

# we:Ride

weride.co.il

תרבות אופניים ישראלית  
נובמבר 2014 // גליון 005

עכשיו גם  
Android App  
לחצו להורדה  
בקרוב ב- iOS

we:Ride  
weride.co.il • bicycle magazine  
DEMO BIKE

we:Ride  
weride.co.il • bicycle magazine  
DEMO BIKE

we:Ride  
weride.co.il • bicycle magazine  
DEMO BIKE

Enduro! 24

טכניקה! טכניקה! 44

MacGyver! 70

יש מתנדבים? 104

Rampage! 152









### צילום: גלעד קוולרצ'יק

רוכב: טום בר "טרייל"

לפני מספר שנים ראיתי סרט של רוכב אופנוע מבצע פעלולים באתר גרוטאות של מטוסים, סרט מאוד מושקע של רדבול כמובן. מאותו רגע סימנתי את רעיון הצילום הזה כמטרה, שנדחתה עד שנתקלתי במקרה בתמונה של מטוס ביער מגינים לפני כמה חודשים. יומיים אחרי כן יצרתי קשר עם טום בר דרך פייסבוק. כבר מהשיחה הראשונה טום נשמע כאחלה בחור שמאוד זרם עם הרעיון שלי. משם כבר הכל היסטוריה.

גלעד קוולרצ'יק עובד בצילום משנת 2001, כצלם ספורט וחדשות וכעורך צילום בידיעות אחרונות. [לאתר של גלעד](#)



**צילום: עופר עברי**

התמונה צולמה ברבס חלוקים כחלק מסובב לילי קלאסי בן 40 ק"מ שאנחנו נוהגים לעשות מידי פעם, המסלול כולל גם את שביל בורות לוץ האתגרי, במיוחד שהוא נרכב בלילה. לאחר של עופר



נהנתם ב-Demo Day?  
גם אנחנו – עמ' 12

## תוכן

102	רכיבה בתודעה	02	we:Photo
104	סינגל כבר בנית?	12	we:Start
106	פינה אישית: חגי מילוא	18	משתתפים
108	סקירת מוצרי DX	20	חדשות
110	בירה במבחן	24	Enduro World Series
112	מבחן אופניים: Ghost AMR Lector	32	we:Movies
120	כחול לבן	34	כביש: הגיגים בגיגית
124	NYC vs. TLV	38	על הפרקט בטור דה פרנס
126	טיול: סן פרנסיסקו	44	טכניקת רכיבה להמונים
136	פינה אישית: איילון שגיא	48	קיר מכנאופן
138	טיול: בלקנצ'יה	52	פינה אישית: איילון שגיא
146	התרפקות על התות	54	אופניים מפורקים
148	אופניים חשמליים	60	טיול החודש: מכתש רמון
150	רוכבים בקצב	70	עשה זאת בעצמך!
152	Red Bull Rampage	72	מיומנה של רוכבת
158	יום מודעות לשחזור השד	80	מבחן אופניים: Niner S.I.R
		90	מבחני ציוד

11.2014 | גליון 005

**we:Ride**



על השער: DemoDay  
ראו כתבה בעמ' 12  
צילום: אלון רון

### מגזין we:Ride

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

טלפון המערכת: 03-5586666

כתובת לפרסום במגזין:

[ads@weride.co.il](mailto:ads@weride.co.il)

יצירת קשר עם המערכת:

[info@weride.co.il](mailto:info@weride.co.il)

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

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

השימוש במגזין זה על תבנית ושירותיו הן על אחריות המלאה של הקורא, אנו ממליצים שלא לקרוא מגזין זה בזמן רכיבה. הכתבים שלנו מצהירים כי כתבו טקסט זה שלא תחת השפעת אלכוהול, אך אנחנו לא מאמינים להם; למרות זאת כל זכויות הקניין הרוחני וזכויות היוצרים של הכתבות והצילומים במגזין זה הן של הנהלת המגזין בלבד. משמח 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.



# Yes you LYCAN!

₪ 8,900



KTM LYCAN 2.65

מוטו ספורט  
מקבוצת דוד לובינסקי

**KTM**  
BIKE INDUSTRIES

למבחן  
דרך

לחנויות  
ומשווקים



לתגובות לחצו  
we:Talkback

# we:Ride DEMO DAY 2014

- לאמיר פרזנטי CTC, ולעידו שביט מ-Go Ride שתרמו לנו מניסיונם הרב באירועי דמו
- לחברת טמפו לירון דותן, חבר יקר שבמקרה עובד שם - ירון רתם את חברת המשקאות הענקית לטובת השקיית באי האירוע עם גולדסטאר, היינקן ומשקאות אנרגיה XL.
- לחברת פריז טו גו רחבי הלב והמקררים, שעזרו לנו לצנן את המשקאות
- לאוהד בן חמו מבלאנס הפקות שנתן מענה מידי לכל הגחמות שלנו
- לחברת DAA יבואני PowerBar על המשקאות האיזוטוניים שנשפכו כמים...
- לחברת אדסטיק, על הפרסים לתחרויות ושימון כל באי האירוע בבקבון שמן Nano Lub
- לקק"ל שהעמידו לרשותנו את פיסת היער לאירוע
- לצוות המגזין הטוב ביותר במידל איסט, הכותבים הטובים ביותר הצלמים הטובים ביותר, והמפיקים הטובים ביותר, שתמכו לאורך כל הדרך ונתנו את הנשמה ביום האירוע.
- ליושב במרומים ולדני רופ, שארגנו לנו מז"א לפנים ומעל לכל למתנדבים הרבים, מקרב ידידי המגזין שנתנו את הדם בהכנות ואת הזיעה באירוע בנתינה גדולה ובחיוך ענק, אוהבים אתכם עד כלות! 🍷

- מחצלות, פשוט כף של אירוע וחוויה משכרת להיות בהם ולהסתובב בהם". (ג. כהן אוקטובר 2014)
- חברים יקרים אנו רוצים להודות לכל אחד ואחד מכם שתמך בנו לאורך הדרך עם תגובות על המגזין ותגובות על האירוע, בהיענות להרשמה ובעיקר בהצבעה ברגליים. זאת הרוח הגבית והפרגון הטוב ביותר שיכולנו לבקש ולקבל כדי שנוכל להמשיך ולעשות באהבה גדולה את מה שאנחנו עושים במגזין, האירוע הזה הוא רק יריית הפתיחה שלנו, לכם רק נותר לקרוא את המגזין בשקיקה ולצפות ל-Demo Day 2015 ולפרוייקטים נוספים שאנו מבשלים לכם. לא יזיק כמובן להביע את אהבתכם בכל האמצעים המקובלים, יו נוו אנחנו חיים על זה...
- האירוע המדהים הזה לא היה יוצא אל הפועל ללא כמה גורמים חשובים מאוד שהלכו איתנו יד ביד משלב הרעיון ועד יום שישי האחרון, ברשותכם נבקש להודות להם:
- ליבואנים והמציגים שהאמינו בנו והלכו איתנו כל הדרך
- לנמרוד כהן (נימי) מעז הרים הדרכות והפקות, מפיקי האירוע, הכרוז והאיש שעזר לנו להפוך את חומר הגלם הזה ליהלום שאותו קיבלתם.

או הדמו דיי של אינטרבייק, אירוע שניסו להרים כבר בעבר כמה וכמה פעמים כאן ללא הצלחה, אירוע שמהווה עוד עדות ועוד שנתה בסקלה של תרבות האופניים בארץ. תרבות צריכה אולי, אבל תרבות שהולכת ומתפתחת, הולכת ומסתעפת.

היסטורי כי כ-90% מיבואני ומפיצי אופני ההרים בארץ אמרו "כן" רבתי, והגיעו במלוא כוחם, עוזם ודגמי 2015 שלהם. 42 דוכני גזיבו, 21 יבואנים, 32 מותגי אופניים, 113 דגמי אופניים שונים, 187 זוגות אופניים לרכיבה, 2 מותגי בולמי זעזועים ומזלגות ואחד מריו סנטר מדרסי רכיבה לרוכבי אנדורו וקרוס קאנטרי.

היסטורי, כי פשוט היה מוצלח, ורב, וגדול. המוני רוכבים, כ-1,300 רשמיים, רשומים, עם צמיד וזה, ועוד מאות לא רשומים. מאות בירות ומשקאות אנרגיה XL, מאות נקניקיות. ומעבר למספרים, הצלחנו להשיג בעזרת קהל הרוכבים, המציגים, צוות מגזין we:Ride שנתנו את הנשמה, החיוך לכל אורח ולקוח, הצלחנו לייצר את המושג החמקמק הזה, שכולם שואפים אליו, כולם רוצים אותו ולא תמיד מצליחים - Vibe ...

לדמו דיי הראשון בארץ ביער בן שמן היו ערמות של וייב, וייב של מסיבת יער, של נשים ואנשים יפים, של חיוכים, של ספורט, של טבע, של שמש, של ילדים על

ה-Mega Demo Day הראשון של מגזין we:Ride מאחורינו, האדרנלין סוף סוף שקע, אפשר להוריד לרגע את הרגל מהגז ואפילו לנסות לסכם את הדבר הגדול הזה, לפני שאנחנו ממשיכים לפרוייקט הבא. התחלנו את הפרוייקט לפני בשלושה חודשים, הרעיון היה פשוט, אירוע דמו קטן וצנוע שבו מספר יבואנים יציעו לרכיבה את הדגמים החדשים לשנת הדגם הקרובה במתחם אחד. כמה זוגות אופניים, קצת בירה, נישנוש קטן, חפירות רוחב, והרבה יומרה. זה הזמן להודות, נבשלנו! זה לגמרי לא מה שקיבלתם ביום שישי לפני כשבועיים ביער ידוע במרכז הארץ, ב-24.10.2014 אור ליום ו', נוסד ביער בן שמן חג חדש בלוח השנה שלנו, חג ה-we:Ride Demo Day ישראל. ההיענות המטורפת לרעיון ושיתוף הפעולה של פרנסי הענף מצידו המסחרי, יחד עם התמיכה שלכם בתגובות שלפני האירוע הפכו את הרעיון הקטן שלנו ל-Mega Demo Day שרבים מכם נטלו בו חלק. כאן ברשותכם אצטט את מפיך האירוע, נימי כהן אושיית האופניים הראשונה לציון אשר כרגיל הטיב לתאר את האירוע טוב מכולם:

"ה-Demo Day היה היסטורי והיה היסטורי. היסטורי כי הורם פה אירוע שקורה רק במעצמות אופניים בינלאומיות, ראו ערך הדמו דיי של יורובייק







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**

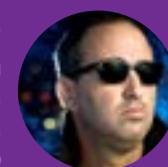
#RIDELIFE





**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 במאוסר. כשהוא לא כותב טורים חדים במגזין, הוא מבזבז את זמנו בין רכיבה על הסינגל ספיד ריג'ד הצבעוניים בארץ, מד"א, אוזן קשבת לקובי בסידן, פעילויות חברתיות במושב והעלאת חיוך על פניהם של חולים כליצן רפואי.



**אילן שחם: רב טייל**

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



**חגי מילוא: אני מתקן משמע אני קיים**

"אופנים הם לא התחביב שלי", כך מעיד על עצמו אחד מאייקוני מכונאות האופניים המקומית. בשבילו הם כלי הרכב, המקצוע, והמאמן האישי. כשהוא לא פותר בעיות נאבה מורכבות, הוא עוסק בסוגיות פילוסופיות של האדם מול ראי הקדנס העולמי.



