

we:Ride

תרבות אופניים ישראלית
אוקטובר 2014 // גליון 004

עכשיו גם
Android App
לחצו להורדה
בקרוב ב- iOS

26 סקופ: XTR Di2 2015

34 כביש: בונים בסיס

42 אפיק "קיה" ישראל

86 לרדליך אין עם מי לרכב

104 איך להיות מקובל



צילום: אלון רון

Ibon Zugasti Arrese הספרדי מוביל קבוצה של רוכבי עילית בסינגל באזור משמר העמק. צולם ביום השלישי של מרוץ "קיה אפיק ישראל 2014".

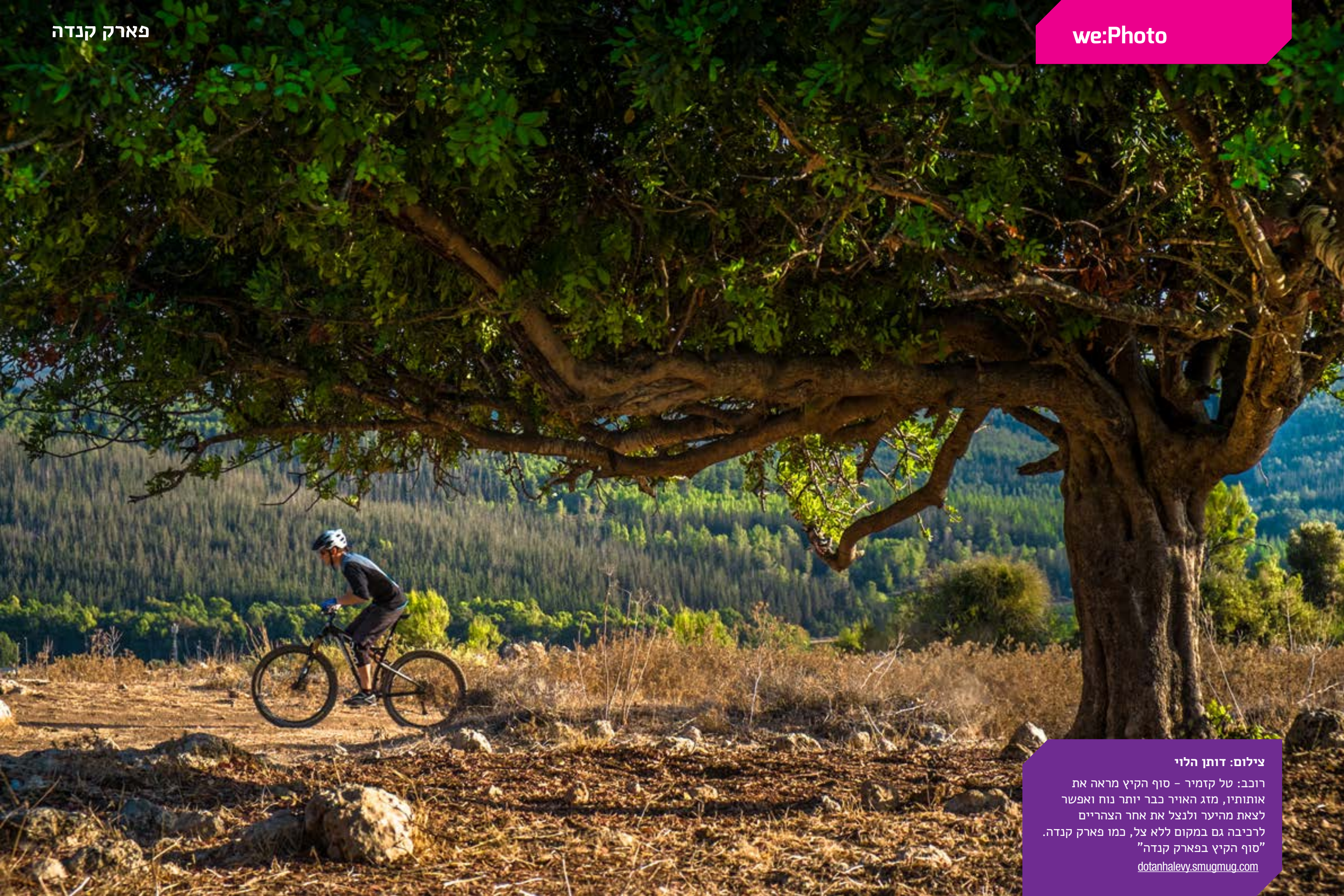
תוצאות ותמונות מהמרוץ: epicisrael.org.il
האתר של הצלם אלון רון: alonron.com

צילום: אביעד זיסמן

לקחתי מצלמה ועליתי על רכבת מת"א צפונה. נסעתי לבקר את סבתא במטרה להתחיל פרויקט צילום חדש. עדיין לא ידעתי כ"כ מה יקרה, אבל היה לי כיוון. בדרך הכביש הפך למסילה, הבניינים הפכו לים והים לפרדסים. האוויר של הצפון אחר, הקצב יורד והשקט מוזר אבל מתקבל בברכה. עברתי את אכזיב, ימינה בצומת של ראש הנקרה, והנה אני בכניסה למושב. מאחוריי הר הלבנון הגדול, ובעזה בדיוק נגמרה המלחמה. כשהייתי ילד סבא היה מחכה לי בשער עם עגלה וסוסה, לפעמים עם הטרקטור, והיינו חוצים את המושב עד הבית. סבתא הייתה מחכה עם מקרר מלא בארטיקים. כל קיץ חיכו לי שם זוג אופניים, אף פעם לא אותו הזוג, והייתי מטייל לי בין מטעי הבננות והאבוקדו, ושדה התעופה הישן, לדעתי מימי המנדט הבריטי.

היום אני עושה את הדרך ברגל וחושב על הפורטרט, על פנים ואנשים ונוף שהזדקן. אני חוקר את השבילים ומנסה להשוות בין הווה לזיכרון. חקלאות כמעט כבר אין, והשבילים לרוב חסומים בגדר. כשהגעתי סבתא חיכתה, אמרתי שלום והלכתי למקרר, אח"כ יצאנו לשבת בחוץ "בסלון" שבחצר מתחת לעץ תותים. האור עדיין היה חזק מידי בשביל לצלם, וזה נתן לי עוד קצת זמן לחשוב. בינתיים איזק(יצחק) ורחל הצטרפו אלינו, השכנים. כשהתחיל לרדת הערב וכבר רציתי לצלם, איזק לקח אותי לסיבוב אצלו בחצר. הוא מראה לי ארגז עם חותמת מבוקרשט לישראל, מהימים שהם עלו לארץ, כל מיני סירים עתיקים, מתקני כביסה, ואופניים. הם היו שם ואני נדלקתי על הרעיון. התפאורה נראתה לי מושלמת, והצבעוניות הקסימה אותי. הצבתי את המצלמה מול האופניים וביקשתי שיעמוד שם ככה כמו שהוא. האנשים האלה שהיו נראים לי חזקים כ"כ כשהייתי ילד עדיין שם, חלקם, ואני גדלתי, ובינינו רואים את כל הדרך. סובבתי את הסרט במצלמה הישנה, כיוונתי את הפוקוס, ולחצתי.

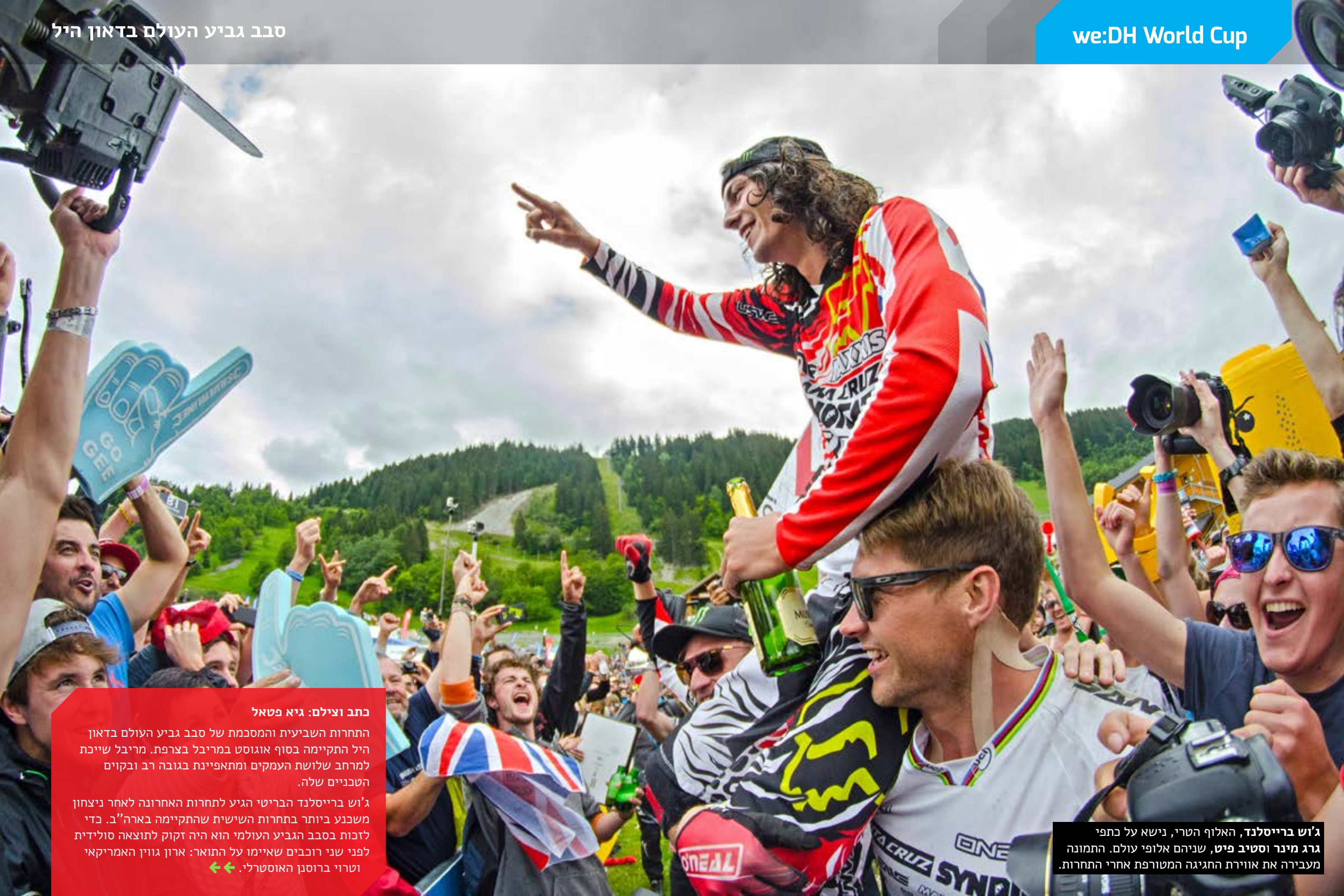
לדף הפייסבוק של אביעד



צילום: דותן הלוי

רוכב: טל קזמיר - סוף הקיץ מראה את
אותותיו, מזג האוויר כבר יותר נוח ואפשר
לצאת מהיער ולנצל את אחר הצהריים
לרכיבה גם במקום ללא צל, כמו פארק קנדה.
"סוף הקיץ בפארק קנדה"

dotanhalevy.smugmug.com



כתב וצילם: גיא פטאל

התחרות השביעית והמסכמת של סבב גביע העולם בדאון היל התקיימה בסוף אוגוסט במריבל בצרפת. מריבל שייכת למרחב שלושת העמקים ומתאפיינת בגובה רב ובקוים הטכניים שלה.

ג'וש ברייסלנד הבריטי הגיע לתחרות האחרונה לאחר ניצחון משכנע ביותר בתחרות השישית שהתקיימה בארה"ב. כדי לזכות בסבב הגביע העולמי הוא היה זקוק לתוצאה סולידית לפני שני רוכבים שאיימו על התואר: ארון גווין האמריקאי וטרוי ברוסן האוסטרלי. <<

ג'וש ברייסלנד, האלוף השרי, נישא על כתפי גרג מינר וסטיב פיט, שניהם אלופי עולם. התמונה מעבירה את אוירת החגיגה המסורפת אחרי התחרות.



בסופו של דבר ברייטלנד נתן ראן מטורף כמו שרק הוא יודע ולקח מקום שני שהספיק לו כמובן עבור מה שהיה צריך בשביל לזכות בתואר הנחשק. כמובן שהחגיגות היו מטורפות וברייטלנד שידוע ברוח השטות שלו נתן הופעה מול אלפי הצופים שהגיעו למריבל.

את המקום הראשון במריבל לקח סאם היל האוסטרלי שחוזר מפציעה שהקשתה עליו מאוד בשנים האחרונות. זו התחרות השנייה שהוא לוקח השנה אחרי ניצחון בקנדה ונראה שהוא חזק בעניינים לקראת שנה הבאה.

לאתר של גיא: guyfattal.com

ג'וש ברייסלנד הבריטי, אלוף סבב הגביע העולמי. לקח מקום 2 במירוץ במריבל וזה הספיק לו לקחת את ה-Overall, התמונה היא מאחור, 100 מטרים מקו הסיום





על השער: נוף אלפיני בצ'רוויה
ראו כתבה בעמ' 56
צילום: אילן שחם

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 /
חנוך רדליך / איילת ניר / טל רוזוב /
טל פיטל / מנחם זיבצנר
צלמים דותן הלוי / אוריאל כהן / אלון רון /
אילן שחם
צילום וידאו ועריכה דותן הלוי

טלפון המערכת: 03-5586666

כתובת לפרסום במגזין:
ads@weride.co.il

יצירת קשר עם המערכת:
info@weride.co.il

אתר המגזין: weride.co.il

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

השימוש במגזין זה על תבני 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 והיצורים של הכתבות והצילומים במגזין זה הן של הנהלת המגזין בלבד. משמח לחדש אישורים לשיתוף תוכן במסגרת שיתופי פעולה אבל לשם כך יש ליצור עימנו קשר מראש ונאשר בהתאם, כל עוד זה לא בין 16:00-14:00.

BurningMan עמוד 140

תוכן

88	מבחני ציוד	02	we:Photo
92	Bell Super	18	we:Start
98	רכיבה בתודעה	22	משתתפים
100	The Steets of Barcelona	24	חדשות
104	אחד על עשר של מקובלים	26	XTR Di2 2015
108	פינה אישית: חגי מילוא	30	we:Movies
112	אובלים סרטים	32	כביש: הגיגים בגיגית
114	סקירת מוצרי DX	34	כביש: בונים בסיס
116	בירה במבחן	38	טכניקת רכיבה להמונים
118	טיול: הר גריזים	42	אפיק "קיה" ישראל 2014
122	קעקועים!	52	קיר מכנאופן
124	מבחן: Specialized Enduro 29 Comp	54	פינה אישית: איילון שגיא
134	גיר פלאנטרי	56	טיול החודש: צ'רוויניה
140	BurningMan	68	מיומנה של רוכבת
144	Bergamont Fastlane 9.4	76	מבחן: Kona Process 134A DL
152	תזונה: צחי כנען	86	פינה אישית: חנוך רדליך

Yes you LYCAN!

₪8,900



KTM LYCAN 2.65


מוטו ספורט
מקבוצת דוד לובינסקי

KTM
BIKE INDUSTRIES

למבחן
דרך

לחננויות
ומשווקים

מחפשת את האחד שלי

מיומנה של נעה מרגלית, המפיקה של המגזין, חיה בתל אביב, רוכבת בעיקר על טוסטוס ומחפשת זוג שיעשה אותה מאושרת. אופניים כמובן. וגם חתן, אבל זה כבר פרק אחר ביומן 

הים שמכה בנו (מחלוקת זוגית קשה), שיערי מתבדר ברוח בעוד זוגות רבים חולפים על פנינו. אבל אנחנו הכי מושלמים, הכי חזקים, הכי יפים ביחד. פנטזיה? אני רוצה להאמין שלא.

יש מספיק זוגות בים.

זהו, החלטתי, מוותרת על הדלק, מחפשת זוג עירוני לרכוב עליו. המלצות?

אבל אני, לא ממוצעת אני, ואני לא רואה את עצמי עם זוג חורק. לא לא. אני מחפשת משהו טוב, שיהיה איתי לנצח, שלא ארצה להחליף, שתהיה בינינו הבנה, שלאן שפני מועדות נתקדם יחד, ושלא אעדיף אחר ולא אפזול לצדדים. כי בשבילי זו תהיה שלמות. התאמה פיקס. אנחנו אמנם חיים בעידן חדש ומאוד טכנולוגי, אבל אני עדיין מאמינה שכדי להגיע רחוק צריך לעשות עבודת רגליים אמיתית. בדימוי הרומנטי, אני רואה איך אנחנו צופים יחד בשקיעה, תוך כדי תנועה, נהנים מטעם מלח

מגיע גיל כזה שזה מתחיל להיות ברור, החיים בתל אביב סואנים מידי, וכל מיני פרוצדורות מתחילות להיות בעיקר מתישות.

בכל יום שעובר אני רואה יותר ויותר זוגות בעיר הזו, ולמען האמת זה קצת מעיק ומציק להסתכל עליהם לבד מהצד. זוגות יפים, זוגות חזקים, זוגות אופנתיים וזוגות עם פז"מ רציני. זוגות מהירים, איטיים, אפילו זוגות חורקים יש וזה בסדר גמור, מותר להם שיחרקו, זה קורה עם הזמן.

giant.co.il

GIANT
ישראל

סניף רקפת - משגב

04-9800-588

רקפת

GiantRakefet 

סניף הגשר - תל אביב

077-551-6642

רח' מנחם בגין 65

(מתחת לגשר מעריב)

סניף ראשי - נתניה

073-2660-616

רח' המחשב 1 א.ת. החדש

Giant.israel 

מבצעי סוף שנה על שנתונים 2013-2014

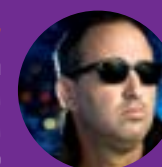
GIANT

#RIDELIFE



אילון שחם: 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 כמאוסר. 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 בסופר, "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 ובשולן, 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 ורונני



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.



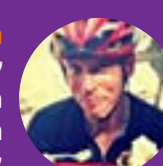
אדי נודל: עמידות זה עניין יחסי לא משנה

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



חנן רדליך בן 34, אך עם יותר מ-20 שנה של כורכר וסינגלים תחת הרגליים, ועדיין מחפש את הקצוות של היכולת האנושית. רק תנו לו אוכל ומים, והוא יגיע לשם. בוחן אופניים וציוד עוד מימי MBAction העליזים ובעל טורים עוקצניים על כל דבר שמתגלגל. מדרין ומאמן קבוצות ויחידים בכל מקום בו ניתן לרכוב. מומחה לקבלה, חשבונית, העתק ומוסיקת עולם.



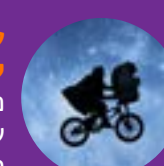
עדי בלן: אם אפשר לרכב על זה, אפשר לבחון את זה מגדיר את עצמו רוכב הרים, אבל נאלץ להסתפק

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



אלון רון: אלון "העין" רון אלון הוא צלם אופניים מהוותיקים והמוכרים בענף.

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



עידן טופר: קשבנו לענייני אופניים רוכב כביש ו-XC ב-14 שנה, 8 שנים מתוכן מגולח בטייץ בתירוף

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, באימשך עורך דין לשעבר... עורך מגזין אופניים לשעבר... ומה לא

לשעבר... בטוח שהוא טייס שבילים אבל יותר בכיוון של אסטרונאוט. יקיר ציר "מודיעין-תל אביב" בסתרבה. עדיין בחיפוש אחר KOM משומש ומרודים ועד אופני קומיט, דרך BMX משקל. שיהיה... כשלא נובר בנתונים מאתר ה-UCI ובסטטיסטיקות שלא קשורות לכלום, עושה משמרות עם היערן בבן שמן. למחייתו, 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 מייסד חברת Sababike, מתמחה בלהפוך

רוכבים לזורמים ורכים יותר במסגרת ההדרכות טכניקת רכיבה שמפרנסות אותו. את שאר זמנו הוא מחלק בין הדרכות טיולים של ישראלים בחו"ל, והובלת 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 ואולטימטום חד משמעי מהאישה גרמו לו לגלות את העולם המופלא של האול-מאונטיין\ אינדורו. טל שמעביר את זמנו בין הרכיבות כבימאי טלוויזיה יביא את הצורה הטבעית שלו לביטוי במגזין בסרטים וכתבות ודיוני וידאו.



איציק מג'ר צלם מקצועי. מתמחה בצילום תדמית, פרסום וצילום מסחרי. בעבר רוכב שטח, בהווה מגיע

עם ציוד הצילום ברכב לשטח. מדרין צילום ב"גליץ בית ספר לצילום". בשאר הזמן הפנוי, עובד כמהנדס יצור בהייטק.



מנחם זיבצנר: מנציב 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 בנו-זילנד אבל עד אז יש לו הרבה אופניים לצלם...



פיטר שטרנס פיטר רודף אחרי רוכבים טובים וחזקים ממנו כבר 12 שנה, בכביש ובשטח – מתוך עקרון.

למחייתו 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*



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

we:News

24 EPIC

31.10-1.11.2014



תחרות ה-24 השניה של קומונת 4 אפיק

תחרויות 24 שעות נחשבות לשפיץ של אירועי האופניים בכלל ורכיבות האנדוראנס בפרט. מדובר, כפי שניתן להבין מהשם, בתחרות בה רוכבים במשך 24 שעות רצופות במסלול מעגלי כלשהו - ומנצח מי שמשלים את מספר ההקפות הגדול ביותר. יש הבוחרים לרכב את התחרות סולו, אך רוב המשתתפים רוכבים במוד שליחים - בזוגות או ברביעיות - אחד רוכב והשאר אוגרים כוחות לתורם.

אירועים מסוג זה נפוצים בעולם, אך בארץ הקויידש נערכו עד כה רק שניים: "24 שעות של שכרון חושים בגלבוע", אותו הפיק דן בזנר ב-2008 וה-"אנדורו 24" אותו הפיקה קומונת 4 אפיק ב-2010.

ב-31.10.14 יתקיים ה-24 Epic שמופק ע"י הקומונה למרחקים ארוכים.

הפעם, בכדי לפתוח את האירוע לקהל רחב יותר, יתקיים גם מקצה 8 שעות, שגם אותו ניתן יהיה לבצע ביחידים, זוגות או רביעיות.

אבל למה להכביר במילים - אם תמונה אחת שווה אלף מילים, קבלו את סרטון האנדורו 24 ששווה לפחות 1,000 תמונות

והנה פרטי האירוע:

תאריך: 31.10.14 עד 1.11.14

מיקום: קברות המכבים, בן שמן

מסלול: ב-14 ק"מ על כ-300 מ' טיפוס

זינוק: 10:00

סיום מקצה 8 שעות: 18:00

סיום התחרות: 10:00

פרטי הרישום מופיעים [בדף האירוע בפייסבוק](#)

התרשמות XTR Di2 2015



המערכת שקיבלנו מורכבת ממעביר אחורי עם מנוע סרוו קטנטן, סוללת ליטיום נטענת שמתחברת לתושבות הבקבוק תחת התושבת עצמה, מסך לד קטנטן על הכידון, שיפטר חשמלי, קסטת 11 הילוכים עם לב מקרבון, קראנק סינגל עם פלטה 36 ושרשרת 11 הילוכים. משקל המערכת כולה 1711 גרם, למען ההשוואה משקל מערכת XT זהה שפינתה את מקומה מהאופניים שלנו לטובת החשמלי המפואר הוא 1719 גרם. משקל הוא לחלוטין לא הפרמטר הנמדד כאשר בוחרים במערכת זאת, ליבבני המשקל יש את המערכת המכאנית הקלה עד כאב.

רכיבה:

מעבר לשוני הניכר במראה של המערכת הסופר אלגנטית

במספר ההילוכים וביחסי ההעברה שונים וכן באפשרות להרכיב את המערכת על נאבה רגילה במקרה של היפנים. שלא כמו סראם שמבססת את מערכות ההילוכים שלה על פלטה בודדת בקראנק, שימנו מציע שלוש אפשרויות: קראנק סינגל בעל פלטה בודדה, דאבל בעל שתי פלטות ואפילו טריפל שנותן אפשרות ל-33 הילוכים. אבל השוס האמיתי בו נתמקד הוא כאמור המערכת האלקטרונית. רועי, המכונאופן הראשי של DAA יבואני שימנו לישראל הרכיב לנו לבקשתנו מערכת סינגל עם פלטה בודדה ושיפטר אחד על האופניים הפרטיים שלנו, זאת כדי שנתרכז רק במערכת ונתרשם ממנה באופי ובסגנון הרכיבה אליו אנו רגילים.

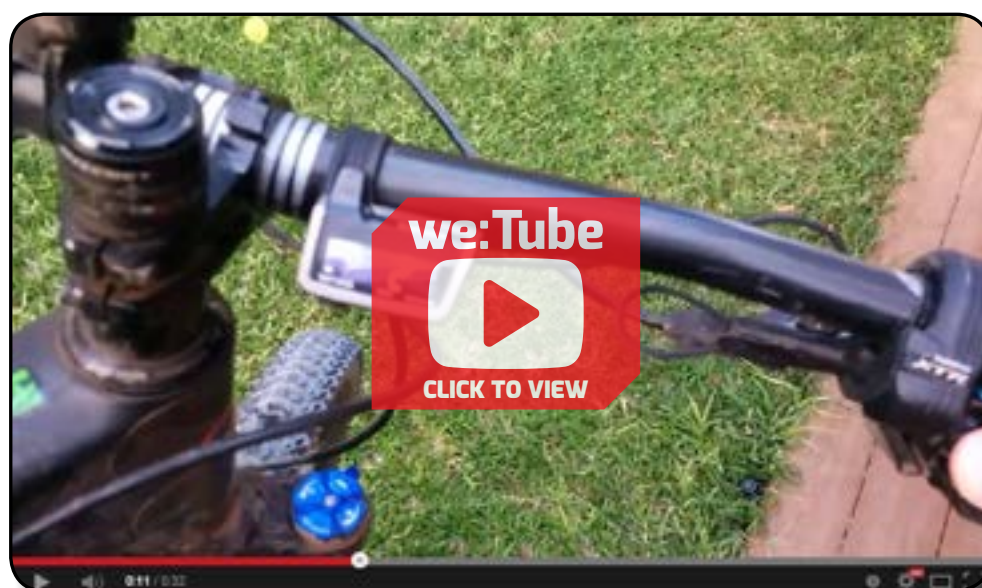
נתונים טכניים:

ל-We:Ride ניתן הכבוד הענק לקבל את אחת ממערכות הפרוטוטיפי הבודדות בעולם לתקופת התרשמות (וניתוק כואב) של כשלושה שבועות משכרים. הרבה לפני השיווק הרשמי של המערכת בעולם, יצאנו בשליחות עיתונאית בינ"ל להביא לכם את אחת ההתרשמויות ארוכות הטווח הראשונות בעולם. אמנם לא מבחן, אבל בין לאומיים כבר אמרנו?

אז מה חדש ב XTR החדש?

למעשה שימנו השיקו שתי מערכות XTR חדשות, שתיהן מבוססות על מסגרת כללית זהה, שאחת נבדלת מהשנייה מאופן התפעול – מכני או חשמלי. שתי המערכות מבוססות על קסטה של 11 גלגלי שיניים בדומה למערכות של סראם, כאשר השוני המרכזי בין המזרח למערב הוא

מרוץ החימוש האין סופי בין אמריקה ליפן אחרי מערכת ההילוכים המעודכנת, הנכונה והחדשנית ביותר תפסה מפנה חד לפני מספר חודשים. אחרי שסראם האמריקאית יצרה שינתה את כללי המשחק עם מערכת X11 ההילוכים שלה ללא מענה משמעותי מהמתחרה היפנית, שימנו באה עם תשובה מחשמלת. לפני מספר חודשים חשף הענק היפני את התגובה המטלטלת שלו – מערכת הילוכים סופר חדשנית המבוססת על טכנולוגיית ה-Di2 האלקטרונית ממערכות הכביש שלה. לא עוד תשובה נקודתית לטכנולוגיה/ פטנט כזה או אחר של המתחרה, לא עוד ניואנס של יחס העברה, פיצ'ר או צורה, אלה חשיבה חדשה ושוברת פרדיגמות, סטנדרט חדש נולד, סטנדרט ה-Di2 XTR!



צריך לדאוג לטעינת המערכת כמו שאנו דואגים לטעינה של המכשירים היום יומיים שלנו והכול אמור לעבוד אם לא יהיה קצר...

אז האם יש לנו כאן Game Changer?

מוקדם מידי לדעת, למרות שלדעתנו למתחרים מיקצוענים הסיכוי לכך לא רע אפילו בהשוואה למה שעשו סראם עם מערכת ה-XX1 בזמנו. הטכנולוגיה מרשימה מאוד, במיוחד אפשרות התכנון הבלתי נגמרת והתפעול יחד עם הדיוק מדהימים בדיוק כמו שהיינו מצפים משימנו. מה שנותר לנחש הוא עד כמה ישפיע המחיר ותוך כמה זמן שימנו יחלחלו את הטכנולוגיה לרמות הנמוכות והזולות יותר בליין שלהם.

המעבירים עם אפשרות לשינוי תוך כדי הרכיבה. דבר נוסף שניתן לשליטה דרך המערכת הוא הבולמים של פוקס, נעילות או מעברים בין מצבי פלטפורמה שונים בתכנון מראש בין שני הבולמים או לכל אחד תוך כדי רכיבה. אנו לא ניכנס לכל האפשרויות כי גם שלושה שבועות לא מספיקים ללמוד את המערכת על בורייה וגם כי המערכת מאפשרת כל קומבינציית תכנון שרק תעלה על הדעת.

ומה עם הסוללה תיגמר באמצע המדבר?

תודו שהתכוונתם לשאול את שאלת המפתח... שימנו מצהירים על 100 שעות שימוש, בהתרשמות האינטנסיבית שלנו, לאחר שלושה שבועות הצלחנו להוריד פס אחד ממצב החיווי בסוללה. אולי לעשות את ה-HLC ללא טעינה זה סיכון מיותר, אבל כמו שזה נראה מרוץ 24 יחזיק יופי. ככלל גם סוללת הטלפון נייד שלנו נגמרת, ואפילו סוללה של קוצב לב, במילים אחרות

היה שזה לא יחזיק, אבל במבחן הטלפונים של השחור של קנדה השרשרת לא זזה. ככלל המערכת עבדה בצורה מדהימה, אבל ללא בולטות ניכרת על מערכות מעולות אחרות. אז מה כן?

