבבות רבבות של עולי רגל שאמונה אדוקה בשלטון שני הגלגלים(או השלושה) הוא נר לרגליהם. האינטרבייק, תערוכת האופניים בטייפה והיורובייק הפכו לאבן השואבת של תעשיית האופניים העולמית, המקום בו אפשר להרגיש, לראות, למשש ואולי לקבל בלעדיות על הדברים החמים ביותר בסצנת האופניים. כמו רבים מפרנסי האופניים בארץ ומספר לא מבוטל של עיתונאים ואנשי תעשיית האופניים מהעולם מצאנו עצמנו צועדים קילומטרים, מזקקים בירה ובולעים בשקיקה כמויות אופניים/ ציוד/ תרבות בלתי נתפסות בכל צורה, צבע וסוג. אחרי שמוצבה במשך שנים כתערוכה זניחה המיועדת בעיקר לשוק האירופאי, הפכה היורובייק בשנים האחרונות לתערוכת האופניים הגדולה והמשמעותית בעולם. אמנם חלק גדול מהתערוכה מוקדש לתוצרת אירופאית, אך עדיין מקומן של החברות האמריקאיות ובמיוחד אלה מהמזרח לא נפקד ואפילו



Yeti SB5



Transition 29 1155mm



Transition Patrol 155mm



Transition Scout 140mm



Yeti SB6



מתלה החדש של Yeti Infinity



Cube Stereo 29 120mm



Cube Stereo 140 10.8 Kg



Santa Cruz V10 27.5 הפרטיים של ג'וש ברייסלנד



Devinci Spartan



Cube Fritzz 160



Banshi Phantom 27.5



Marin Rift Zone 29



Bianchi 27.5

חידושים: אופניים 2015

בתחום האופניים חברות רבות חשפו והציגו לא מעט דגמים חדשים לצד עדכון דגמים ותיקים יותר שזכו בעיקר לגילוחי משקל ותוספות אלקטרוניות למינהן, להלן כמה בולטים: Transition האמריקאית הציגה לראשונה את הליין החדש שלה המבוסס על מתלה ארבע זרועות עם הורסט לינק (FSR) חדש לחלוטין, שכולל כרגע ארבע דגמים חדשים, שניים ב-27.5, אחד 26 ואחד ב-29 עם 115 מ"מ מהלך. Marin הציגה דגם 29 Rift zone חדש ומבטיח מקרוב.

Yeti הציגו ליין חדש של שלושה דגמים, שניים מבוסס על מתלה ה-Infinity החדש שלהם ואחד על המתלה המסורתי אך משודרג של ה-ASR. היצרן האיטלקי Bianchi הציג כמה דגמים מעודכנים ומעניינים מקרובן ואלומיניום שלדברי היבואן החדש יגיעו מאוחר יותר השנה לארץ. Cube הגדילו עוד יותר את הליין העצום שלהם עם דגמי Stereo ב-27.5 ו-29 במשקלים שערורייתיים של 10.8 ק"ג עם מע' XTR חשמליות, בנוסף לעדכון חלקים מאוד מרשים בדגמים הותיקים. ←←