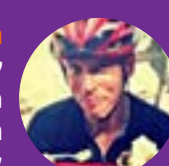
**אדי נודל: עמידות זה עניין יחסי**

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



**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. כשהיא במצב רוח טוב היא נותנת לו להתעסק גם עם גיטרה, אבל רק ביד אחת... [dotanhalevy.smugmug.com](http://dotanhalevy.smugmug.com)



**חנני 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. מדריך 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**

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"**

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



**עידן סופר: קשבנו לענייני אופניים**

כביש XC-14 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.



**איילת ניר: הגיעה לעולם רכיבת השבילים**

באיחור סמלי קל, מנסה ככל יכולתה להשלים את הפערים, בעיקר ברכיבות ארוכות כדוגמת אפיק ישראל, טיולים, בכל מקום שרק אפשר ואם אין ברירה, גם בתחרויות. איילת תנסה להעביר נו את חווית הרכיבה



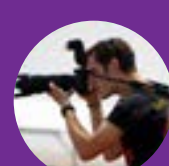
**עדי גיא: מתי כבר מגיעים?**

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**

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" (אזי 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...



**ליאור דיין: עובד הייטק**

צעיר שנדבק בחידק לפני כ-15 שנה ומאז נהנה מכל מה שמשלב זוג גלגלים ויציאה לטבע. את עניין הצילום התחיל בביטאון חיל האוויר, ובמשך שנים השתמש במצלמה כתירוף לשנורר סיבובים על אופניים ממש יקרים. משם מצא את עצמו כצלם המערכת של מגזין MBAction (ז"ל) ועדיין מנסה להבין כיצד זה קרה. משוגע על רכיבה, בעל נטיה כרונית לעשות שטויות - ומשתמש במצלמה כדי לחבר בין השניים. מבקש לא לקחת אותו יותר מדי ברצינות. עשוי להכיל בוטנים



**לילך קרן: גרופר רוכבת שטח בקבוצה**

החיפאית AM That's the way i bike it, כותבת על מה שמעניין אותה, ובעיקר על הקשר ההדוק בין רכיבה לחיים. שלושת בנותיה ובעלה טוענים שהיא בעיקר מגשימה חלומות ואחרים טוענים שלילך עוסקת בפיתוח הדרכה. המוטו שלה אותו היא מיישמת בחיים הוא "work-life-balance". בחיוכה, היא מצליחה לגרום למי שלא רכב מעולם לעלות על אופניים ולהבין על מה היא מדברת. הספר הילדים "סהר קדימה!" הוא ספר הביכורים שלה



**טל רוזוב: כדי להיות מורה טוב, צריך לאהוב ללמוד**

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



**טל פיתל: 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. מדריך 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 בניו-זילנד אבל עד אז יש לו הרבה אופניים לצלם...



**פיטר שטרנס: פיטר**

רודף אחרי רוכבים טובים וחזקים ממנו כבר 12 שנה, בכביש ובשטח - מתוך עקרון. למחיתו מעצב וממתג בדיגיטל ופרינט לחברות היי-טק אבל גם למגזינים ולקוחות בתחום האופניים. לאחרונה פיתח הפרעה טורדנית-כפייתית קשה ואפשר למצוא אותו כל בוקר עושה סיבובים שעות על אופני כביש בראש ציפור. שוב, אחרי רוכבים טובים וחזקים ממנו. שוב, מתוך עקרון [psdesign.co.il](http://psdesign.co.il) כלשהו... [f](https://www.facebook.com/psdesignco)



# Lazer Cyclone MTB

רק 159 ש"ח!

**LAZER**



**groopy** STORE

[store.groopy.co.il](http://store.groopy.co.il)

# GoPro HERO4



ולראות צילומים מיידית (המסך לא יוצע ב-Black היקרה יותר).

שתי הגרסאות מצוידות בחיבורי WiFi ו-Bluetooth ויכולות להישלט על ידי סמארטפון ובשתייהן בוצעו שיפורים בכל הקשור לאיכות תמונה בתאורה נמוכה. עוד שינוי חשוב בדור החדש קשור לממשק המשתמש, ששופר לטענת היצרן לטובת פעולה נוחה יותר, כאשר מתווסף למצלמה מצב ProTune שמאפשר שליטה ידנית בשלל פרמטרים המשפיעים על איכות התמונה. לכל מי שלא יכול לוותר על תמונות סטילס, ל-HERO4 חישן 12 מגה פיקסל ויכולת צילום ברצף של 30 פריימים בשנייה!

גם תחום הסאונד שופר במצלמה עם הגדלת הטווח הדינמי להשלמת חוויית הצפייה המיטבית! לבסוף וכיאה ל-GoPro המצלמה החדשה עמידה במים עד לעומק של 40 מ' ומגיעה עם אביזרים רבים נוספים לאפשרויות צילום מגוונות.

בשנה לאחר השקת ה-HERO3, מפלצת הצילום הידועה בשם GoPro הכריזה על הדור החדש של מצלמות ה-POV הפופולריות שלה. (מזכיר למישהו את שוק הסלולר?)

עם הדור ה-4 של המצלמה, GoPro מזנקת לעתיד ומקבעת את רזולוציית ה-4K ברזולוציית הדור החדש. מצלמת הדגל, ה-Black Edition אשר מיועדת יותר לשוק המקצועי/חובבני פלוס, מציעה צילום בקצב של 30 פריימים בשנייה ב-4K, 50- פריימים בשנייה ב-2.7K ו-120 פריימים בשנייה ב-Full HD (1080P), תבונה אשר אמורה לספק צילומי הילוך איטי מרהיבים ברזולוציות גבוהות במיוחד!

ה-Silver תציע נתוני צילום נמוכים יותר ללא יכולת אמיתית לצילום ב-4K, אלא 60 פריימים ב-Full HD ו-120 פריימים ב-720P, אולם עם יכולות משופרות ותמונה טובה יותר ביחס לדור הקודם.

בנוסף, תציע ה-Silver בפעם הראשונה ב-GoPro מסך מגע אשר באמצעותו ניתן לשלוט על כל תכונות המצלמה.



# ari

WWW.ARICYCLES.COM



HAVE A DREAM, MAKE YOUR CHOICE, BE YOURSELF

## RIDE A CUSTOM BIKE



ARI CYCLES HAND CRAFTED SINCE 2006  
MADE IN ISRAEL



we:News



## Mavic CrossMax XL

החישורים עשויים מאלומיניום בתרבות יחודית מאוויק בשם Zicral אשר משמש את החברה ברוב דגמי הקצה שלה, הנאבה משתמשת במערכת ה-its4 המוכרת והמוכחת להעברת כח אופטימאלית.

הגלגלים יוצעו ב-3 הגדלים המוכרים כאשר ה-27.5 שוקלים 1710 גרם וה-29 1780 גרם.

עוד נקודה חשובה בהקשר של ה-XL היא שיוכם לתוכנית ה-WTS של מאוויק, Wheel Tire System.

כחלק מתוכנית זו, הגלגלים מגיעים מהחברה עם צמיגים ייעודיים לסגנון הרכיבה הרלוונטי לגלגלים ובמקרה הנ"ל עם צמיגי Mavic Quest UST. הגישה של מאוויק למערכת השלמה מאד מעניינת וייחודית ועוזרת גם בהצדקת תג המחיר הגבוה שבד"כ מלווה עם גלגלים

מסדרת ה-CrossMax

חברת מאוויק הצרפתית מוסיפה דגם חדש לסדרת ה-CrossMax הידועה עם הצגתם של גלגלי ה-XL.

הגלגלים מיועדים למגוון סגנונות רכיבה בדגש על רכיבה אגרסיבית - משבילים ועד אנדורו. בהקשר זה מעניין לציין שבעוד ה-XL לא מוגדרים כגלגלי האנדורו התחרותיים של החברה, הם מציעים רוחב פנימי גדול יותר מדגם ה-ENDURO התחרותי (23 מ"מ לעומת 21/19 מ"מ) כמו גם מספר חישורים גדול יותר (24/24 לעומת 20/24), וזאת ללא "תשלום" משקל משמעותי.

החישוק בנוי מפרופיל דמוי V וכמובן כ-UST מלא, כיאה לחבר במשפחת ה-CrossMax (מאוויק פחות או יותר המציאו את תקן ה-UST). לפי מאוויק חישוקי ה-XL חזקים ב-50% מהדגמים הקודמים של החברה בכל הנוגע לעמידות למכות.



# Finale Ligure

התחרות הסוגרת של סבב ה-EWS | חוויית משתמש מאת גיא (חיית) בר

Finale Ligure הוא ללא ספק אחד המקומות המדהימים לרכיבה בעיניי, המקום משלב רשת מסלולים בלתי נגמרים בכל הרמות, בכל התבסויות ועם נוף פנורמי מדהים של הרים וים. אבל זה לא בן שמן, המקום לא מרושת רכבלים והדרך לטייל או לרכב שם היא לדחוף בעליות קשות מאוד או להשתמש בשרותי מקפיצים שנמצאים שם בשפע ואף ישמחו להדריך וללוות כל מבקר באזור.



אחרי התחרויות ב-Tweedlove בסקוטלנד וב-Val D'isere בצרפת, דימה רפקין ואני יצאנו ליעד האחרון שלנו בסבב האנדורו העולמי לשנת 2014. התחרות האחרונה בסבב התקיימה ב-Finale Ligure בריביירה האיטלקית ומשכה אליה כ-500 מתחרים מרחבי העולם. הפעם הצטרף אלינו כמתחרה וכתומך גם אביעד יזרעאל, מאמן נבחרת ישראל באופני הרים והמאמן האישי שלנו. בנוסף אלינו התחרו גם עיטם שולץ בן ה-15 ומאמנו בני להט מטים משגב הצפונית.

פביאן בראל חזר אחרי פציעה קשה לנצח את התחרות | צילום: Matt Wragg





דימה וגיא בסיום



דימה אחרי ההתרסקות



מדבקת זמנים על כל שלדה



## מבנה התחרות

התחרות התחלקה ליומיים, 4 סטייג'ים של כ-5 דקות ביום הראשון ושניים ביום השני (5 דקות ו-17 דקות), שה"כ תחרות של 6 סטייג'ים. האיטלקים אוהבים לגרום למתחרים לסבול, לכן כל העליות לסטייג'ים בתחרות התבצעו ברכיבה על האופניים ולא בהקפצה. את העליות אמנם לא מודדים, אך הם מתבצעות בזמן קצוב שעל הרוכב לעמוד בו כדי לזנק לסטייג' המדוד.

## אימונים

הגענו לפינלה חמישה ימים לפני התחרות מה שהשאיר לנו ארבע ימים מלאים לאימונים. יומיים של אימונים רשמיים על המסלולים, ועוד יומיים לרכב ולהתאמן

במגוון המסלולים העצום שיש לאזור להציע כאמור. לצערנו אי אפשר להגדיר את תקופת האימונים שהצלחה גדולה, המסלולים לא ריחמו ואפשר להגיד שהם אף הכו בנו ללא רחמים. דימה הגדיל לעשות והתחבר חזק מאוד לקרקע האיטלקית יומיים לפני התחרות, למרות שזה נראה לא טוב יום אחרי, הנחישות של הבחור הגדול יחד עם האדרנלין של התחרות העמידו את המקצוען במצב מצוין לראן המדידה.

את האימונים על מסלול התחרות התחלנו לפי הסדר, הסטייג' הראשון היה הקשה והטכני ביותר, בדיעבד לא בטוח שזאת הייתה החלטה נכונה. הרכיבה עליו הייתה קשה ולא זורמת, לא מסוג הדברים שמכינים אותך

ליום אימונים אינטנסיבי, במקום חדות ומוכנות, קיבלנו חוסר ביטחון ולחץ. לשמחתנו שאר המסלולים היו קלים וזורמים יותר ואט אט חזרה הרגשת הבטחון שלנו על המסלולים ועל האופניים.