העתיד הוא בתכנון

מעבר לכל סופרלטיב תפעולי כזה או אחר, יתרונה של המערכת החשמלית הוא האפשרות לתכנת אותה לכל קומבינציה אפשרית, הן בתחום התפעול הפיסי כגון שליטה בצדדים של השיפטרים, פונקציות הכפתורים ולהעלאה והורדה וכו' והן בתחום יחסי ההילוכים והמעברים בניהם. לדוגמא, אפשר לקבוע דבר פשוט כמו קצב קפיצת המעביר בין הגלגלש"ם, אחד כל פעם או בקבוצות של שניים או שלושה. או אפשר לקבוע דבר מורכב כמו הילוך מטרה לקטע מסוים, לדוגמא במסלול תחרות ידוע מראש שישולב בלחיצת כפתור ארוכה. או אפילו שימוש בשיפטר אחד או שניים לשליטה על שני

הזאת שאין בה כבלים אלא חוטים, התפעול של המערכת זהה לחלוטין לתפעול מערכות רגילות, אפילו השיפטר החשמלי מייצר התנגדות קריספית ללחיצה ומלווה אותה בקליק מוכר. השוני המהותי הוא צליל ההעברה שמפיק המנוע הקטן מאחור, קראנו לזה צליל ה-XTR. ההעברה חלקה ומדייקת ביותר, גם תוך כדי לחץ חזק מאוד על הפדלים בכל אחד מההילוכים, והאמינו לנו אתגרנו אותה חזק בתחום זה. חדות ההעברה כמובן לא תלויה כלל בעוצמת הלחיצה למרות שבאפשרויות התכנון שנתייחס אליהן אפשר לשלט גם בזה. מאחר ואין מעורבות מכאנית, כיוון ההילוכים נעשה באופן פשוט ביותר בלחיצת כפתור ממסך השליטה בלי ריגולז'ים, החלפת כבלים ומכנאופנים אומנים. מערכת הסינגל רינג כמו זאת שהורכבה על האופניים שלנו, מורכבת כאמור מפלטה בודדה ללא מעביר קדמי, בשביל למנוע נפילות שרשרת שימנו עיבו וריבעו את כל השיניים, למראית עין נראה



סכנת החלקה

דומינו של רוכבים בקו הסיום בג'ירו של 2007. איזה פאדיחה לחצות כבה קו סיום.



חילוץ בינלאומי

הצלה מטורפת של גרגורי בוג'ה ב 70 קמ"ש בפיקסי, בלי מעצורים. מטורף.



וינטאג'

הג'ירו של 1953 - ללא מילים. נדיר



דני מאקאסקיל מצית את הדמיון

עוד סרטון שמציג את היכולת האין סופית של שלו

אין ברקס שיעצור את הקידמה

שהוא בודק ומאשר מדי שנה דגמים חדשים של שלדות וגלגלים של יצרנים רבים. הרבה עבודה.

כשמדובר בבלמים בכביש זה מאז ומתמיד רפידות על החישוק. בלמי-דיסק נמצאים בשירות מבצעי אצל רוכבי השטח כבר עשור ויותר. אחת מבעיות הבטיחות בפלוטון בכביש היא ללא ספק הבלימה. בטח ובטח במסלול רטוב בשילוב חישוקי קרבון. הקיץ האחרון הוכרז כי בלמי דיסק יאושרו להיכנס לדבוקה בעונה של 2016. כרגע הדעות בקרב הרוכבים אומנם חלוקות אך הרוב המכריע תומך. לפי הפרסומים נראה שכמעט כל היצרנים מציגים דגמים עם בלמי דיסק בכביש ל-2015.

לרוכבי כביש ותיקים דיסקים על אופני כביש נראים שעטנז מוזר, שלא לומר חילול הקודש. אומנם יש לזה גם תג מחיר במשקל יתר, אך הנסיון מראה כי בסוף עלות/משקל/תועלת פועלת לטובתנו במקרים שכאלה.

הוא הדין ב'התחשמלות' האופניים בשנתיים האחרונות. ואני מתכוון לאופני כביש במרוצים עם מערכות אלקטרוניות. יותר ויותר קבוצות אימצו את מערכות ההילוכים החשמליות של קמפניולו ושימנו. עוד לא הספקנו להתרגל לזה ו-Sram כבר הציגו הקיץ אב-טיפוס של מעבירים הנשלטים אלחוטית.

כנראה שאין אפילו מה להיכנס לדיון פילוסופי-לא ניתן לעצור את הקידמה. שנת רכיבה טובה ומוצלחת בשטח ובכביש



תבוא הודעת שחרור שתאפשר משקל נמוך יותר. להגנת השמרנות של UCI אפשר לומר כי משקל כללי של 6.8 ק"ג זה כולל פדלים, מתקני בקבוק, מד וואט מובנה ועוד. כלומר האופניים נטו קלים מהמשקל הזה.

חברת 'טרק' הכריזה הקיץ על השקת דגם מסחרי חדש שנקרא Emonda עם רכיבים יחסית סטנדרטים במשקל סביב 5 ק"ג. מעל 100 שנה שהטכנולוגיה לא עוצרת.

אופני כביש שומרים על צורתם המסורתית מזה עשרות בשנים. ה-UCI הוא השומר בשער לעניין זה. שומר אדוק. ארגון-העל של האופניים הוא למעשה מי שמגדיר את התצורה של האופניים ואחראי על אכיפת החוקים השונים. השיקולים העיקריים שמנחים אותו הם בטיחות הרכיבה, יתרון האדם על המכונה וגישות לכל. כך יוצא



לפני מספר חודשים התיר ה-UCI את הפלוטור ושיחרר את המגבלה הקיקיונית על מפרט האופניים, מבנה הצנרת והגיאומטריה. הראשון לקפוץ על זה בספטמבר לפני שבועיים היה זקן-הפלוטון יאנס וויט (43). בערב פרישה אגדי מהרכיבה המקצוענית הוא שבר את השיא עם אופניים בני ימינו. נכון לכתיבת שורות אלה הוא העמיד את השיא החדש על 51.115 ק"מ. ניתן לצפות שזה לא ייקח זמן רב עד שרוכבי נגד שעון טובים אחרים כמו טוני מרטין ופביאן קנצ'לרה ינסו גם. מי יודע, אולי גם נראה את אלופי הטורים כמו כריס פרום וקונטאדור נכנסים להיכל הזה.

על משקל אופני הכביש המשתתפים בתחרויות ישנה מגבלת משקל. 6.8 ק"ג משקל כללי. אחד השיקולים המרכזיים הוא בטיחות. תכלס, יש היום לכל היצרנים המובילים אופניים סדרתיים עם משקלים משמעותית נמוכים יותר. יוצא שלא אחת, נידרש הרוכב להוסיף משקולת לאופניים. כנראה שלא תהיה ברירה וגם כאן

ב-1996 שבר כריס בורדמן את 'שיא-השעה' עם אופני הייטק היסטריים ועם מעל 56 קילומטר היסטריים. 'שיא-השעה' היה במשך עשורים באמת "מבחן אמת" יוקרתי ונכסף ביותר. הוא תמיד מבחן יכולת אובייקטיבי לריכוז וכאב אולטימטיביים. מרוץ יחיד בתנאי-מעבדה של וולודרום. המבחן הוא מה המרחק שיעבור רוכב בשעה במסלול האליפטי על גבי אופני סינגל ספיד פיקסי. רבים מהשמות הגדולים בהיסטוריה התנסו בו. בשנת 2000 ה-UCI החליט אולי מבלי להתכוון ל'עקר' את השיא. הוא קבע כי השיא יכול להימדד רק על אופניים במבנה זהה במדויק לאלו שרכב עליהם אדי מרקס ב-1972... כן כן, 1972. השיא של מרקס היה אז מעל 49 ק"מ.

בתקופה בה הסתובבו כבר אופניים מתוחכמים ותנוחות אירודינמיות החוק הזה הוציא את העוקץ מהעניין שהיה לרוכבים בשיא. יותר מזה, כנראה שגם ירדה המוטיבציה של היצרנים וכך ירדה לה קרנו של שבירת השיא.



בונים בסיס על האוכף

שכל רכיבה מתחת ל-150 ק"מ מרגישה כמו טיול קצר בפארק. אחד הרגעים הזכורים לי מהעונה שעברה הוא שסיימתי אימון של 190 ק"מ וכשהגעתי הביתה עוד היה לי כוח לרוץ במדרגות.

כמובן שמרחקים אלה רלוונטיים לרוכבים תחרותיים ופחות ל"רוכבי סופשבוע", אבל אופי האימונים יכול להתאים לכל אחד. נסו להאריך את המרחק אותו אתם מכסים במהלך האימונים שאתם מבצעים וכן בצעו אותם בצורה רצופה ככל האפשר. אם אתם רגילים לרכוב שעתיים, נסו לעלות זאת ל-3 שעות ושמרו על קצב נוח בו אתם יכולים לדבר במהלך האימון. מבחינת טווח דופק מדובר על כ-74%-65% מהדופק המקסימאלי (בחישוב על פי נוסחת קרבונן*). אחרי כמה שבועות תגלו כמה המרחק שבהתחלה נראה קשה, הפך להיות קל לביצוע.

כפי שכבר כתבתי אני מאד מאמין באימוני הנפח, אותם אימונים ארוכים ואיטיים, ואני לא לבד בעניין הזה. תורות האימון המרכזיות באופניים, אך גם בענפי

כמה תפיסה זו שגויה. השיפור בכושר לטווח ארוך נובע דווקא מהאימונים הקלים, אימוני הנפח. נוכל לשבור שיאי כושר רק לאחר שנבנה בסיס עמוק ורחב.

לטובת חברינו שעדיין לא ביצעו אימוני נפח אתאר כיצד זה מתבצע אצלנו בקבוצת רוכבי תל אביב. הרעיון הכללי הוא להעמיס הרבה מאד שעות רכיבה רצופות בקצב נוח. על מנת לשמור על הקצב הנוח נמנעים מעליות במהלך האימונים וכן רוכבים בפלוטון גדול מאד, המורכב מכלל רוכבי המועדון הרלוונטיים כולל עילית ומאסטרס. גודלו של הפלוטון שומר את מרבית הרוכבים עמוק בתוך איזור הנוחות שלהם. הרכיבות הארוכות ביותר מתקיימות כמובן באימוני שבת שבהם אנו מגיעים לכ-7 שעות רכיבה רצופות ומעל 200 ק"מ באימון. בנוסף לאימונים הרגילים מתקיימים מספר מחנות אימונים שגם בהם נרכוב באופי דומה, אך לאורך מספר ימים רצופים על מנת להגביר את העומס על הגוף. במחנות נגיע ל-600-900 ק"מ במשך שלושה, ארבעה ימים. בשלב מסוים כל כך מתרגלים למרחקים הארוכים

החדשה מאוששים ומוכנים מנטאלית.

כעת, כשחודש אוקטובר בפתח, הגיע הזמן להתאמן על שלב ה"בסיס" שבו מתחילים לבנות את הכושר לעונה הבאה. בשלב זה יושבים על האוכף במשך הרבה מאד שעות ו"בונים את המנוע האירובי". אני לא יודע איך אתם מרגישים בנוגע לסוג הרכיבות הזו של הרבה שעות ומעט קמ"שים, אבל אני באופן אישי מאד אוהב אותן. ראשית כל, מפני שהן מתחברות אצלי לתקופה שבה התחלתי לרכוב על אופניים כשכל הרכיבות נשאו אופי זה. הרבה מאד שעות בקצב נוח במטרה ליהנות מהנוף, אלה סוג הרכיבות שגרמו לי להתאהב בספורט. מעבר לכך, אני מאד מאמין בהשפעה החיובית של אימוני הנפח הארוכים. אלה הם האימונים שבונים את בסיס הכושר שלנו לכל אורך העונה, ועליהם נערום את המרכיבים העצימים יותר של הכושר.

הרבה מאד רוכבים מאמינים שככל שירכבו חזק יותר - כך ישתפר הכושר הגופני שלהם. אינטואיטיבית, זה נשמע מאד הגיוני, אבל כשמתעמקים בנושא, רואים

אנחנו רוכבים שעות על גבי שעות על האוכף בקצב נוח ונעים. לרבים מאיתנו זה נראה משונה, הרי באנו בשביל לעבוד קשה על האופניים, הנה הסבר על כל הסיבות מדוע חשוב לבנות בסיס לעונה.

אימונים ארוכים ואיטיים הם הבסיס לכל ספורט סיבולת. מחודש אוקטובר יתחילו מרבית הרוכבים התחרותיים לקיימם לאורך שעות שהולכות ומתווספות במטרה לשפר מרכיבים פיזיולוגיים שונים בגוף עליהם נדון כאן. העונה של רוכב אופניים תחרותי בנויה משלבים שונים שמטרתם להביא את הרוכב אל רמת הכושר הגבוהה ביותר במירוצי המטרה שלו. בסוף יוני הסתיימה עונת המירוצים בארץ ומשם פנו חלק מהרוכבים להתחרות ולרכוב בחו"ל בעוד אחרים נשארו בארץ והתרכזו בשימור כושרם הגופני חרף מזג האוויר החם. רוב הרוכבים נכנסו במהלך ספטמבר לתקופת פגרה, תקופה בה עצימות האימונים יורדת מאד ואף נפסקת לתקופה מסוימת. מטרת תקופה זו היא לאפשר מנוחה הן לגוף והן לראש כדי לייצר את התנאים להתחיל את העונה



לינק לאתר: www.trainbyscience.com

אליהם כשאנחנו אומרים "השתפתי בכושר". השינויים הללו מאפשרים בהמשך העונה להעלות את הכושר לרמות שיא חדשות. אני מקווה שכל מי שפחות אוהב את האימונים הארוכים הללו יאפשר לעצמו ליהנות מהם השנה. זו אחת התקופות הבודדות בעונה בה אפשר להכיר מחדש את רוכבי הפלוטון, בזכות היכולת לדבר באימונים ובסופו של דבר הסיבה החברתית היא מרכזית ביותר בהנאה שלנו מהספורט. מעבר לכך, אני חושב שבשמבינים את ההשפעות החיוביות של האימונים הללו, גם זה גורם לכך שנהנה מהם יותר.

רכיבות מוצלחות ובטוחות!

דרור הדדי, רוכב בקבוצת העילית של TACC ולצד זאת מדריך אופניים וכותב תוכניות אימון אישיות. הוא מנהל את האתר www.TrainByScience.com שעוסק ברכיבה מצידה המדעי וכולל תכנים בנוגע לפיזיולוגיה, שיטות אימון, תזונה וכל דבר אחר שיוכל לגרום לתוספת וואטים ברגליים.

בתאי השריר. המיטוכונדריה היא תחנת הכוח של השריר, בה מיוצרת האנרגיה לכיווץ השרירים. היא מהווה את הבסיס למערכת האנרגיה האירובית, זו שאנו משתמשים בה לאורך רוב רובה של הרכיבה. אימוני הנפח הם אלה שבהם נבנים אברונים אלה ומתרבים.

שיפור נוסף ומשמעותי ביותר הוא עלייה בכמות האנזימים האחראים על פינוי חומצת חלב** מהשרירים החוצה אל הדם. חומצת החלב או חומר אחר אשר עולה ביחס ישיר אליה מובילים לתחושת הצריבה ברגליים לאחר מאמצים קשים ואינטנסיביים. ככל שפינוי חומצה זו משתפר, כך יעלה סף חומצת החלב שלנו ונוכל להגיע לרמות מאמץ גבוהות יותר. שיפור זה מהווה את הבסיס על מנת להעלות את סף חומצת החלב של הגוף ובכך את יכולתנו לרכוב במהירות הגבוהה ביותר לאורך זמן.

לסיכום, מגוון שינויים פיזיולוגיים מתרחשים בזכות אימוני הנפח. שינויים אלה כוללים את ניצול השומן על ידי הגוף, מערכת הדם, המיטוכונדריה בתאים וגם בפינוי חומצת חלב מהשרירים. אלו בעצם חלק ממרכיבי הכושר הגופני, אותם פרמטרים שאנחנו מתכוונים

מנת שאלו יוותרו לנו ויהיו זמינות בשלבים החשובים של המירוץ. האימונים הארוכים והאיטיים משפרים את ניצול השומן על ידי הגוף וחוסכים לנו פחמימות לחלקים שבהם באמת נזדקק להן.

השינוי הפיזיולוגי השני הוא שיפור במערכת הדם המתבטא הן בגדילת נימים חדשים והן בנפח הדם - כמות הדם בגופינו. הנימים הם כלי הדם הקטנים ביותר במערכת הדם, אלה שמתחברים לרקמות עצמן ומזרימים אליהן חמצן וחומרים אחרים כמו גם מפנים פסולת מהתאים. כמות החמצן המגיעה לשרירים עולה יחד עם הגדילה ברשת הנימים וכך גם כמות האנרגיה שאנחנו מסוגלים להפיק. בנוסף לצמיחה של נימים חדשים, גם נפח הדם עולה בזכות אימוני הנפח. בנפח הדם הכוונה היא לכמות הדם בגופינו דהיינו מספר הליטרים של דם שמסתובבים בגוף. עלייה זו מאפשרת להעביר כמות חמצן גדולה יותר על גבי הדם לשרירים. שני השינויים הללו יחד מעלים את יכולת השימוש של הגוף בחמצן ובכך גם את כמות האנרגיה המיוצרת בשרירים.


שיפור שלישי הוא עלייה בכמות אברוני המיטוכונדריה

סיבולת אחרים, מדגישות את חשיבות בניית הבסיס אצל ספורטאים. תקופה זו יוצרת מגוון שינויים פיזיולוגיים בגוף שנחוצים על מנת להעלות את הכושר אל רמות חדשות בהמשך העונה.

השינוי הראשון והמדובר ביותר הוא בשיפור יכולת שריפת השומן של הגוף. השומן הוא מקור אנרגיה כמעט בלתי מתכלה (גם אצל הרזים ביותר) המתאים למאמצים ברמות קלות עד בינוניות. ככל שנעלה ברמת המאמץ כך ידרוש הגוף יותר פחמימות. אפשר להסתכל על הפחמימות כעל דלק סילוני אשר נעשה בו שימוש בחלקים העצימים והקשים של המירוץ, אלה שבאמת עובדים בהם קשה. לצערנו, מאגר הפחמימות בגופינו מוגבל ומוערך בממוצע סביב ה-1,500 קלוריות. מירוץ של 3-4 שעות ידלל לחלוטין את כל מאגר הפחמימות מגופינו ודווקא בשעה האחרונה, בה נזדקק לפחמימות עקב המאמצים הגבוהים, נישאר בלעדיהם. לאור הנחת יסוד זו, אנו מעוניינים לשנות את יחס השימוש בפחמימות ושומנים. המטרה היא שהגוף ישתמש בכמה שיותר שומנים לצורך פעולתו ויחסוך בפחמימות, על

* נוסחת קרבונן - דופק מטרה = דופק מינימום + אחוז מדופק מטרה * (דופק מקסימום - דופק מינימום) נניח שאנחנו מעוניינים לעבוד על דופק מטרה 70%. הדופק מינימום שלנו הוא 50 והמקסימום 200, כך יראה החישוב: 50 + 0.7 * (200 - 50) = 155 פעימות לדקה

** למעשה לא מדובר בחומצת חלב אלא במימנים טעונים חיובית אבל השניים עולים ביחס ישיר ולכן במרבית עולם הספורט מתייחסים לחומצת חלב, למרות שזו טעות.

אריק פלדמן  עדי גיא  דותן הלוי

TableTop

לתגובות לחצו
we:Talkback



TableTop



אבנר שפיר מייסד קבוצת מומנטים, מאמן רכיבה מוסמך ואחד הרוכבים הוותיקים והמוכרים בארץ, אבנר הוא מה שאנו מכנים רוכב מולטי דיספלינארי אמיתי. הוא שולט בכל סגנונות הרכיבה בשטח ובכביש ומתרגל אותם בתדירות שהיא בגדר חלום לרוב הרוכבים בארץ. אבנר הוא משתתף ופודיומיסט קבוע בתחרויות אנדורו, XC, ודאון היל וחלק דיי נכבד מהשנה הוא מבזבז ברלוקיישן על אופניים במורזין, או גלשן גלים בקוסטה ריקה 🇵🇷

שלהם כרוכבים טכניים. טייבל טופ היא למעשה הטייה אופקית של האופניים באויר לעיתים לצורך שינוי כיוון לפני נחיתה ולרוב כדי להכניס עניין בקפיצה או במילים אחרות להרשים במיומנות ושליטה.

בתפקיד המנטור שלנו הפעם, אבנר שפיר מאמן [קבוצת מומנטים](#), קבוצת ילדים חסרי פחד, עם קישורי רכיבה מיוחדים ונטייה להקשיב לאבנר גם שהוא אומר להם לקפוץ מצוק...

"מאסטרים" בחרנו להביא בפניכם מספר טיפים בסיסיים אך חשובים מאוד לשיפור הזרימה, היכולת הטכנית וההנאה שלכם בסינגלים.

לאור בקשות של מספר קוראים שפנו אלינו, את הפינה הפעם אנו מקדישים לטכניקת רכיבה לא פשוטה ולגמרי לא בסיסית. למעשה הפעם הפינה מוקדשת לאלמנט וירטואזי שהוא אחת מהמיומנות הראשונות שרוכבים עם יצר אקסטרמי רוכשים לעצמם במהלך התפתחות

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, רתמנו למענכם את מיטב מדריכי הרכיבה הטכנית בישראל לסדנת רכיבה פרטית. בהתייעצות עם המגה

לתגובות לחצו
we:Talkback

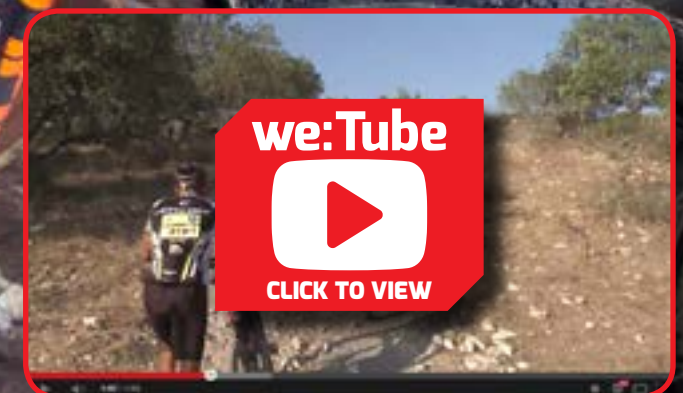


אמנון ישראלי כתב אורח וידיד המערכת

כיאה לישראל המהיר ביותר בסינגלי חורשן רבתי, אמנון שלנו מדלג בטבעיות בין פודיומי AM ל XC לתיקוני פנצ'רים וחוזר חלילה. הנער הצעיר מפליא בביצועיו הן ביבשה והן בים (שם הוא עדיין נעזר במשוט) ותמיד לבוש במיטב האופנה מחנות הבוטיק של אשתו שתחיה. כמקובל לקריירת ההיטק שלו, מר ישראלי הוא גם חפרן בלתי נלאה לכל נושא/ ציוד/ מסלול שיכול לקדם אותו קמ"ש אחד קדימה.

אפיק ישראלי (י)

יומן מסע של משתתף במקצה חד יומי



את האפיק שלי פתחתי מוקדם מאוד מאוד בבוקר לקול התרעת הווטסאפ, בצד השני אבנר בן זוגי: "הלו קום! הזינוק 6:35" כאן ניתן האות ליום שעומד להשתבש...

ככה לא מתחילים תחרות!

אז לא די שקראתי לא נכון את זמני הזינוקים, אני צריך להגיע לעמדת ההרשמה ולגלות שלשותף שלי יש מעטפת רישום ושלי נעלמה באורח פלא? כולם נגדי? שטויות, עניין טכני קל והאחריות על ההרשמה מאלתרת

לי מעטפה חדשה. הכל טוב, או שלא... בשנייה בא אני מסיים להתקין את המספר והצי'פ שלי ומוכן להתמקם בזינוק, מגיע אמנון מורדל עם מעטפת הרישום שלי ואני מוצא את עצמי מזנק מסוף טור של 500 רוכבים, ועוד ללא כפפות שנשכחו בתיק בהמולת הבוקר...

סוף סוף יוצאים לדרך ואבנר יסעור שותפי לאפיק, מכתוב קצב עקיפה אגרסיבי למדי למרות העובדה שהוא חולה. אני מתבונן באבנר ומציין לעצמי סימני היכר לכל מקרה

שלא יהיה, חולצה שחורה וקסדה כחולה. למרות כל התכנונים ביננו על התחלה מבוקרת וזהירה, אנחנו מאותו הזן, קשה לנו לראות מישהו לפנינו. כאן המקום לספר קצת על הזוגיות שלי עם אבנר, בדרך כלל הכנה לתחרות כמו האפיק (אפילו החד יומי) דורשת היכרות טובה עם השותף והרבה שעות אוסף משותפות. את אבנר אני מכיר דרך חבר משותף - ההוא עם המדליה. רכבנו בעבר יחד מספר רכיבות בודדות וקצרות. הן הספיקו עבורנו להבין ששנינו תחרותיים, ובעלי סגנון רכיבה דומה. לפני מספר

שבועות, הצעתי לאבנר שנהיה שותפים ונתחרה יחדיו במרתון החד יומי. אבנר דחה את ההצעה בטוענה שאינו בבושר מספק. ביום שישי לפני שבוע אני מקבל טלפון - נרשמים? כמו שאתם מבינים, לא ממש הגענו מגובשים.

למרות הזינוק המשובש, אנחנו מתחילים את המרוץ ואני בשיא הריכוז, מכיוון שאנחנו נכנסים לירידה זרועת סלעים, הרוכבים לפני ממש מעקבים אותי. בטיפשותי, בחוסר סבלנות ובהתעלמות מהקארמה הרעה של הבוקר <<



באותו רגע הכול נראה אבוד ואני מתחיל לחשוב על לחזור הביתה, להרכיב צמיג חדש, לצאת לרכיבת שחרור בעסים ותסכולים ולהכין תרוץ ממש טוב לאריק שעומד להרוג אותי. ואז כמו אות משמיים אני רואה בקצה העלייה שמגיע רכב המיול ועליו חבר וותיק – גיא לוטם. גיא שולף צמיג חדש ונותן את הסימן שיש כתבה, ככה באיחור של 50 דקות אני מתחיל את האפיק האישי שלי לגמרי לבד מהמקום האחרון. ←←

ולקראת סוף העלייה אני מבחין בשני ילדים מתקנים פנצ'ר. לאחר שיחה קצרה איתם אני מגלה שזהו הבן של גל צחור ובן הדוד שלו. בקושי רב אני מתגבר על רגשות הנקם ומציע להם עזרה. כשהתעניינתי איך זה שאין להם טיובלס, זכיתי במונולוג ארוך על איך אבא קונה לעצמו הכול ומתקמצן עליו. בשלב זה בו אני מודאג מהכתבה שהתחייבתי לכתוב על האפיק, אני מבין שהסדרתי, וכבר יש לי סקופ רציני!

אחרי 10 דקות רכיבה במרחק של שלושה ק"מ מהזינוק עם חתך עצבני בדופן וללא פנימית. אבנר השותף שלי שהיה קצת לפני לא הבחין בתקלה והמשיך בדהרה כמו שמכתיב הגנום שלו, לא שזה היה עוזר, עם חתך כזה הולכים הביתה. אחרי כמה דקות הוא קולט וחוזר, התייעצות קלה וההחלטה היא שהוא ממשיך לבד, היה ניסיון יפה, אבל קצת קצר.

המפנה אני מתחיל לצעוד בשביזות לעבר קו הזינוק

←← אני נצמד לרוכב שלפני ורואה מרחק ממש קצר לפני. מהמעט שאני רואה זה נראה רע, אפילו נורא. עושה רושם כאילו גל צחור שכר מאות אנשים שפשוט שברו והשחילו את כל האבנים בדרך בכדי שיוכל להצדיק את אחד ממשפטי התדריך שלו – "על שביל זרוע אבנים, תקבלו לראשונה תשובה האם בחרתם נכון צמיגים לתחרות". אז זהו שלא בחרתי נכון, או בקיצור שוואלבה בחרת, פנצ'ר תיקנת! חתך באורך של 2 ס"מ בדופן וכל האוויר בצמיג הקדמי בורח בשנייה אחת. והנה שוב אני מוצא את עצמי



אני שומר על הקצב הגבוה בטיפוסים המייאשים לדליה ומגיע לתחנת הרענון אחרי 38 ק"מ בשאני מרגיש רענן וחיוני מתמיד, אבל לא מספיק רענן בשביל לזכור לקחת את הכפפות והג'לים מהתיק שלי שנמצא שלושה מטר ממני בתחנה. שוב אני יוצא לחלק הארוך והקשה של היום ללא ג'לים בכלל ומבין שאצטרך לסיים את הרכיבה על תמרים ובננות. החלק הכי קשוח של היום הוא דרום הכרמל, נראה כאילו אלוהים סיכל את כל הסלעים מהעולם וזרק אותם בין מכורה לאליקים. בזמן

מדרבן אותי לשמור על קצב טוב. בכל פעם שאני חולף על זוג, מופיע זוג חדש אותו אני מציב כמטרה. הדרך פונה חזרה דרומה לכיוון נקודת הזינוק בקיבוץ דליה, החזרה היא בירידות 4X4 מהירות מאוד. בדיעבד אני מבין שזוהי נקודת המפתח של האפיק הזה עבורי, אני משחרר את המעצורים ונותן לאופניים להתגלגל במדרון במהירות. באותם רגעים מרוח לי חיוך ענק על הפנים ואני פשוט זורח מאושר, כל פעם אני מופתע מחדש כמה כייף זה לרכב מהר בירידות!

מהאופניים ומתגלגל על הרצפה במהירות גבוהה באופן לא מפתיע ליום הזה. באורח פלא אני יוצא ללא פגע וחוזר לרכב במהרה, אני מבטיח לעצמי לא להתפרע במסלול המדידה של הסטרבה שצפוי לי בהמשך הדרך. מה איכפת לי להבטיח, אם ממילא אני שוכח את ההבטחה...?