לתגובות לחצו
we:Talkback



Canyon Spectral



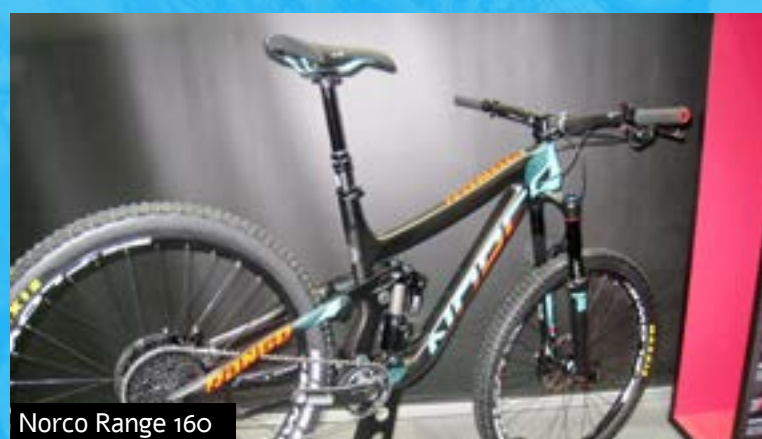
Canyon Strive



Cannondale Trigger 27.5



Cannondale FSI



Norco Range 160



Mondraker Crafty 29



Mondraker Foxy Carbon



Orbea Ralon Enduro 27.5



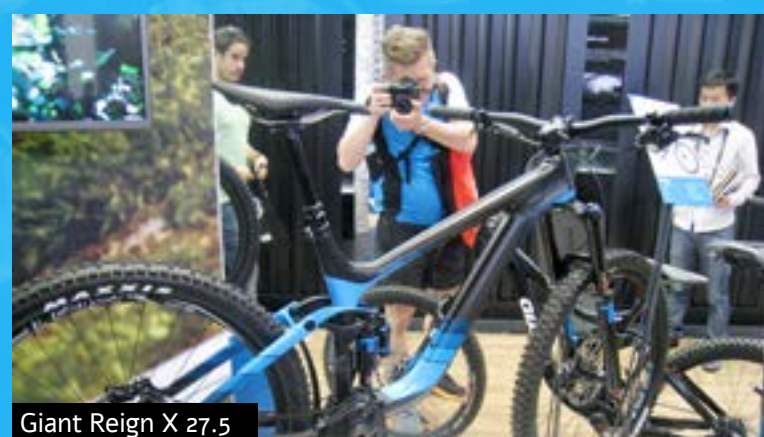
Salsa Horse Thief

חידושים: אופניים המשך

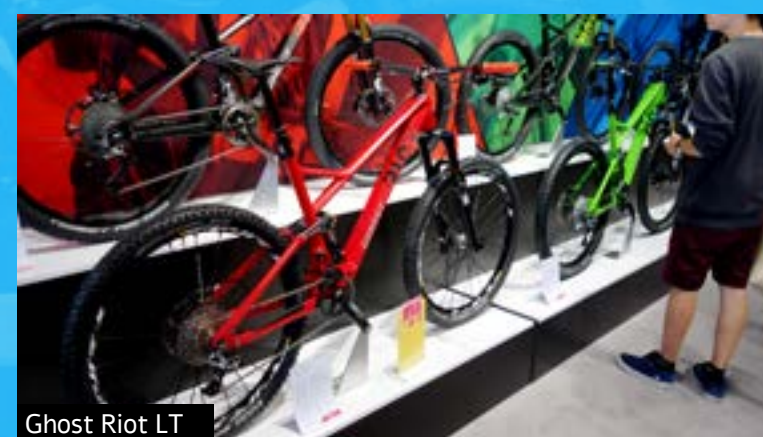
חברת Salsa האמריקאית שזכתה לעניין רב, כולל מנציגים מקומיים הציגה ליין מרשים מאוד בקרבון. Giant הציגו את הטרנס והריין החדשים והמרשימים ומכווני האנדורו. Norco הציגו את הריינג אנדורו החדשים בקרבון ובסכמת צבעים סופר עדכנית. Canyon הגרמנית הציגה את ה-Spectral CF ואת ה-Strive, שני דגמים מעוררי עניין בקרב לא מעט מבקרים. Mondraker הציגו את ה-Crafty דגם 29 ארוך מהלך חדש בינתיים רק באלומיניום, זאת בנוסף ל-Foxy קרבון שהוצגו מוקדם יותר השנה. בחדר סודי מאחורי הקלעים הראו לנו את הפרוטוטיפ של ה-Summun החדשים עם גלגלי 27.5, שלדת קרבון ומשקל של 16 ק"ג. את זה לא נתנו לנו לצלם... דגם חדש לבאנשי, Knolly בדגם מחודש של האנדורפין על גלגלי 27.5, Ghost עם ה-Rait LT החדשים, Orbea עם דגם אנדורו חדש, קונדייל עם ה-FSI החדשים והטריגר קרבון המרשימים וכו' וכו'. אלה חלק קטן מאוד מהדברים שראינו את היתר תוכל לראות במהדורה מיוחדת לכבוד היורבייק שתעלה בקרוב 