## יום תחרות ראשון

הסטייג' הראשון היה כאמור המסלול הטכני ביותר בתחרות, הוא כלל קטעים תלולים מאוד וסיבובים צפופים כל כך עד שלא הצלחתי לרכוב אותם לא משנה באיזו מהירות ניסיתי להגיע. ידעתי שאם באימונים לא הצלחתי, בדופק הגבוה של התחרות אין לי סיכוי. הפתרון מבחינתי היה קטע שלם בריצה לצד האופניים במקום ניסיונות מסוכנים להתחבר חזרה. ככלל אי אפשר להגיד

שזה היה היום שלי, לא הייתי מרוכז מספיק ופעמיים מצאתי את עצמי עף מהאופניים. בנוסף לכל הצרות, מסתבר שהרוכב שדינק אחרי הוא מהטופ 50, מאוד מחמיא, אבל הבחור ישב עליי כל כך חזק שנאלצתי לעצור ולתת לו לעקוף אותי, עוד משהו שלא ממש הוסיף לביטחון שלי.

העלייה לסטייג' השני הייתה הקשה והצפופה ביותר מבחינת הזמנים, סוויצ' בקים תלולים בכביש שלקוחים מתחרויות פרו טור, אבל לא שם הבעיה שלי, הצלחתי לעמוד במגבלת הזמן ואף הגעתי כ-10 דקות לפני הזינוק. הסטייג' עצמו היה בהרבה יותר קל טכנית, אבל קשה מאוד פיזית. הוא התחיל בקטע מהיר מאוד







סדריק גרסייה בסטייג מס' 2 | צילום: Matt Wragg

ובסיומו הרבה סיבובים צפופים בין העצים ביער. למרות שהסטייג' היה אמור להיות קל יותר על הנייר, בראן עצמו עלתה לי כל העייפות מהיומיים שעברו. לא הצלחתי לייצר מספיק כוח, בנוסף לכך לא הייתי רגוע מספיק בסיבובים ומצאתי עצמי מאבד מהירות שדרשה ממני לפדל בכל סיבוב כדי להחזיר לעצמי את המהירות.

### הסטייג' האחרון

אם אתאר את הסטייג' השישי והאחרון בפירוט, אורך הכתבה יוכפל. הסטייג' השתרך לאורך 8.5 ק"מ והוא לקח לי כ-17 דקות, זהו הסטייג' הארוך ביותר שעשיתי בחיי. אפשר לחלק את המסלול ל-4 חלקים. מתחיל בהרבה סיבובים צפופים ביער, ממשיך בקטע מישורי על

אותי (עקפתי אותו באמצע כשהייתה לו תקלה והוא חזר לעקוף אותי שוב) ובאמצע החלק התלול איבדתי שליטה, עפתי מהמסלול והכסא הוריד לי את המכנס. אל דאגה הייתי עם טייץ' מתחת, והקהל האיטלקי לא זכה במופע חשפנות ישראלי לצערו הרב מאוד.

### יום תחרות שני

את היום השני פתחנו שוב בעלייה מפנקת באורך של רק 20 ק"מ לגובה 1030 מטרים. לעלייה קיבלנו שעתיים וחצי והספקתי לעשות אותה בשעה וחמישים ללא מאמץ רציני ועם הרגשה טובה לקראת הסטייג' החמישי. הסטייג' לא כלל אלמנטים טכניים רציניים הפעם, הוא התחיל בקטע מהיר ומישורי יחסית שדרש הרבה כוח

קצת, לקחתי ג'ל, שתיתי את שאר האיזוטון שנשאר לי והורדתי את הכסא כדי להעביר את העומס ל-4 ראשי במקום ההמסטרנינג התפוס. את כל העליה עשיתי עם כסא נמוך יחסית והצלחתי להגיע בזמן סביר 8 דקות לפני הזינוק שלי. הסטייג' עצמו התקיים די צמוד לחוף עם נוף מדהים שמסיח את דעת הרוכב מהמסלול האימתני. כל המסלול היה מדורדר עם חצץ ואבנים קטנות, הוא התחיל בקטע מהיר מאוד עם הרבה סיבובים קטנים שחלקם חפורים, המשיך לקטע תלול ומדורדר אף יותר, ולקינח קיבלנו גינות סלעים ארוכות לשבירת הידיים. החלק הראשון הלך לי לא רע בכלל אבל הקטע התלול היה נוראי, שוב הייתי צריך לעצור פעמיים לתת לרוכב לעקוף

שדרש הרבה פידול לשמירת מהירות ושחרור מעצורים בסיבובים, המשיך לקטע עם הרבה סיבובים חפורים וכפיים והסתיים בעליה קשה שהביאה אותנו לקטע תלול יותר עם מספר נפילות גובה. סה"כ היה לא רע.

הסטייג' השלישי היה קשה מאוד טכנית וגם פיזית. הוא התחיל בצורה דומה מאוד לסטייג' השני והסתיים כמו הסטייג' הראשון, אמנם קצת פחות צפוף, אבל הרבה יותר סלעי.

בדרך לסטייג' הרביעי שוב פונקנו בעליה קשה ולחוצה. כדי שלא יהיה לי קל מידי הוספתי לעצמי מנת פינוק של 2 שרירים תפוסים, ככה בשביל הכיף. עצרתי ללכת ברגל





לתגובות לחצו  
we:Talkback



גוס ויקמן סטייג מס' 6 | צילום: Matt Wragg



צלע הר, קטע פידול עם עלייה קשה באמצע ומסתיים בקטע דאונהיל כיפי ומהיר לאורך כ-6 דקות. ניסיתי לצאת לראן שלי רגוע ולשמר מהירות כמה שיותר כדי לא לבד אנרגיה, בחלק מהסיבובים זה עבד ובחלק פחות. בקטע האחרון ממש נפתחתי, לאורך הקטע היה קהל מדהים שעודד אותנו וה-6 דקות האחרונות של המסלול גרמו לי להיזכר למה אני כל כך אוהב את התחרויות ואת הענף הזה.

#### סיכום התחרות והעונה

אין ספק שזו הייתה התחרות הקשה והפיזית ביותר שהשתתפתי בה אי פעם, הרגליים שלי עדין שורפות אפילו עכשיו כשאני יושב במטוס בדרך חזרה לארץ

וכותב מילים אלו. דימה ואני סיימנו בהפרש של שנייה אחד מהשני בתחרות של 46 דקות ומוקמנו סופית במיקום 181 ו-183 מתוך 350 שסיימו ו-500 רוכבים שהתחילו. המיקומים אמנם לא השתפרו באופן משמעותי מהתחרויות הקודמות, אבל מבחינת אחוזים מהמנצח יש שיפור קל, יצאנו מרוצים.

עונת 2014 נגמרה ואי אפשר להגיד שהתוצאות שכיוונו אליהן לעונה אכן הושגו. אבל אם היינו מקבלים את כל מה שאנחנו רוצים, לא היה עניין בחיים. מה שכן השגנו זה הרבה מסקנות ושיעורי בית לעונה הבאה. מבחינת כושר אנחנו בסדר ונראה שהמגבלה שלנו היא ממש לא שם, אלא בטכניקה (כמובן שנמשיך להתאמן חזק מתמיד

בכל מקרה) לצערנו המסלולים בארץ לא דומים ברמתם למסלולי האנדורו בחול, אפילו לא מתקרבים לזה. רק המסלול בצוק מנרה מתקרב איכשהו ואני מקווה שאחרי הרבה הבטחות לעצמי ופחות קיומים בעונה הקודמת, העונה אבקר הרבה בצוק. אבל להתאמן על מסלול אחד בסוף מאבד את העניין ולא מאפשר את השיפור הנדרש, לכן חייבים לשלב הרבה רכיבה בחו"ל עם דגש על הכרת האזור של התחרות. העונה אהיה הרבה פחות לחוץ בזמנים ולכן אגיע לאיזורי התחרות הרבה לפני כדי להתרגל למסלולים המקומיים.

#### תוכניות לעונה הקרובה

לעונת 2015 אני מתבנן שלוש שהויות ארוכות בחו"ל,

לפחות 5 תחרויות גדולות כשארבע מתוכן תחרויות בסבב ה-EWS. מסוף פברואר עד תחילת אפריל אהיה בניו זילנד, אתחיל בתחרות Trans NZ שחוצה חצי מהאי הדרומי של ניו זילנד במשך 5 ימים. לאחר מכן אשתתף בתחרות או 2 כחלק מפסטיבל אופניים מקומי ואקנה בתחרות הפותחת של ה-EWS ב-Rotorua כחלק מפסטיבל Crankworks שיתקיים בעיר. בקיץ אבילה תקופה מסוימת בוויסלר קנדה, כולל תחרויות גם שם. החלק האחרון של העונה יתחיל בספרד בתחרות EWS בסוף ספטמבר ושבוע לאחר מכן התחרות הסוגרת של העונה שתתקיים כרגיל ב-Finale Ligure







## Playmobil StopMotion

סרטון רכיבה מטורף, גירסת הפלימוביל.



## Macaferma San Francisco

סצינת הפיקסי של סן פרנסיסקו. טרוף בלי ברקסים.



## My Girlfriend Is A Mountain Biker

האחרון בסדרת הסרטים המטורפת של פריי רייד ברמה הגבוהה ביותר עם צילום מושקע. מצולם איך לא, בבריטיש קולומביה.