טוב אני בתחרות, התרגלתי לרעיון, אבל איפה אבנר? ממשמר העמק אנחנו מתחילים בטיפוס המשמעותי הראשון. כל הזמן אני עוקף רוכבים וזה

באותו הרגע אני שם לפני מטרה להדביק את השותף שלי בכל מחיר. וואו איזה משפט חזק! במעבר חד בחזרה למציאות, שהיא איך לומר, לא משהו. אני רוכב בקצב טוב, איטי מהרגיל, ומרגיש את הרגליים. לא ממש חלש אבל גם לא מהימים הטובים שלי. כשאני לא מרגיש את הרגליים, אני מרגיש את הידיים. השילוב של צמיג לא מוכר, גריפים גמורים והעדר כפפות, מעביר הרבה מאוד רעידות מסתבר. סיבוב פתוח שמאלה באמצע מסלול הרד בול, הקדמי בורח לי באופן מפתיע מאוד ואני עף



מהמקום האחרון וסיימתי במקום טוב באמצע, אפשר לומר שממש נהנתי, בעצם סבלתי, אולי פשוט נהניתי לסבול. האפיק החד יומי הוא דרך מצוינת לרוכבים שחוששים מהתמודדות עם האתגר המלא. מבחינתנו לפחות אבנר ואני מתחילים לעבוד על הזוגיות שלנו ממחר, מתי נפתחת ההרשמה ל-2015?

שואבת גם לרוכבי העלית והפרו, וגם לרוכבי ה"הי-טק" שמתאמנים לקראת האירוע כבר חודשים רבים. השנה זכה האירוע להכרה ולניקוד של ה-UCI, וככזה משך רוכבים בינלאומיים שהפגינו רמת רכיבה גבוהה במיוחד, ואף ניצחו באופן ברור את שתי הקטגוריות הבכירות. האפיק היא תחרות זוגית, לזוגיות יש משמעות רבה והיא נותנת לאירוע אופי שונה לחלוטין מתחרות בודדים, מהבחינה הזו אבנר ואני נכשלו לחלוטין. למרות זאת החוויה האישית שלי הייתה מאוד חזקה וחיונית, התחלתי

לסינגלים של הר חורשן. בהחלטה משותפת שנייה, אנחנו נפרדים פעם נוספת. אני מעלה את הקצב, דוחף חזק בסינגלים וממשיך בקצב גבוה עד הסיום, אבנר מסיים כחצי שעה אחרי.

סוף דבר בהרבה מחויבות ועבודה קשה הצליח גל צחור, יחד עם הספונסרים הראשיים קיה וטרק ישראל, להפוך את אפיק ישראל בשנתו השנייה לאירוע האופניים הגדול והמשמעותי ביותר בישראל. אפיק ישראל הפך לאבן

שאני מתאמץ לבחור קווים בין הבולדרים, אני מתלבט האם אני יותר אוהב או מתעב את התוואי שגל בחר. אמנם המסלול קשה ולא זורם, אך אלו הקטעים שנותנים לרוכבים הטכנים יתרון גדול על הכבישונים. בעלייה הראשונה בחורשן הגיע הרגע, מרחוק אני מזהה את החולצה השחורה והקסדה הכחולה של אבנר! יש, עמדתי במטרה שהצבתי לי והצלחתי להגיע אליו, אבל מהר מאוד אני מבין שהשותף שלי שהגיע חולה לתחרות כאמור מפורק לגמרי. אני רוכב יחד איתו עד תחנת הרענון ומשם

מי אתה האיש שבקיר? זיו שריקי בן 37 גר בהוד השרון רוכב מגיל 5. הרקע המקצועי שלי בתחום האופנים החל בשנת 2004 כאיש מכירות וכמכונאי, ההתמחות שלי היא אופני שטח והתאמה אישית של אופניים לרוכב, לסגנונו וליכולות שלו. היום אני עובד ושותף בחנות ביסקלטה באבן גבירול תל אביב.

רוכב? רוכב בעיקר דאון היל ואורבן

סדר על הקיר? הכלים על הקיר מסודרים על פי שכיחות התקלות הנפוצות ביותר (רוכבים גורמים לתקלות קבועות מחוסר ידע או שימוש לא נכון) לדוגמא: שרשרת קרועה, אוזן עקומה וכו'.

הכי כלי כלי? הכלי שאני משתמש בו יותר מכל הוא אלן 5 מ"מ

הכי לא כלי כלי? הכלי שאני הכי פחות משתמש פלייר פטנט

מי הבן המועדף? חולץ שרשרת הוא האהוב עלי בשל רמת הדיוק שצריך כדי לעבוד איתו.

כלי מיוחד/ייחודי? אני!! אמר בטון מבוייש...

מחשבות לעתיד, מצרפים עוד כלים למשפחה? כרגע אין כלי כזה, כל מה שאני צריך יש לי.

לוקח את העבודה הביתה? בהחלט, קודם כל מטפח את הקיר בבית ורק אח"כ בעבודה.

דף הפייסבוק של ביסקלטה שחר וזיו



נרקסיזם

אגו וטסטוסטרון, הם היו מגלים שהתשובה הנה חד משמעית: אין תמונה – זה לא קרה.

הרי גם אם באמת ובתמים יצאת לבדך ליער והצלחת לזרום את דרופ המחטים, אף אחד לא יאמין לך אם לא תציג הוכחה פוטוגנית כלשהי וחברייך ימשיכו להסתלבט עליך ולאשרר ב"אההה, כן, בטח" את ההישג המדהים. יצר התחרותיות אינו חדש כלל ועיקר, הוא צועד יד ביד עם אמא טבע מקדמת דנן, אלא שהצורך הקמאי להיות מהיר יותר, חזק יותר, אמיץ יותר כמנגנון הישרדותי ואבולוציוני שיבטיח שרק הגנים המשובחים ביותר יעברו הלאה, קיבל טוויסט נרקסיסטי גרדא אצלנו בני האדם, ומהר מאד החלה האנושות (טוב, הצד הזכרי שלה בכל אופן) להמציא כל מיני תחרויות שונות ומשונות כדי שכל אחד כמעט, יוכל להוכיח את עליונותו במשהו, גם אם מה שהוא מצטיין בו הוא היכולת לשיר את ההמנון הלאומי בגרעפס אחד.

פריצתן של הרשתות החברתיות לחיינו יחד עם מצלמות עתירות פיקסלים ותוכנות מעקב מבוססות ג'י פי אס יצרו שילוב קטלני שהולך ומשתלט על קירותנו הוירטואליים ומאיים להטביע את כולנו בקלחת בלתי נגמרת של נתונים ותמונות. איפשהו בסביבות השעה 10 בבוקרו של יום שישי מתחילים להיערם דיווחי הסטראווה ושאר אפליקציות המעקב ואתה יכול לראות מי רכב איפה, כמה מטרים הוא טיפס ואפילו לתהות אם הירידה החדה בגרף המהירות ומצב האסיסטולה הארוך שלו באזור קברות המכבים משמעו הפסקת חטיף אנרגיה נדיבה או הפתעת קקי. קצת מאוחר יותר מתחילות לצוץ התמונות. הנה הוא מטפס על סלע, הנה זה יורד מסלע, הנה שניים מצולמים ליד סלע ועכשיו תמונה של "נפלתי מסלע", אמן סלה... מתקפת

באחד הימים במסגרת שיטוטי במרחבי הפרצופספר, נתקלתי בהודעה שפרסם ברנש אחד בה הוא פונה בקריאה נרגשת לכל הרוכבים באשר הם ומפציר בהם לא להעלות לרשתות החברתיות תמונות בהן הם נראים משגרים את עצמם ממני מקפצות ושאר קונסטרוקציות עשויות משטחי עץ שנבנו בידי מיטב המהנדסים יוצאי מגמת נגרות של עמל קרית אונו הפזורות בפינות עלומות וסודיות ביערות ארצנו.

הרוכב המודאג הסביר, לכל מי שהיה מעוניין להקשיב, שהתמונות הללו הן בבחינת "מוצג מספר 1" וציין ששפיונים של הרשויות סורקים כמו נשרים רעבים את קו הרקיע האינטרנטי כדי לאתר את כל אותם פרויקטים ארכיטקטוניים מרשימים וברגע שהם מאתרים אחד, הם תכף ומיד משסים בו את עזריה עם הבובקט שמחרב אותו כדי שאף שלומיאל עם אספירציות של סאם היל לא ימריא בלי לדעת לנחות ואחר כך יתבע אפילו את שיחי הסירה הקוצנית על הנזק שנגרם לו.

אין לי שום כוונה לצלול לביצה העכורה של הצדדים המשפטיים והסיבות החלמאיות עד כאב בגינן לא יקום ככל הנראה פארק אקסטרימי אמיתי בתחומי הארץ המובטחת בזמן הקרוב, אך דווקא הייתי מעוניין להאיר צד אחר של הפרשיה, צד שנוגע לצורך שלנו בחמש דקות התהילה, ואם אפשר, רצוי שהן תחזורנה פעמיים, שלוש ביום ותקצורנה לפחות 150 לייקים. כל אחת.

אחת הסוגיות הפילוסופיות המוכרות ביותר עוסקת בשאלה האם עץ שנפל ביער וקולו לא נשמע אכן נפל. אינספור מוחות קודחים ניסו ליתן תשובה מנומקת וקוהרנטית לקושיה וזה חבל, כי אם הם רק היו טורחים להציץ לרגע בשרשור – אחרי-רכיבה מאחת מאלפי קבוצות הוואצאפ שמאגדות ניאנדרטאלים נוטפי

עבדכם הנאמן גילה לאחרונה כי גם הוא נגוע במחלה וכמו כל פובליציסט דה לה שמטע צמא ללייקים ולמחמאות אבל בימים אלו אשפזתי את עצמי בכפייה במוסד גמילה. גיליתי שלצאת במודע לרכיבות בלי להפעיל אפליקציה שתתעד כל פעימת לב וצבירת 30"מ של גובה מצטבר מקנה לי שקט ושלווה, אני מגלה מחדש את חדוות הרכיבה, בעיקר כשאני יוצא לשבילים לבדי, ואת החרות להחליט מתי אני נותן בראש עד אובדן הכרה ומתי אני רוכב 5 ק"מ וסב על עקבי כי היום הזה "לא בא לי טוב", אני מתענג על היכולת לשמוח מזה שהתגברתי על מכשול חדש גם בלי שפרסמתי את ההישג וזכיתי לעשרות לייקים ולא מתבאס אם נפלתי אפיים ארצה במקום בו עברתי כבר מאה פעמים. אני מנסה להוריד קצת את רמת הנרקסיזם בדם, מה אתכם? 🤔

האינפורמציה הזו נמשכת וצוברת תאוצה לקראת שבת בצהריים ורק בואכה שעת ההבדלה גוועת אט אט עד שרק כאלה שלרוע מזלם נאלצו לבלות את סוף השבוע בצימר עם חמותם, מציפים באחת עשרה בלילה פוסט מיום שישי בצהריים בתגובה צוהלת של "יא, אחי, איזו וויפ הבאת, סחטיין!".

שערו בנפשיכם שיד זדונית נעלמה היתה משמידה לכם את כל התמונות מהחופשה במורזין ולא יכולתם להעלות אפילו פוסט אחד עם תמונה שלכם קופצים בבייק פארק בלה-ז'ה... תודו, תודו שהחסרתם פעימה ויש לכם טעם מר בפה... כן, כל כך התמכרנו לצורך הזה בהכרה ובאהבת הקהל עד שיש כאלו שאם תיטול מהם את היכולת לפרסם את מעלליהם בפרהסיה ישאלו את עצמם בשביל מה בכלל לצאת מהבית...

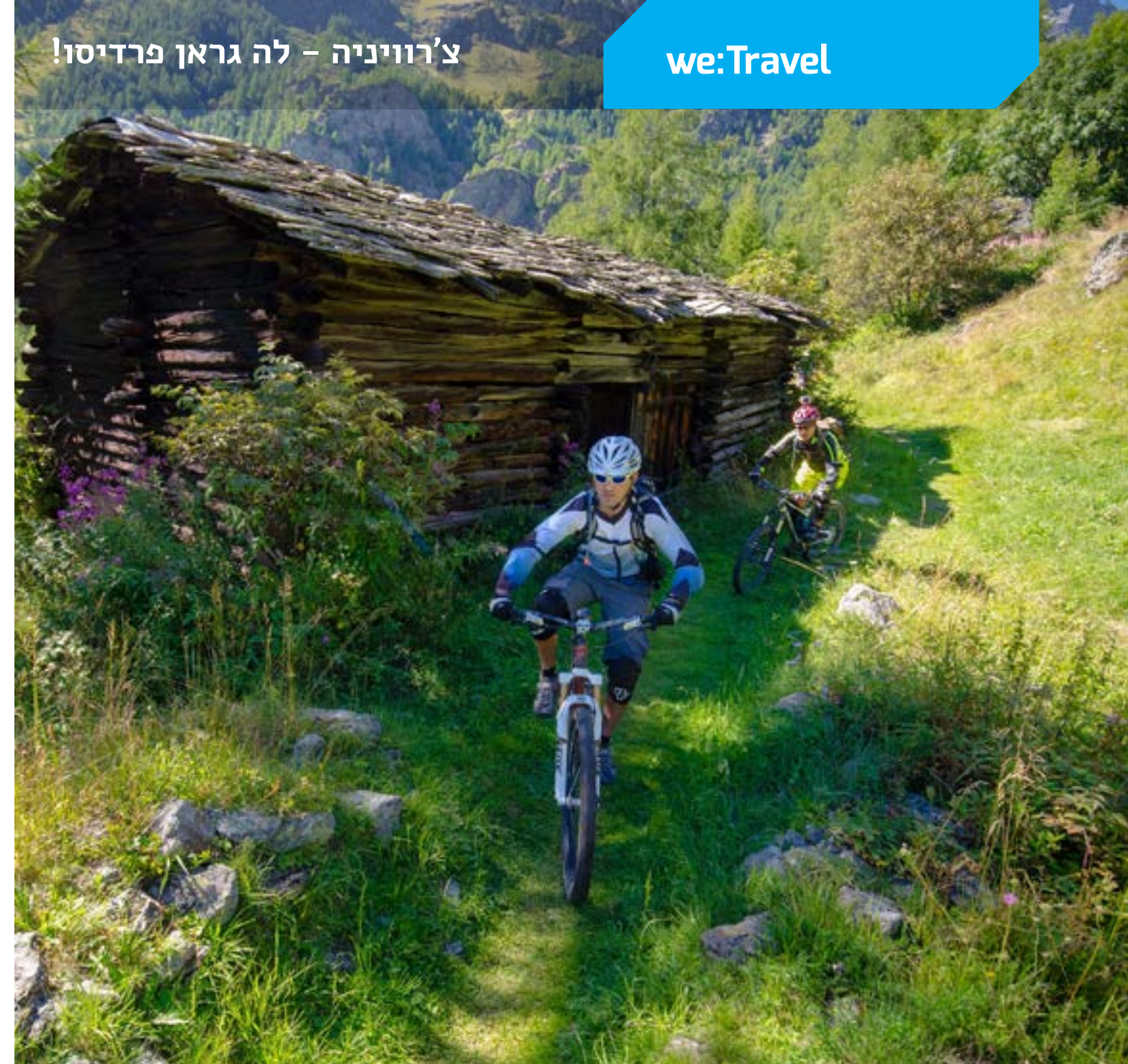
צ'רוויניה

לה גראן פרדיסו!

הרשו לי להתנצל מראש על כמות הסופרלטיבים וההתלהבות בכתבה הזו. סופרלטיבים על הנופים, המסלולים, הקינוחים, החברים, האוויר והאווירה. התמונות המעטרות את הכתבה, מעוררות הזלת ריר ככל שיהיו, אינן קרובות אפילו לתאר את החוויות שעברנו בחופשה הזו. לטובת הספקנים שבחבורה (ואני ראשון הספקנים כשאני רואה התלהבות כזו בכתבת מגזין), אבהיר כבר עכשיו – את היעד לחופשה בחרנו חבריי ואנוכי בעצמנו לאחר מחקר מקדים, ושילמתי עליה במיטב זודיי, כאחד הרוכבים. אין כאן מניעים נסתרים. צ'רוויניה ממוקמת באלפים האיטלקיים, על הגבול עם שווייץ, וכבר עם תחילת יום הרכיבה הראשון חטפנו הלם נופי כשרכב ההקפצה התקרב לעיירה. צ'רוויניה נמצאת במרכז קלדרה אלפינית עצומה – עמק המוקף ברכסים משוננים, גושי סלע אדירים המעוטרים בשלג לבן וטובלים בשמים כחולים, ומעל כולם מתנשא הר הצ'רווינו המשולש, הידוע בעיקר בשמו השוויצרי – המטרהורן ❄️❄️

לתגובות לחצו
we:Talkback

Kayaking?



מפיץ : www.groopy.net
מרכז הזמנות : 057-7747769

מבצבצת פסגתו המלכותית של הצ'רווינו. לאחר ארוחת צהריים קלה אך חלומית, המשכנו בסינגלים מאולתרים של יודעי דבר לאורך העמק עד שנחתנו בתחנת רכבל נוספת, שם עלינו לעיירה ציורית בשם Chamoix. לעיירה הזו אין כביש גישה, והדרך היחידה להגיע אליה היא ברכבל. מכאן המשכנו בדאבל רגוע עם נוף לעמק, ולסיום גלשנו לסינגל מטורף אחרון המסתיים ממש, אבל ממש, בדלת

ומלא הפתעות, כאשר את תחושת ההלם מהראן הראשון החליפה הנאה עילאית- סינגל טכני משובח ליד נחלים ואגמים מטריפים, אלמנטים בנויים כגון גשרים ורמפות הצצים פתאום באמצע שומקום, ורכיבה על מסילת רכבת צרה ונטושה, גבוה מעל העמק.

לבסוף צללנו אל תוך העמק ונחתנו הישר במסעדה חמודה על גדות אגם נוסף, כשמרחוק שוב

במהרה התארגנו, עלינו על הרכבל ומיד נזרקנו היישר לתוך מסלול דאונהיל מטורף, כמובן שמתוך רגש אחריות (והלם) רכבנו אותו לאט ובזהירות, עוקפים את כל הקפיצות והאלמנטים המסובכים, אבל נשבענו לחזור אליו בהמשך השבוע ולהשתולל כמו שצריך.

כשהגענו למטה בשלום עלינו שוב על הרכבל, אבל הפעם המשכנו לרכבל נוסף ויצאנו למסלול ארוך



הכניסה לבקתה שלנו. איזה יום!
בבוקרו של יום הרכיבה השני הודיע לנו דוידה המדריך שהיום מצפה לנו צ'ופר מיוחד. אמר, ולא יסף. נסענו שוב לצ'רוויניה, עלינו ברכבל הראשון, וגם ברכבל השני, ואז המשכנו לכיוון הרכבל השלישי, זה שסגור לרוכבי אופניים. המממ... משהו טוב מתבשל!

מסתבר שבצ'רוויניה מתנהלת מדי שנה **תחרות מקסי-אוולנצ'**, מסבב

המגה-אוולנצ' האירופי. למי שלא מכיר, מדובר בתחרות בה מתחילים בזינוק המוני על שלג במרומי הר גבוה במיוחד והמנצח הוא זה שמגיע ראשון ובחתיכה אחת לקו הסיום בעיירה אי שם למטה. במקסי-אוולנצ' צ'רוויניה, הזינוק הוא על קרחון פלטו רוסה (Plateau Rosa), ממנו גולשים על צלע ההר ומתכנסים לתוך שבילי פארק האופניים בהם יורדים עד לתחתית.

הגישה לקרחון לרוכבי אופניים היא לשבוע אחד בלבד בשנה, סביב תחרות המקסי-אוולנצ', אבל כשמנהלי הפארק שמעו שבקבוצה שלנו יש כתב וצלם של המגזין המוביל we:Ride הם השתכנעו לתת לנו אישור מיוחד לעלות לקרחון ולרכב ממנו.

וכך מצאנו את עצמנו ברכבל לפלטו רוסה, מסביבנו גולשי סקי וסנובורד מדוגמים העולים לאתר הסקי הפועל

שם כל השנה, ואנחנו עם אופניים ובגדי רכיבה צמודים ולא יותר מדי חמים, מוציאים קצת אוויר מהצמיגים על מנת ליצר טיפונת אחיזה בשלג ומתפללים לטוב.

החווייה הייתה כמובטח מדהימה, הרבה מעבר ל"לרכב על שלג" – הנופים המתגלים תוך כדי העלייה ברכבל הכוללים אגמים תכולים ופסגות גבוהות הנם רק המתאבן לקראת מה שנשקף מן הקרחון

עצמו אשר מוקף אף הוא בפסגות מלאות הוד והדר וגולש לו מטה, אל האינסוף. פצחנו ברכיבה מהוססת על השלג כשמסביב מטיילים וגולשים מביטים בנו בתימהון ובהדרגה אצרנו אומץ והתחלנו לגלוש במורד במהירויות הולכות וגוברות. בשלב מסוים הקרחון התחלף בדרך מכוסה שלג אשר החלה לעשות דרכה במורד העמק לכיוון צ'רוויניה. מטורף, פשוט מטורף.

המשך היום? נו, כבר הבנתם את העיקרון – סינגלים משגעים, נופים מעולם אחר, אוכל טוב, וסינגל שונה לגמרי שנגמר אף הוא בדיוק, אבל בדיוק בדלת הכניסה לבקתה שלנו.

הבקתה בה התאכסנו שוכנת בכפרון קטנצ'יק המונה אולי עשרה בתים אשר ממוקם על צלע ההר גבוה מעל העמק של צ'רוויניה. דוידה ואשתו המקסימה מגדה מפעילים את



Bikepacking?



מפיץ: www.groopy.net
מרכז הזמנות: 057-7747769

אל רכבל איתו הגענו אל "לאגו די לוד".
ומכאן התחיל עוד סינגל... זהו למעשה שביל הולכי רגל בירידה עמוסה במדרגות סלע ושורשים ותלולה כל כך עד שחייבה אותי לבצע עצירות התאוששות... באחת מהן העפתי מבט לאחור, ונשבע לכם שאין לי מושג איך אפשר לרדת את קיר האבנים הזה – דברים שרואים מכאן לא רואים משם... ←←

את יום הרכיבה השלישי התחלנו בהקפצה לעיירה Torgnon שמעברו השני של עמק צ'רוויניה, רכבנו בדרך נוחה מסביב לרכס לכיוון עמק אאוסטה, והתחלנו בירידה ארוכה, ארוכה, בסינגלי הולכי רגל מאתגרים אל העמק. את אחד מהם הכתרנו כ"סינגל האצטרובלים" על שם שמיכת האצטרובלים הקטנים שכיסתה את השביל והתפצפה מתחת לגלגלינו תוך שאנחנו עפים מטה. מן התחתית זכינו להקפצה

←←
הבקתה החלומית אשר הכל בה על טהרת העץ בסגנון עתיק אשר ממלא את החלל באווירת יער אלפיני, אך חבויים בה כל הפינוקים המודרניים, כמו טלוויזיה גדולה שאפשרה לנו לעשות מה שרוכבים שרוטים, שמא נאמר דפוקים, עושים אחרי יום רכיבה עמוס – צופים בסרטוני היום ממצלמת ה"כמו פרו" ומקיימים דיונים עמוקים על מיקום המצלמה המועדף ולמה ראש רוסי קשה תורם ליציבות הסרטון.



רחוק מאוד מלהיות אנין טעם ומוכן בשקט להסתפק במזנון מזון מהיר על מנת לספק את רעבוני ולהמשיך הלאה, אבל החוויה הקולינרית שעברנו בחופשה הזו הייתה מעל ומעבר – כמעט כל בקתה בה עצרנו לאכול הגישה מעדנים משובחים, גם אם זה תחת אצטלה ומחיר של מנות פשוטות אותן אנו מכירים מהבית. האיטלקים האלו יודעים לעשות אוכל!



להבין בדיוק מהתפריט האיטלקי שהוגש לי היה ללא ספק אחד הבשרים הטעימים שאי פעם אכלתי והטירמיסו שקיבלתי לקינוח... נו... פשוט שם ללעג כל מאכל אחר שאי פעם הוגש לי תחת הכותרת של "טירמיסו". הרושם של האחרים מן המנות שלהם ושל חבריהם אותן דגמו, היה זהה. ללא ספק אחת המסעדות, אם לא 'ה'.

כפי שיעיד כל מי שמכיר אותי, אני

ב. הודיע שהוא חייב לקחת את אחד משולחנות העץ שבמרפסת, והספסלים הסמוכים לו, לפינת האוכל בביתו. העיצוב המוקפד אך לא מנקר עיניים בפנים לא נעלם מעינינו והביקור הקצר במרתף היין של המקום לא השאיר ספקות בקשר לטעם הטוב והיוקרתיות של המקום.

אבל כל זה היה רק מתאבן ויזואלי לחגיגה הקולינרית שהמתינה לנו – פילה האייל/צבי (קשה היה

החשבון מדובר בשיפוע מ-1-20%. אכן לא קלה דרכנו... לכבוד ערב שבת החלטנו להתפנק במסעדה שונה ממסעדת הבית שבכפר הקרוב לבקתה, ויצאנו למסעדת קצה בכפר Valtournenche. המסעדה יושבת על צלע ההר, באמצע מסלול סקי, ועוד לפני שנכנסנו אליה כבר התרשמנו מן העיצוב החיצוני ורונו


ההר, ואז מעפילים ברכבל נוסף לנקודה ממנה מתחילים המסלולים. המסלולים כאן קצת יותר כמו בפארק אופניים, רחבים עם ברמים גדולים וכו', אבל רק קצת – עדיין צפופים, תלולים וטכניים. מעבר לפארק למעלה, ניתן להמשיך לצלול עד לתחנת הרכבל התחתונה בסינגל תלול, מתפתל ומאתגר ביותר, עמוס בשורשים ומעט דרדרת שבסך הכול מאבד כ-1700 מ' אנכיים על גבי 7.5 קילומטרים. למי שעושה את

סיום הסינגל בעמק כרגיל, כמה "משעמם", ליד אגם. בהמשך אולי היה עוד סינגל, עוד רכבל, וסינגל אחרון חזרה לבקתה. לא בטוח, ההכרה שלי כבר הייתה מעורפלת בשלב הזה.

למחרת נסענו לעמק אאוסטה ולפארק אופניים נוסף – פארק פילה. מן העיירה אאוסטה עולים ברכבל ארוך, ארוך, עד לתחתית פארק האופניים שנמצא אי שם במרומי





את שירותיו של דווידה שוכרים דרך [יורם חן טיולי אתגר והרפתקה](#) והוא כבר דואג לכול סידורי הקרקע – הסעות משדה התעופה, לינה, ארוחות בוקר וערב וכמובן הדרכה והקפצות כנדרש במהלך הרכיבה. כל מה שנשאר זה לארגן טיסה למילאנו, ויאללה, רוכבים 

מן היעד הזה – הנופים, הרכיבה, השירות הלבבי וגם האוכל, הפכו את החופשה הזאת לאחת הטובות שעשינו. עם זאת חייב אני למען ההגינות לציין סייג קטן – הרכיבה טכנית מאוד וכוללת אינספור קטעים תלולים ומאתגרים – מי שזה כוס התה שלו ייהנה עד השמיים, אך מי שיכולתו הטכנית אינה מספקת עלול ללכת לא מעט ולקלל ממש הרבה.

זורם ואין שום סיבה להתעצבן – מישהו רוצה לעצור לצלם? סבבה. מישהו רוצה לנסות שוב לכבוש את האלמנט? סבבה. צריך קצת לטפס או לרכב על כביש? יאללה, נרכב. בקיצור, המון תודה לואדים, נירית, עידו, רוני, רונן ב., רונן פ. ותמיר על הגוד טיימז.

כפי שבוודאי הצלחתם להבין מן הכתבה, חבריי ואני מאוד התלהבנו

שטרודל השוקולד עם הבצק הנימוח ביותר שטעמנו גרם לנו לתהות למה לעזאזל להמשיך לרכב ולעזוב את פיסת גן העדן הקטנה הזו. כמובן שהמשכנו. עוד יום וחצי של חגיגת רכיבה המתינו לנו.

אי אפשר לסיים בלי מילה טובה לחבריי, ששדרגו משמעותית את החוויה עבורי – מעבר לכמות הצחוקים והדחקאות ששטפו ללא הפסק, הכול היה ברוח טובה, הכול

מאתגר שיורד לכיוון העמק הבא. תחילתו של השביל מעט מהוססת, צפופה ומלאה בסלעים, אך ההמשך זורם יותר דרך אחו אלפיני יפיפה עד שלבסוף נשפכים דרך חורש אל מספר מבני עץ מוקפים בירוק אינסופי עם כתר פסגות משוננות. אל מול הנוף המטמטם הזה יושבים לארוחת צהריים קלה שהופכת מעט יותר כבדה מכיוון שהאוכל כל כך טוב (ראו פסקה קודמת...).

די לאכול, הגיע הזמן לרכוב. את היום הבא פתחנו בעלייה אימתנית. אמנם נרשמנו ל"טיול ירידות", אבל אחרי ארבעה ימים אתנו דווידה הבין שאנחנו חבר'ה זורמים ואף אחד לא יתלונן אם יהיה קצת טיפוס בדרך לירידה שווה. במיוחד כשבקצה העלייה חיכה לנו מעבר הרים עם נוף פנורמי מטריף, ובצדו השני של מעבר ההרים, כמובן, שביל הולכי רגל



לתגובות לחצו
we:Talkback



רוכבות בסטויל

עינת כספי ולילך קרן גרופר. צילום: אסי מנשם

לילך קרן גרופר





נוצצות מהתרגשות ומי ששנחה להסיר איפור... תמצא את עצמה מנגבת אותו ביחד עם הטעם המלוח של הזיעה. המשקפיים לעיתים ממסכות את ההבעות שלנו ולכן ממליצה לכן רוכבות יקרות להסירן מידי פעם על מנת להרגיש את הסביבה ואז מייד להחזירן ולהמשיך לדווש.

חולצת רכיבה מי שרוכבת בקבוצה ממותגת מרגישה שהחולצה שלה מהווה בנוסף לחולצת רכיבה בפני עצמה גם סמל לשייכות, לכידות קבוצתית, חיבור אנושי, זהות ויש אומרים גם ערכים.

לשמחתי, התוודתי לעיצוב חולצת רכיבה לקבוצת AM החיפאית. את החולצה עיצב בכישרון רב, חבר בקבוצה, **דניאל הררי, מעצב פנים**, רוכב בחסד עליון בעל אישיות מסתורית שדאג לשילוב צבעים ייחודי כך שנשים וגברים כאחד ירגישו שהחולצה מייחדת את הקבוצה ככלל ואותם כרוכבים בפרט. ←←

סינגל. הסתבר לי שהקסדות שברשותי, ארבע במספר (!!!), מאפשרות לי ליצור מיגוון לא מבוטל של צירופים, עם התאמות לשאר הביגוד. התשוקה לגיוון בקסדות היא עניין נרכש, והן מופיעות בסינגלים כפטריות לאחר הגשם, בהתאמה לקצב היצירתיות והיחצ"נות של היצרנים השונים : צבעוניות, זוהרות, חלקות, ועוד... וממבט חטוף אפילו ניתן לשייך תכונות אישיות של הרוכב לפי קסדתו הוא.