Giant Trance X 27.5



Giant Reign X 27.5



Ghost Riot LT



Knolly Endrophine 27.5



חידושים: חלקים

התערוכה כאמור מציגה חידושים רבים במגוון תחומים רחב מאוד הקשור לאופניים. נראה שבתחום החלקים המגמה הברורה היא בעיקר משקל. חברות רבות הציגו חלקי שליטה והינע מקרבון בעיקר כידונים, כמו KS הטיזואנית שהציגה לראשונה כידון קרבון עם סטם תואם, סנטה קרוז עם ליין כידוני קרבון בסטנדרט 35 מ"מ החדש, קניון, אנווה וכו', Spank הציגו כידון חדש עם טכנולוגיית ספיגת ויברציות שנבחן לראשונה בעולם ברגעים אלו במגזין. גם מקומם של הגלגלים וחישוקים לא נפקד מהקרבון וחברות רבות עברו ליצור גלגלים מהחומר המוביל היום. שימנו הציגו ברעש גדול בשטח תצוגה עצום את מערכת ה-DI2 שלה לשטח יחד עם מגוון פריטים חדשים בתחום האקססורייז והחלקים. הענק האמריקאי סראם הציג מנגד את מערכת השטח להמונים ה-X1 המבוססת על 11 הילוכים, עליה הרחבנו בחדשות. בתחום הבולמים, מרזוקי הציגו בולם עם רגליים וקראון סטירר מקרבון יחד עם אב טיפוס למוט אוכף מתכוונן ←←

לתגובות לחצו
we:Talkback



חידושים: חלקים המשך

שנאסר עלינו לצלמו. חברת LAUF שהגדילו לעשות והציגו סוג של בולם סמי ריג'ד עם מהלך של 60 מ"מ המסתמך על עלי פיברגלס במשקל של פחות מקילו. נראה שבולם ה-RS1 של רוקשוקס יהיה מאוד פופולארי על דגמי יוקרה בשנה הקרובה, כך גם ה-36 החדש של פוקס שמשך הרבה התעניינות בקרב המבקרים.