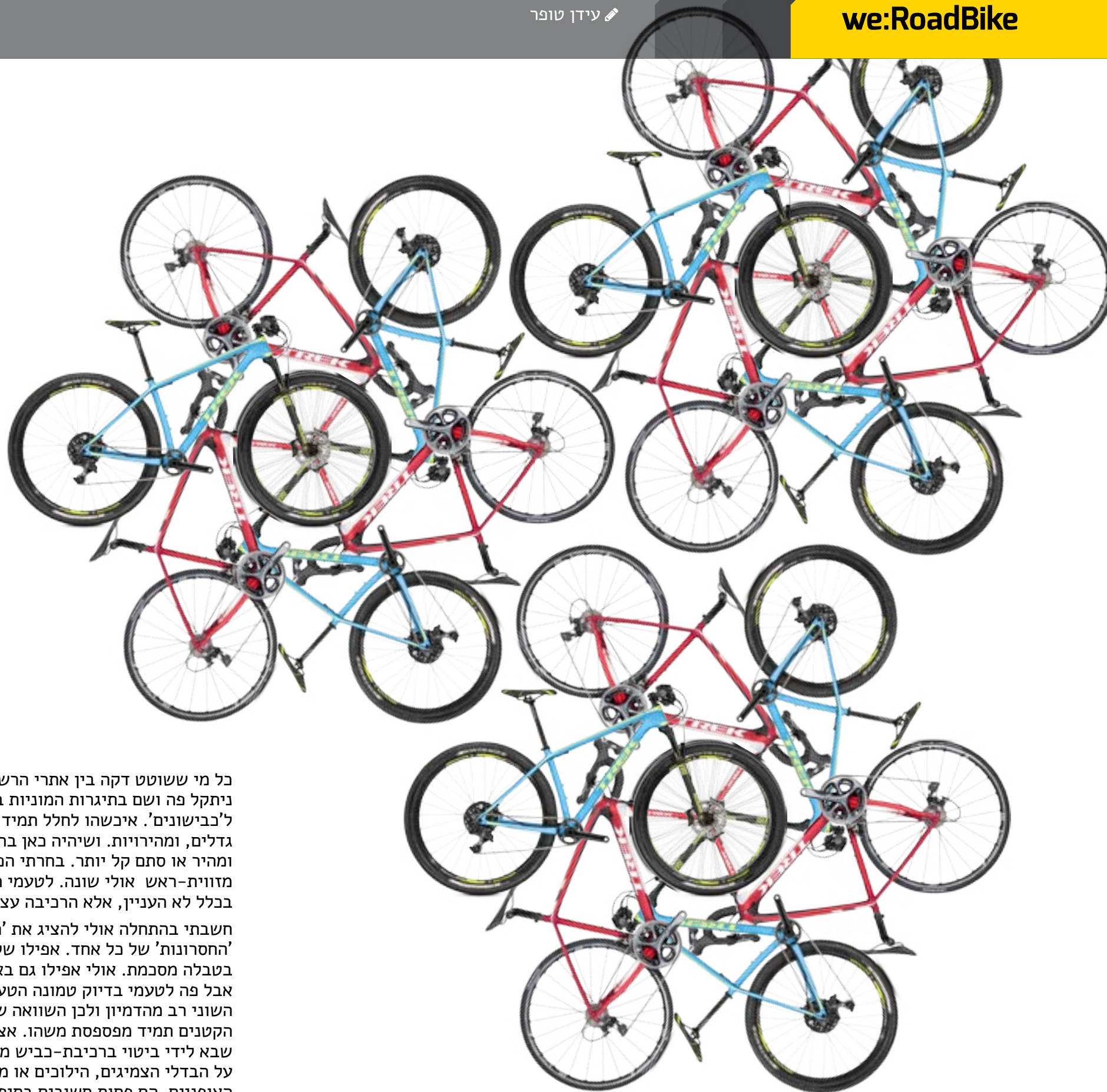


## Keirin Japan

10 מיליארד דולר בשנה הימורים ביפן ורוכבים עם משמעת של לוחמי נינג'ה.



## Road Vs. MTB



שנה (טור דה- פראנס הראשון התקיים ב 1903) ומתאפיינים בהגדרה מסודרת לפיה השלדה מורכבת לעולם משני משולשים, גלגלים דקים וחלקים בעלי גודל מוגדר וכידון מעוגל. הם נעדרים מנגנון שיכוך מובנה. באופני שטח לעומת זאת, הדמיון הוא המגבלה היחידה בערך. הם מצוידים בבולם זעזועים או שניים וצמיגים רחבים עם 'קוביות'. גודל הגלגלים משתנה וכיום יש שלושה סטנדרטים. מבחינת הילוכים באופני שטח יש מספר אפשרויות, ביניהן 10, 22 או 30 הילוכים. בכביש לרוב נמצא 20 או 22 הילוכים. מבחינת יחסי העברה-ההילוך הקל ביותר באופני כביש הוא קשה משמעותית מהאופציה המפנקת ביותר באופני שטח.

למען הגילוי הנאות צריך לאמר כי סטטיסטית, מרבית הרוכבים בארץ הם רוכבי שטח. הפער עדיין ניכר בהשוואה לכמות רוכבי הכביש וכנראה יישאר כך בעשורים הקרובים. אופני שטח הם ורסטיליים יותר ועבור רובנו נוחים יותר. תכלס אפשר לרכוב איתם בכל מקום, כולל אספלט ורחובות העיר. הם מפנקים יותר

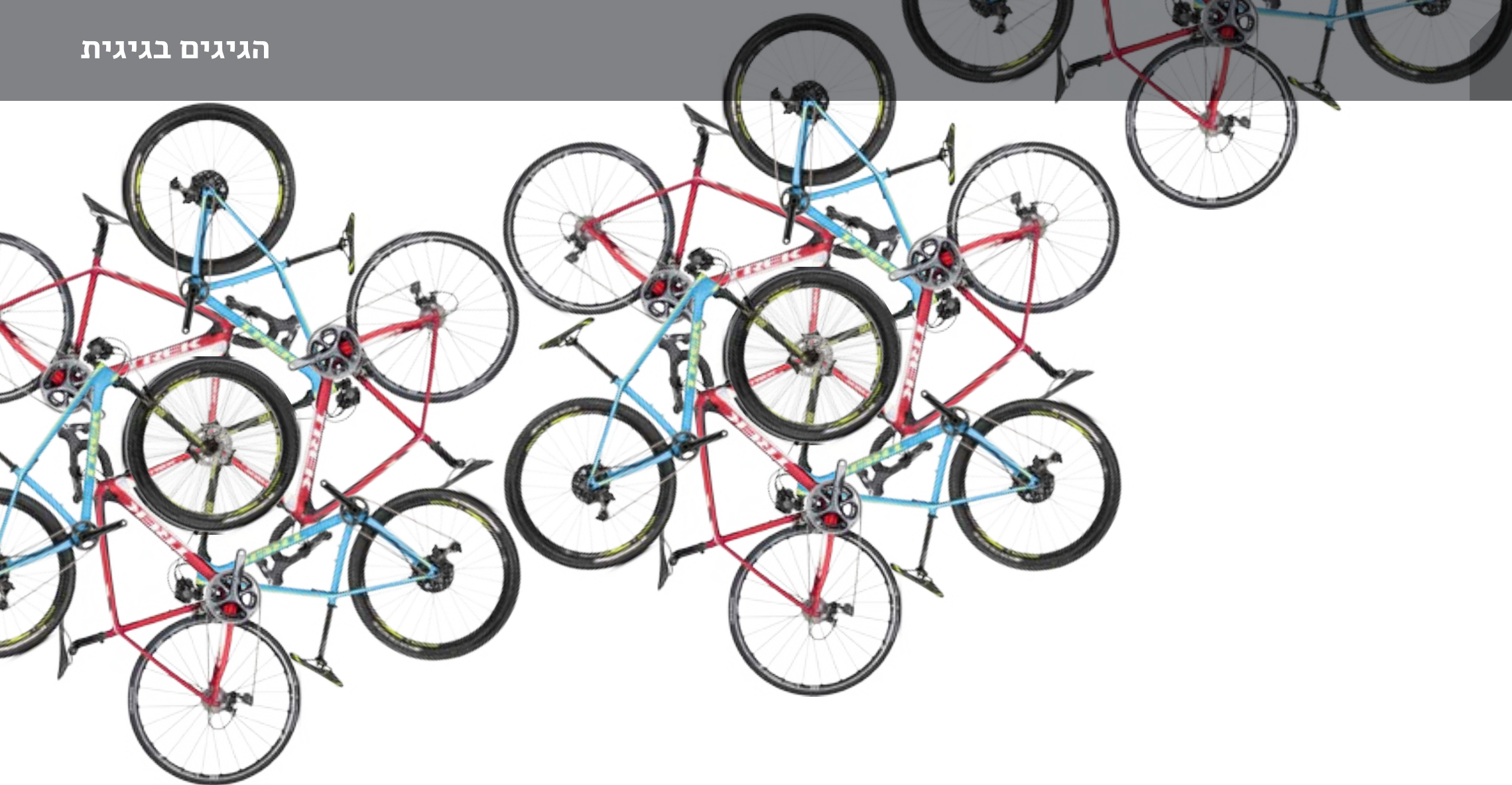
כל מי ששוטט דקה בין אתרי הרשת השונים בוודאי ניתקל פה ושם בתיגרות המוניות בין 'שטיחונים' ל'כבישונים'. איבשהו לחלל תמיד נזרקות, מידות, גדלים, ומהירויות. ושיהיה כאן ברור למי יש יותר גדול ומהיר או סתם קל יותר. בחרתי הפעם להציג את העניין מזווית-ראש אולי שונה. לטעמי האופניים עצמם הם בכלל לא העניין, אלא הרכיבה עצמה.

חשבתי בהתחלה אולי להציג את 'היתרונות' מול 'החסרונות' של כל אחד. אפילו שקלתי להשתמש בטבלה מסכמת. אולי אפילו גם באופן גרפי החביב עלי. אבל פה לטעמי בדיוק טמונה הטעות הכללית הרווחת. השוני רב מהדמיון ולכן השוואה שכזו של הפרטים הקטנים תמיד מפספסת משהו. אציין את השוני העיקרי שבא לידי ביטוי ברכיבת-כביש מול רכיבת-שטח ולא על הבדלי הצמיגים, הילוכים או מבנה השלדות של האופניים. הם פחות חשובים בסיפור הזה.

בכל זאת כמה מילות הסבר למי ש'תקוע' בעולם אחד. כן, תקוע. אופני כביש נמצאים על הכביש מעל מאה







ורכים יותר בהשוואה לאופני הכביש. גם מחיר הכניסה של אופני שטח זול ממחיר הכניסה של אופני כביש.

### מה קורה בשטח

רכיבת שטח במקרים רבים היא פשוט טיול מהנה בטבע. היא מביאה אותנו למקומות שאיננו מכירים, גם אם הם מרחק קצר מהכביש עליו אנו חולפים פעמים רבות. רכיבת שטח לרוב נעשית בקבוצות כך שיש כאן מרכיב חברתי חזק. רבים מהרוכבים שייכים לקבוצה קבועה יחסית. עצירות לקפה והרבה תמונות הן חלק מהעניין. יש אין-ספור גלריות בהן כל אחד מחברי הרכיבה צילם את כל האחרים מחברי הרכיבה מכל זווית. מספר הגלריות שיעלו לרשת עבור טיול הוא מספר הרוכבים ברכיבה+5 לפחות. רכיבת שטח יכולה להיות מגוונת מאוד באופייה, שינויים רבים של תוואי השטח והנוף, השיפועים, רמה טכנית לעומת רכיבות שבילי קק"ל שקטות שהן נחלת הרוב. ישנם אתגרים טכניים, הזדמנויות פוטוגניות להתרסקות. בקיצור יש על מה לדבר בחבר'ה. ככה יוצא שברכיבת שטח יש פער גדול בין זמן הברווט וזמן הרכיבה נטו. לרכיבה פעמים רבות נילוה סיפור-דרך, נדרשת הכנה מראש או חלוץ מקדים אם מדובר בקבוצה גדולה. ההכנה כוללת בדיקה במפה, בדיקה באתרי קבצים שונים ל-GPS שמלווה את

המוביל. תמיד יהיה מוביל. המוביל הוא לרוב היוזם וזה שילמד את המסלול, יידע מתי ואיפה עוצרים, מה רואים וכמה נשאר. המוביל יגדיר מראש את רשימת הציווד המועדפת האישית והמחלקתית. כך יוצא שבמרבית טיולי השטח נסחוב איתנו תיק גב. חוץ מהשלוקר לשתייה יכול התיק את הציווד בהתאם לאופי המסלול ומישכו. בטיול כזה מרגישים ורואים טבע, אוויר נקי, בעלי-חיים שונים וכמובן כל מדרגת סלע נהיית "דרופ", כל שביל פרות הוא "סינגל" פוטנציאלי. ברכיבת שטח אופיינית שאינה שבילי פארק או קק"ל כבושים נדרשת שליטה טכנית מסוימת. יש לכך שכר לימוד בצורת החלקות ושפשופים לגוף ולאופניים. רמה גבוהה יותר מאפשרת גיוון רב יותר ומגדילה את ההיצע.

אחד הדברים שמאפיין את רכיבות השטח הוא הפריסה של הארוחה בסוף המסלול. נקודה חשובה לא פחות מכל הסיפור עצמו.