רוכב שברשותו קסדה של חברה מסוימת דואג לשבח את חברו בסינגל שגם לו במקרה אותה הקסדה ובדרך הזויה שכזו מתפתחים להם קשרי קסדות.

משקפי רכיבה בלילה או ביום המראה הדרמטי של משקפי הרכיבה עושה את שלו. עדשות צבעוניות, שקופות, מבריקות, ידיות מתפרקות וגומיות להחלפה יכולות להוות שיח רכיבתי והמודולריות של המשקפיים מאפשרת לנו להתאימן ל"לוק" הקשוח עדין. אבל כשאנחנו מסירות את המשקפיים ניתן לראות עיניים

של האופניים), את נושא הסטיילינג הנשי ברכיבה. מסתבר שיש לנו את היכולת להיראות במיטבנו למרות השיער שמעוך בתוך קסדה, אגלי הזיעה שמציפים כל איבר שקיים, והאיפור שהפעם מוגדר כמשאב חסר. **גלית ציון**, סטייליסטית ושחיינית חיפאית מחדדת: "בעולם המערבי המודרני, קוד לבוש מהווה נושא משמעותי בהחלט וכנשים מודרניות, לכל אחת מאיתנו חשוב להיראות במיטבה גם כשהיא בפעילות גופנית. התאמת צבעים, גזרות שמחמיאות, וגיוון מהווים חלק כיפי שמוסיף, חדשנות, וטאץ' אישי ומאפשר לכל אחת לבטא את עצמה".

אתחיל את סקירת ה"לוק" Top Down: **קסדה** ללא ספק אביזר קריטי לרכיבה. ככל שהקסדה מיוחדת, צבעונית וכזאת שמושכת את תשומת ליבנו, יש סיכוי רב יותר שנתעניין ברוכב שמתחתיה, ואפילו נחליף איתו מילה (או שתיים במקרה שלי) בסופו של

קשה שלא לזכור את הפעם הראשונה שבה עלינו על האופניים. מה לבשנו? איפה רכבנו? עם מי? ובכלל הפעם הראשונה שבה התחברנו לספורט הממכר הזה. יש משהו בראשונות הזו שאנחנו, הנשים, נוצרות אותו כזיכרון משעשע, שכיף לחזור אליו שוב ושוב. הזיכרון המשמעותי ביותר מהדייט הראשון שלי עם האופניים מלווה במבוכה קלילה.

הגעתי לרכיבה, לבושה בבגדי אירובי דאנס כאילו יצאתי זה עתה מסטודיו לריקוד: גופייה צבעונית ורודה וזוהרת, מכנס שחור מתנפנף ונעלי ספורט צבעוניות. לא היה לי, ולו מושג קלוש שקיימים בגדי רכיבה ייעודיים, ובכלל שה"לוק" על האופניים יהווה חלק משמעותי (אצלי לפחות...), מחווית הרכיבה. לא לדאוג, מאז כבר הספקתי להשתדרג, לחקור, לחפור, ללמוד ואפילו להיות שותפה בעיצוב חולצת רכיבה אולטימטיבית.

הפעם, מצאתי לנכון, לשים את הזרקור ולהאיר (בפנס



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



התייחסות בדגש על נוחות. חשוב שלא ייתקע בביסא כשיורדים ירידות טכניות ושיישוב בול על הבטן.

ריפוד המכנס הוא נושא בפני עצמו ואף שנוי במחלוקת, ולכן במקרה הזה, אין כמו ניסיון אישי. אני מעדיפה מכנסי רכיבה ארוכים (כן, כן, גם בימי הקיץ החמים) מהסיבה הפשוטה שבזמן רכיבה יש סיכוי גבוה שאפגש עם שיח או קוץ אחד או שניים ומי שהספיקה לרכוב את הסינגל [Epilady ביער עופר](#), יודעת בדיוק על מה אני מדברת.

צבעי המכנסיים אינם מרהיבים כמו שאר הפריטים, והיצרנים משאירים אותנו עם שחור, חום, כחול, לבן ומקסימום תוספת של פס צבעוני בצד. ולכן, פה המקום לגוון בסוגים שונים של גזרות: מכנסי טייץ צמודים, מכנסיים שיקיים רחבים, עם רשת לאיוורור או בלי, כיסים, רוכסנים ועוד.

גרביים מסתבר שיש דבר כזה גרבי רכיבה. הן קצת יותר עבות והרבה יותר עמידות ומי שרוכבת שטח בטח

כשפתחתי את ארון הבגדים שלי מצאתי כמות לא מבוטלת של חולצות רכיבה: מרקמים, בדים, שילוב צבעים, כיסים, צמודות יותר, צמודות פחות, כאלה שהן "לוס" וכאלה שהגיע הזמן לזרוק אותן. אבל בכל אחת מהן (כמעט), יש משהו שאני אוהבת, שמייחד רק אותה ומזכיר לי רכיבה ספציפית ומפגש אנושי.

כפפות לכאורה נראות כפריט פשוט בעיצוב הלבוש אך יש להן תפקיד חשוב בהתאמת הצבעים של שאר הביגוד ואף יותר מזה. אני משתמשת בהן כפריט משלים או קונטרסט לצבע הקסדה (ירוק כבר אמרתי?). מאוד פשוט לגוון עם צבעי הכפפות, זהו פריט זול יחסית שמצריך תחלופה מרובה וניתן למצוא אותו במגוון רחב של צבעים (דרך אגב אם לא מכבסים אותן, צבען משתנה לאפור שחור וגם הריח לא משהו). במקרה של כפפות ההמלצה שלי היא כפפות שלמות במגוון צבעים מדליק שמאפשר משחק ושילוב עם שאר פריטי הביגוד.

מכנסי רכיבה פריט (יחסית) יקר, שדורש קצת יותר



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 - החשמונאים 121 ת"א 03-6247659

מיומנה של רוכבת

we:Girl Power



כבר יודעת שגרביים לבנות שייכות לרוכבי הכביש ואנו המדוושות ביערות הולכות על אפור, שחור וצבעי אדמה למיניהם.

ממליצה על גרבי רכיבה מסוג [Defeet](#). הן מצליחות לשמור על כף הרגל ולהקטין את החיכוך עם הנעליים. **נעלי רכיבה** קליטים או פלאטים? כל אחת וההעדפות שלה. על פניו נראה לי שאנחנו הנשים אלו שרוכבות שטח מעדיפות להיות חופשיות על הפדלים, מה שמצריך אותנו לרכוב יותר טכני ולהרגיש בשליטה (כמו בחיים).

עינת כספי, מדריכת פילאטיס ואושיית סטיילינג מקומית, רוכבת שטח בקבוצת AM:

"כמה שונים היו הדברים כשהחלתי לרכוב. היה ברור שעם מכנסי טייץ משיעורי המדרגה וחולצת רכיבה גברית וקסדה של בעלי, אהיה מאובזרת. במהרה, התברר לי כי עולם הצבעים, המותגים ושלל הדגמים שולט גם בתחום רכיבת האופניים ויש להתעדכן ו"להתמתג" אם רוצים להיות... שם!

אפילו במבט חטוף אפשר למצוא ברשת האינטרנט אוצרות בלתי נדלים של אביזרים וחברות ואף אתרים הפונים לקהל הנשי בלבד, כדוגמת [Team Estrogen](#). בהם ניתן למצוא את כל שחשקה נפשנו. כשהצטרפתי לקבוצת הרכיבה גיליתי, לחרדתי הרבה, כי נשות הקבוצה מרשות לעצמן להפחית ולמזער את אפקט ה"לוק", והחלטתי לקחת את העניינים לידיים כך שהיום רובן ככולן מאובזרות למשעי..."

אין ספק שהעיסוק הסטייליסטי ממכר ומהנה מחד אך דורש לא מעט השקעה כספית ואנרגטית מאידך. כן, "לא קלה היא לא קלה דרכינו..."

יחד עם המראה הנכון הצבעוני המתוקתק והמוקפד, כולנו יכולות להיראות כאילו זה עתה פסענו מתוך מגזין האופניים הנחשק ביותר."

אז מי באה איתי לשופינינג?

בקרוב - סקירה סטייליסטית על עונת החורף המהווה סוגייה בפני עצמה...

לתגובות לחצו
 we:Talkback

פעם מזמן ועל פי רוב, Kona היו האופניים של הילד הרע, חובב הגרביטציה שבחבורה. נדמה היה כי ה-Stabs, ה-Stinky וה-Coilair ניבנו סביב רוקרים מפלצתיים חרוטיי CNC והתאפיינו במבנה פשוט וחסון. לפני כשש שנים, אחד המהנדסים עבר הזיה מלאת כוונות טובות אשר הולידה את ה-Magic Link אשר קישטו במשך כמה שנים בין השאר את דגמי ה-Carabra למיניהם. התעשתות מהירה נרשמה לפני שנתיים/שלוש עם יציאת ה-Satori (אופני "29 מוערכים) וסידרת ה-Process הראשונה של 2013, עדיין עם גלגלי 26. ב-2014 עברה סדרת ה-Process עדכון משמעותי ושרה את הקונספציה שמהלך המתלה האחורי יכול לבוא רק בכפולות של חמש או עשר. סדרת ה-Process השנה מורכבת מה-101, אופני 29 בעלי מהלך מתלה של 111 מ"מ ובגזרת ה-27.5 נמצאים ה-153 האגרסיביים וה-134 שבמבחן. בשנת הדגם הקרובה Kona מפתיעים ומקימים לתחייה את גלגל ה-26 ומציעים אופני סלופסטייל עם גלגל ארכאי, כנראה שזה חזק מהם...

בדומה ל-Foxy של Mondraker אשר בחנו בגליון השני, ה-134A DL הם נציגים של "דור גאומטרי" חדש, ארוך ונמוך יותר אשר נולד מן הזעזוע החיובי שהביאו עימן מהפכת הגלגל הבינוני ואופנת האנדורו אשר אילצו את המהנדסים לנטוש את מספרי הזהב של עידן העשרים ושש ולהביא למחלקות השיווק ולקהל צמא החידושים משהו אחר, נכון ורענן ←←

KONA Process 134A DL



מערכת הנעה ובלימה ברמת SLX גם כן, צמיגי Maxxis Ardent ראויים ורב תכליתיים, מוט כסא נשלט של KS משנתון ארכאי ואוכף נוח שבנוחים. ניכר כי הרציונל אשר עמד מאחורי אבזור זה היה שמירה על תג מחיר סביר בלי להתפשר על פונקציונאליות שבילים מתקדמת. האופניים שבמבחן הוסבו לתצורת 1X10 ואובזרו בכידון רחב וכחול של Spank אשר החליף את זה הלא ממותג אך ברוחב זהה בן 760 מ"מ. יש לציין שלמעט סכמות צביעה שונות, ה-134 DL של שנת 2014 זהים לאילו שיוצאים בימים אילו בשנתון החדש. ([מפרט מלא באתר היצרן](#))

על השביל

תנוחת הרכיבה ה"פאסיבית" על ה-134 דומה לזו של רוב אופני השבילים האחרים. ככה זה עם זווית מוט כיסא של 74 מעלות, כידון רחב ו-671 מ"מ של צינור

שלדת ה-134 היא מהנמוכות שבנמצא עם מרווח עמידה נדיב ביותר המאפשר עולמות חדשים של זוויות הטיה ומשחקי שיווי משקל עם הברכיים. כמו לאבותיהם הקדמונים לבית Kona, גם ל-Process רוקר מרשים ובולט למראה העומד במרכזו של מתלה אחורי מטיפוס faux-bar דחוס ומוצק בעל מסבים מגודלים למשעי, המשודך לבולם Monarch RT בסיסי יחסית. שאר השלדה מתהדרת בפיצ'רים בלתי נמנעים כגון מיסבי היגוי אינטגרליים, ציר אחורי בסטנדרט 12X142, חיווט פנימי מלא, הכנה למעביר קדמי בחיבור ישיר, ועוד. הסכמה הגראפית תכולה ודינאמית על שחור מט.

חלקים בולטים

בניית האופניים מאד עניינית ללא שום בלינג מיוחד. מזלג Revelation RL Solo Air בסיסי ואמין, גלגלי WTB על נאבות Shimano SLX בעלות מסבים פתוחים,

Highlights

- גלגלי 27.5 עם מתלה ציר יחיד 134 מ"מ
- צינור עליון ארוך (631 מ"מ) על סטם 40 בתצורה נמוכה
- משולש אחורי קטן ומוצק בעל תומכות שרשרת קצרצרות (425 מ"מ)
- זווית צינור ראש 68, זווית צינור כסא 74 מעלות.
- צמד בולמי RockShox
- משקל רטוב 14.1 קילוגרם (בתצורת 1X10)
- *הנתונים הם למידה L



האוויר האחורי לא מגן בצורה מושלמת ונדרשו לא מעט ניסיונות להביא את הבולם לניצול מלוא המהלך (בשימוש סביר כמובן) תוך כדי משחקים בסאג שהתחילו בין 25%-ל-30% (זאת אולי הסיבה שבחלק מהמבחנים המוקדמים שנערכו בניכר הותקן על ה-134 בולם ממשפחת השועליים). בסופו של יום, הגענו לסט אפ הכמעט מושלם, בו ה-134 התנהגו והרגישו כמו

המשקל מחולק נכון בין הגלגלים דורשים תשומת לב ותרגול. גאומטריית ה-134 פשוט מביאה את הרכב בצורה אינטואיטיבית למקום שבו הגלגל הקדמי מקבל את מנת הקילוגרמים הדרושה לו על מנת לספק אחיזה, ותומכות השרשרת הקצרות מספקות פידבק מובחן להסעות משקל אחורה. משהו בשילוב של עקומת הדחיסה של המתלה עם האופי הפרוגרסיבי של בולם

מתחכך בהן תכופות בעת דיווש נמרץ, אך מצד שני, הן משדרות ומספקות קשיחות (צידית כמובן :-) מרשימה. הקסם האמיתי מתחיל כאשר מנתקים את העכוז מן האוכף, משחררים בחזרה את מנוף הדאמפינג האחורי למצב פתוח, נכנסים לעמידת מוצא ובוחרים סינגל שאוהב לאבד גובה. בהרבה זוגות אופניים אחרים הכניסה לעמידת המוצא ומציאת ה-Sweet-Spot שבו

←← עליון + סטם (למידה L). בסך הכל האופניים מטפסים בסדר גמור אולם נוטים לבלוע נתחים של 'מכות כוח' אסרטיביות. העברת מנוף ה-Monarch האחורי למצב 'פתוח' חושף נטייה קשה של המתלה לייצר בובינג קצבי, אולם במצב הסגור העניינים חוזרים לשליטה. תומכות הכיסא קצרצרות, עבות ובעלות פרופיל ריבועי מפותל. הן כה רחבות עד שפנים הקרסול

KONA Process 134A DL

we:Test

NINO
SCHURTER

LEGEND IN
THE MAKING

SPARK
700 RC

TWO YEARS, TWO WORLD CHAMPIONSHIPS, TWO WORLD CUP OVERALLS.
Nino Schurter is not only a real champion, but he is also a legend in the making. Having won the World Championship and World Cup overall two years running, Nino is making his way into Mountain Biking's history books. Aside from his untamed physical strength and technical ability, Nino strongly believes in a revolution that he started, the 27.5" wheel size movement. Aboard his SCOTT Spark 700 RC and its 27.5" geometry, Nino is able to conquer anything that comes his way. *One Man. One bike. One show. Nino.*

FOLLOW US
@BIKEONSCOTT | @BIKEONSCOTT | FACEBOOK.COM/SCOTTSPORTS

SCOTT





סיכום

ה-134 הם אחד מהזוגות הכפיים יותר עליהם רכבתי בשנים האחרונות – הם זורחים בירידות מהירות, שומרים יפה על אינרציה בישורות ומטפסים בקלילות יחסית. אמנם הם אינם מתפארים באבזור קצה או משקל נוצה והמתלה איך לאמור, אינו שיא פסגת הטכנולוגיה אבל הוא אפליקציה סופר-מוצלחת של מתלה הציר היחיד המסורתי של היצרן. היתרון היחסי של ה-134 הוא ה-ג-א-ו-מ-ט-ר-י-ה. אבחנה דומה ניתן לשמוע מחבמי השבט של Bible of Bike (חיקוי עלוב לחבורת ה-We:Dig שלנו) אשר הסכימו פה אחד ש-[The Fit Is So Dialed](#) וששאר היצרנים פשוט משוגעים אם הם לא יושבים ברגעים אילו ומעתיקים את המספרים של Kona לתוכנת ה-AutoCAD שלהם 

אופני מיני DH חרישיים אשר נתנו ליהנות גם משריקת הרוח באוזניים וגם מאיוושת הצמיגים המחפשים אחיזה. ובחזרה לחרטום. זווית צינור ראש בת 68 מעלות שומרת על היגוי חי אך כהה מספיק על מנת לספק מעטפת ביטחון רחבה בגלישות תלולות. ה-Revelation RL Solo Air בעל רגלי ה-32 הפגין קשיחות משביעת רצון וגם כאשר המהלך נוצל במלואו לא נרשמו טריקות או סיומת מכוערת. בולם קדמי זה מצויד בטכנולוגית Rapid Recovery והריבאונד שלו מחזיר את הבולם למצב עבודה במהירות ויעילות בצליחת סקשנים ארוכים ומשובשים. אנו חייבים להודות ש-RockShox משחקים אותה עם המזלגות בשנים האחרונות.






הכנות להתאוששות אקטיבית – אפשר גם אחרת...

בצ'ימיצ'ורי. את כל המטרות האלו ניתן להשיג בהנאה ובנינוחות, מבלי לוותר על האהבה הגדולה ביותר שלנו – רכיבת שטח אמיתית, מלכלכת ומאתגרת.

אשתף אתכם בעובדה קטנה, שבלטה מאד בנסיגה שלי לאחר מהחיים ה"תחרותיים": התחלתי לרכוב הרבה יותר מהר. התחלתי לרכוב הרבה יותר רחוק. נהייתי טכני יותר. הפכתי לרוכב "שלם" יותר, ופחות ממוקד ביכולת אחת. נהייתי רוכב טוב יותר, אך יותר מהכל – נהניתי מכל רגע – משהו שמנהל אותי עד היום כרוכב וכמדריך: אם אני לא נהנה מזה, אין סיבה שאעשה את זה.

אני בז, חלילה, למתאמנים הסדרתיים, הכלואים בתוך תכנית אימונים סזיפית (אך מקדמת). פשוט, לאחר עשרות אלפי קילומטרים ברגליים, אני יודע שאפשר להגיע לאותם המקומות (ומקומות אחרים לגמרי...) מתוך הנאה גרידא. ומה, בעצם, יכול להיות מושלם מזה?

עכשיו – משהו באיתי לרכיבה? משהו בקטנה... 

תרבות הרכיבה בישראל היא מדהימה ביופיה ובעושרה, ותחרויות ממין "אפיק ישראל", ה"ואוליה דזרט צ'אלנג'" או הצ'ימיצ'ורי מתווספות מדי שנה ללוח המשאלות של רוכבי האפיק, בעוד ליגת האול-מאונטיין\אנדורו ממלאת את משאלותיהם של חובבי האקסטרים. הרצון להיות הכי מהיר, הכי חזק, הכי טכני, הוא טבעי לגמרי. רק שהדרך לשם אינה קבועה ומוחלטת. לא תמיד הדרך לשם מתאפיינת באימונים סזיפיים ונטולי חיבור לשטח. אפשר גם אחרת...

כרוכב, אני אוהב לרכוב רחוק, לרכוב מהר. אני יוצא לאימון ארוך, אלא לרכיבה ארוכה – עם כיוון כללי וחיוך. כמאמן, הדגש הראשון שלי לרוכבים המתאמנים אצלי, הוא על הנאה. הנאה מהאתגר, מהאימון, מהדרך. אני רואה עצמי פחות כ"מאמן" במובן הרגיל של המילה, אלא יותר כמדריך. משהו שעומד מן הצד, ומתווה בעדינות דרך, בה עוברים המאומנים לכיוון היעדים שלהם. יהיו אלה יעדים קרובים וממוקדים – לקפוץ דרופ, לטפס סלע, ויהיו אלה יעדים רחוקים או כלליים – לסיים את אפיק ישראל, או לרדת מ-10 שעות

מי פנוי בכחול – אדום?

ההתעוררות שלי מתרבות ה"רבאק" (שם מסחרי – אין להעתיקו, לשכפלו, לפרסמו או לומר אותו תוך כדי, רחמנא לצלן, רכיבת סינגלים מהנה) הגיעה דווקא כאשר לקחתי צעד לאחור מן העולם ה"תחרותי", והחלטתי להתחיל ליהנות מהרכיבה עצמה. העומס הנפשי ירד, הלחץ החיצוני (והפנימי) למרדף אחרי תוצאות – נעלם, ונשאר לי רק הרגש המזוקק, החמקמק, הנדיר הזה: החיבור לאופניים מתוך הנאה. רכבתי ללא יעדים – אלא פשוט בכדי לבלות זמן על האופניים.

המשכתי להציב לעצמי מטרות, אך הן היו אמורפיות: לרכוב יותר מ-10 שעות רצוף. לנסות לרכוב רכיבה שלמה מבלי להפסיק לדווש, ולו לרגע (תנסו פעם. זה מצחיק, ויעיל). לדווש בעמידה לפחות חצי מזמן הרכיבה. למצוא את ה"רגל המובילה" שלי, ולהשוות הובלה בין שתי הרגליים. לעצור באמצע הרכיבה, ולהסתכל על הנוף. לצאת לרכיבת ניקיון ביער חורשים. לצאת עם מזמרה בתיק הגב, ולעשות תסרוקת לשיחים שבצידי הסינגלים.

תקופה ארוכה רכבתי ככה – עם מטרות מוזרות, או סתם כך, ללא כל "מטרה" נראית לעין, זולת ההנאה שבתנועה המשותפת עם האופניים על פני השטח. מצאתי מחדש את חדות הרכיבה. רציתי לצאת לרכוב, ולא "יצאתי לאימון". סמנטיקה, כן, אבל וואחד הבדל בגישות. הרמתי את העיניים ממד הדופק, וגיליתי עולם שלם של רגעי אושר קטנים, שמקיפים אותנו בכל רכיבה, אך חומקים מהעין בעת "אימון"...

אין לי עם מי לרכוב, אין לי פאקינג עם מי לרכוב. מה כבר ביקשתי? לא משהו יוצא דופן, סתם רכיבת נפח קלה – כמה עשרות קילומטרים, עם כמה סינגלים לנשמה, לתיבול האווירה...

אולי בן שמן – פארק קנדה, עם הסינגל השחור המלא. אולי איזו רכיבה באזור ראש העין... אולי איזו הרפתקה קטנה בהר חורשן. משהו נינוח, איזי כזה. אבל לא – אף אחד לא רוצה לרכוב איתי.

כלומר – יש לי מאות חברים\מאומנים\מכרים שרוכבים כל יום בשבוע, וגומאים מאות קילומטרים ואלפי מטרים אנכיים בחודש, רק שהם לא רוכבים – הם "מתאמנים", שזה, כמובן, משהו אחר לגמרי מ"לרכוב". הם יוצאים לאימון – חימום, עבודה, שחרור, דפקים, ZONE5, אינטרוולים, טמפו, עליות, הגדרות, שיוטים, סכין בין השיניים, לא לוקחים שבויים. כך שבעוד אתה, את, או אני יוצאים לרכיבה – הם יוצאים ל"אימון", שזה שם הקוד הסודי ל"אנאליזציה של רכיבת השטח".

שלא תבינו לא נכון – גם אני הייתי שם לפני אי אילו שנים: מתלהב מעצם השיפור ביכולות, מעצם העמידה בתכנית הסדורה שיצר המאמן, מתלהב מה"ביחד – ness" הזה של אימון עם החברים לקבוצה – חזק, גבוה, מהר, עכשיו, ברבאק! אפשר לומר שאני עדיין (ששש...) להגיד בשקט) אפילו מקנא מעט באלו שיש בהם את הכוחות לכנות את הרכיבה שלהם בשם "אימון", ולהתייחס אליה ככזו – מדויקת, בעלת מטרה, עם התחלה, אמצע וסוף.

אריק פלדמן

MacMahone Hubs



יבואן: סינגלמניה www.singlemania.co.il | מחיר: King 120 אחורית: 980 ש"ח | Feather קדמית: 390 ש"ח

למספר השיניים יש אולי השפעה מסוימת על יעילות הדיווש אבל לא באופן שניכר בצורה מאוד בולטת, ה-120 בכל מקרה נתנה תגובה מהירה וישירה ללחיצה על הפדלים אפילו מול נאבות "בוטיק" יקרות בהרבה. הגילגול של הנאבה חלק מאוד ולא נבלם למרות מספר השיניים הגדול. לאורך כל תקופת המבחן הנאבה לא עיבדה מאומה מעילותה ולא נרשמו כל תקלות, לא בגוף הנאבה, לא במערכת המיסוב ולא במנגנון הפריילוף.

סיכום:

סט גלגלים אשר יבנה על בסיס נאבות אלה יוכל לעבור בקלות בין מספר זוגות אופניים מבלי לפשוט יד מול מנהל העו"ש כל פעם מחדש. איכות היצור והעבודה של הנאבה עומדים כתף אל כתף מול כל המותגים הידועים והיקרים בהרבה ואפילו המשקל אשר מהווה פרמטר חשוב ביותר בהגדרת אילן היוחסין של הנאבה לא יבייש כל "נאבות בוטיק" אחרת.

חורים: 32
מייסבים: שניים מייסבים יפניים אטומים סטנדרטיים
צירים ומתאמים: 9 מ"מ שחרור מהיר סטנדרטי, 20 מ"מ, 15 מ"מ.

בשימוש:

הנאבות כאמור שודכו לחישוקי WTB KOM ונרכבו לאורך תקופה של כשלושה חודשים במגוון רכיבות. הנאבה הקדמית אמנם לא ראוייה להסברים מעמיקים על טכנולוגיות קצה, מהטעם שהיא צינור אלומיניום עם שני מייסבים. ככזאת היא עשתה את עבודתה נאמנה, ללא כל חופש או תקלות. המייסבים מרגישים איכותיים ותפקודם החלק לא נפגע כל תקופת המבחן.

ה-King האחורית היא כבר נושא לסיפור מעמיק יותר, לנאבות 120 שיניים יש צליל מאוד ייחודי, כזה שמרמז כי יש כאן משהו איכותי עם פוטנציאל מהירות גדול, כאשר לרוכב נותן רק לאושש או להפריח טענה זאת.

עם שני מייסבים סגורים ומספר מתאמים לסטנדרטים שונים של תושבות גלגל. במקובל בימי PIMP בייק אלו, הנאבות מגיעות במגוון צבעים להתאמה מושלמת לקסדה והמכנסים של הרוכב האופנתי.

נתונים טכניים King 120:

משקל: 300 גרם כולל פריילוף אלומיניום

רוחב: 132 מ"מ עם המרה ל 142 מ"מ

מספר מגרעות: 30

מספר שיניים אחוזות במערכת הפריילוף: 4

סה"כ אחיזות בנאבה: 120

חורים: 32

מייסבים: ארבע מייסבים יפניים אטומים סטנדרטיים

צירים ומתאמים: 9/5 מ"מ שחרור מהיר סטנדרטי,

12X142 מ"מ.

נתונים טכניים Feather:

משקל: 170 גרם

את מוצרי MacMahone הכרנו לכם בגליון הקודם דרך מבחן אופניים ומספר מבחני ציוד, בהמשך למבחנים על הכידון והגלג"ש אותו פרסמנו בגליון האחרון אנו מביאים לכם כעת מבחן על זוג נאבות של היצרן הטיוואני/צרפתי, ה-King 120 האחורית, נאבת הדגל של היצרן ונאבה Feather קידמית עם ציר 15 מ"מ. נאבת ה-King 120 של היצרן היא מוצר הדגל שלו בתחום הנאבות לרכיבת שטח. הנאבה עשויה אלומיניום 2014 קל וחזק, היא בעלת גוף בקוטר יחסית גדול ופלאנג' גבוהה. כשמה כן היא, הנאבה מציעה 120 אחיזות של מגרעות (engagements) בגוף הנאבה, מספר שרק נאבות מאוד יקרות בעיקר של יצרני "בוטיק" מתהדרים בו. מספר האחיזות הגבוה מקטין את ה"שטח המת" בעת פידול ואמור להפוך אותו ליותר חד ויעיל. בתאוריה ככל שמספר האחיזות גבוה יותר הנאבה נחשבת איכותית יותר, אך מנסיונו גם נאבות עם מספר אחיזות קטן בהרבה מגיעות לאיכות גבוהות ביותר. נאבת ה-Feather הקדמית עשויה גוף אלומיניום 6061



groopy  **STORE**

store.groopy.co.il



CAMELBAK®



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

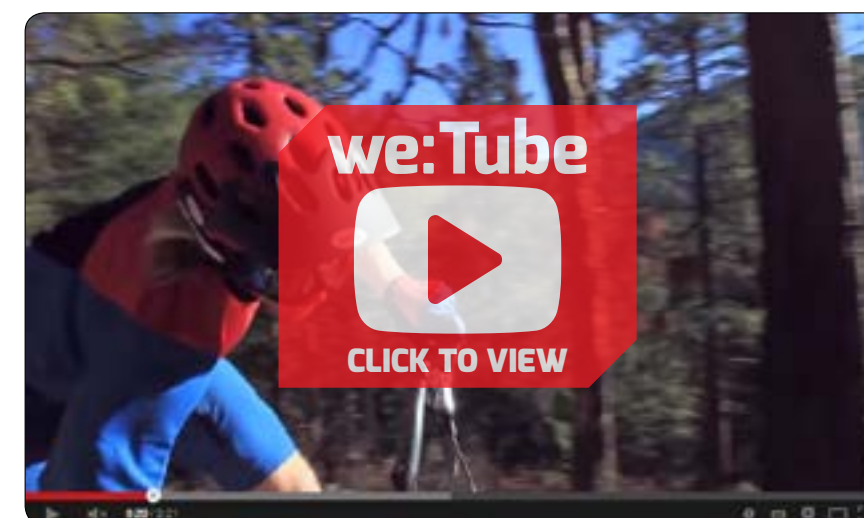
מבחני ציוד

אריק פלדמן

we:Test

Bell Super

יבואן: [רוזן מינץ](#) | מחיר: 669 ₪ / חברי מועדון 589 ₪ | מידות: S, M, L | משקל: 448 גרם



בהם מערכת הספוגים קורסת מכובד הזיעה, יש לקסדה נטייה לנקז את שאריות הזיעה דרך לתוך העיניים למרות קונסי האויר. אמנם לא הזדמן לנו לבדוק את קישורי המיגון של הקסדה, אך הכיסוי הנרחב והעוטף והשיבה ההדוקה ללא תזוזה על הפדחת מעניקה סוג של מעטפת בטוח מבורכת.