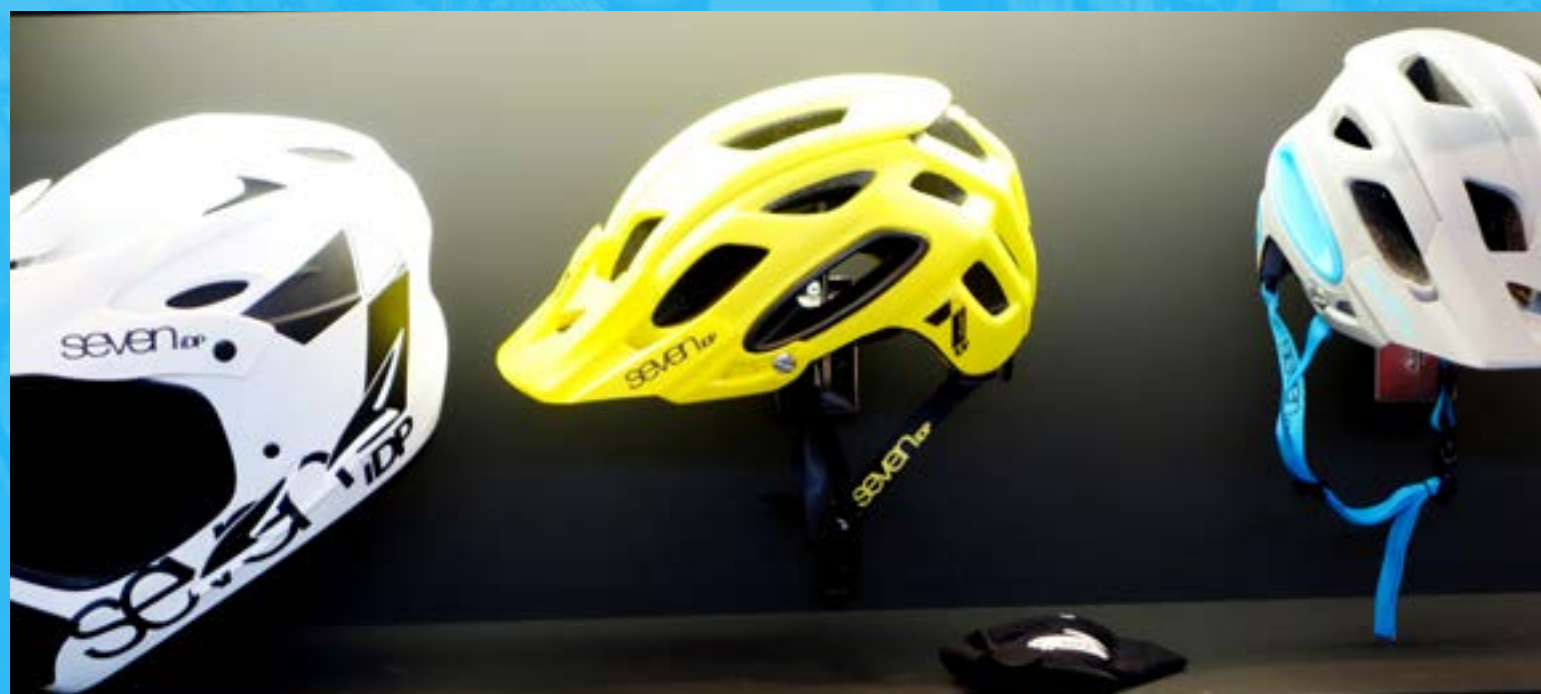


חידושים: לבוש הגנה והנעלה

בתחום הלבוש, ההנעלה וההגנה, המגמה היא ברורה – אנדורו, אנדורו, אנדורו. יצרנים רבים כולל יצרני אופניים הציגו ליין עצום של קסדות אנדורו בתקן MIPS החדש, מיגונים מינימאליים מחומרים מורכבים, תיקים עם הגנה על הגב ובעיקר צבעים פסטליים וזוהרים. הגדילו לעשות BELL עם קסדת ה-Super החדשה והמתפרקת שלהם. חברת Airoh האיטלקית הציגה קסדת אנדורו מלאה עם מגן סטטי לסנטר, מאווררת וקלילה מאוד במשקל של כ-600 גרם.

לתגובות לחצו
we:Talkback





חידושים: לבוש הגנה והנעלה המשך





Fatbikes

כאמור התופעה הבולטת ביותר בתערוכה הייתה הגלגלים השמנים שפשטו על כל חלקה ביורובייק השנה. אנחנו בספק אם נראה אותם שועטים בשבילי בן שמן, אבל לפניכם בפינה לשיפוטכם כמה דוגמאות מייצגות.



לתגובות לחצו
we:Talkback



ביתנים ישראלים

גם השנה מקומם של נציגי התעשייה הישראלית לא נפקד מהיורובייק, בביתנים ובשטחי התצוגה המרשימים והמושקעים מאוד של שורש, פאנקיר, ואצל Joe's No Flat תנועה לא מעטה של מתעניינים. מעט נחת לא תזיק לנו בימים אלו, יישר כח חברים.

לתגובות לחצו

we:Talkback



לא לשכוח, ה-24.10.14
ה-Demo Day הענק של we:Ride
כמו ביורובייק רק כאן בבן שמן
save the date

we:Ride

DEMOMODAY

24.10.14