### בשולי הכביש


בכביש, תקבל הרכיבה לא אחת תואר של 'אימון'. וזו אולי כל התורה כולה במילה אחת. רכיבת כביש היא מונוטונית בכל פרמטר כמעט בהשוואה לשטח. פחות שינויי תנוחות, פחות שינויים מהירים וחדים בתוואי, בהעברות הילוכים, בנוף. הרבה פעמים רכיבת כביש

היא יותר אישית ועצמאית. כמו שנאמר "בדידותו של הרוכב למרחקים ארוכים". מעניין אם יש למשפט הזה המשך או שזה סתם סלוגן טוב שנלקח משם של סרט. צריך להודות, סף-הכניסה לרכיבת כביש בד"כ נמוך יותר בשל היכולת לרכוב גם עם טכניקה ושליטה מינימלית. הצד השני של זה הוא שכל מפגש עם האספלט גם במהירות קטנה הוא משמעותי וכואב בהשוואה לחליקה טיפוסית בשבילי קק"ל. מצד שני, האופניים רגישים מאוד ומגיבים לכל מהמורה וחצץ באופן אלים יותר בהשוואה לאופני שטח.

אופני כביש נולדו בעיקר למהירות. זמן ומהירות לצד כיבוש פסגות, ועדיף מהר. לחיצה קלה במישור ואתה ב-30 קמ"ש. קצת יותר מזה או רוח קלה בגב ואתה כבר ב-40 קמ"ש+. בירידה טובה אין בעיה להגיע ל-80-70 קמ"ש. ברכיבת כביש, בשל תוואי השטח הפתוח והמהירויות הממוצעות הגבוהות יש לנו שותף. הרוח. ההתנגדות שמציגה הרוח המנשבת היא משמעותית ומסוגלת להעמיס מאוד על הרוכב למרות הכיף. וככל שהרוח חזקה יותר כך גדלה ההתנגדות. אבל כמו הציפורים, גם רוכבי כביש מתנהלים טוב יותר מול הרוח בקבוצה היוצרת דבוקה. ברכיבת כביש מתרכזים בכביש, הרוכב שלפניך והעליה הקרובה. העובדה כי

רוכבים אחד אחרי השני או מקסימום בזוגות מייצרת פחות אינטראקציה. הציווד יהיה מינימלי ועדיף שישכב ברכב-הליווי, אם יש. לא תמצאו רוכב כביש עם תיק גב. מה שנכנס בשלושת הכיסים בגב. זהו. קל וחופשי. עצירות יהיו לרוב באיזור עם צל ומים= תחנת דלק. בשל המונוטוניות יותר קל ליישם אימון לפי דופק מטרה לכל מי שמתייחס לעניין ברצינות. ברכיבת כביש זה לא חריג לרכוב רכיבות ארוכות של 5 שעות על האופניים עם הפסקות תידלוק קצרות. בכביש נולד המושג 'רכיבת נפח' ורכיבת Century של 100 מייל.

מעצם הסיכון ברכיבה בכביש והקירבה למכוניות הרוכב דרוך, קשוב ומרוכז יותר. לכן תמצאו פחות רוכבי כביש עם אוזניות ופלייליסט של טראנס מטורף למרות שזה מאוד מתבקש. קאדנס גבוה, מהירות גבוהה. רוח טובה והרבה שקט. ואולי ההבדל המהותי ביותר בין שני סוגי הרכיבות הוא שהסיכוי להידרס בשטח כמעט לא קיים. בכביש? תלוי את מי שואלים. בכל מקרה זיכרו: רכיבת כביש היא מסוכנת. הפגיעה היא תמיד קטלנית ואינה צפויה.

הכי כיף להינות משני העולמות. מכל אחד יש הרבה מה להביא לעולם השני. מנסיון. ולסיכום, אי אפשר בלי [משהו מהרשת](#) עם בהומור של חנונים 



הפינה ההולנדית. 700 אלף איש על ההר

# על הפרקט בטור דה פרנס

נחושים להתחיל בחגיגות, התחלנו בחיפוש אחר פיסת דשא ירוקה שנוכל לשבת עליה, משימה לא פשוטה, מצאנו אחת נחמדה, סמוכה לחומה של הכנסייה, הנחנו עליה את האופניים וקבענו בה את בסיסנו. את דגל ישראל שלפתי מהתיק וקיבעתי אותו לצד דגל הולנד על החומה, כבוד!

מולנו משפחה הולנדית שנמצאת על ההר כבר שלושה ימים, מקצוענים. המשפחה מצוידת באוהלים, רמקולים ענקיים, עמדת DJ מדוגמת וגולת הכותרת, צ'יפסר! מה מסתבר? חוץ מזה שהם לקחו על עצמם את תפקיד ה-DJ של ההר, הם גם מציעים למכירה צ'יפס ובירה. מקצוענים!

מסביבנו מסיבה אחת ענקית, רבבות אנשים ממשיכים לעלות על ההר, כתום בכל מקום, בירה בכל יד, אנשים רוקדים על הכביש/על הדשא/על החומה של הכנסייה, איפה לא! פסטיבל כמו שלא ראיתי מעולם. מוזמנים לראות בוידאו שמצורף שעשו GCN את המסיבה.

אופניים שכל כולה מתנקזת לאותו יום גדול שהוא הקווין סטייג'.

זוכרים שאמרתי לכם שההר הוא הולנדי? אזי בפועל יוצא, הסרפנטינה הכי כיפית, הכי משוגעת, הכי צבעונית במהלך הקווין סטייג' היא סרפנטינה 7, ה-"Dutch Corner". ברור היה לנו מלכתחילה שזו הסרפנטינה בה נרצה לשחרר את קוויקריילייסינו.

השכם בבוקר הקווין סטייג' יצאנו מהמלון, עברנו בבולונג'רי (מאפיה בצרפתית) והצטיידנו במזון (בגטים עם מיטב הנקניקים והגבינות) ומשקאות לכבוד השהייה על ההר, חנינו את הרכב בעיירה לא רחוקה, פרקנו את האופניים, ארזנו את המזון והשתייה ודיוושנו לנו לכיוון ה-"Dutch Corner".

8.30 בבוקר והגענו לסרפנטינה המיוחלת, המסיבה כבר התחילה בלעדינו, אלפי אנשים בכתום על ההר ועוד אלפים שעושים את הדרך, אוטוסטרדה של אוהבי אופניים בשלל צבעים.

שעליה התרחשו קרבות אימתניים (לאנס vs. פנטאני, למונד vs. הינו), ה"מכה" של עולם אופני הכביש. לסטייג' הזה קוראים ה-"Queen Stage" והוא אינדיד ראוי לתואר אצולה.

כל סרפנטינה באלפ דואז ממוספרת במספר המוצג על שלט ובו מונצח שמו של אחד מהרוכבים (או שניים) שניצח מתישהו את הסטייג' שהסתיים באלפ דואז, יוצא שבסרפנטינה 21 (הראשונה מלמטה) יש את שמו של פאוסטו קופי (ניצח ב-1952). האלפ דואז זכה לכינוי "ההר ההולנדי" משום שההולנדים מובילים את טבלת המנצחים של הסטייג'ים אשר נגמרו בהר (8 מתוך 14).

הקווין סטייג' כ"כ חשוב ואגדי, עד כדי כך ששבוע מראש, מעפילים המוני מעריצי אופניים אל האלפ דואז, רובם הגדול בקרוונים, במכוניות ובאופניים, כולם נחושים לתפוס את המיקום הטוב ביותר לקראת הקווין סטייג'. אותם מעריצים מקימים מחנות לילה מדוגמים, מקימים פיקניקים למופת ובעיקר יוצרים חווית פסטיבל

את הטור דה פרנס אני לא צריך להכיר לכם, מדובר באחד מאירועי הספורט הקשים בעולם, שווה צפייה? שווה.

ב-2013, לכבוד מהדורתו ה-100 ססתי עם עוד שני חברים לטיול שמורכב ברובו מרכיבות באלפים הצרפתיים ומצפייה במהדורה הכה מיוחדת הזו של הטור הכה מיוחד הזה. את הטיול חילקנו לימי רכיבות, בהם טיפסנו את העליות המיתולוגיות ביותר שיש לצרפת להציע (האלפ דואז, הקול דה גלנדון, הגליביר, הקול דה מדלן ועוד) וליוזמיים של צפייה פיזית, "על הפרקט", בטור.

לכבוד המהדורה ה-100 של הטור, החליטו המארגנים לבנות ולעצב סטייג' שייזכר לעד, סטייג' שבו הרוכבים יטפסו פעמיים את האלפ דואז (!), העלייה המיתולוגית ביותר בעולם האופניים, עלייה שמורכבת מ-21 סרפנטינות, אורכה כ-14 ק"מ עם טיפוס מצטבר של 1,142 מטר, שיפוע ממוצע של 8% ומקסימלי 14%, עלייה



LIFE IS A RIDE™

we:RoadBike



קשה למרקוס בורגהרדט



סרפנטינה 7. הפינה הכתומה

אני נשאב לריקודי שורות עם ההולנדים, לומד לזמר איתם את המנוני העידוד שלהם. משני צידי הכביש מתיישבות שתי קבוצות בטור, הדיג'יי שם שיר הולנדי ששמו "אנחנו חותרים" וההולנדים משני צידי הכביש מתחילים בתחרות חתירה מדומה ל-0 מטר, אני בתוכם, מולנו עומד הקפטן של קבוצת החתירה שלנו ומפציר בנו בהולנדית לחתור חזק יותר, אני מציית, כולי הולנדי.

מבלי שאני מרגיש, הזמן עף, רכבי הקרנבל מתחילים להגיע. כל פרח יודע שהטור דה פרנס הוא מזמן לא רק מרוץ אופניים, הקרנבל, כעמוד ענן לפני הרכבים, נוסע ומלווה את הטור בכל שלביו, החל ממעמד ההזנקה, דרך הנסיעה בכבישים וכלה על קו הסיום של כל סטייג'.

הקרנבל מורכב ממאות כלי רכב שונים ומשונים, המעוצבים לפי הספונסרים השונים של הטור, הקרנבל נוסע כחצי שעה לפני הרכבים והוא מסיבה אחת גדולה על גלגלים. הדיילים והדיילות שעל הרכבים זורקים מזכרות ומתנות לכל עבר, המון מוזיקה, מפריחים בועות לאוויר, הקרנבל בריו קטן עליהם.

כמובן שאני נשאב לחגיגה, זה הזמן להשתגע וליהנות, קושר את דגל ישראל סביב הצוואר והולך לתור את השטח, הסרפנטינה שלנו עמוסה אנשים, מישהו העלה לכאן סימטריילר והוא מוכר בירות מהחבית באירו לכוס(!), אנשים מחופשים, אנשים צבועים, טירוף. מסתבר שעבור ההולנדים שאוהדים את אייאקס אמסטרדם, דגל ישראל הוא הדבר שהם הכי אוהבים בעולם ופתאום דגל ישראל הוא "קול", מצטלמים איתי והדגל, בחורצ'יק מראה לי קעקוע על הזרוע שלו "איאקס אמסטרדם" בכתב עברי תנכי, הארד קור!