סיכום

למרות משקל יחסית גבוה ומימדים יחסית גדולים, ה-Super של Bell מציעה לרוכב האנדורו המודרני נוחות, הגנה נרחבת וורסטיליות גבוהה מאוד בשימוש. תוסיפו לזה מראה מעודכן וייחודי, יחד עם הייפ שמייצרים לא מעט מתחרים בעולם ונראה שיש לנו להיט.

יותר: נוחות, מערכת רכיסה, מראה מעודכן

פחות: משקל, ניקוז זיעה לא יעיל

בקסדת דירט. הקסדה מגיע גם עם תושבת מצלמה מתפרקת ל-GOPRO, מערכת ראש מתכווננת וספוגים מתפרקים על פי כל כללי הז'אנר.

בשימוש

המראה של הסופר הוא מאוד חד משמעי, אין סיכוי שעובר אורח מזדמן יסתכל על רוכב חבוש בקסדה ויחשוב שמדובר כאן על רוכב XC בחימום לתחרות. ה-Super היא קסדה גדולה במלוא מובן המילה, גדולה פיסיית ולא ממש קלה, אך היא נוחה מאוד ומשקלה הגבוהה כמעט ולא מורגש על הפדחת גם בייחס לקסדות קלות הרבה יותר בז'אנר. מערכת ההידוק בחוגה ה-Speed Dial של היצרן, יעילה ביותר ומאפשרת הידוק נוח של הקסדה ללא לחץ. מערכת הספוגים איכותית מאוד מאוד ומאפשרת פירוק לכיבוס. שדה הראייה של הקסדה מעולה, הן בגלל המבנה הגבוהה של החלק הקדמי והן בגלל יכולת הכיוונון של הוויזר. ככלל הקסדה מרגישה מאוד מאווררת אך בימים חמים במיוחד

חברת Bell האמריקאית היא אחת מחברות הקסדות הוותיקות והמוכרות בעולם, את הקסדה הראשונה בייצור סדרתי שאושרה למרוצי מכוניות בארה"ב היא הציגה כבר ב-1954, מאז היא הפכה כמעט לשם גנרי לקסדות איכות. תחום האופניים לא זר לחברה הקליפורנית וגם בו היא שולטת עוד מימי תחילת הענף בכל הסגמנטים המקובלים. ה-Super הוצגה ב-2013 כתשובה המעודכנת של בל לסגנון האנדורו שהחל אז לתפוס מימדים של תופעה אופנתית נרחבת, יותר מאשר סגנון רכיבה. ה-Super לקחה את כללי המסגרת של אופנת ה-AM והקצינה אותם בקסדה שהציגה. הקסדה מעניקה כיסוי נרחב ביותר לאיזור העורף ולאיזור הרכות אך עם זאת, מאווררת מאוד עם 25 פתחי איזור, כולל קונסי אויר בסגנון F-16 בחלק הקדמי הפנימי. היא מצוידת בוויזור ארוך במיוחד עם אפשרות שינוי זווית עד למצב בו הוא לא מפריע להרכבת משקפי אבק על הקסדה שהם לא בשימוש. בנוסף לכך הקסדה מאפשרת פירוק הוויזר והרכבת תושבות אחידה לרצועות המשקף בעת שימוש ב-Super

X-onSport

אריק פלדמן

www.x-onsports.com

חברת X-onSport היא שחקן חדש יחסית בשוק משקפי הספורט הרווי בארץ, ייחודה יחסית לאחרים הוא האוריינטציה המקומית של בעליה. מדובר על חבורת צעירים ישראלים שהחליטה לאפיין מוצר שיתאים למשתמש המקומי וליצרו במזרח על פי התפיסה האישית שלהם מחומרים שלטענתם נמצאו כמתאימים ביותר לשוק הישראלי. לחברה מגוון יחסית רחב של משקפי שמש ומשקפי אבק, כולם עשויים תרכובת פלסטית גמישה ואלסטית עם עדשות פוליקרבונט בתקן אוסטרלי מחמיר לטענתם. למבחן נמסרו שני זוגות משקפיים בעלי איפיונים שונים ה-Speed עם מסגרת מלאה וה-Move עם מסגרת ספורט פתוחה.



Move

מחיר 380 ש"ח | משקל 24 גרם

עדשות: גם דגם זה מסופק עם שלושה זוגות של עדשות לבחירה, ההחלפה מאוד פשוטה אך כל מגע קצת יותר מעדין עם העדשות כמו למשל ניגוב העדשות בזמן רכיבה, מנתק את העדשות מהמסגרת.

סטיילינג: משקפים במראה ספורטיבי מובהק, כאלה שיראו טוב בצמוד לקסדה. כמשקפי קזואל הם יתנו אינדיקציה ברורה וחד משמעית לעובדה שאתם עוסקים בפעילות גופנית, טוב או לא תלוי מה תרצו לשדר

יותר: משקל, אזור, עדשות מתחלפות

פחות: עדשות נוטות להתנתק, אי נוחות כללית

ה-Move הם משקפיים במראה ספורטיבי כבישוני "קלאסי", מסגרת עליונה עם עדשות מתחלפות, אפונים מתכוונים וזרועות מצופות סיליקון ניתנות לכיוון.

התאמה: ל-Move כאמור אפשרות כיוון לאפונים ולזרועות, למרות זאת לא הצלחנו להגיע למצב בו המשקפים ישבו על הפנים בנוחות. למרות משקלם הקל הם "הורגשו" כל הזמן על הפנים ולא במובן החיובי של המילה.

אזור וניקוד זיעה: ה-Move מאווררים מאד. לא נתקלנו בהצטברות זיעה ובהחלט יש תחושה מאווררת רוב הזמן.

Speed

מחיר 380 ש"ח | משקל 26 גרם

ה-Speed הם משקפיים במראה קזואל עם מסגרת מלאה המאפשרת החלפת עדשות.

התאמה: דגם ה-Speed לא מאפשר התאמת המשקפיים ע"י אפונים או זרועות מתכוונות, למרות זאת המשקף "מתיישב" היטב ולא זז בזכות החביקה של הזרועות הגמישות וכריות הצמדה העשויות סיליקון רך ודביק בקצות הזרועות ועל האפונים.

אזור וניקוד זיעה: כמעט ולא נתקלנו בהצטברות אדים על העדשות אך חווינו לא מעט "זליגות" זיעה למרות שהמשקף ישב רחוק מאזור ארובות העין.

עדשות: כמו כל המשקפיים של היצרן גם ה-Speed

מאפשרים כאמור החלפת עדשות. המשקפיים מגיעים שלושה זוגות של עדשות לבחירה, עדשות בעלי דרגת כהות CAT-3 וציפוי מראה, זוג עדשות חומות בעלי רמת כהות CAT-3. באופן כללי האופטיקה של כל העדשות הרגשה טוב, לא הורגשו עיוותים, מעברי אור קיצוניים, סנוור או עייפות לאחר הרכיבה.

סטיילינג: ל-Speed אין מראה ייחודי, אך הסטייל שלהם מתאים בעיקר לסביבה ספורטיבית ובהחלט יכול לשמש כמשקף יום יומי שישתלב היטב עם מותגים מובילים אחרים.

יותר: מראה, משקל, מחיר עדשות מעולות

פחות: אין אפשרויות התאמה

X Fusion Trace RL2 29

יבואן: רן אופן | www.ranofun.co.il | **מחיר:** 2400 ש"ח לבולם 140 מ"מ | 2200 ש"ח לבולם 120 מ"מ

שוק הבולמים בכלל והמזלגות בפרט נשלט בעולם באופן כמעט מוחלט על ידי שני יצרנים מרכזיים על אף העובדה שישנם עוד כמה שחקנים מאוד ותיקים ומשמעותיים בתחום זה. רוב הסיכויים ש-X Fusion הוא לא אחד מהשמות ראשונים שיעלו ברשימת המעומדים בקרב אלו שמתכוונים לרכוש בולם קדמי חדש, למרות זאת מדובר על יצרן טיוואני כלל לא קטן שבשנים האחרונות משחק יפה במגרש של הגדולים ומנפיק מוצרים חדשניים אשר זוכים לביקורות נלהבות ממשתמשים בעולם. למרות שהעולם התחיל להפנים את הנוכחות שלו הן בגלל איכות מוצריו והן בגלל חוזי ספינסור (לא בטוחים מה בא קודם) עם מספר רוכבים מובילים, בביצה המקומית שלנו נראה שיש התעלמות כמעט מוחלטת מהמותג שמיצג כאן כבר כמה שנים. מרן-אופן היבואן המקומי קיבלנו למבחן את ה-Trace RL2, בולם 29 עב-רגליים לישומים אגרסיביים.

נתונים טכניים:

גלגל: 29"
מהלך: 140 מ"מ
רגליים פנימיות: 34 מ"מ בציפוי מגנזיום
משקל: 1917 גרם
קפיץ: אויר
סטירר: טפרד
כיוונים: עומס קפיץ אויר, ריבאונד, נעילה
ציר: 15 מ"מ שיחורור מהיר

ה-Trace מאפשר כיוול חיצוני של לחץ האויר והריבאונד בלבד, הוא מגיע מהמפעל עם כיוון קומפרשיין וסף פלטפורמה קבועים. חלק מהשירות של היבואן המקומי במעמד הרכישה או מעט לפנייה הוא כיוול פנימי של הבולם למשקלו וסגנונו הרכיב ע"י אסף אנגל [משיפ מעבדת בולמים](#), ממש קסטומיזציה אישית וחד פעמית לסגנון הרכיבה.

בשימוש:

ביאה ליעודו, הבולם הורכב על סנטה קרוז Tallboy LT עם מהלך מתלה של 135 מ"מ ונבחן תוך כדי השתדלות להתעלם מתפיסות העבר שלנו על החברה, לאורך תקופה של כשלושה חודשים ברכיבות מגוונות ואינטנסיביות, מרכיבת שבילים זורמות, דרך מסלולים טכניים ואלימים ועד הקפצות במסלולי DH מקומיים.

יחסית לבולמים האחרים בשוק היושבים על אותו סגמנט ה-Trace כאמור כמעט חף מכיוונים לטוב ולרע, פרט ללחץ אויר ראשוני וריבאונד אין כל אפשרות לכיוולים חיצוניים נוספים. לנו ההתאמה של אסף משיפ התאימה כמו כפפה ליד ולא חיפשנו בשום שלב במבחן חוגת כיוון כלשהי לשפר את הביצועים. כבר ממבחן הדחיסה בחניה שעל פי נקבעו לא מעט גורלות בהיסטוריה האופניים המקומית, הבולם נתן סימנים של חווית מבחן טובה שעומדת להתרחש עלינו, לשמחתנו זה המשיך כך גם במבחן השביל. העבודה של הבולם חלקה מאוד לאורך כל המהלך, ללא מדרגות וללא כל דביקות כלל. מחד הוא מאוד יציב לתנועות פידול ולא צולל כלל בקטעים טכניים קיצוניים ומאידך הוא פלאשי ומשכך באופן מופלא את ה"קטנות" שמפילות בולם אחר בולם כבר שנים. ככול שהמהירות והאינטנסיביות של השביל גדלה, כך גדלה גם יכולת הבליעה והשיכוך של הבולם. הוא אומנם בעל רגלי 34 מ"מ פחות אופנתית מ-35 או 36 מ"מ, אך הוא יציב וקשיח דיו, יחד עם יכולת הבליעה וה"העלמה" שלו הוא השרה ביטחון רב שאפשר לנו לדחוף את האופנים ואת עצמנו לקווים המורכבים והקשים ביותר ללא כל חשש. גם לאחר שלושה חודשי מבחן אינטנסיבי בתנאי הפודרה של סוף הקיץ לא הרגשנו כל ירידה בביצועי הבולם ועל כך יבורך...

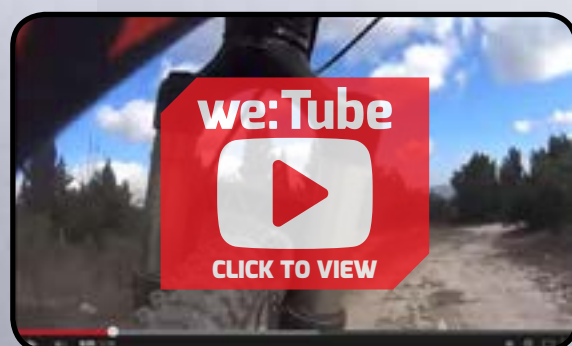
סיכום:

הוא אולי פחות סקסי, אבל הוא קל, הוא קשיח, הוא מגיע עם שירות קאסטום של שיפ מעבדת בולמים, הוא מרגיש ומתפקד מעולה בכל מצב לא פחות טוב מהמתחרים האופנתיים שלו, הוא עולה כמחצית

ממתחריו, והוא אחת ההפתעות הנעימות ביותר שלנו בשנים האחרונות.

יותר: קשיחות, משקל, עבודת שיכוך מעולה, מחיר, מחיר, מחיר

פחות: כיוול חיצוני בסיסי בלבד



לתגובות לחצו
we:Talkback


נסיון טוב, נסיון רע

הדבר השלישי צריך להיות תרגול ממוקד ולא רק רכיבה. אני בהחלט רואה גם קבוצות של רוכבים ביער שעוצרים ומתאמנים על אלמנטים שוב ושוב – זה מצוין! תרגול ואימון אינו רכיבה, אלא יציאה לשטח כדי לבצע חזרות על אלמנטים ולקבע מיומנות נכונה. ללא בסיס נכון ותרגול שגרתי, אתם צוברים ניסיון רע!

לאחר שבניתם בסיס נכון ותרגול מספק, רק אז שעות האוכף יתחילו להיות אפקטיביות בצורה משמעותית, וגרף השיפור יהיה מהיר הרבה יותר.

אז אם אתם רוכבים ותיקים אבל אוכלים אבק מחבר'ה שהם טירונים, או אם אתם "מתאמנים" פשוט על ידי עוד ועוד שעות רכיבה, תבדקו אם אתם צוברים ניסיון טוב, או ניסיון רע.

נקודה למחשבה

בשבוע הראשון של אוקטובר, בערך בזמן שאתם קוראים את השורות הללו, אני נמצא בהרי הפירנאים כדי להשתתף בסדנת טכניקת רכיבה בת לא פחות מארבעה ימים שלמים. רק שאני לא מדריך אותה, אלא הפעם יוצא ללמוד – לבנות בסיס, לשפר הרגלים, לשייף מיומנות ולתרגל. רק כדי לוודא שגם אני תמיד ממשיך תמיד לצבור ניסיון טוב  לתגובות, שאלות וטיפים נוספים היכנסו [לאתר שלי](#)

ניסיון טוב

ניסיון טוב הוא לא רק שעות אוכף, אלא בניה נכונה של כישורי רכיבה. כדי לצבור ניסיון טוב הדבר הראשון שאתם צריכים להיות מודעים אליו הוא ההיבט של "ניסיון רע" ולוודא שאתם לא נופלים למלכודת הזו.

הדבר השני שחשוב הוא לבנות בסיס נכון של הרגלים. עמידת המוצא צריכה להיות מושלמת, חייבים להבין את עקרונות הרכיבה הבסיסיים כמו חלוקת משקל, מבט מנחה גוף והפרדת גוף מהאופניים, ומשם אפשר להמשיך. האוטוידקטים שביניכם יכולים אולי לעשות את זה עצמאית, אבל באמת שאין תחליף לאימון והדרכה מסודרים.

מלכודת נוספת!!! שימו לב למי אנחנו פונים כדי לקבל טיפים ועצות מעשיות? נכון... לרוכבים ה"מנוסים". אנחנו מחליפים ניסיון בסמכות מקצועית, ולעתים קרובות זו טעות.

מכיוון שקשה לרוכבים חדשים לאבחן מקצועיות של רוכבים מנוסים, הנה טיפ קטן: אם רוכבים מנוסים אומרים לכם בשלב כשלהו את המשפט הבא: "רק תחת אחורה ולשחרר!". בבקשה, קחו בערבון מוגבל את ההדרכה שאתם מקבלים, זה יופי של דגל אדום לניסיון רע.

עם ותק משמעותי של חמש עד עשר שנים תוהים אם באמת הדרכה יכולה לתרום להם משהו לאור כל ה"ניסיון" שיש להם.

ניסיון רע

ניסיון שמבוסס רק על צבירת שעות אוכף נטו, הוא לרוב ניסיון רע. על אופניים, לא כל הטכניקות הן אינטואיטיביות, ובעיקר טכניקות הבסיס כמו עמידת מוצא הולכות לאיבוד איפשהו בתחילת הדרך ולאחר מכן רוכבים לא משלימים את הבסיס אלא פשוט ממשיכים עם מה שהם יודעים.

אם אתם חושבים שהדרך היחידה להשתפר ברכיבה היא לצבור שעות על הסינגלים, אתם טועים ובגדול. במקרה הטוב אתם תעשו שוב ושוב את אותה הרכיבה ואותו קו מוכר, ובמקרה הרע תקבעו אל עצמכם הרגלים שגויים שיהיה קשה מאוד לשנות בהמשך הדרך.

מנקודת המבט הזו, רוכב עם ניסיון של עשור בו הוא הטמיע הרגלים לא נכונים, נמצא במצב הרבה יותר רע מאשר רוכב עם ניסיון של שעתיים אבל עם ראש פתוח ודף נקי. אולי אתם חושבים לעצמכם שלא יכול להיות שרוכב עם ניסיון של חודשים ספורים או אפילו ימים ספורים יהיה עם טכניקה יותר טוב מרוכב עם ניסיון של שנים, אבל זה יכול להיות – וזה קורה!

לפני הדרכות אני נוהג בדרך כלל לשוחח מעט עם רוכבים ללמוד קצת עליהם, איפה הם רוכבים וכמה, מה הסגנון, ומה הם מחפשים ללמוד. לרוב, מהצד השני של השיחה יש תחושת מחויבות רבה לציין את הניסיון ברכיבה. תכלס, אם רוכב אומר לי שהוא על האופניים כבר שמונה שנים, או רק שישה חודשים – מבחינתי זאת לא אינדיקציה ליכולת. בטור הפעם אסביר איך הניסיון יכול להשפיע לנו על הרכיבה, לטובה וגם לרעה.

פיצד רוב הרוכבים מודדים ניסיון?

כשמתייחסים לניסיון ברכיבה, בדרך כלל נוצרת משוואה שכוללת את אחד או יותר מהמשתנים הבאים: כמה שנים הרוכב פעיל, כמה רכיבות עושים בשבוע ומה אורך הרכיבות בזמן או במרחק. בפועל הניסיון נמדד ב"זמן אוכף". עד כמה זה חשוב כדי להפוך לרוכב עם טכניקה טובה באמת?

אחת התופעות המעניינות והשכיחות שאני נתקל בהן בהדרכות, היא מפגשים עם שני רוכבים, אחד מנוסה והשני טרי בתחום. לרוב הרוכב המנוסה החליט לעזור לרוכב הטרי וקבע מפגש הדרכה לטובת החבר הטירון ("יש לי חבר שצריך הדרכה..."). עניין משעשע הוא שלעיתים קרובות "הטירון" רוכב בתום מספר שעות הדרכה הרבה יותר טוב מהחבר המנוסה. אז איפה הניסיון בא לידי ביטוי והאם הוא בכלל משמעותי? יתרה מזאת, רוכבים רבים

The Streets of Barcelona

ראיון אישי עם סטפן רומאנוב מחברת Fullface Productions על הסרט Signatures

סצינת הרכיבה הצפון אמריקאית הייתה לאורך שנים מתווה הדרך הטבעי בכל הקשור לרכיבת אקסטרים. בשנים האחרונות נראה שמרכז הכובד עובר בצעדים מתונים אך מאוד איתנים ואיכותיים לכיוון מרכז אירופה. עם כישרונות הרכיבה הגדולים מאירופה, חודרים אט אט גם פרויקטים מעניינים בתחום התיעוד וההפקה. אחד מהם הוא הלייבל Fullface, חברת הפקה קטלנית מברצלונה שהפיקה וצילמה סרט רכיבה מקורי בשם SIGNATURES. הסרט מתאר את סצינת הרכיבה המרכז אירופאית מהצד של הכוכבים המקומיים המרכיבים אותה במגוון מקומות בעולם באופן מקורי, מגניב ובעיקר מעורר חשק והשראה.

נפגשנו עם סטפן אחד מבעלי החברה לראיון וירטואלי קצר על הסרט <<

לתגובות לחצו
we:Talkback



כוכבי רכיבה ברמה עולמית, למרות שקצת מוקדם לפרט. בכל מקרה "הישארו עמנו" הולך להיות גדול!

יצא לכם לשמוע על הסצנה בישראל? יש סיכוי שתשקלו להפיק איזה סגמנט אקדוטי פה?

למען האמת לא ביקרתי שם ולא העלתי על דעתי שיש אצלכם סצנת רכיבה. אבל כהכנה לרעיון חיפשתי קצת בגוגל ומהתמונות והסרטונים שראיתי נראה שיש לכם הרבה מאוד להציע. יכול להיות אדיר לבוא לבקר אצלכם ולצלם כמה סצנות מגניבות, אולי אפילו לאחד הפרויקטים הקרובים שלנו.

Signature זה לא רק סטריט בברצלונה. זה סרט רכיבה באורך חצי שעה שכולל בתוכו את כל סגנונות ה-Gravity. את הטריילר וסרטונים נוספים אפשר לראות פה: signaturesmovie.com

לפורעי חוק מופרעים?

כן... יש אבטחה בכל מקום ומשטרה. אתה צריך להיות זריז כי יש לך רק כמה דקות לבצע תרגיל לפני שהם מופיעים ומעיפים אותנו, כן אפשר להגיד שאנחנו סוג של פורעי חוק. כשמצלמים זה בכלל מסובך כי צריך היתרים מיוחדים שלא תמיד מתקבלים.

אתם משווקים את עצמכם עכשיו לקהל עולמי, יש לכם תכניות להפקות בינלאומיות?

אנחנו עובדים על Signatures כבר כמעט שנתיים, אנחנו מרגישים מספיק בשלים כדי לשתף את זה עם אנשים מכל העולם שאוהבים אופניים כמונו. כמובן שגם תמיכה שלכם מישראל לא תזיק, כנסו ל-signaturesmovie.com ויש סיכוי טוב שתתאהבו.

באופן כללי יש לנו בהחלט כוונה להפיק עוד סרט עם

כל סגנון MTB אחר ולכן כללנו את זה בסדרה. הסטריט הוא רק פרק 8 מתוך הסרט המלא, חוץ מזה לדעתנו בסרטי הרכיבה המובילים שיוצאים בזמן האחרון קצת שכחו את רכיבת הסטריט שהוא סגנון מגניב ומאוד יצירתי.

כמה גדולה סצנת הרכיבה בברצלונה?

הסצנה פה גדולה מאוד. העיר מוקפת הרים ויש כאן מגוון גדול של רוכבים במגוון גדול של סגנונות. יש פה את אחד ממתחמי הדירט (Dirt) הגדולים באירופה ומיליוני מקומות לעשות סטריט, אולי זאת הסיבה שברצלונה מתחברת לרוב האנשים כבירת סטריט אירופאית. בפועל העיר הזאת מאפשרת הרבה הזדמנויות לצאת ולרכוב ואנחנו כמובן מצלמים זאת.

הרשויות משתפות פעולה, או שאתם נחשבים

אולה סטפן, ספר לנו קצת על עצמך...

קוראים לי סטפן רומאנוב (Stephan Romanov) ויחד עם שותפי מרטין ורביקי (Martin Vrbicky) הקמתי את Fullface, חברה להפקת וצילום סרטי אופניים. התחלנו לרכוב על אופני הרים לפני הרבה שנים (כשסטפן אומר אופני הרים, הכוונה לכל סגנון רכיבה אקסטרימי שקשור במובן מסוים לכוח הכבידה, לא כולל XC, רחמנא ליצלן) לכן שהחלטנו להפיק סרט, היה לנו ברור ש-SIGNATURES הולך להיות סרט אופניים כי אלה החיים שלנו וזה מה שאנחנו אוהבים לעשות.

נראה שסטריט הוא הסגנון העיקרי שלכם, איך יצא שאתם רוכבים דווקא סטריט (Street) כשאתם מוקפים בהרים כל כך מדהימים?!

זאת מראית עין בלבד, אנחנו אוהבים לרכוב סטריט כמו

אחד-על-עשר של מקובלים



שרשרת KMC מוזהבת מטיטניום לערסים מתקדמים



הרכבנו, אפשר להוריד בקבוק



ככה מקסטמים קסטה, הכפפת-לטקס זה פאטיש שלנו, תתעלמו



Another One Bites The Dust

התדמית שרק גרמו לנו להרגשה שאנחנו חייבים כזה! בדיוק כמו Will Smith בסרט Independence Day עם המשפט האלמותי "I've got to get me one of these". נותר רק להתייחד מול המחשב בלילה אחרי שהאישה נרדמה ולפנטז מול הפורנו-בייק הזה עד שאיזה גאון הבין את הגיחוך ואמר לעצמו "מדוע 11 הילוכים יקרים, אם אפשר עם 10 הילוכים, בקסטות הקיימות בשוק ועם שינוי קל שכל אחד יכול לבצע בבית..." [OneUp Components](#). ו [Wolf Tooth](#) השיקו גלגלי שיניים

ובאמת ראויה, אבל פדיונות, לא משהו להתגאות בו בבית.
מה זה אחד-על-עשר לעזאזל?
אוגוסט 2012, החברה SRAM השם יקום דמם משיקים את ה-XX1 1x11. פאקינג \$1500 לעשירון העליון, אותו מועדון שרובנו לא נשתייך אליו. מערכת הינע חדשה לגמרי שמחייבת מעביר, שיפטרים מיוחדים ואפילו מתאם לקסטה החדשנית, עבור הנאבה. ריירונו למול הביקורות המהוללות [וסרטי](#)

עם קסטה 32T מאחור. אחרי זה החלפנו את הגדולה בבאשגארד לרכיבות סינגלים. אחרי זה רכבנו על קסטות 36T שפרצו בעיקר עקב הטרנד של אופני ה-29 אינטש. לא עברה שנה והתחילו לשחק לנו ביחסי שני הפלטות מקדימה כי יש קסטה "חדשנית" של עשרה הילוכים נוסף; אפשר להגדיל בשקל תשעים. בדרך עוד התוודענו למעביר עם הקלאץ' אבל זה לסיפור אחר, ורק בסוף, אחרי אין ספור חלקי חילוף וטיפולים גילו לנו שאפשר רק עם פלטה יחידה. נכון, אבולוציה מדליקה

כשסיכום "נשארתי רק על פלטה גדולה מקדימה כל הרכיבה" פשוט ציינתי שהוא משתמש בלא יותר מארבעה גלגל"שים בקסטה האחורית בכל מצב. קלי קלות. המומר הבא בבקשה.

אבולוציה שמ-בולוציה

אבל כשאני רוכב על 10x11 מציפה אותי תחושה של אדיות גמור. איך, איך עבדו עלינו בעשר שנים האחרונות, אנחנו אשכרה חבורה של מטומטמים שקנינו את זה. עשור שבו רכבנו על שלוש פלטות מקדימה,

כשסיכום 400-500 גרם, פחות שיפור, כידון יותר נקי? מול עיני מתגבשת לה החלטה של אחד המצטרפים לטרנד הלוהט שסחף את הסצנה: פלטה אחת מקדימה- קסטה של 10 הילוכים מאחור עם "טוויסט". לסינגלים? מי צריך יותר!

תוך יומיים קבוצת הוואצ-אפ מוצפת בצילומי מסך של הזמנות מאיבוי ואמזון ותוך מספר שבועות הבן אדם כבר הרכיב ולא מביט לאחור. מודה שהייתה פה מזימה שנרקמה בחשאי. ראשית, החלפתי בעצמי. שנית ברכיבות אחריי בן שמן

היה מצמוץ! נשבע שהיה. מכיר את המצמוץ הזה, אני שקוף. גיא מסתכל בי אבל מבטו עובר דרכי. אפשר אולי לייחס את התחושה לסטלה מערימת בקבוקי הבירה הריקים ועוד כמה שוטים של בושמילס, אבל 10 שנים שאני מכיר את הבנאדם ויודע לזהות בדיוק מתי גלגלי המוח שלו נותנים בעבודה. הנה מתחיל ה"רציונל" לשדרוג הבא: פלטה קדמית שחוקה? כן. עולה כמעט 300 ש"ח? ברור. יעלה לרכוש פלטה קדמית וגלגל"ש אחורי "רק" \$150? לא הבדל מהותי. נשאיר את המעביר... קיבלנו חסכון של



Oneup באריזה מהדואר



הרכבנו, צבעים זה טוב, מה לא יפה?

אחוריים במידות 42T וכך נוצר שוק ה-Aftermarket של קיסטום (התאמה אישית של) הקסטה האחורית. פתאום כולנו בהשקעה "זניחה" שמתחילה ממאות שקלים יכולים להיות במקובלים.

הפירות ההמונים

והאמת תענוג. פוטנציאל אדיר לחפירות. קבוצת הפייסבוק BikeTalk התמלאה בשרשרורים אימתניים שעסקו בטרנד האופנתי של אחד על עשר. אנשים כמעט הלכו שם מכות. אם ננסה לתמצת את חכמת ההמונים עבורכם, אז לאופני 26 ו-27.5 אינטש, ברירת המחדל לפלטה קדמית מסוג Narrow Wide היא (...רול תופים...) 32T. לאופני 29 אינטש הזוכה היא 30T ומאחור, גלגל"ש ייעודי של 42T לכל סוגי האופניים. מכאן זה כבר עניין של כמה האגו או הרגליים חזקות ואז ניתן להגדיל את הקדמית, או להתקין 40T אחורי או לא להתקין בכלל.

ההעדפות מתחלקות בין חובבי הירידות שנוטים לפלטות קדמיות גדולות יותר לבין אלו שרוצים לשמר את יחסי הגרמי הותיקים לטובת עליות. בתור מאמצי-טכנולוגיה-ראשונים (תרגום חופשי מ-Early Adopters) זה הרגיש כביבוש גבול חדש ולא מוכר, משהו שהוא שלנו לחלוטין ולא מוכתב ע"י חברות האופניים. טרנד של מקובלים שלא כל אחד העז לקפוץ ולטבול בו ראשון. אפילו זכינו לחלון זמן שבו הייתה לנו לפחות תחושה של פורצי דרך. עכשיו, כשחברות האופניים כבר יוצאות עם דגמים ומערכות 10x10 מראש ל-2015, אנחנו כבר לא מיוחדים ובטח לא במקובלים.

פינת האופנה

אבל עדבו אתכם מפרטים טכניים, ביננו זה בעיקר ה-Look, הסטייל והאפשרות להתהדר במינימום פאסון של סינגל ספידר על אופני שיכון מלא. הפרצופים התמוהים של אלו

אחד עשרה הכללים לבעלי אחד-על-עשר

1. לעולם, אבל לעולם אל תספרו ששדרגתם לאחד-על-עשר, זה חייב להתגלות רק בדרך אגב.
2. כשחבר'ה מרימים גבה "ממתי???" אומרים "כמה חודשים, אבל מגדיל פלטה קדמית, זה קל מדי". הטון חייב להיות אדיש כדי לא להסגיר איך יצאתם פארש בכל השנים כשרכבתם על יותר מזה.
3. אם יש לכם 10x10 מקורי של SRAM, הנימוס מחייב שתבחישו. זאת כמובן, רק אם חשוב לכם להמשיך ולרכוב עם החברים הטובים שלכם.
4. לאשה אומרים "נשחקו לי פלטות מקדימה, החלטתי לחסוך: הורדתי אותן לחלוטין, נשאיתי רק עם אחת". את העובדה שכרגע השכבתם 1,000 ש"ח תמחקו מהזיכרון ומרשומות הבנק.
5. אם לא שמתם שרשרת KMC מוזהבת אתם אולי במקובלים אבל בהחלט לא בערסים, תשתדלו יותר.
6. תמיד תגדילו את המידה של הפלטה הקדמית ב-2 יחידות בשיחות עם החבר'ה. אף אחד באמת לא יספור לכם שיניים.
7. בבן שמן לא משלבים ל-42T מאחור. אם זה קרה אז סתם "קפץ לכם הילוך" בטעות.
8. מעכשיו תמיד אפשר להגיד בסוף רכיבה "נשאיתי רק על הפלטה הגדולה מקדימה".
9. תמיד תורידו את המידה של הגלגל"ש האחורי היעודי ב-2 יחידות בשיחות עם החבר'ה. פה קצת יותר מסוכן כי כתוב על הגלגל"ש את המידה המדויקת אבל לפחות אצלנו בחבר'ה אנחנו לא מתכופפים כשאנחנו בחבורה.
10. מי שמרכיב באשגארד לפלטה יחידה מקדימה הוא פשוט בוסית.
11. מעביר עם קלאץ' זה בכלל אמור לחסוך צ'יין-גייד, לא קשור, אבל לא חייבים לפרט.
12. כלל בונוס: אם אתה בעל חנות אופניים או יבואן אתה לא יכול לרכוב כמו הלקוחות. רק SRAM XX1 מקורי עיוני, תוציא, תוציא את הארנק.



fig. B. Slave cylinder

בחול, מערכת ההינע לא תעבוד כמו XTR גם אם זה היא כזו. בנוסף, רכיבים מוזנחים מתנקמים בבעליהם ומקפידים לעשות זאת במרחק נכבד מהרכב, לעיתים תוך השלכתו ארצה. הבעיה היא, שהאופנים הם סך כל רכיביהם. בולם אחורי מטופל לא ישפר את איכות שיכון המתלה אם המסבים תפוסים. כאשר המעצורים אינם במיטבם, קצת קשה להפיק את המיטב ממערכת ההינע.

לרוב הרוכבים נוח להתעלם מהבעיה, והמלצות המכונאי לתחזוקה שוטפת נשמעות להם כמו שרלטנות. זהו ענין מיגע, שלענין ההדיוט נראה מפוקפק; מאשפזים לו את האופנים לשלושה ימים, אחר- כך מראים לו כמה אטמים מלוכלכים ואומרים שעשו טיפול מקיף לבולם, 400 ש"ח בבקשה. אין פה את הזוהר שיש בקניית רכיב חדש; ההתלבטות האינסופית בכל פורום אפשרי, השוואות המחירים בזירות המסחר, ושיא האירוע: מה יגידו החבר'ה בחניה על הרכש החדש (שהרכבתו ארכה עשרים דקות, ללא תשלום). לעומתם יש רוכבים שהפנימו, כי מהות התקינות באופנים היא העובדה שהרוכב לא חושב עליהם; הוא עסוק בלרכוב. המטרה אינה האופנים, אלא הרכיבה, וטפטוף השקלים על תחזוקה שוטפת משתלם לא רק ברמה הכלכלית. אבל בשביל לראות את זה צריך משהו שנקרא ראייה רחבה לטווח רחוק. יותר קל ומספק לחיות בטלנובלה שמספקים אופנים המתחזקים בשיטת השבר- שרשרת דרמות בלתי פוסקת עד לשדרוג הבא.

למי שטרם הבין איפה פה הלקחים החברתיים רק אוסיף, שיש דברים שהם לא מוצרים שאפשר לקנות 📌

באדון, המערכת תעבוד; אם יש בועת אויר פצפונת בעבד, אין ברקס. אם הידית לא עובדת חלק, זו רק אי נוחות זמנית. אם משהו תקול בעבד, הלכה הרכיבה. אם בודקים את השמן מהידית, הוא תמיד נראה זך ונקי. אבל אם מנקזים את השמן מהעבד מגלים שהכל שרוף, שחור ומזוהם. ככה זה כשעובדים.

העובדות האלה משליכות גם על פס היצור. האדון מלא ב"בלינג"- ידית קרבון, מכסה צבעוני, ברגי טיטניום - וכל שנתיים בממוצע משנים לו את העיצוב ואת מיקום הבוכנה ביחס לכידון. גם ההבדל בין רמות המחיר נובע ממאפייני הידית- האם יש כפתור אדום לכוונון מרחק הרפידות, או רק שחור לקביעת המרחק מהאצבע; האם הכוונון הוא ידני או מצריך כלי- המוכר ישמח להסביר לכם את כל זה. בעבד יש גוף, פיסטונים ורפידות, שימו- לב שהמוכר לא מדבר עליו. אבל עוצמת העצירה של הברקס נקבעת על ידי מאפייני הקליפר. ההתאמה של הברקס לתנאי העבודה המקומיים תלויה ברפידות. האדון הוא חשוב; בלעדיו העבד לא ידע מתי לעבוד. אבל העבד עושה את העבודה בסוף. בלי עבד תקין ויעיל, האדון היפה והמתוחכם לא שווה כלום.

תחזוקה שוטפת - האופנים במכלול

מוכר האופנים יבקש מכם לקפוץ כל שישה חודשים לבדיקה כללית, שתגרור בדרך כלל החלפת כבלים, שרשרת ורפידות. יבואן הבולמים שלכם יסביר, שצריך לעשות טיפול פעם בשנה, והחבר המבין ימליץ לעבור על השפיצים ולטפל בנבוב אחרי שנה של רכיבה. הבעיה היא, שכולם צודקים. אם הכבל והחיפוי סתומים



fig. A. Master cylinder

3 לקחים חברתיים שלמדתי מאופניים

הידוק ברגים - טיפול אישי ועבודה בקבוצה

התפיסה המקובלת היא, שכל אחד יכול לסובב ברגים. מחזיקים בה בעיקר גברים שתחום עיסוקם כרוך בליטוף מקלדת, וזה מציק להם במקום כלשהו. מתברר שלסובב ברגים זו חוכמה; אמנם לא צריך בשביל זה תואר של מהנדס מהטכניון, אבל קצת ידע וניסיון לא יזיקו. יש משמעות לגודלו של הבורג ולצפיפות ההברגות; לסוג החומר ממנו עשוי הבורג (הברגה) והחומר ממנו עשויה התושבת (הברזה), ועומסי הסגירה שהם מסוגלים לשאת. וכמו בכל הכנסה של משהו ארוך וצר לתוך שקע, עדיף להשתמש בחומר סיכה. זה יכול להיות גריז על שלל סוגיו, או נועל הברגות על שלל רמות חוזק ההדבקה שהוא מציע, וזה מאוד משנה במי מהם תשתמש. במילים אחרות, זה שכל הברגים נראים דומים, לא אומר שכל הברגים צריכים את אותו הדבר. מכונאי טוב מבין מה סוג המשימה שעל כל בורג לבצע, ומטפל בו באופן שיאפשר לו לבצע את עבודת נאמנה, ולא כמו שנוח למכונאי באותו הרגע. הוא גם תמיד זוכר שכל בורג שהודק, צריך יום אחד גם להיפתח. זו הסיבה שהוא בורג.

רוב הברגים באופנים עובדים בקבוצות. בדרך כלל בזוג, לפעמים קצת יותר. כשעובדים על קבוצת ברגים, חייבים לשמור על טיפול זהה לכולם ועל עומס סגירה שווה. אם לא עושים זאת, הבורג שהודק מעט מדי לא

תורם לקיבוע הרכיב, בעוד הבורג שהודק יותר נושא בכל העומס וקורס בשלב כלשהו. אם לא מהדקים ברגים בסדר הנכון ובצורה הדרגתית, תמיד ישאר אחד פתוח, ואתם אפילו לא תדעו מזה. יתירה מזו, העובדה שיש קבוצה של ברגים, לא אומרת שאפשר לחפף בבורג אחד כי יש עוד כמה כמוהו שהם בסדר. אם הראש של בורג אחד, מתוך השישה שמחזיקים את דיסק המעצור לנבה, נטחן בסגירה- לא תעזור העובדה שניתן לפתוח את כל החמישה האחרים אחר- כך. ישנו סיכוי טוב, שהניסיון לחלוץ בורג עם ראש טחון ידפוק את ההברזה, והמכונאי יבשר לכם שהלכה הנבה. בקיצור, אתם צריכים לקנות גלגל חדש בגלל זלזול בבורג של חצי שקל.

מעצורים הידראולים - תמיד תתחיל מהעבד

כל מעצור הידראולי מורכב משלושה חלקים:

- ידית נותנת פקודה- המכונה בשפה מקצועית Master Cylinder.
- צינור מעביר פקודה- דרכו זורם השמן מהידית לקליפר.
- קליפר (אוכף בעברית) מקבל פקודה- המכונה באותו הז'רגון Slave Cylinder.

לא משנה באיזו מערכת מעצורים מדובר, על איזה נוזל בלמים היא עובדת, באיזה צבע הידית וכמה פיסטונים יש בקליפר- בזמן הבלידינג (ניקוז אויר מהמערכת) מתחילים בעבד ומסיימים באדון. אם יש קצת אויר

save the date

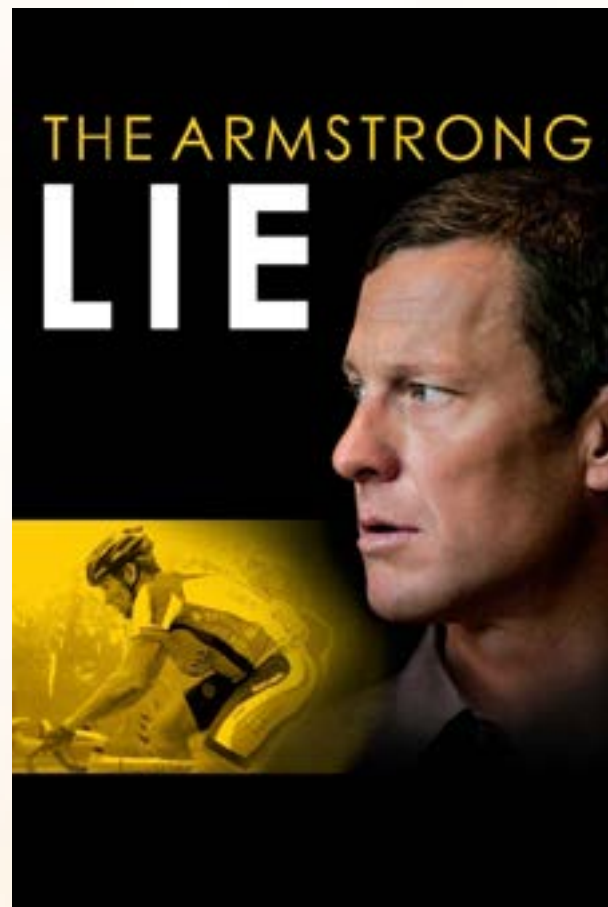
24.10.2014 יער בן שמן



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!

אובלים סרטים

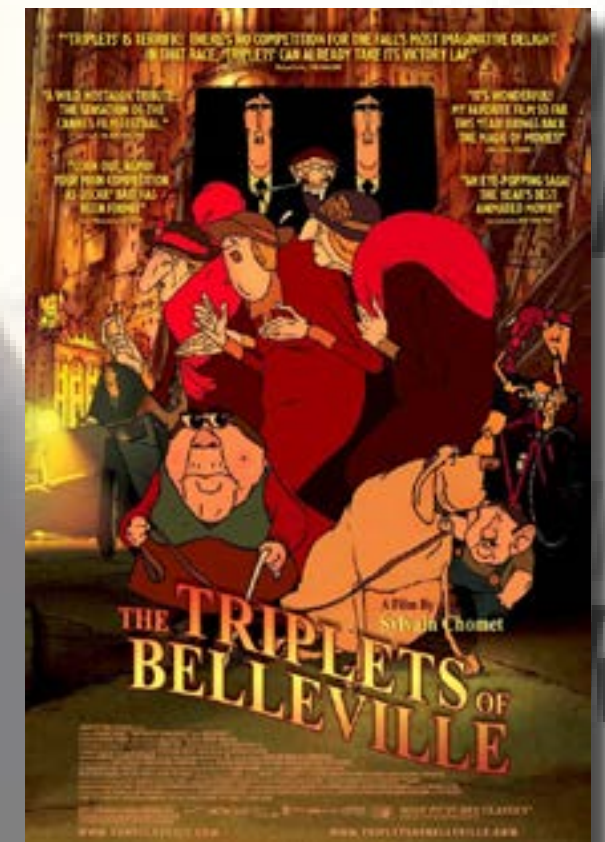


Lance Armstrong, The lie

נוב 2013. סרט על עלייתו ונפילתו של כוכב העשור הקודם שהביא לעולם את פרשיית ההונאה הגדולה שידע הפורט. הסרט מתחיל בתיעוד הקאמבק של הרוכב שמעולם לא נתפס ב 2009 ובמהלך הצילומים העלילה מתהפכת על הבמאי..

The Triplets of Belleville

סבתא ואחיותיה יוצאות להציל את הנכד שנחטף תוך כדי מרוץ השור דה פראנס. הסבתא מלווה את הנער בכל אימוניו הקשים בשאף היא על אופניים... עיקר העלילה הוא נסיון ההצלה של המשפחה לאחר שהנכד נחטף על ידי מאפיונרים. מטרת החטיפה היא הפקת חשמל כדינמו אנושי. סוף טוב.



Premium Rush

סרט מ-2012. נותן הצצה לחיי השליחים על אופניים של מנהטן. זהו אוסף רוכבים מוטריים חובבי Fixie בלי מעצורים. סיפור העלילה מפגר וכאילו מותח. צילומים טובים ושליטה חסרת מעצורים (כי פשוט אין מעצורים) של הרוכב וחבריו מכפרים על השאר.



Breaking Away

סרט מ-1979 על נער בעיירה קטנה של פועלי-מחצבה שכל חלומו הוא רכיבה מקצועית בסגנון איטלקי וליבה של נערה. סרט חופש קליק ומובהק לכל המשפחה, או למי שנהנה ב"אמריקאן פאי" ורוצה לראות גם את הקוביות של דניס קוויד.



לצלמים שבינכם שאוהבים לצלם את החברים שלכם רוכבים להם על הכביש בדרך לאילת.

מתקן חדש וחזק במיוחד למצלמות GoPro וגם למצלמות רגילות, עם 3 חיבורי ואקום חזקים במיוחד – מחברים על הרכב מקדימה ומקבלים זווית צילום מדהימה.

[לרכישה](#)



לכל מאותגרי המידע שבינכם, שחייבים לדעת בדיוק מה הזרם, מתח, כח וצבע שעובר בכל כבל חשמל או תקשורת – אז בדיוק עבורכם יצא מוצר חדש וחביב שמתחבר בין מטען ה USB (מטען, או כל יציאת מחשב) לבין הטלפון או הפנס שאתם מנסים להטעין ולא מבינים למה לעזזל זה לוקח כל כך הרבה זמן.

המתקן החביב מאפשר לכם לדעת אם אכן המטען שלכם מספק את האמפר כפי שכתוב עליו ועוד מידע רב ונוסף שלא ממש חשוב אבל מגניב לראות.

\$6.5 וזה אצלכם מחובר למטען בבית.

[לרכישה](#)



לחכמים בעלי הטלפונים החכמים Apple או Samsung

תוסף מדליק שמתחבר לטלפון ישירות לשקע האוזניה, הופך את הטלפון שלכם לשלט אוניברסלי.

למה צריך את זה? שאלה שלא שואלים בפינה זו.

מורידים את האפליקציה והביקור הבא שלכם אצל החברים הופך להיות מעצבן ביותר, לחברים כמובן ...

[לרכישה](#)



אז נתחיל את פינת ה-DX שלנו בבשורה משמחת, נראה שיש לנו מחסן מוצרים פה בארץ מה שאמור לזרז את זמן קבלת המוצרים מחודשיים למספר ימים...

לצערינו במחסן יש כרגע רק פלאשים ומצלמות SJ4000 החיקוי של GoPro. תוכלו להתעדכן [בקישור](#) זה לגבי מוצרים חדשים שיהיו בו.

מיקום המחסן לא ידוע אך זה כנראה הולך להיות הסוד השמור ביותר במדינה יחד עם הסוד של קוקה קולה.

ונמשיך בפינת המוצרים שאנחנו ממש לא צריכים אבל זה כל כך זול שפשוט חייבים לרכוש :



לתגובות לחצו
we:Talkback

עדי בלן עדי בלן פיטר שטרנס

הבית ספר הישן, הבריטים ובירה משובחת

ורמזים מורגשים של בנות (הכל כתוצאה מתהליך הבישול, לא הוספו פירות לבירה כמו ב...)

אהבנו מאוד את החוצפה של החיטה, הטעמים עשירים ומורגשים מאוד מצד אחד, אך מצד שני עדיין מרגישים היטב שזו בירה אמיתית ולא מיץ אלוהי מוגז.

כיוון שבירת חיטה בכלל וכה בפרט מתחברת בזכרון הריגשי הפרטי שלי לסקי אופ-פיסט באלפים האוסטריים, אני יותר מקשר בירה כזו לחורף, אך גם בשאר עונות השנה היא תתקבל בשמחה, אני אשמור אותה ליום חורפי ומבוצבץ באלון שוקף, ואולי בעצם גם לאיזה ערב "על-האש" בפאמפטרק.... המממ,

החלטות החלטות

בארה"ב. לסיכום, זו בירה טעימה בטירוף, מרירה במידה ונגישה לפלח אוכלוסיה רחב.

אנחנו שמחים לשתות את הבירה הזו בכל הזדמנות, בקיץ, בחורף בסתיו ובאביב, וברצינות, הבירה הזו מתאימה מאוד לעונה ולשתיה ב-9:30 בבוקר לאחר רכיבה קייצית לחה ומתישה, והכי עדיף, כמובן, לשתות אותה היישר מהחבית אחרי שיעור ארוך במיוחד ב"בית ספר הישן" של פארק בריטניה.

החיטה המחוצפת "החיטה המחוצפת" היא Dunkle Weiss, שזה בגרמנית בירת חיטה כהה, בירות חיטה כהות הן בדר"כ יותר עשירות בטעמים מבירות החיטה הבהירות והפופולריות יותר בארץ (ע"ע ויינשטפן\פאולנר הבהירות), המחוצפת של רונן אינה יוצאת מן הכלל וכוללת טעמי פירות הדר

מרון קיבלנו לטעימה את ההודית המכוערת והחיטה המחוצפת, בשביל קוראי **we:Ride** הכבד של חברי המערכת התגייס למשימה ולגמנו את כל האספקה בזמן שיא...

ההודית המכוערת ה"הודית המכוערת" מתימרת להיות, IPA Indian Pale Ale בסגנון אמריקאי, עם טעמי כשות מודגשים וטעמי קרמל המגיעים מהלתת הקלוי, המגוון של סוגי הכשות השונים שמתווספים בשלבי בישול שונים אמורים גם לייצור טעמים פירותיים מתקתקים חמצמצים.

אהבנו מאוד את ה"הודית", ללא ספק אחת מהבירות המוצלחות ביותר שמופקות בארץ, זו ה-IPA המרירה ביותר שטעמנו בארץ (וזו דבר טוב למי שהתבלבל), עם זאת היא לא מתקרבת לרמות המרירות המוטרפות ומוגזמות שקיימות בחלק מהבירות

לרונן קריירה ארוכה ועשירה בהייטק הישראלי, שהובילה אותו בנסיעות ושליחויות רבות בעולם, שליחות של חצי שנה לגרמניה ואחת של כמה שנים לקליפורניה קיבעו בו סופית את חידק הבישול. הוא השתפשף בבישול בירה כשניסה לחקות את טעמה של בירה אגדית בשם Pete's Wicked Ale, כשחזר ארצה, גמר אומר ויחד עם שותפיו הקים את המבשלה במושב לי-און שריגים.

המבשלה מייצרת 3 סוגי בירה באופן קבוע בסדרת רונן, "ההודית המכוערת" שהיא IPA זוכת מדליית הזהב בתחרות BIRA 2011, "הכהה המרושעת" שהיא המחווה של עופר ל-Pete's Wicked Ale, זוכת פרס בתחרות ה-Longshot 2010 ו"החיטה המחוצפת" שהיא בירת חיטה מהסגנון הכהה יותר והפחות מוכר בארץ.

לשבילים הישנים האלה, אנחנו מקפידים לבקר אותם לפחות כמה פעמים בשנה, מכירים כל מלכודת ואמבטיה בשמה הפרטי וביום טוב מייצרים שם זרימה שלפעמים גם ב"כחול" בן שמן אין בנמצא.

בשנים האחרונות, בניגוד לפעם, יש בונוס בצורת סיום כל רכיבה בפארק במבשלת שריגים, אחרי הרכיבה פוגש אותנו עופר הבעלים עם פנים מחייכות, בירה קרה (ומעולה!) מהחבית ואיזה נקניקיה בלחמניה כדי שלא נשבע רק מלתת וכשות.

המבשלה מבשלת שריגים הוקמה ב-2008 ע"י מספר שותפים, אחד מהם הוא עופר רונן, המשמש כברומסטר, בעקבות אהבה רבת שנים לבירה וחיפוש אחרי שילוב הטעמים והארומות האולטימטיבי מבחינתו.

פארק בריטניה הוא אחד מיעדי הרכיבה הוותיקים ביותר שיש לענף הצעיר שלנו בארץ להציע, יש בו שבילים כמו ה"אלות" וה"יורד מתל עזקה" שיחד עם אלון שוקף ושביל הקיסר היו המיטב שהיה לארצנו להציע לפני 10 שנים 2001 ק"מ של שבילי קק"ל בערך. כשבילים שלא תוכננו לאופניים כלל וכלל הם מהזן שאנחנו מכנים בחיבה "הבית ספר הישן" (old school). במקרה של פארק בריטניה מדובר בישן כמו מזמן המנדט, אלו שבילים מסולעים, צפופים, מלאים ב"מלכודות" ואמבטיות, כאלה שלרוב שגדל על שבילי קק"ל קשה להבין איך אפשר לרכב את חלקם, שלא לדבר על לייצר איזושהי זרימה בהם, אבל לוותיקי הענף (עם 16 שנות דיווש אני נאלץ כבר להחשיב את עצמי בקטגוריית הותיקים) אין תחליף

הר גריזים

מקדומים להר גריזים

”...וְהָיָה כִּי יִבְיֹאֵף יְהוָה אֱלֹהֶיךָ אֶל-הָאָרֶץ אֲשֶׁר-אַתָּה
בָּא-שָׁמָּה לְרִשְׁתָּהּ וְנָתַתָּה אֶת-הַבְּרָכָה עַל-הָר גְּרִיזִים וְאֶת-
הַקְּלָלָה עַל-הָר עֵיבֵל:...” [דברים י"א].

בדרך להר גריזים

מקדש על ההר. סביב מקדש זה הקימו השומרונים עיר גדולה שלמעשה הוחרבה בידי יוחנן הורקנוס החשמונאי בשנת 128-9 לפנה"ס. במקומו נבנתה כנסייה ביזנטית מפוארת, בתקופת הקיסר זנון [484 לספירה]. הקמת הכנסייה הביאה לפרוץ מרד השומרונים שנמשך כמאה שנה, מרד שפגע קשות בקהילה השומרנית. בשנים 1982-2000 נערכו חפירות ארכיאולוגיות בהר גריזים. נחפרה הכנסייה הביזנטית, המתחם המקודש סביבה ושרידי העיר שמסביב. בשנת 2012 נפתח המתחם הארכיאולוגי לקהל הרחב בניהולה של "רשות הטבע והגנים". בנוסף ישנם בהר ערכי טבע מיוחדים כיער אורנים מנדטורי, בורות מים עם צמחים ייחודיים כשרך גרזית אירופית וגרזית נאה. לפי מטבעות מהמאה השנייה בהם נראית העיר שכם, ישנה מערכת מדרגות מהעיר עד לחלקו העליון של ההר. המדרגות הובילו לתל א-ראס בו היה מקדש רומי לזאוס. חלק מהמדרגות נחשפו בשיטפון גדול. אנו יודעים על עדויות מנוסעים על אותן מדרגות [אנו בטיול חיפשנו את המדרגות מראש התל עד לבתים הראשונים של שכם ולא אתרנו אותן]. כיום ניתן להגיע עם רכב לשכונת "לזזה" ולסייר במקום, בפסחא כדאי להגיע על מנת לראות את זבח השומרונים - חוויה מיוחדת.