תבינו, במשך כל הזמן הזה עולים את ההר גם מאות רכבים של טיולים מאורגנים, משטרה, משאיות של קבוצות האופניים, מפלסים את דרכם בים הכתום הזה, כמעט ודורסים שיכורים. פתאום מבחינים ההולנדים במשאיות של הקבוצות ההולנדיות, כולם דוהרים לעברן, אנשי הצוות יוצאים מהרכבים ורוקדים עם הכתומים, מדהים. הגורל של רכבי קבוצת Sky שונה, הכתומים מטלטלים את הרכבים, כמעט זורקים אותם מההר.

parazar



GRAVITY CHECK™  
APRÈS-RIDE APPAREL

אופנה בהשראת עולם האופניים המיועדת לרוכבים ורוכבות ואנשים שחיים ונושמים אופניים. קולקציית חורף 2015 עם פיצ'רים מיוחדים המותאמים לרוכבים. **עכשיו בחנויות.**

WWW.GRAVITY-CHECK.COM





LIFE IS A RIDE™

parazar



אופנה בהשראת עולם האופניים המיועדת לרוכבים ורוכבות ואנשים שחיים ונושמים אופניים. קולקציית חורף 2015 עם פיצ'רים מיוחדים המותאמים לרוכבים. **עכשיו בחנויות.**

[WWW.GRAVITY-CHECK.COM](http://WWW.GRAVITY-CHECK.COM)


אחרי השיירה חוזר הבלאגן, המסיבה, המוזיקה, כולם שמחים, הם יודעים שזה יום מיוחד, הרוכבים יסיימו לעלות את ההר, ירדו אותו ויחזרו לעלייה נוספת, את המנגינה הזאת אי אפשר להפסיק, ביום הזה יש מנצח אחד על התזמורת והוא כריסטוף ריבלון הצרפתי, איזה חגיגה, צרפתי מנצח את הקוויין סטייג' בטור דה פרנס ה-100, לספר לנבדים.

אחרי שהכל נגמר, מתחיל נחיל של אנשים לרדת מההר (התקשורת אמרה שהיו על ההר 700,000 איש ביום הזה), איתם גם אנחנו, מרוצים, שמחים, לקחנו חלק בהיסטוריה... קיצר, איפה אוכלים עכשיו?

השנה, 2015, הטור דה פרנס יעבור שוב באלפ דואז ואני ממליץ לכל אחד ואחד מכם הרוכבים (אפילו אם אתם לא כבישונים), סעו לשם, תשתתפו בחוויה ובקרנבל האופניים הזה, חיים רק פעם אחת. אל תשכחו לקחת איתכם דגל ישראל 🇮🇱

הקרנבל עובר ופתאום שקט, כולם דרוכים, במסך הענק שהציבה חברת Rapha אנו רואים את התקדמות הרוכבים, הם על ההר, ממש כמה סרפנטינות מתחתינו, אף אחד לא מדבר, עכשיו מאזינים לשדרנים.

כמו מסרט הוליוודי, מגיח ההליקופטר של הטלוויזיה מבין העצים, אופנועי השוטרים, מכוניות הקומיסר, רעש עולה במעלה ההר, החבר'ה בסרפנטינות שמתחתינו מעודדים את הרוכבים, עכשיו תורינו, הרוכבים הראשונים הגיעו! כמו פיצוץ אטומי עולה הרעש, רבבות כתומים בפינה ההולנדית מעודדים, מנופפים בדגלים וביניהם גם אני, מנופף בדגל ישראל מול הרוכבים, חוטף בלימה מהשוטר שאחראי על ה"סדר", עוד מכוניות קבוצה, הפלוטון אחריהן, אחרונים מגיעים הרוכבים שלא מתים על עליות, הם רוכבים במהירות מטורפת, השיפוע פה הוא בערך 7% והם 30 קמ"ש (בלי נדר). הרוכבים האחרונים לוקחים כוסות בירה מהמעודדים ושותים תוך כדי העלייה, איזה פאן.



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 לסדרת רכיבה פרטית. בהתייעצות עם המגה "מאסטרים" בחרנו להביא לכם מספר טיפים לשיפור הזרימה, היכולת הטכנית, ההנאה והסטייל שלכם ברכיבה.

גם הפעם לאור בקשות חוזרות של קוראים שפנו אלינו, את הפינה אנו מקדישים לטכניקת רכיבה שלא נמנית על כישורי הבסיס. ה-Whip היא טכניקה לזריקת הזנב של האופניים בעודם באוויר, מעיין הצלפה של הגלגל האחורי. הוויף הוא סוג של מיומנות וירטואוזית שאין בה תכלית טכנית ממשית לצליחת אלמנט מסוים, אלא אם המבצע מיומן מאוד ומשתמש בטכניקה כדי לשנות כיוון באוויר לצורך נחיתה טובה ונקייה יותר מקפיצה. זוהי אחת מטכניקות הסטייל הראשונות והנפוצות שרוכבים מיומנים עם יצר שובבות רוכשים לעצמם במהלך ההתפתחות שלהם כרוכבים טכניים, אם לצורך הכנסת עניין ברכיבה או אם להפגין את שליטתם ברזי שפות גוף מתקדמות ←←

קאליפ



←← לאחר הפוגה של חודש חוזר עלינו  
המנטור עם שיער הפנים, האיש שהוכיח כי  
זקן צפוף ושחור חותך את האוויר טוב יותר  
מאירובר וחליפת לייקרה צמודה.  
בן הבעלים והמדריך הראשי של "בן קדמי"  
[הדרכות רכיבה טכניות](#) הוא מוטיקי מדריכי  
הרכיבה מארץ. הוא מנהל אורח חיים סמי  
סמי מקצועני של מתחרה XC, מתחרה  
אנדורו, מתחרה DH בדימוס ותופר מרחקים  
לא שפויים בתחרויות מגה בייקפאקינג.  
בשאר הזמן הוא מדריך קבוצות ובודדים  
בטכניקת רכיבה מתקדמות בשילוב דמיון  
מודרך [www.bkedmy.com](http://www.bkedmy.com)



לתגובות לחצו  
we:Talkback







האבזור הכי טוב שקיים בשוק כיום, עליהם אני מקפיד לרכוב לפחות פעמיים בשבוע.

**סדר על הקיר?** קיר? מה זה קיר? כשעבדתי בחנות בלוס-אנג'לס נחשפתי לצורת עבודה מעט שונה מזו המקובלת אצלנו בארץ, שבה כל הכלים מאוחסנים בעגלת כלים ייעודית, וזו השיטה שאימצתי לעצמי. לכן בסדנא שלי לא תמצאו קיר כלים אלא עגלה אדומה וסקסית של Snap on.

**הכי כלי כלי?** הכלי שאני משתמש בו הכי הרבה הוא בעצם אינו כלי בכלל, אלא צ'ק-ליסט מפורט בן עשרים

כל סוגיהם והיבטיהם, כולל טיפולם בכל סוגי הבולמים ומוטות הכסא, בניית גלגלים וייצור פתרונות לכל בעיה שהיא, עם דגש על יחס אישי, שירות ומקצועיות ברמה הגבוהה ביותר.

**רוכב?** אני ממשיך להתחרות DH ו-AM, משתתף בסבבים ובאירועים, ותומך בתחום על-ידי מתן תמיכה טכנית לרוכבים בתחרויות השונות. יש לי זוג אופני DH-Banshee Legend, עם אבזור קצה וצביעת קאסטום בצבעי המותג TSD, עליהם אני רוכב בקביעות. בנוסף יש לי זוג אופני Transition Covert Carbon, עם

ומצאתי את עצמי מטפל באופניים שלי לבד. את המשרה האמיתית הראשונה שלי בתחום קיבלתי ב-Vertigo מעט לפני השחרור, עידן בעל החנות הציע לי עבודה לאחר שהתרשם מכתובתי הטכנית בפורום DH בתפוז דצ"ל. אח"כ חו"ל, קצת תחרויות DH בצפון אמריקה כולל משרה של מכונאי בלוס אנג'לס, חזרה לארץ, עבודה באופני אקספרס במשך שלוש שנים ואז ניהול סדנת האופניים של בייקלאב גם במשך כשלוש שנים. לאחר יותר משבע שנים כמכונאי בכיר ושכיר החלטתי להקים סדנא מקצועית משלי שמתמקדת רק באופני קצה על

**מי אתה האיש שבקיר?** אור טל. התחלתי לרכוב בגיל 13, כשאחי הגדול קנה לו ולי שני זוגות אופניים Haro Escape כמתנת בר-מצווה. די מהר התחלנו להתחרות בתחרויות XC ובגיל 17, כאשר הבנתי שאני יותר מהיר מאחרים בירידות, עברתי להתחרות DH ו-FR. מאז ומתמיד אהבתי לפרק דברים ולהבין איך הם עובדים, כך שהמשיכה למכניקה של אופניים הייתה טבעית וברורה. בשלב מאוחר יותר בהתפתחות שלי כרוכב, הרכיבה הפכה אגרסיבית יותר והבלאי של החלקים גדל, לא היה לי זמן להגיע לחנויות אופניים בגלל השירות הצבאי





להתחרות בראן השני, פירקנו את הצ'יין גייד השבור ואלתרנו מותחן שרשרת מפייה של בקבוק שתייה ואזיקונים דרכו העברנו את השרשרת. האלתור צלח את כל הראן בהצלחה.

[פייסבוק](https://www.facebook.com/we.thewall) | 054-4515132 | 0777-811331

כדאי לעשות Like וכך להתעדכן ברכיבות של החנות שמאורגנות מדי שבוע ומתאימות למגוון רמות רכיבה. יש לנו גם קבוצת וואטסאפ של רכיבות של החנות. מי שמעוניין להצטרף מוזמן ליצור קשר עם אור טל 📞

זמן ולהגיע למגוון הכי רחב של אפשרויות ופתרונות, הכלי הבא שאותו אני מתכנן לרכוש הינו מחרטה.

**לוקח את העבודה הביתה?** כשהייתי שכיר היה לי ארגז כלים גדול עם כל הכלים, אך מאז שפתחתי את הסדנא שבה אני מבלה יותר מ-12 שעות ביום, אפשר להגיד שהיא הבית שלי ואין לי צורך בכלים במקום אחר. במקרה הכי גרוע הבית עם המיטה נמצא חמש דקות מהסדנא...

**ה-תיקון?** באחת התחרויות האחרונות בחרמון סיפקנו תמיכה טכנית למתחרים. אחד המתחרים הצעירים ריסק את הצ'יין גייד שלו בראן הראשון ועל-מנת שיוכל

להשפיע על אופן פעולת הבולם, הוא אפילו מאפשר בדיקה של הבולם גם כשאופני הלקוח אינם בנמצא. בנוסף בניתי בעצמי את שולחן העבודה וכל רהיטי הסדנא מברזל, כולל סטנד התיקונים.

**מי הבן המועדף?** הכלי האהוב עלי הוא מלחצי שישה אינץ' של York תוצרת צ'כיה, מבחינתי הם מתפקדים כיד שלישית, ומשמשים אותי כמעט בכל טיפול.

**מחשבות לעתיד, מצרפים עוד כלים למשפחה?** בהרבה מקרים כשאנו נאלצים לפתור בעיות ללקוחות, אנו נזקקים לשירותי חריטה וכרסום. לכן, בכדי לחסוך

ושבעה סעיפים שונים לבדיקה. כל זוג אופניים שעולה על הסטנד עובר אותו תחילה, מה שמאפשר לנו לבדוק את האופניים בצורה יסודית ולאתר תקלות שאפילו הרוכב לא היה מודע אליהן, כך שכל זוג אופניים יוצא מהסדנא במצב האופטימאלי שלו.

**הכי לא כלי כלי?** בוקסה של ציר מרכזי ISIS שכבר בקושי ניתן למצוא מורכב על אופניים בימינו.

**כלי מיוחד/ייחודי?** ייצרתי מכשיר לבדיקת בולמים אחוריים המאפשר לבדוק בולם לאחר טיפול בצורה סטרילית ללא השפעה של אף חלק אחר באופניים שעשוי





לתגובות לחצו  
we:Talkback

# מיומנו של מיזנתרופ

שהמיטנפים בעצמם חברים בפורומים ורק מגבירים את תדירות השלכת הפנימיות כאילו לעשות דווקא...