שאפשר לשמוע את הנאמר על הר עיבל [ממקום המזבח] בכל הסביבה, כולל על הר גריזים התנ"כי שהוא הר כביר לטענתו של זרטל. הר גריזים הינו ההר הקדוש לעדה השומרנית. על פי אמונתם על ההר נמצאים בין היתר: 1- "האבנים" אלה הם אותן 12 אבנים אותן לקח יהושע והציבם במקום שעה שחצה את הירדן. 2- מקום המזבח "אדם" ו"שת" בנו. 3-מקום "גבעת עולם" שעל פי אמונתם זה מרכז הרוחני של העולם. 4-מקום "אלוהים יראה" בו היה האייל שנראה בסבך לאברהם אבינו. 5-מזבח "יצחק" המקום בו עמד אברהם אבינו לעקוד את יצחק. 6- מקום "מזבח נח" המקום שבו בנה נח את המזבח לאחר שיצא מהתיבה. לטענת השומרונים הם השריד האחרון של בני ישראל הקדומים. כיום העדה השומרנית חצויה לשניים. חלקם גרים בחולון וחלקם על ההר בשכונה הנקראת "לזזה". לשומרונים כתב מיוחד [לטענתם זה הכתב העברי הקדום], יש להם בית כנסת בו אין ספסלים התפילה נעשית על הרצפה. ילדיהם לומדים לימודים רגילים אך אחר הצהריים הם לומדים ב"חדר" את השפה השומרנית והכתב השומרני. הלימודים נעשים תחת עינו הקפדנית והחמורה של "הרבי" השומרני. במאה החמישית לפנה"ס הקימו השומרונים

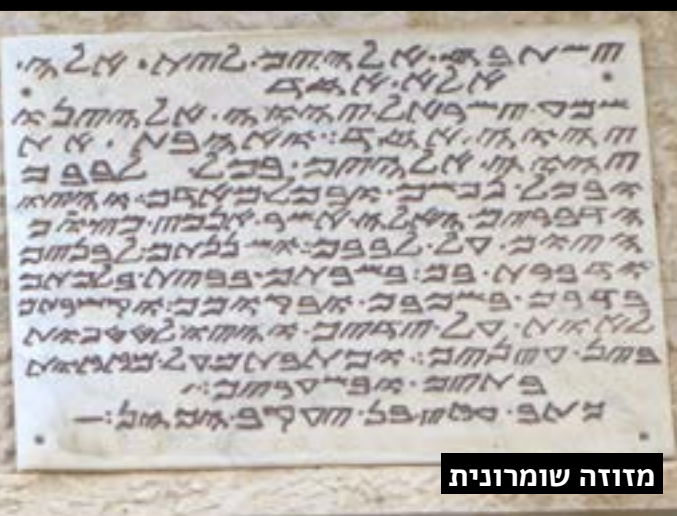
בני ישראל שיצאו ממצרים הפכו למעשה לעם [חז"ל משווים את האירוע המכונן הזה, לאירוע קבלת התורה בהר סיני]. כל עדת ישראל חציה על הר עיבל וחציה על הר גריזים. העם עומד בפני החלטה גורלית אשר תקבע את עתידו. עד היום יש מחלוקות בין החוקרים לגבי מיקומו של הר גריזים [האם מה שאנו מכירים הינו הר גריזים האמיתי?]. ההחלטה על מיקומו הנוכחי של ההר נבעה למעשה מההחלטה של השומרונים שקבעו כי זה ההר. מצד שני טוען פרופסור אדם זרטל [הארכיאולוג המקראי המפורסם-מי שחפר וחשף את מזבח יהושע] על פי הכתוב בתנ"ך: "...וְכָל-יִשְׂרָאֵל וְזִקְנָיו וְשֹׁטְרֵי וְשֹׁטְרֵי עַמִּים מִזֶּה וּמִזֶּה לְאוֹרֶן נֶגֶד-הַכְּהֻנִּים הַלְוִיִּם נִשְׁאִי אֲרוֹן בְּרִית-יְהוָה בְּגֵר בְּאֶזְרַח חֲצִי אֶל-מֹלֶה הָר-גְּרִיזִים וְהַחֲצִי אֶל-מֹלֶה הָר-עֵיבֵל בְּאֶשֶׁר צִוָּה מֹשֶׁה עֶבֶד-יְהוָה לְבָרֹךְ אֶת-הָעָם יִשְׂרָאֵל בְּרֹאשָׁנָה..." על פי התיאור התנ"כי המצב בו עמדו בני ישראל צריך להיות שחצי העם רואה את החצי השני. אם ניקח את מקומו של הר גריזים על פי השומרונים, אין מצב מי שעומד על הר עיבל יכול לראות את חצי העם העומד על הר גריזים ולהיפך. לכן טוען אדם זרטל כי הר גריזים התנ"כי הינו למעשה הר כביר הנמצא ממול הר עיבל. במהלך החפירות לגילוי המזבח נעשה ניסיון אקוסטי ממקום המזבח. מתברר

בגיליון הקודם הרכיבה הייתה להר עיבל למזבח יהושע. הפעם רכבנו להר גריזים, צמד ההרים האלה הר עיבל וגריזים מופיעים בתנ"ך במספר אירועים ולטעמי יש להתייחס אליהם כצמד בלתי ניתן להפרדה. הר גריזים או כפי שהוא מכונה "הר הברכה" או בערבית ג'בל א-טור, הוא אחד מההרים הגבוהים בשומרון. פסגתו נישאת לגובה 880 מטר מעל פני הים. הר גריזים שייך לאחד מהרי המשאר של קער שכם. ההר בנוי משני רכסים עיקריים הנמשכים מדרום מזרח לצפון מערב. הרכס הצפוני אורכו כ-4 ק"מ ורוחבו כקילומטר, ובחלקו המזרחי נמצאת פסגת ההר. הרכס הדרומי אורכו כ-2.5 ק"מ ורוחבו כ-1.5 ק"מ. שני הרכסים מחוברים ביניהם במזרח. מצדו המזרחי של הרכס הצפוני יוצאת שלוחה הנקראת תל א-ראס. היישובים המצויים סביב לרכס הנם: שכם (מצפון), כפר קליל (ממזרח), בורין ומדמא (מדרום) וערק בורין (ממערב). על הרכס הדרומי נמצא היישוב הר ברכה, ועל חלק מהרכס הצפוני נמצאת שכונה שומרנית, הקרויה בשם: "שכונת לזזה". הר גריזים מופיע בתנ"ך במספר אירועים. ברם, האירוע החשוב ביותר בו הוא מוזכר הינו האירוע המכונן והחשוב ביותר בו

טיול: הר גריזים



מעין עמשא ליד הר ברכה



מזודה שומרונית



מעל מחנה הפליטים בלטה בשכם



ברחובות שכונת לוזה השומרונית

הטיול

הפעם החלטנו לרכוב להר גריזים והסביבה. התוכנית הייתה לעשות מסלול מיוחד במינו שיוצא מהיישוב קדומים לכיוון ההר, טיול אופנים שמעולם לא נעשה. מוקדם בבוקר אנו מתארגנים בקדומים ויוצאים לדרך. הרכיבה מתבצעת בתא שטח שלא מוכר לאף אחד מהקבוצה הקטנה של הרוכבים. אנו יודעים פחות או יותר את הכיוון, ברם בשומרון כמו בשומרון קשה לנווט לפי מפות. השינויים בתוואי הדרך מתרחשים כל הזמן, וחלק ניכר מהשבילים כלל אינו מסומן. אנו רוכבים ולא אחת מאלתרים דרכים שעה שאנו חוצים שדות שחלקם מעובדים וחלקם אדמות בור. הנה אנו מטפסים לכיוון הכפר הפלשטינאי בית

א-שיח'. כפר פלשטינאי די גדול אנו מטפסים קלות ונכנסים לפאתי הכפר. אין נפש חיה, אנו רוכבים בשקט ובמהירות באחת מסמטאות הכפר, חוצים אותו ויוצאים מצדו השני. עזבנו את א-שיח' ושוב אנו בין ההרים המוריקים, העין כל העת נמשכת לנופים פראיים ובתולים של השומרון. אנו בתקופה יפה מאוד בשומרון, אחרי הגשמים הכל ירוק ופורח – השומרון מדהים בתקופה זו של השנה. ממשיכים ברכיבה במגמה לכיוון מזרח, שעה שאנו נמצאים עמוק בשטח הפלשטינאי וממשיכים להתפתל בין ההרים בשבילים שכלל לא מסומנים במפה. הנה אנו חולפים ליד כפר פלשטינאי נוסף הכפר "תל". ממשיכים בדרך ואנו למרגלות גבעה גבוהה

ועליה ניצב כפר פלשטינאי גדול מאוד "ערק בורין" רוכבים בשקט וקולות הסוחרים בוקעים מהמקולים שבכפר ומכריזים על מרכולתם. הכפר "ערק בורין" הינו כפר מיוחד במינו. כאמור כל הכפר בנוי על גבעה גבוהה מאוד, אך חלק מבתי הכפר בנוי על מצוק תלול מאוד וגבוה. למתבונן מהצד נראה כי לקחו את הבתים והדביוק אותם למצוק – מראה מיוחד במינו. אנו עוצרים ומתרשמים מהמראה הפסטורלי של בתי הכפר ה"דבוקים" על צלע המצוק. ממשיכים בדרכנו בין שדות הכפר, בדרך שכנראה תושבי הכפר פילסו להם להגיע לשדותיהם. פה ושם מדלגים מעל טרסות, חוצים כרמי זיתים, חוצים שדות שלחין. לפתע משום מקום אנו פוגשים רועה מהכפר "בורין". מתפתחת שיחה ערנית עם אחד הרוכבים. על פניו הרועה המום, לא מבין איך הגענו בכלל למקום הזה? הוא מידי פעם שואל מה אנו עושים פה? איך הגענו לכאן? נפרדים לשלום וממשיכים ברכיבה בין השדות המוריקים. אנו כל העת במגמת טיפוס ורואים מרחוק את הבתים של היישוב "הר ברכה" מרחוק. מתחילים לטפס טיפוס ארוך לעבר הבתים של "הר ברכה". לפני היישוב נכנסים לכרם ומתקבלים בברכה ובסבר פנים חמות אצל משפחה מהיישוב שעוסקת בייצור יין. לאחר שיחה מרתקת על עסקי היין וכיצד שורדים את החרם האירופי, המשכנו לדרכנו ונכנסנו לתוך היישוב "הר ברכה". חוצים את היישוב ורוכבים לעבר השכונה השומרונית

"שכונת לוזה". בכניסה ל"שכונת לוזה" אנו מבקרים בבית הקברות השומרוני. השומרונים קוברים את מתייהם כשכיוון הרגלים מצביע אל המקדש שעל הר ברכה, המצבות מעוטרת בכתב השומרוני הקדום. ממשיכים לטפס ונכנסים לרכיבה וסיור בשכונה. אנו שמים לב למזוזות שבפתחי הבתים, הן אינן כמזוזות שאנו מכירים. מפאת רדיפות והתנכלויות רבות, השומרונים רצו להסתיר כל סממן של מזודה. לכן המזוזות שלהם נראות כלוח שיש מרובע גדול, שממוקם מעל דלת הכניסה ובלוח חרוטים בכתב עברי קדום הפסוקים. חולפים ליד בית הכנסת המיוחד שבחומה שלו סמלי שנים-עשר השבטים. נכנסים לבקר בית הכנסת הריק [ניכרת ההשפעה המוסלמית בבית כנסת זה], אין ספסלים התפילה נעשית על הרצפה המכוסה בשטיחים גדולים. ממשיכים וחולפים ליד אתר הקרבת הקורבנות בחג הפסחא. אנו עוזבים את השכונה לדרך צדדית ורוכבים לתל א-ראס שבראשו שרידי מקדש רומי שנבנה לאל זאוס. מוותרים על הטיפוס לתל, יותר מעניין אותנו החלק הבא של הרכיבה. אנו יודעים על "מדרגות שכם" – אלו היו מדרגות רומיות, מדרגות שהיו מובילות מהעיר שכם למקדש בראש התל. אנו יודעים עליהן מאוירים על מטבעות מהמאה השנייה, מטבעות עם סמל העיר שכם בהם נראות המדרגות. אנו למדים על אותן מדרגות גם מעדויות של עולי רגל. אנו יודעים שהמדרגות עברו בחורש האורנים

ושהן נהרסו בשיטפון גדול, החלטנו לנסות לחפשן. שמים את האופנים במקום מוסתר ומתחילים לחפש רגלית על צלע ההר את המדרגות. אנו סורקים את צלע ההר ולצערנו לא מוצאים אף שריד של המדרגות. תוך כדי החיפוש אנו גולשים לפאתי העיר שכם. אנו בתוך חורש אורנים מנדטורי מקסים, יורדים וגולשים במורד עד קצה היער, מתסכלים מבין העצים ורואים את תושבי שכם ברחוב מתחנינו. כל כך קרובים שניתן לשמוע בבירור את מה שהם מדברים. אנו בשקט שלא נתגלה. הולכים סביב ההר עד לנקודה מיוחדת במינה. מבין העצים אנו רואים את קבר יוסף – אנו כה קרובים וכה רחוקים, כל כך רוצים לעשות עוד כמה צעדים ולהיות בקבר, אבל מסוכן. מטפסים חזרה בשקט בין העצים לראש התל ולאופנים. רוכבים חזרה חוצים את "שכונה לוזה" השומרונית, ומגיעים ליישוב "הר ברכה". פה למרגלות היישוב מתחברים לסינגל מדהים שיורד את כל ההר. בדרך הסינגל עובר ליד מעיין מדהים. "מעין עמשא" על שמו של החייל עמשא ישראל, לוחם שריון שנהרג בקרב על הסלוקי במלחמת לבנון השנייה. במקום שתי בריכות ענקיות [אחת לגברים והשנייה לנשים], המים קרים צלולים ונהדרים, לא מעט אנשים במקום נהנים מהמים הקרים. ממשיכים בסינגל עד למרגלות ההר. מתחברים לכביש ומסיימים במסעדת "אח שלי גיבור" שבעליה איש ציורי ומיוחד במינו 

עץ החיים

הקעקוע השני שעשיתי נימצא מתחת לשחף והוא של הנסיך הקטן שבגלימה שלו מופיעה האות D של דור - ביתי הבכורה...

הקעקוע הבא הוא על זרועי השמאלית והוא של צמיד אינדיאני.

הרביעי על יד ימין בחלק הפנימי וזהו קעקוע של שושנת הרוחות.

והאחרון על רגלי השמאלית - הגלגל שיניים ועץ החיים.

לכל קעקוע הוקדש זמן רב של תיכנון, מחשבה, מה ואיפה, ולכן אני מחובר לכל אחד מהם וכל קעקוע הוא אבן דרך בחיי ומסמל תקופה.

הקעקוע הבא שלי כנראה יהיה משהו עם מגן דויד.

מה רכיבת האופניים שהי זכורה לך?

רכיבת האופניים שאני הכי גאה בה והכי נהנתי מימנה הן מבחינת רכיבה והן מבחינת האנשים איתם רכבתי היתה עם קבוצת 'עץ הרים' - שלושה ימי רכיבה מטריפים בסמר. חוויה מדהימה!!!

ומעבר לכך, אוהב לרכב בבן שמן ולגלות שם כל הזמן סינגלים חדשים

הקעקוע הנבחר שלנו החודש הוא גלגל השיניים של עפר,

ספר לנו על עצמך, מי אתה? מי הקעקועים שלך? ומה הקשר לאופניים...

שמי עפר טרנוס. בן 44. נשוי לדנה ואב לשתי בנות - דור בת 17 ומאיה בת 6 חודשים. גר במושב נווה מבטח.

אני רוכב שטח כארבע שנים וישר נכנסתי חזק מאוד לעולם הזה. אני רוכב בעיקר All Mountain ורכבתי בקבוצות הרכיבה שהקימו 'עץ הרים'.

לפני כשנה וחצי למדתי בקורס מדריכי אופניים בבית ספר למקצועות הספורט והתחלתי להדריך ילדים באופני שטח. הדרכתי קבוצות רכיבה של עינב גטריידה. הדרכתי גם את קבוצת 'עץ הרים קידס' ועכשיו מדריך במועדון הרכיבה All Ride.

הקעקוע שלי הוא גלגל שיניים של אופניים ובתוכו נמצא עץ החיים. עשיתי אותו לפני כשנה אצל אלי שבלדר מפלאנט טאטו שהוא חבר שרכב איתי בקבוצה של 'עץ הרים'.

יש לי נכון לעכשיו חמישה קעקועים. את הראשון עשיתי בגיל 18 והוא של שחף... ג'ונתן לוינגסטון השחף... הוא על השיכמה השמאלית.

לתגובות לחצו
we:Talkback

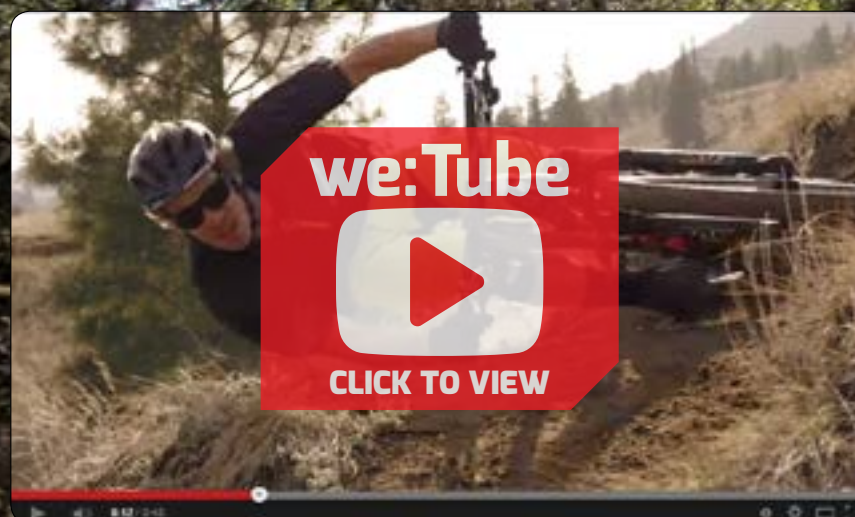


לתגובות לחצו
we:Talkback



Specialized Enduro 29

Comp 2015



עם צוות הפיתוח של היצרן, וארבע ימים עם חבורת הילדים המבריקה הזאת, שיכנעו אותו שכל מה שהם עושים הוא קסם. אט אט התחילו לזרום לרשת רשמים שונים של בכירי האנסליטים בענף וממתחרים של ספשלייזד בראשם גווין וקרטיס קיין שכיכבו על האופניים בכמה תחרויות DH ואנדורו חשובות וגרמו לבלוטות החשק של רבים מאיתנו לגדול למימדים מחשידים. כשמצמן את מרוץ הנציגים המקומיים העמידו בפנינו את האפשרות לבחור 27.5 או 29 מבציר 2015, התשובה הייתה מהירה והחלטית, אנחנו חייבים לבדוק יש ב-29 האלה. ←←

מהלך היו דיי ברורים, מעט היצרנים שהתעסקו עם תת ז'אנר זה עמדו פחות או יותר באותם תכתיבי גיאומטריה של מהלך מתלה סביב ה-130 מ"מ ובולם קדמי עם 140 מ"מ, הכל ברור, פשוט והגיוני לכאורה. ואז באו חבורת הילדים החצופים מספשלייזד וחשפו אופני 29 עם מהלך מתלה של 155 מ"מ, בולם קדמי של 160 מ"מ, זזית ראש קיצונית, תומכת שרשרת של אופני ילדים ורעש אדיר בביצה. אנו חייב להודות, גם אנחנו כמו רבים מ"מביני אופניים" בקרב הרוכבים והעיתונאים היינו בין המצ'קצ'קים, זאת על אף העובדה שכותב שורות אלו בילה ורכב באופן אישי

של סגננות רכיבה. עד לשנת הדגם האחרונה חברת ספשלייזד, אחת מהחברות הגדולות והמשפיעות בעולם האופניים, שמה את כל יהווה אך ורק על גלגל ה-29. במהלך חד מהיר ולא תמיד ברור, הם גנזו כמעט לחלוטין את כל דגמי ה-26 לטובת פיתוח דגמי 29 חדשים לכל אחד מהסגמנטים שהיו מיוצגים בליין הרחב שלהם. לדגם האנדורו לקח קצת זמן, אבל שהוא הגיע, הוא עשה את זה בפאסון של רוק סטאר, מה שנקרא "דפק כניסה".

עד לחשיפה של האנדורו 29 האחרונים בשושלת בשנת 2013, כללי הד'אנר בנוגע לאופני 29 ארוכי

שנים לפי שז'אנר ה-Enduro הושאל לטובת האופנה החמה ביותר בשוק האופניים היום, לספשלייזד היה דגם שהתהדר בשם הזה. כמו דגם הסטמפג'מפר האלמותי של המגה יצרן האמריקאי, גם דגם האנדורו הותיק עבר כחוט השני דרך שנות הדגם השונות, ישומיי מתלה FSR שונים ותמורות טכנולוגיות מהפכניות, כאשר הוא מקבל בהכנעה את תכתיבי האופנה השולטת באותה תקופה ותמיד נמצא בעמדת אחד הדגמים הנחשקים ביותר. המסגרת הכללית נשארה תמיד דומה, אופני שבילים אגרסיביים, עם יכולות דיווש טובות יחסית שנתנו מענה למגוון גדול



Highlights

- גלגלי 29
- מתלה FSR המייצר מהלך של 155 מ"מ
- שלדת אלומיניום M5 קלה וחזקה
- ציר אחורי 142x12, מחברי ISCG, צינור ראש קוני
- אורך תומכות שרשרת שערורייתית של 430 מ"מ (16.9 אינץ' !!!)
- זווית ראש 67.5 מעלות
- זווית צינור בסא 69 מעלות
- גובה ציר מרכזי 351 מ"מ
- אורך בסיס גלגלים 118.3 ס"מ
- משקל "רטוב" – כולל מוט אוכף מתכוונן תומפסון, ללא פדלים – 14.5 ק"ג
- * הנתונים הם למידה L



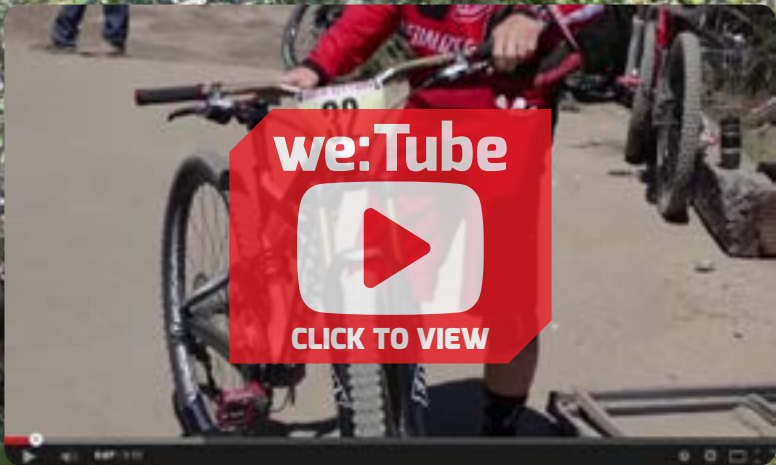
חלקים בולטים

קיבלנו למבחן את מפרט ה-Comp הבסיסי ביותר של הדגם שהחיסרון העיקרי שהוא טומן בחובו מתבטא בעיקר במשקל הגבוה. פרט לעובדה מכבידה זאת בחירת החלקים העיקריים שמשפיעים באופן ישיר על אופי ואיכות הרכיבה היא נבונה ביותר למרות סייג משמעותי בדמות העדר מוט אוכף מתכוונן במפרט המקורי. בולם קדמי Pike RC של רוקשוקס על מהלך קבוע של 160 מ"מ, ריבאנד וקומפרשיין, אמנם בסיסי אבל עדיין מעולה. בולם אחורי CTD של פוקס עם מנגנון Autosag הייחודי של ספשלייד לקביעת שקיעה ראשונית, מערכת הינע 1X10 מבוססת סראם עם קראנק X1 מעודכן, מעצורים מעולים של שימנו ברמת Deore,

גלגלים כבדים מבוססי החישוק החדש והאקסטרה רחב מסדרת Roval Fattie 29 שעסקנו בו בגיליון הקדם, קוקפיט גנרי ומוחאם לחלוטין לסגנון הרכיבה וצ'ופר קטן והכרחי מאוד מהיבואן שחיפה על הסייג מלמעלה, מוט אוכף מתכוונן של תומפסון עליו תקבלו מבחן נפרד בקרוב.

רכיבה

למרות הסקרנות והכמיהה שלנו לרכב על הפרשנות האישית של ספשלייד לרכיבת אנדורו, אנו חייבים להודות שדי היה במחשבה על אופני 29 עם מהלך מתלים כל כך ארוך על מנת לשבש לנו את תדר המחשבות לפני השינה בלילה שקדם לרכיבה



(אנחנו בהחלט מודעים לאיך זה נשמע...), אך מתלה ה-FSR מייצר אחיזה אבסלוטית. תוסיפו לכך את הריסון המאוד יעיל של הבולם האחורי ואת העקיבה המצויינת של הפייק, ופרט לריאה נוספת לא יהיה משהו שימנע מבעדכם לפצח בל אלמנט טכני בעליה. הנתונים המספריים והמראה הבלתי מרוסן של האופניים מציבים את האוריינטציה שלהם ישר ל"תוך הפנים" – ירידה, בליעה ודריסה ואם אפשר במנות גדולות, עדיף. <<

נראה היה כאילו האופניים מתנגדים לכל ניסיון לדווש מהר וחזק. החלפת סט הגלגלים והצמיגים המקוריים לסט AM קל יותר הורידה קילוגרם שלם מהאופניים ובסיבוב פדל אחד שינתה את אופיים לחלוטין. הם אומנם לא הפכו לספשלייזד אפיק, אך החלק של עליות מנהלתיות שנדרש מכל רכיבת אנדורו הפך לפחות לאפשרי. טיפוסים טכניים דרשו התאמה מסויימת של שפת הגוף על מנת למנוע הזדקרות של הפרונט הגבוה

האופניים מאוד מזמינה, האופניים קצרים מאוד, ובחירת חלקי הקוקפיט (סטם קצר וכידון 760 מ"מ) תגרום לכל רוכב כל-ההר להתחבר לאופניים די מהר. התנהלות הכללית על האופניים שונה מרוב דגמי ה-29 המוכרים לנו, גם אלו ארוכי המהלך ובכך אנחנו חייבים להודות שלא ממש הופתענו. הנסיונות הראשונים שלנו לייצר אנרצייה מדיווש בלבד לא הוגדרו כהצלחה גדולה, למרות שמשקל האופניים לא כבד באופן קיצוני,

<< הראשונה עליהם. אבל נדודי שינה לחוד ומסירות/התאבדות מקצועית לחוד, מה שצריך לעשות יעשה. הרושם הראשוני והבולט ביותר מהאנדורו הוא גודלם, מדובר על לא פחות מ"מפלץ", הפייק השחור עם כל 160 המ"מ בתוספת הגלגל הגדול והצמיגים הפתוחים על החישוקים הרחבים, לקח אותנו מיד למחוזות ה-DH, לא כל כך מרגיע לפני רכיבה AM טיפוסית במחוזות המוכרים לנו. תנוחת הרכיבה על



יתגלה ויפרוץ, מכונת ירידות עם יכולות בליעה ושיכוך של אופני DH ויכולת תמרון וניהוג של אופנים קטנים ומפוצצי פאן פאקטור. האם הם מתאימים לרוכב הסופ"ש שמבלה את מרבית שעות הדיווש שלו בין משגב לפארק בריטניה? זאת כבר שאלה פילוסופית כבדת משקל שאנו עוסקים בה לא מעט... [we](#)

בפני עצמה. מבחינתנו זאת ההתגלמות הנקייה ביותר של אופני אנדורו ליישומים אמיתיים של הז'אנר הזה, שאותם יהיה מאוד קשה למצוא בגבולות המדיניים של ישראל. בבחירת החלקים הנכונה הם אמנם לא יטפסו בקלות של אופני 29 אחרים, אך הם יעלו את הרוכב לתחילת הירידה הבאה במסגרת זמן הגג, ללא מלחמות, פשוט לשבת ולדווש עד סוף העליה. שם בתחילת הסינגל בירידה, האופי האמיתי של האופניים

את האופניים האלה מלצבור עוד ועוד מהירות. הם מסתובבים בקלות, צוברים אנרציה במהירות, עולים בקלות לאויר ובעיקר מותחים את עור הפנים ומונעים קמטי דאגה לכל מי שעולה עליהם.

סיכום:

את האנדורו 29 של ספשלייזד אי אפשר להכניס לקטגוריה של אופני 29 ארוכי מהלך, כי הם קטגוריה

←← אך מה גדולה הייתה ההפתעה שלנו שהשביל נפתח והפך למהיר, לא מפלצת ולא אופני DH, יכולת התמרון והזריזות של האופניים הללו לקוחים ממקומות אחרים לחלוטין, גודלם הפיסי של האופניים נעלם מיד. תומכות השרשרת הקצרות, הממדים הצפופים והקשיחות של השלדה הופכים את האנדורו למכונה מרוכזת של פאן פאקטור, תוסיפו לזה את עומק המתלה ויכולת הבליעה של הפייק ואין משהו שיכול לעצור

פלאנטרי

אחי, מה!? אתה רוכב עם מנוע?

אז זהו, שלא. זה מערכת הילוכים פנימית. הכל בתוך הנאבה או הקראנק. קוראים לזה גם מערכת הילוכים פלנטארית או אינטרנית. וזה אחלה גרוב.

אז מתי זה התחיל?

מסתבר שבסביבות 1930 יוצרו על ידי חברת ROADSTER מערכות הילוכים בתוך הנאבה של 3 הילוכים. אחרים עוד התקדמו ל-4 ול-5 הילוכים. באזור שנות ה-70 זה כבר דעך. העיקרון הוא הכנסת כל המערכת לתוף סגור שם מתבצעת התמסורת. ניתן לקרוא יותר באתר של שלדון בראון, ממנו למדתי את רוב התיאוריה.

מה הן האופציות?

היו וישנם עדיין כמה ניסיונות לייצר מערכת בתוך הקראנק. בתוך אופניים ייעודיים לדוגמא GT iT1. או בקראנק עצמאי כמו Hammerschmidt הניתן להתקנה (במעט) לכל שלדה. ישנן מערכות שמשתמשות רק בהילוכים הקיימים בנאבה (בהם המאמר עוסק), יש כאלו שמשתמשות בפריילוף בנוסף ומרוויחות טווח עצום של הילוכים אבל ללא שאר היתרונות של המערכת. <<



אז מה הם בעצם היתרונות?

המערכת יותר אמינה, בעיקר בתנאי לכלוך. ניתן להעביר הילוכים גם ללא דיווש, יתרון המופיע בעיקר אם מפתיעה אתכם עליה אך גם באופניים לעיר מלאת רמזורים.

אוקיי, אז מה הבעיה?

המחיר – מערכת תעלה כמה מאות עד אלפי שקלים ואז עוד בניית גלגל והרכבה, נכנס לזה בהמשך.

תחזוקה – אין יותר מידי אך מה שיש צריך לדעת לעשות. זמינות – אין יותר מידי בארצנו הקטנה ולכן אין הרבה מכונאים וחלפים אבל בשוק גלובלי ובעזרת יו-טיוב אפשר להתגבר על הכל.

הפסדי חיכוך – לא מדע מדויק אבל יש שטוענים להפסד באנרגיה הודות לחיכוך גלגלי השיניים בתוך הנאבה, אבל איך אפשר לחשב זאת מול הפסד המערכת הסטנדרטית? טווח – רוב המוצרים היום נותנים יחס העברה קטן מהאופציה הקונבנציונלית, גם לזה נכנס בהמשך.

מי השחקנים הראשיים?

Sturmey Archer – עם מערכות מ 3 ועד 8 הילוכים אבל מערכת רלוונטית היא רק ה-XRK8 בה מעצור דיסק (אבל כדי להתאים את המערכת לרכיבה סטנדרטית צריך התאמת גלגלי שיניים משונה מאד)

Shimano – עם ה-ALFINE, היורשת של ה-8 NEXUS. או 11 הילוכים, בשתי תצורות: העברה רגילה או חשמלית. SRAM – מערכות של עד 9 הילוכים וכמובן ה-Dual לצירוף קסטה.

Rolhoff – עם מספר דגמים אך ספינת הדגל Spreadhub 14 עם 14 הילוכים.

Nuvinci – עם מערכת N360 של הילוכים רציפים.

עניין של יחסים

בסוף, כמו הרבה החלטות יש למערכת טווח מוגבל. החדשות הטובות הן שניתן להחליט מה אנו מכסים עם שמיכת הקיץ.

חישוב לדוגמא: מערכת הילוכים הכי נפוצה (עד לפני 5 שנים) אופני 26 גלגלי שיניים 9X3 בתצורה של קראנק 22-32-44 וקסטה של 11-32. בהילוך מהיר ניתן לשלב יחס 11:44 (400%) ובעליות הקשות 22:32 (69%) ולכן הטווח הוא 400/69 ומקבלים טווח של 580%, תצורה כזו כיסתה את כל הדרישות של רוכב שפוי. אבל על אף כמות ההילוכים המרשימה, אין באמת 27 הילוכים כי יש כפילויות, יחס של 21:44 כמעט זהה ל-16:32 (באפור מסומנות כפילויות). לאחר מכן עברנו ל-10X2 בתצורה של 24-36 וקסטה זהה וקבלנו 491%. ואחר כך ל-10X1 עם

28 מקדימה ו/או תוספת גלגל שיניים 42 לקסטה וקבלנו 382% וכו'. בסופו של דבר, כל אחד יבחר את הקצוות כאשר ללוחם XC דרוש יחס שונה ממה שידרשו אברי AM. אני השתמשתי במחשבון של שלדון בראון.

ומה בפלנטאריים?

דגם	הילוך נמוך	הילוך גבוה	יחסים	מספר שילובים
Shimano Nexus 8	53%	162%	306%	8
Sturmey Archer XRK8	100%	324%	324%	8
Sram i-Motion 9	54%	184%	341%	9
Nuvinci N360	50%	180%	360%	אינסוף
Shimano Nexus 11	53%	215%	406%	11
Rohloff SpeedHub 14	28%	147%	525%	14

כמה זה עולה לנו?

נתחיל מהסוף, עלות של הרכבת מערכת, (אם לא לומדים מיו-טיוב ומבצעים לבד), יכולה להגיע ל-400 ש.

בניית גלגל עולה בין 120 ל-250 ש ולא כל אחד מסוגל לבצע את זה. מחיר החישורים (שפיצים) בין 5 ל-12 ש ליחידה, ויש בין 32 ל-36 יחידות. אבל צריך לקחת בחשבון

ששפיצים כאלו הם לא מוצר מדף וצריך להזמין או לחתוך במיוחד. חישוק עולה בין 200-500 כשתמיד יש בלוחות יד שניה מישהו שמפרסם חישוק שלא הורכב מעולם.