רוכבי האופניים (גם הטרננים והמעצבנים שביניהם) נהנו תמיד מתדמית של אנשים תרבותיים, בעלי ערכים ומידה ראויה של אינטליגנציה עד שהגיעו חדלי האישים הללו והפכו את הפנימית על פיה ועתה נותר רק לחשוב איך ממגרים את המחלה.


בפורומים ובשירשורים העוסקים בנושא נחלקים המגיבים (כמו כל דבר בישראל) לשלושה מחנות:

מחנה השלום: "בואו נעצור ליד זה שלכלך ונסביר לו שטעה"

מחנה המלחמה: "בואו נעצור על זה שלכלך ונשבור לו מפשעה"

ומחנה לא אכפת לנו מכלום: "למכירה אופני עול מאונטעיין כמו חדש, עושים הכל!"

אני מניח שאתם כבר מבינים לאיזה מחנה אני שייך.

אם לתעב את נושאי הפנימיות ידביק לי את התואר מיזנתרופ, הרי שאני מיזנתרופ גאה, ואתם? 

עולות מספר תמונות בהן הצדיקים התורנים מספרים על המפגש עם הרעה החולה הזו. מעבר לזוהמה עצמה, יש לתופעה הנוראית הזו גם היבטים נוספים, שהעיקרי בהם הוא ההכרה שתחביב הרכיבה ככל הנראה, כבר אינו נחלתם הבלעדית של שוחרי הטבע המחונכים, אלא, אוי לאותה בושה, גם של הפרחחים.

קצרה היריעה מלתאר מה עובר בגופי כשאני נתקל בנחשים השחרחרים הללו שניבטים אלי מעל ענפי עצים, שיחים, או סתם כך מאמצע השביל... לדאבוני אני חייב להודות שאני הופך למכונת ניבולי פה מטונפת ([אפילו כתבתי שיר במיוחד לכבודם](#)) ובמובן מסוים מזל שלא יצא לי עד היום לתפוס את אחד המזהמים הללו על חם כי טוב לא היה יוצא מזה...

אני כבר לא יודע אם העלאת המודעות עושה בדיוק את הפעולה ההפוכה מן הרצוי, כי לאור תפיחת מימדי התופעה לא ברור אם בעצם הפנימיות היו שם כל העת רק לאף אחד לא היה ממש אכפת או

זז מהר יותר מהם), הסנובים שלא אומרים שלום, החפרנים שעוצרים לידך ואוכלים לך ת'ראש, אלה שלא יעצרו לשאול אם ת'ה צריך עזרה, אלה שיש להם תמיד הערות ("שים ת'סטם הפוך, זה ישפר ת'זווית ראש", כן מיסטר אנלא-קופץ-אפילו-ממדרכה...), אלה שמפרקים ת'מקפצות, אלה שפותחים קווים הזויים, אלה שרוכבים עם טייץ ומגינים, אלה שמורידים את האופניים במגרש החנייה ויוצאים לסיבוב סטייל "תראו איזה פרצוף רציני יש לי, אני בודק את המתלים והמסבים אבל בעיקר שופופו על האופניים השווים שלי ותראו איך אני עושה רבע מנואל וכמעט מתהפך".

קשה... קשה...

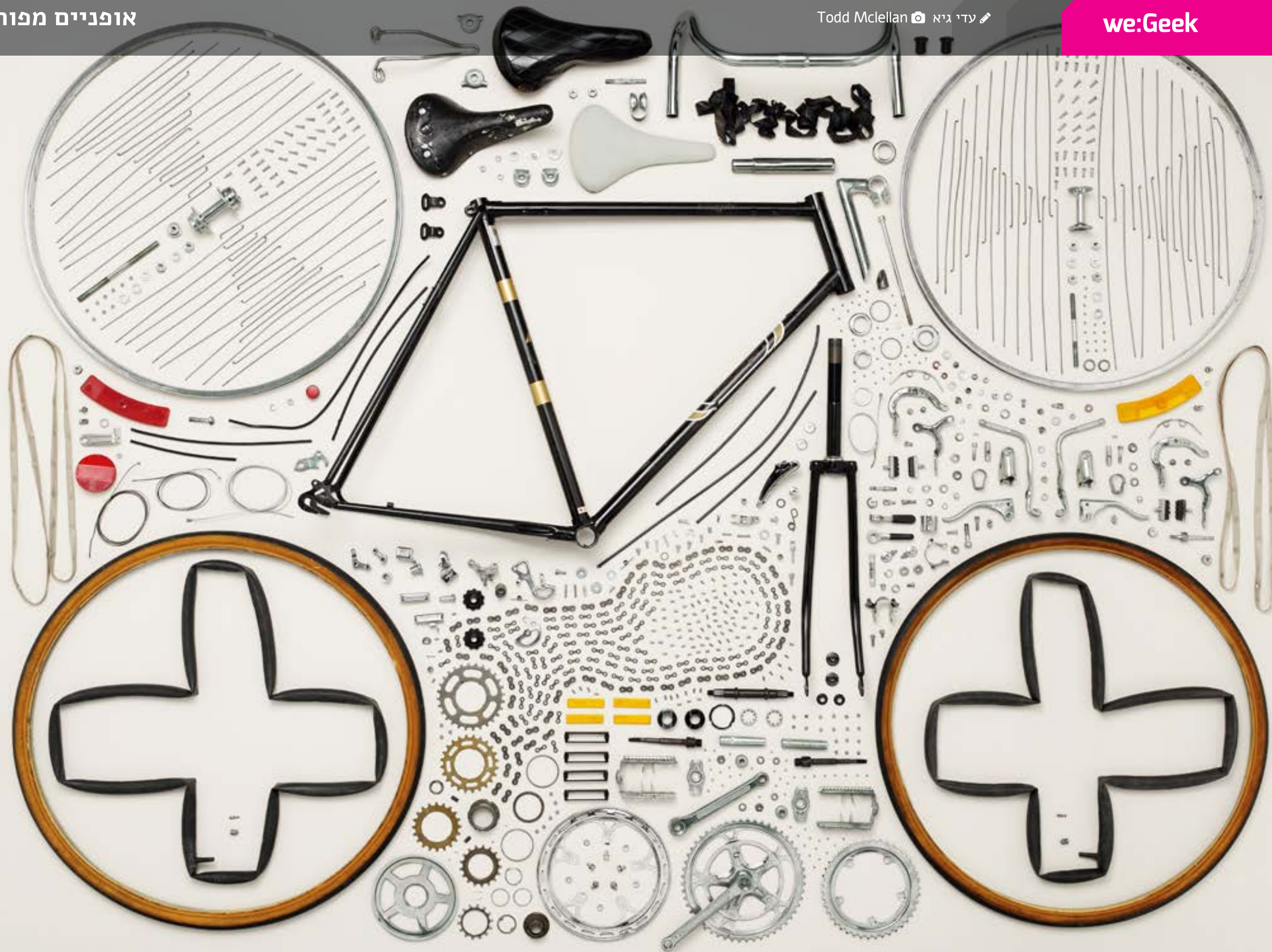
אבל את כל הברנשים האלה עוד אפשר לסבול איכשהו... מי שבאמת מביא לי את הקריזה הם המנוולים שמשאירים בשטח פנימיות.

לאחרונה עלה נושא הלכלוך בכלל והפנימיות בפרט לכותרות ברשתות החברתיות ואין לך סופשבוע בו לא

עוד מילדות לא סבלתי אירועים המוניים. מבחינתי המצאות יותר משלושה אנשים וחיית מחמד באותו אתר גיאוגרפי נחשבת להתקהלות בלתי חוקית וזו הסיבה בגינה לא תמצאו אותי באירועי הרכיבה הגדולים סטייל הקפת הכינרת ושאר הסובבים למיניהם, פשוט לא מסוגל לסבול הרבה אנשים מסביבי. חוצמזה יש שם בשבילים מלאנ'תלפים טיפוסים שפשוט מעצבנים אותי, הנה רשימה חלקית: אלה שיש להם רמקולים על הכידון (מה קשור אייל גולן ליער בן שמן...), אלה שרוכבים עם אוזניות (והפכו למועדון קריוקי נייד שמחריד את היער בזיופיו עד כי כבר עדיף אייל גולן ברמקולים...), אלה שלא נותנים זכות קדימה בעליה, אלה שלא נותנים זכות קדימה בירידה, אלה שמשאירים אופניים על הסינגל, אלה שרוטנים אם אפילו בדל ציצית שערך בולטת לתוך הסינגל, מטורפי הסטראווה (שידרסו גם את סבתא שלהם בדרך לק.ו.ם.), זחלני גרופי (שאפילו טיול כיסאות גלגלים של דיור מוגן



# אופנים חדשים





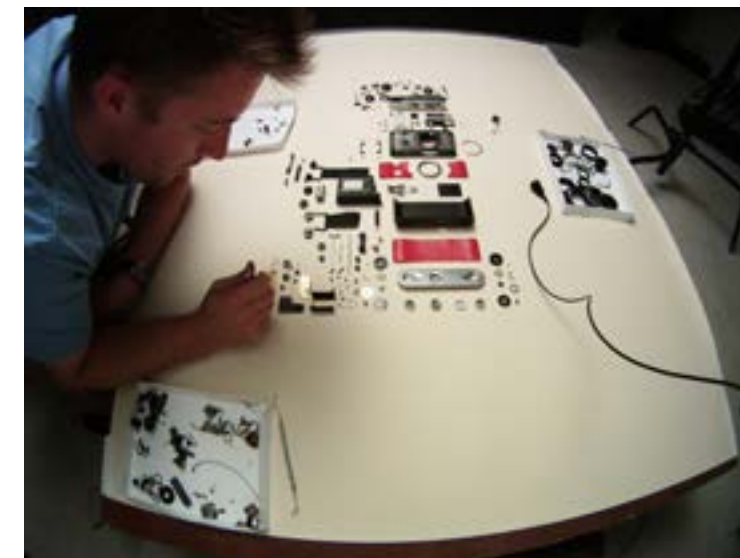
# הדור הבא של הדור הבא

## FUEL EX

אופני השבילים הטובים ביותר הפכו  
לטובים עוד יותר! האופניים המפורסמים  
בקשיחותם עברו שדרוג מרשים, וכעת  
מציעים גם זריזות ודיוק גבוהים יותר.



• ת"א - החשמונאים 121 • גן שמואל - בקיבוץ גן שמואל (לא  
במתחם) • משמר העמק - קיבוץ משמר העמק • חיפה - פלימן 2,  
מרכז הקונגרסים • נתניה - גיבורי ישראל 17, יכין סנטר, א.ת. פולג.



**עדי:** הי טוד, מדבר עדי ממגזין האופניים  
we:Ride, בטח שמעת עלינו.

**טוד:** לא

**עדי:** אוקי, כנראה אתה גר במקום שכוח אל.  
**טוד:** טורונטו.

**עדי:** כן כמו שחשבתי.

בכל מקרה נתקלתי באינטרנט בתמונות שצלמת  
בהן פרקת זוג אופניים לרסיסים... הייתי מעוניין  
להציג אותן במגזין שלנו we:Ride שאתה  
בטח מכיר.

**טוד:** אוקי...

**עדי:** מעולה! תוכל בבקשה לשלוח לי גם טקסט  
קצר עליך ועל עבודותיך, עדיף באנגלית כדי  
שזה יראה כאילו אתה גר בחו"ל ולא ב... איפה  
אמרת אתה גר?