וכמובן החבילה הגדולה – המערכת עצמה:

דגם	מחיר Amazon	מחיר עד הדלת
Sturmey Archer XRK8	\$ 175	860 ש
Sram i-motion 9	\$ 180	885 ש
Shimano Nexus 8	\$ 250	1175 ש
Nuvinci N360	\$ 355	1610 ש
Shimano Nexus 11	\$ 375	1690 ש
Rohloff SpeedHub 14	\$ 1220	5200 ש

חישוב לפי משלוח לארץ בערך 120 ש. ותוספת 18% מע"מ.

חשוב לשים לב, המערכת מורידה את הצורך בגלגלי שיניים, קסטה, מעבירים ושיפטים ולעיתים מצריכה מותחן כך שזה לא תמיד שחור-לבן. לפי החישוב של כלכלני Rohloff בהתייחס לבלאי מערכות אחרות ולאורך חיים מלא הם הגיעו למסקנה שהמערכת שלהם לא יותר יקרה אבל אני סקפטי. ←←



תכל'ס, על השביל

על אותם האופניים היו לי שתי מערכות, Nuvinci ו-Rolhoff. האופניים הם ז"ק והרכיבות בעיקר XC ושבילים לבנים. הרבה מישורים וקצת עליות. לקח זמן להגיב להתאמה המושלמת של גלגלי השיניים אבל בסופו של דבר הטווח מכסה את כל הצרכים.

Nuvinci

הדבר הראשון שמרגישים הוא המשקל. הוא מטריד, מדובר ב-2.5 ק"ג. אמנם הורדתי הרבה רכיבים אחרים אבל בסוף כל המשקל הזה מרוכז למקום אחד – מטריד.

ההתאמה – הרבבת המערכת לא הייתה פשוטה, קיימים הרבה סרטונים ברורים ופשוטים ביו-טיוב, כל החלפת גלגל דורשת פירוק לא נוח במיוחד. רק עכשיו יצא שחרור מהיר ולא אום קלאסי עם מפתח 15.

הכיוול – צריך לדעת איך לעשות את זה אחרת מקבלים פחות מ-360% של יחסי העברה ושוב תודה ליו-טיוב.

הרכיבה – מערכת מדהימה, נוחה, העברה אינטואיטיבית, באמת יש אינסוף צירופים, יש עוד כוח? מוסיפים עוד

טיפה. קצת קשה? משחררים טיפטיפה וזה מושלם. העברה תוך כדי רכיבה ותגובה מיידית. אף עלייה לא תפתיעה אתכם. חיכוך פנימי לא מורגש והמערכת מתגלגלת מושלם. המערכת תתאים לרכיבת עיר, טורינג, XC ואולי קצת לשבילים אבל לא ניסיתי מספיק.

תחזוקה – לא דורש תחזוקה, רצוי לא להכניס למים.

ממשק משתמש – השיפטר הכי מגניב עם חיווי גרפי. השיפטר קצת "פלסטיקי" ונראה עדין מידי. אבל המערכת מחזיקה וטובה.

תמיכה טכנית – פונים ישר לחברה והם שולחים חלקי חילוף בדואר, לפעמים בחינם.

סיכום – אחרי תקופה ארוכה והרבה חפירות, אין ספק שהילוכים פנימיים זה הדבר! בעיקר למי שמאס לגרוס שרשראות, לתחזק ולנקות, המעבר היה מוצלח.

יחסי ההילוכים מספקים כמו שמיכת קיץ בחורף, רוצים לתת בראש במישורים – קחו בחשבון שבעליה תירקו דם אבל ניתן למצוא את האמצע. נשארתי עם 32:18.

Rohloff

קודם כל הנדסה גרמנית, הכל פשוט יותר, נקי יותר, יפה יותר, קל יותר.

התאמה – גם פה כדאי להיעזר ביו-טיוב. למרות שהמערכת קלה להתאמה.

כיוול – הכי פשוט שאפשר, גרמנים. כבר אמרנו?

הרכיבה – קשה לעבור מהרציפות של ה-Nuvinci למדרגות הרגילות של הילוכים. אין ספק, זה פחות זורם.

הבונוס הענק יהיה שהרכיבה עצמה נעימה יותר עם הרוהלוף, אולי ההבדל המורגש בהבדלי המשקל ואולי בגלל שהמערכת מותאמת יותר לרכיבת שטח. מה שבטוח שלפחות בשטח אני לא אחזור כל כך מהר לקסטה והילוכים רגילים.

הרשת, בעיקר באנגלית, מלאה בדיונים להשוואת המערכות Rohloff Vs או Rohloff Vs Nuvinci בדרך כלל רוהלוף יוצאת עם היד על העליונה וזה די ברור אבל כמו כל דיון עדיף להגיע אליו ללא דעה מוקדמת. סיכום הרכיבה היא שהמערכת עובדת פשוט

טוב. אין מילים.

תחזוקה – החלפת שמן פעם בשנה או אחרי 5000 ק"מ.

תמיכה טכנית – בכל העולם אבל גם פה אצל צ'רניובסקי. יתרון גדול שכל העולם מכיר (בניגוד ל-Nuvinci) יש חלקים, שדרוגים ושטויות.

ממשק משתמש – נקי, נעים.


סיכום – המחיר, אוי המחיר, לא מתאים ללוחמי סופ"ש.

אז למי זה מתאים?

קודם כל, צריך לדעת איזה מערכת מתאימה לסוג הרכיבה שלכם. בתחשיב הכספי צריך לבדוק אם השלדה תואמת את המערכת הרצויה.

אחרי התאמת השלדה, וחשוב גלגלי השיניים צריך לבדוק מה במלאי בארצנו הקטנה. וכמובן, כמו תמיד, בלתי מתוכננים: מתאם המעצור לא נכנס, המותחן קצר, השרשרת לא תואמת. דרושה רמה מסוימת של יכולת טכנית, טיפול בבעיה בשטח יכולה להיות באסה גדולה.

אה, ועוד דבר, חלק מהמערכות נשלטות על ידי גריפ

שיפט, בכלל לא טריוויאלי 



לתגובות לחצו
we:Talkback



BurningMan 2014

לילך קרן גרופר 📷



תמיד אומרים לי "תעשי חיים!"
 וזה מה שאני בעצם עושה. אני עושה את החיים. כמו שכל אחד,
 לדעתי צריך לעשות. אני מובילה אותם לאן שנראה לי נכון, כל
 עוד הם מאפשרים לי זאת.

התמונות כאן הן מקבץ רגעים מיוחדים של הגשמת חלום
 שנקרא "ברנינגמן", פסטיבל אהבה ונתינה בנוואדה. הגשמה
 הינה חלק מההוויה שלי. יצירה, עשייה, עיסוק במה שאני הכי
 אוהבת ומיצוי הרגע עד כלות.

"החיים מזמנים לנו שבילים מאד מיוחדים, שווה לעלות
 על האופניים ולרכב בשבילים האלו, גם אם לפעמים הם לא
 מסומנים, לא בטוחים כל כך או שיעדם לא ידוע.

מקסימום - חותכים לשביל חדש."

אם בא לכם עוד קצת קסם, חוויות קצת שונות וכן, גם טיפים
 על עולם הדיגיטל והכנולוגיה - מוזמנים להצטרף אלי:

talnavarro.co.il



לתגובות לחצו
we:Talkback

לעיתים רחוקות קורה שאנו מופתעים מאופני מבחן, כמות המידע הזמינה ברשת בנוסף ליותר מדי שנים של נסיון רכיבה וסקירות אופניים גורמים לכך שבאחוז מאוד גבוה מהמקרים, אנחנו יודעים לאיזה מיטה (בריאה או חולה) אנחנו מכניסים את הראש שלנו כשאופניים חדשים מגיעים למבחן, זה כמובן לא מונע מאיתנו לנסות ולקחת כל אופני מבחן לקצה גבול היכולת (שלהם ושלנו) בתקווה לאושש את הציפיות או להתבדות.

לשטף המותגים האירופים המיובאים באופן סדיר לארצנו הצטרפה זה לא מכבר חברת ברגמונט הגרמנית מהמבורג, מדובר בשחקן ותיק (למעלה מ-20 שנה) ומוכר מאוד בשוק (הענק) הגרמני ובשווקים אירופים אחרים, ומוכר הרבה פחות במקומות אחרים בעולם. מהיבואן רוק & רוד קיבלנו למבחן את ה-Fastlane 9.4, אופניים המוגדרים כאופני מרתון ע"י היצרן הגרמני, מתהדרים בשלדת קרבון מלאה לחלוטין וב-100 מ"מ של מהלך קידמי ואחורי. יצרנים אירופאים ידועים לא מעט בשמרנות שלהם, במקרה שלנו זה ניכר בבולם קידמי עם ציר 9 מ"מ שכמוהו לא ראינו מזה זמן מה, קראנק 3 פלטות שאמור גם הוא להיות מוצג מוזיאוני בקרוב, תוסיפו לזה כידון 685 (???) מ"מ וסטם שאפשר היה לחתוך לשני סטמים ועדיין היו באורך סביר והנה לכם עוד מקרה של סטאפ אירופאי מעט מוזר שלמרבה שמחתנו ניתן היה לפיתרון חלקי ברמת החלפת הקוקפיט. עם זאת הגיאומטריה של ה-Fastlane עדכנית למדי בגבולות הז'אנר ונטעה בליבנו תקוות על התנהלות מהירה וכיפית בסינגלים.

כפי שאתם בוודאי מנחשים (או שלא), הברגמונט הם היוצא מן הכלל שהוגדר למעלה, הופתענו מהם ובגדול, הם התעלו על הציפיות שלנו בכמה רמות. והפירוט מיד ←←

Bergamont Fastlane 9.4



חלקים בולטים

החלק הבולט ביותר בברגמונט הוא השלדה ללא ספק, מדובר ביצירת קרבון משובחת שאינה מעגלת פיות בצורת חלקי אלומיניום כאלה או אחרים, כל החלקים בשלדה, כולם כולל הלינק, תומכות השרשרת ותומכות הכסא עשויים מהחומר המרוכב. השלדה באופן מפתיע ליצרן גרמני מיישמת מתלה 4 זרועות ללא הורסט לינק (היצרנים האירופיים לרוב משתמשים בהורסט לינק כיוון שהפנט של ספשלייזד נאכף בארה"ב בלבד).

מערכת ההינע והבלמים על טהרת Shimano XT, המערכת מעולה, אמינה וקלה יחסית. הקראנק הוא בעל 3 פלטות כאמור, כנראה לטובת טיפוס על האלפים בדרום גרמניה. כאן אצלנו בלבנט, יותר ממומלץ לעבור לסטאפ של פלטה אחד או שתיים מלפנים ולחסוך משקל יקר מפז. הבולם הקדמי הוא פוקס 32, בגרסאת

ה-OEM שלו, מעט מאכזב במיוחד לאור השימוש בציר 9 מ"מ במקום ציר 15 המקובל היום, הבולם האחורי הוא ה-Rockshox Monarch RL שתפקד בסה"כ היטב בתקופת המבחן. הגלגלים הסתובבו על צירי Shimano SLX בעלי מיסבים פתוחים וחישוקים DT Swiss שנראו צרים מעט, אך הוכיחו עצמם כעמידים למדי. צמיגי הרוקט רון של שלוובה התגלגלו היטב ואף הפתיעו אותנו ואחזו את השביל בצורה טובה גם בדרדרת של סוף הקיץ.

על השביל

אז נכון שהציפיות שלנו לא היו בשמיים מהברגמונט, גם בגלל הסטאפ הראשוני המעט מוזר, גם בגלל המותג ה"חיוור" יחסית, וגם כי אנחנו לא בדיוק רוכבי מרתון קלאסיים. אנחנו מכסים לרוב מרחקים נדיבים כמעט בכל רכיבה, אבל לרוב 70-80% מהקילומטראז'

Highlights

- שלדת קרבון מלאה
- מתלה X-link 100 אחוז קרבון, 100 מ"מ מהלך
- זווית צינור ראש 69.5 מעלות
- זווית צינור כסא 74.5 מעלות
- אורך תומכות שרשרת 440 מ"מ
- משקל "רטוב" – כולל פדלים – 12.5 ק"ג

*הנתונים הם למידה M



גם במגוון תאי שטח אחרים ה-Fastlane הוכיחו עצמם כבן לוויה נאמן, עליות וירידות טכניות נבלעו כלא היו, אפילו צמיגי השוולבה שלרוב אנו מוצאים אותם כלא מתאימים לשטח הישראלי סירבו לקלקל את החגיגה וסיפקו אחיזה יותר מסבירה בהתחשב ביכולת הגלגול המצוינת שלהם, דבר שהחמיא לגיאומטריה המצוינת של הברגמונט ואפשר יכולת סיבוב שאינה נופלת מאופני שבילים רבים. <<

קשיחה ובעלת גאומטריה רגועה ומצוינת, יכולת הסיבוב משובחת, ואם לא היינו מסתכלים למטה בסוף 12 דקות של ירידה בסינגל IMBA, היינו משוכנעים שאנחנו על אופני 130 מ"מ אם לא יותר מכך, (ואל תספרו ליבואן, אבל את הרכיבה הספציפית קינחנו בתוצאת סטרבה משכנעת מאוד על הסינגל של אורה שנגמר בעין כרם, לא בדיוק סטייג' לאפיק ישראל הבא)

את רכיבת הבכורה עשינו בהרי ירושלים, סיבוב של 30+ קילומטר על 1000+ מטר גובה מצטבר, בעליות הברגמונט תפקדו כמצופה, כלומר מצוין. המתלה יעיל דיווש, התנוחה מצוינת והמשקל בסה"כ יותר מסביר כאשר לוקחים בחשבון את תג המחיר ההגייוני, טיפסנו בקלות ובמהירות לראש ההר, וכאן הסיפור מקבל טוויסט מעניין. אותם אופניים שטיפסו ביעילות בעליה הסתברו כמכונת סינגלים משובחת, השלדה

<< המצטבר נעשה בסינגלים, וכמה שיותר טכניים יותר טוב. לא בטוח שזה בדיוק מה שהמהנדסים בהמבורג ייעדו לברגמונט הספציפיים האלו.

מהרגע שהחלפנו את הכידון והסטם לפריטים מעודכנים יותר (סטם 65 מ"מ וכידון 750 מ"מ) הרגשנו מיד בבית על הברגמונט, תנוחת הישיבה לא הייתה מתוחה מדי לפנים והתאימה היטב גם לרכיבת שבילים.




סיכום

הגענו למבחן עם ציפיות לקבל אופניים עם גאומטריה ומפרט מעט מיושנים, כזו שתספק את הסחורה בשטח אבל בלי הרבה שמחת חיים ורצון להשתולל קצת, והו, כמה שהתבדנו, מדובר באחד מזוגות האופניים הכיפיים ביותר שרכבנו עליהם לאחרונה. הם בקלות יכולים לשמש כאופני שבילים קלים ל-95% מתאי השטח הפופולריים בארץ, בנוסף בדיאטה קלה, הם

לשקט הנפשי שלהם. בנימה אישית שלא קשורה באופן ישיר לחוקי הד'אנר, על אופניים עם מנת פאן פאקטור הגונה כמו ה-Fastlane היינו רוצים לראות מוט אוכף מתכוונן שיאפשר לרוכבים שובבים לנצל את יכולת הטכנית המשובחת החבויה באופניים אלו גם מחוץ לגבולות המרתון.

✚✚ הנקודה המרכזית (כלומר יקרה להחלפה) שנרשמה לרעת הברגומנט היא הבולם הקידמי, זהו באמור בולם מהסדרה הנמוכה יותר של פוקס והעבודה שלו אינה חלקה ונעימה בשל סדרות איכותיות יותר של פוקס או רוקשוקס, בנוסף ציר ה-9 מ"מ (באמת? ב-2014?) מייצר גמישות מסויימת בבולם אשר לא תפריע לרוב הגדול של הרוכבים אבל גם לא תתרום

בהחלט יכולים לשמש רוכבים לתחרויות מרתון\אפיק\ צ'ימיצורים למיניהם.

התמורה לכסף שמספקים הברגמונט היא מצוינת, אמנם ישנן כמה פשרות מעט כואבות במפרט (בעיקר הבולם הקידמי), אך במחיר המדובר, אתם מקבלים שלדת קרבון מלאה ומשובחת, גאומטריה מצוינת ומערכת הינע ובלמים שיתפקדו ללא דופי לאורך אלפי ק"מ 



תזונה לפני, במהלך ואחרי רכיבה

צחי כנען, דיאטן קליני M.Sc, מתמחה בהרזיה, מטבוליזם ותזונת ספורט * איש ברזל

טור אופני הרים וכביש? טריאתלון? איש ברזל? אלו הן תחרויות שזמן רב אינן רק נחלת אתלטים מקצועיים, אלא שייכות גם לספורטאים "חובבנים" המצפים לתוצאות איכותיות באמצעות שיטות אימון חדשניות, ציוד מתקדם והעמקה בידע וביישום הצרכים התזונתיים.

"אני ספורטאי?!!" מעטים יגדירו עצמם כך למרות שנפח האימון, העצימות ובעיקר הציפיות הספורטיביות מעצמם מתאימות להגדרה: ספורטאי. קיימת אמנם אי בהירות בדבר הפרמטרים שיאפשרו לאנשי המקצוע (כדיאטנים, רופאי ספורט ומאמנים) להגדיר את הניצב מולם כספורטאי. בעיני, כל אדם המבצע באופן קבוע, למעלה מ- 5 שעות אימון אינטנסיביות בשבוע ייכלל בהגדרה זו ואתייחס אליו ככזה בהיבט התזונתי.

אם זו ההגדרה, אדרש לגבש תוכנית תזונתית הכוללת מספר קלוריות שתתאים למהלך הרכיבה ותקופת האימונים הארוכה, כדי לשמר את משקל הגוף, או לרדות ללא פגיעה ביכולת הספורטיבית, כדי למנוע איבוד מאסת שריר, לשמר מחזור הורמונאלי תקין (אצל נשים), לשמור על תפקוד תקין של מערכת החיסון, למנוע תשישות, פציעות, מחלות ולקצר את זמן התאוששות כהכנה לאימון הבא.

צרכים תזונתיים כלליים

באופן מאוד כללי (ויסלחו לי חובבי הפיזיולוגיה) מטבע האנרגיה הבלעדי שמקובל בכל איבר ושריר בגופנו - שריר הלב, הריאות, הרגליים וכו' הוא הגלוקוז. אבל, למרות חשיבותו העצומה, מאגרי הגלוקוז בגופנו מצומצמים. למעשה, הגלוקוז נארז כחומר תשמורת

הנקרא 'גליקוגן' וכמותו בגופנו מסתכמת בסך הכול ב- 300-500 גרם, כמות המספיקה לפעילות הנמשכת כשעה עד שעתיים בלבד בעצימות בינונית- גבוהה. קיים תהליך מקביל הדואג לפירוק שומן לגלוקוז אך הוא תהליך איטי, לא יעיל ואינו מסוגל לספק את מלוא צרכי הגוף לגלוקוז תוך כדי האימון.

באופן פרקטי אם לא דואגים לריכוז גליקוגן מקסימאלי לפני הפעילות ו/או לתוספת גלוקוז מן המזון במהלך הפעילות, ריכוז הגלוקוז בדם יורד וכפועל יוצא מופיעות תשישות ועייפות ויכולתו לשמר את עצימות הפעילות - פוחתת דרמטית. לכן, עלינו לדאוג היטב לכמות קלוריות ופחמימות (כמקור לגלוקוז) מספיקים בתזונה היומית וסביב הפעילות.

תפריט עתיר פחמימות (מעל 65%) מביא לאגירת

גליקוגן גבוהה יותר בשריר, מאריך את זמן הפעילות עד לתשישות ומשפר את ההישגים הספורטיביים במקצועות הסיבולת בהשוואה לתפריט דל מאוד בפחמימות כדוגמת דיאטת אטקינס, דיאטת הפליאו וכו'.

לחובבי המתמטיקה... נהוג לחשב את סך הפחמימות ע"פ כמות הפחמימות לק"ג אחד משקל גוף. 4-5 גרם/ק"ג/יום אצל המתאמנים עד 5 שעות שבועיות. 5-7 גרם/ק"ג/יום בנפח אימונים הכולל 7-5 שעות. מתאמני הסיבולת ומתאמנים עד כ- 20 שעות אימון שבועיות יידרשו לצרוך 10-7 גרם/ק"ג/יום, בעוד מתאמני ה-10 Ultra Endurance גרם/ק"ג/יום ויותר. לדוגמא: לרוכב השוקל 70 ק"ג ומתאמן 10 שעות בשבוע יידרשו 490 גרם פחמימות ביום לפי 7 גרם/ק"ג/יום. כדי לסבר את האוזן, פרוסת לחם או חצי כוס פחמימה (כמו אורז/



פסטה) שווים כל אחד ל 15 גרם.

כמות החלבון בתפריט היומי תכיל 1.2-1.4 גרם/ק"ג ועד 1.8 גרם/ק"ג אצל מתאמני "האולטרא" (>20 שעות אימון שבועיות). כמות השומן תשלים את סך האנרגיה הנדרשת.

שתיית נוזלים מספקת היא ערובה לביצוע פ"ג אופטימאלית. חסר נוזלים (איבוד הגבוה מ-2% ממשקל הגוף) פוגע בפעילות האירובית, ומגדיל את הסיכון למכות חום (למשל מותו הטראגי של הרץ בחצי מרתון ת"א בשנת 2012), ולכן חייבים לתת את הדעת לשתייה לפני, במהלך ואחרי הפעילות ובוודאי במהלך היום.

תזונה לפני פעילות

פרוטוקול התזונה לפני פעילות גופנית מבוסס על מזונות דלי שומן וסיבים לפעילות מעיים נוחה, עתיר בפחמימות, כולל חלבונים ומוכר היטב לספורטאי. בכל מקרה, סוג המזון וכמותו ייקבעו לפי סוג, משך ועצימות הפעילות. למשל כריך מרוח בגבינה לבנה 30 דק' לפני פעילות יכול "להיסבל" היטב לפני רכיבה בטווח דופק 3-4, אך לא לפני אימון אינטרוולים המבוצע בטווח 4-5. קרוב לוודאי, שחלוקת הארוחות במשך היום לשלוש עיקריות בתוספת 3-4 ארוחות ביניים מתאימה לרוב המתאמנים, אך לא למתאמן המבצע שניים ויותר אימונים ביום. האחרון יזדקק להרבה יותר ארוחות קטנות להשלמה הקלורית.

נהוג לחלק את צריכת הפחמימות לפני אימון לשני שלבים -. השלב העיקרי 'המוקדם', מתחיל 2-4 שעות לפני הפעילות, ההכרחי למיצוי המקסימאלי של יצירת הגליקוגן בשריר ובכבד, כולל כמות פחמימות גדולה ודל שומן. השלב השני 'הקרוב' מתרחש בסמוך לפעילות (כ- 30-60 דק') ומשמעותי להשלמת הגליקוגן ולשמירת רמות הגלוקוז בדם בזמן הפעילות. קיום השלב 'הקרוב' תלוי בסוג המזון ובכמות שנצרכה בשלב 'המוקדם', ובעיקר ברגישות מערכת העיכול של המתאמן (אי נוחות, שלשול, הקאה, בחילה).

בשלב 'המוקדם' ישולבו פחמימות מורכבות כגון פסטה, תפוז"א, אורז, לחמים וכו' עם חלבונים מן החי ו/או קטניות למשל בארוחת צהריים כאשר האימון בערב, ובשלב 'הקרוב' פחמימות קלות לעיכול כגון פירות טריים או יבשים, דגני-בוקר, לחם לבן, קרקרים או ג'לים ייעודיים. אימוני בוקר יחסרו את השלב 'המוקדם' אך יידרשו לשלב 'הקרוב' - למשל פרוסת לחם עם גבינה/דבש 30-60 דק' לפני האימון ואת השלב 'המוקדם' נדאג לאכול בערב קודם.

לקראת הפעילות יש לשתות כ- 500 מ"ל נוזלים השווים לכ- 3 כוסות מים. קרוב לוודאי שבקיץ הישראלי, או בפעילות מוקדמת בבוקר לאחר צום, יהיה צורך להכפיל את הכמות. מניסיוני, התבוננות פשוטה בצבע השתן וחתירה לצבע כמעט שקוף היא מדד מהימן לרמת הנוזלים. רוב הספורטאים יפסיקו את צריכת הנוזלים כשעה לפני מרוצים כדי להימנע ממתן שתן דחוף תוך כדי פעילות.

למרות שכל הקווים המנחים נשמעים הגיוניים ואפקטיביים, ומבוססים על שיטות הערכה מדעיות, חייבים להתחשב בצרכים האישיים ובניסיונו של המתאמן, ולעולם (אבל לעולם) אין לנסות פרוטוקול תזונה שונה באימון ולא במרוץ.

התזונה במהלך הפעילות

הניסיון "בשטח" ומחקרים רבים הוכיחו, כי צריכת פחמימות (סוכרים) בזמן פעילות ארוכה בעצימות בינונית, משפרת ביצועיים ספורטיביים ודוחה עייפות. ההשפעה הארוגוגנית (חומר המשפר ביצוע עבודה) של צריכת סוכרים לפעילות גופנית עצימה וקצרה - עד שעה (למשל תחרות נגד-שעון), מינורית לרוב הספורטאים אך קיימת ומנגנוניה אינם ברורים דיים.

באופן חד משמעי, צריכת 45-60 גרם סוכרים לשעה (שווי ערך ל- 180-240 קלוריות), משפרת יכולת רכיבה ארוכה משעה אך ברכיבות ארוכות מ-3 שעות נעדיף לצרוך אף יותר - 60-75 גרם סוכרים (240-300 קלוריות).

צריכת הסוכרים חשובה עוד יותר אם הספורטאי לא אכל לפני האימון, או נמצא במאזן קלורי יומי שלילי (דיאטה). צריכתם צריכה להיות מיד עם תחילת הפעילות ויעילה יותר בפיזורם כל 15-20 דק'. אין הבדל בהשפעה המיטיבה בין מרקמים שונים נוזלי, מוצק או ג'ל.

רוב הספורטאים יעדיפו צריכת סוכרים ממספר מקורות השונים במרקמם, למשל שילוב ג'לים, סוכריות ג'ל, חטיפי אנרגיה, פירות טריים ויבשים, בייגלה ומשקאות איזוטוניים (משקאות המכילים מלחים וסוכרים). הג'לים הקיימים היום (כגון GU, PowerBar, High5 וצ'אלנג' הישראלי) נבדלים בכמות הסוכרים ליחידה, בשילוב סוגי סוכר שונים, במרקם התכשיר (סמיך/נוזלי) ולעיתים בתוספת חומצות אמינו.

תכולת סוכרים וקלוריות בג'לים ומשקאות איזוטוניים: ג'לים

קלוריות ליחידה	סה"כ סוכרים	
110	27	PowerBar, Gel
58	14	Challeng, Gel (יח' קטנה)
100	25	GU, Gel
90	23	GU Chomps Chews - 4 יח'
92	23	High5 Gel Plus

משקאות איזוטוניים

קלוריות ל 750 מ"ל (בקבוק אופניים סטנדרטי)	סה"כ סוכרים	
68	17	PowerBar Perform
84	21	Challenge (הישראלי היחיד)
100	25	GU, Electrolyte Brew
80	20	Gatorade, Thirst Quencher

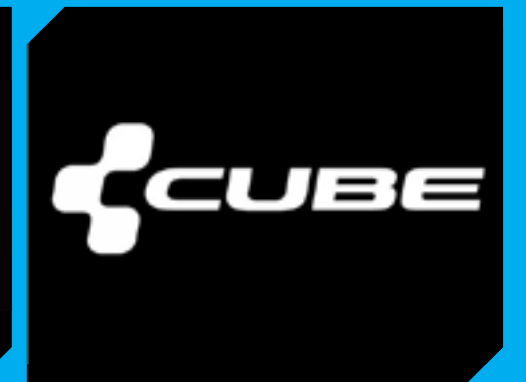
קצב ההזעה בפעילות משתנה בין אדם לאדם ותלוי בטמפרטורה, בלחות, במסת הגוף, בגנטיקה, באקלום הגוף וביעילות המטבולית, ולכן אין זה מפתיע שטווח ההזעה נע בין 0.3 ליטר לשעת פעילות ועד 2.5 ליטר! אשר על כן יש להשלים כ- 750 מ"ל (בקבוק רכיבה סטנדרטי) בכל שעה. ניתן להישקל לפני ואחרי אימונים כדי ללמוד על משטר השתייה מול קצב איבוד הנוזלים האישי בתנאי מזג אוויר שונים. הרכב צריך להתחשב במשך הפעילות, בניסיונו, ובזמינות השתייה לאורך מסלול הרכיבה (4 שעות רכיבת "כוכב" - חזרה לנק' התחלה מספר פעמים לעומת רכיבה מעגלית). ניתן להשלים במים בלבד ועדיף קיררים, או במים איזוטוניים הכוללים סוכרים ומלחים.

התזונה לאחר הפעילות

עיתוי והרכב הארוחה לאחר תחרות, או אימון תלויים באורך הפעילות, עצימותה ובעיתוי האימון הבא. לדוגמא, לאחר סיום תחרות הגראן פונדו רמות הגליקוגן מדולדלות מאוד, אך לא תהיה פעילות נוספת בד"כ כמה ימים, ולכן הרכב הארוחה חשוב פחות, בהשוואה למסע רכיבה בפרינאיים, המחייב התאוששות אופטימלית לקראת היום הבא. תוכנית תזונתית לא נכונה/חסרה, מובילה לתשישות לאורך היממה ואי מיצוי אפקט האימון.

עיתוי צריכת הפחמימות לאחר הפעילות משפיע על קצב חידוש הגליקוגן האופטימלי בשעתיים הראשונות לאחר האימון. ניתן לאכול 1-2 פירות עם סיום האימון וארוחה מסודרת עם ההגעה הביתה - לחם, מוצרי חלב, ירקות וכו'.

במאמרי הבאתי את המידע הבסיסי והעקרוני ביותר, אך גם את ניסיוני ותחושותיי כמטפל, טריאתלט ואיש ברזל בהצלחה 🏆



תודה! בזכותכם אנחנו פה

we:Ride DEMO DAY

זה קורה עוד 3 שבועות!
נרשמתם?

לדף הרשמה 



24.10.2014 יער בן שמון