**טוד:** טורונטו.

**עדי:** כן... תגיד, יש מצב שתשלח תמונה של  
האופניים אחרי שניסית לחבר אותן בחזרה?





## MORE POWER EVREY TIME

**FORCE TEST** בדיקת עומסים בטכנולוגיה ממוחשבת חינם  
**INSOLE FITTING** התאמת מדרסים אישית בהנחת ענק  
**DEMO SESSION** התנסות במדרסי הרכיבה המתקדמים חינם  
[mario-center.co.il](http://mario-center.co.il) | 04-6528546 | [f](#) - mariocenter



מריו סנטר |  
המומחים במדרסים



**Todd:** I work and live in Toronto, Canada. I shoot both commercial stills and motion and create personal photographs for sanity. Things Come Apart was one of those projects. I am a very hands-on person with anything I do and the part of the project was disassembling each object on my own. This gave me a better understanding of how it worked and how I could lay it out for the photograph. With the bicycle I disassembled the whole thing on my own except the rear cassette. I didn't have the special tools for it. I went to my local bike shop to get it taken apart but unfortunately I had taken all the spokes out of the rim and was just left with the axle and that. Most of the shops turned me down because they couldn't get enough leverage on it without the rim to remove the cassette. I did fortunately find one shop that could 🙏

[shop.toddmclellan.com](http://shop.toddmclellan.com) | [toddmclellan.com](http://toddmclellan.com)



# טיול: כל צבעי הרמון

מכתש רמון מהווה מזה שנים "פרי אסור" לרוכבי האופניים בארץ הקודש – הרי זה אחד המקומות היפים בארץ, עם נופי המדבר הצבעוניים והקשוחים, דרכו עוברים כמה מן המסלולים המשובחים ביותר, אך עם זאת, רבים ממסלולים אלו אסורים לרכיבה באופן רשמי, פקחי האזור ששים אלי קרב (עם רוכבי האופניים), והתעלות הנפש שברכיבה עלולה להסתיים במפח נפש גדול.

וכך, כל נגיסה מן הפרי האסור התנהלה כמבצע צבאי חשאי – אוסף טקטיקות, תקשורות חסויות ותנועות מוסוות על מנת לרכוב את המסלול, ליהנות מפירותיו, אך לא לשלם על כך ביוקר. אך עתה שמחים אנו לבשר כי מישור ברשות הטבע והגנים החליט להרפות קמעה ולאפשר בניית סינגלים המעניקים לנו יכולת לבנות מסלול באורך 50 קילומטרים, שרובו בסינגלים, מעל ובתוך המכתש, והכל באופן חוקי לחלוטין, כשאפילו הפקחים הפוגשים אותנו בדרך רק מברכים אותנו לשלום בלי לשלוח אוטומטית יד לכיוון פנקסי הדו"חות.

ראשיתו של המסלול במקטע בן 39 ק"מ מתוך שביל ישראל לאופניים הממשיך לקרום עור וגידים והמשכו ב-11 ק"מ של סינגל בנוי בגן הלאומי החדש "צבעי הרמון", אשר נבנה על חורבות אזור המכרות הנטוש בלב המכתש, ומוציא מתוך מעד על ידי שימוש בנזקי החפירה על מנת לגלות לנו טפח גיאולוגי מן ההיסטוריה של המכתש.

המסלול המוצע כאן הינו באורך 50 ק"מ וכולל רכיבה בשביל ישראל לאופניים והמשך בסינגל החוצה את "צבעי הרמון" עד לכביש 40. האחרון תופר לא מעט ולכן אינו קל לאחר הרכיבה הארוכה בשביל ישראל, ובהחלט ייתכן שתסתפקו ב-39 הקילומטרים עד לחאן בארות, ועדיין זכיתם לטיול מדברי משובח. אופציה אחרת, למסלול מעגלי נחמד, היא להתחיל בחאן בארות, לרכב את הסינגל דרך "צבעי הרמון" כמתואר בכתבה, וסמוך לכביש 40 להמשיך אל הסינגל ה"משפחתי" הכחול החוזר לחאן בארות, וסה"כ של כ-18 ק"מ. בכל חלופה שלא תבחרו, ההנאה מובטחת, אז בואו נצא לדרך

נופי המכתש המטריפים מתגלים מן השביל





## הנתונים הבסיסיים

**מרחק:** 50 ק"מ (קיימות אפשרויות מקוצרות)

**זמן:** 5-8 שעות **קושי פיזי:** בינוני

**קושי טכני:** בינוני **קושי ניווט:** קל

**טיפוס כולל:** 500 מ' אנכיים **ירידה כוללת:** 850 מ' אנכיים

**מפה:** מפת שבילנט - "אזור מכתש רמון", או מפות סימון שבילים מס' 17 ו-18.

מפת סינגלי הגן הלאומי "צבעי הרמון" פורסמה באתר רשות הטבע והגנים.

**מעגלי:** לא. ניתן להיעזר ב"אלן סיורי מדבר", טל: 050-9988144,

להקפצת רוכבים ואופניים.

**הגעה לנקודת המוצא:** נקודת המוצא הינה במרכז המבקרים מצפה רמון. נכנסים לעיר על כביש 40 ובכיכר האחרונה לפני תחילת הירידה למכתש פונים ימינה לרחוב "נחל האלה" ומיד שמאלה לכיוון מרכז המבקרים שם חונים בחניון.

**נקודת הסיום:** נקודת הסיום נמצאת בכניסה לגן הלאומי "צבעי הרמון" בכביש 40 בתוך מכתש רמון, כ-10 ק"מ ממצפה רמון.





## טיול: כל צבעי הרמון



מגמת ירידה, אבל גם מטפסים לא מעט



תוספת דינאמית לפארק לפיסול מדברי



זה תנור!

12.7 ק"מ מתצפית גבעת געש נחזור אל שפת המכתש, בראש מעלה נוח (3).

מבאן שוב נשקף נוף נהדר של המכתש, עם מצוקי הדופן הצפונית מימיננו, בקעת מחמל למרגלותינו והר ארדון משמאלנו. נפוש קצת להחזרת הריכוז, ננמיך כסא, ונטוס מטה בדרך הגולשת אל בטן המכתש. אחרי שמסתיימת הירידה והדרך מתחילה לג'עג'ע, נהיה שוב

כוסה עם הזמן במשקעי גיר ואבן חול, אך כשנוצר המכתש, ופני הקרקע בתוכו שקעו, הציץ שוב ההר מעל סביבתו.

נמשיך עם השביל, אשר מתאחד כעת לקטעים ארוכים עם דרך הג'פים, רובם מעניינים ומאתגרים לא פחות מן הסינגל, אך היו ערניים לנקודות בהן הוא עוזב את הדרך לטובת קטעי סינגל קצרים החוסכים בדרך כלל ירידות ועליות מיותרות.

ולאחר מכן שוב שמאלה בתוך תוואי נחל חווה, עד שלבסוף הוא עוזב את הערוץ ומטפס חזרה לשפת המצוק (2).

הגענו לתצפית נהדרת על המכתש, כשמולנו מספר גבעות שחורות, הנודעות בשם המשותף "גבעת געש". גבעה זו, העשויה אבני בזלת, הינה ככל הנראה שריד של הר געש קדום, שאם נתאמץ נוכל להבחין בלועו במרכז הגבעות. ההר

הארץ ומחו"ל פסלו פסל "סביבתי" במרחב הזה שעל המצוק. במשך שנים האתר הוזנח, אולם בשנת 1986 הוא זכה לחיים מחודשים כשאמנים נוספים הוזמנו להציב בו את עבודותיהם.

הסינגל מתפתל בין היצירות, ואף מפרטט עם שפת המצוק, בטרם הוא מתרחק אל מסלול רכבת הרים בין הגבעות המוביל אל מפגש עם נחל חווה. כאן השביל פונה ימינה

על הסלע בכניסה נראה את סימון השביל – עיגול כחול מחודד לכיוון התנועה, עם ציור של רוכב אופניים במרכזו. ב-38 הקילומטרים הבאים נעקוב אחרי הסימון הזה. תחילת המסלול עוברת בפארק לפיסול מדברי אשר נמצא על המצוק מעל המכתש. הפארק הזה נולד בשנת 1962 כאשר הפסל עזרא אוריון ארגן סימפוזיון בינלאומי לפיסול סביבתי, במסגרתו אמנים מן

מן החנייה נשפס, מצד ימין, לכיוון מרכז המבקרים, נעבור מזרחה בינו ובין המסעדה אל מדרגות ושביל שיובילו אותנו אל הגשר מעל כביש 40. בקצה הגשר נרד ונפנה שמאלה, נמשיך בכביש הגישה של מלון "בראשית" ונפנה ימינה לפני תחנת הדלק, נרכב מסביב למגרש הכדורגל ונגיע לכניסה לסינגל "שביל ישראל לאופניים" (1).



## יוצאים לדרך



# Bikepacking?



מפיץ: [www.groopy.net](http://www.groopy.net)  
מרכז הזמנות: 057-7747769







גולשים אל תוך המכתש




השביל אינו טכני במיוחד, אך מהנה מאוד

לתגובות לחצו  
we:Talkback



יושבים לנוח בראש מעלה נוח



ושוב נעלה על סוסינו הממתינים ונרכב בהמשך הסינגל השחור, המטפס אל תצפיות משגעות על נחל אפור והמכתש כולו, כולל רכיבה על כרבולת קטנה ומגניבה עד שהוא פוגש סופית את דרך הפארק הראשית, שם נפנה שמאלה ונגיע אל כביש 40 וסוף הטיול .

נוף נהדר, ויורד חזרה למפגש נוסף עם הדרך הראשית. נפנה שמאלה ונגיע לתצפית על מכרה גדול עם מעט מים בתחתיתו, ומצדה השני של הדרך נמצא את המשך הסינגל השחור עליו נרכב אל מבנה ענק מבוסס צינור ארוך אשר שימש בעבר כתנור קלייה להפרדת החומרים השונים מתוך הסלע הכרוי (6).

עד לפניה נוספת שמאלה לסינגל בסימון שחור. נפנה אליו ונשים לב כי לאחר 350 מ' נראה כאילו הסינגל ממשיך ישר, אך למעשה פונים איתו ימינה וממשיכים עד למפגש עם דרך כורכר רחבה (הדרך הראשית של הגן, עם סימון ירוק לאופניים).  
נפנה ימינה בדרך ואז שמאלה להמשך הסינגל, המטפס לרכס עם

ומוסדר, בו נוכל להצטייד במים מן הברזים וגם להתפנק בשתייה קרה או גלידה מבורכת מן הקיוסק שבמקום. בפיתחו הצפון מערבית של החאן, סמוך למיכל למחזור בקבוקי פלסטיק, נמצא את הכניסה הצדדית המוצנעת לגן הלאומי "צבעי הרמון" – סינגל רחב בסימון כחול, עליו נתחיל לרכוב. לאחר 1400 מ' נראה פניה שמאלה בסימון ירוק, אך נמשיך ישר בכחול

בכך שהוא ישר כמעט לגמרי, ללא כל התחשבות בתוואי השטח, מה שמתרגם עבור רוכבי האופניים המדוושים עליו בתפירה מטורפת. למזלנו, בקטע זה בתוך המכתש, הגבעות אותן הוא חוצה קטנטנות והדרך זורמת, כך שנפנה שמאלה ונרכב עליו במשך כ-6.5 ק"מ עד לחניון בארות (5).  
חאן בארות הינו מקום לינה גדול

ערניים לפניה ימינה לתוך סינגל, כ-2.4 ק"מ מראש המעלה. הסינגל עוקף את בקעת מחמל ומסתיים במפגש עם דרך רחבה – ציר הנפט (4). זהו מקטע קצר יחסית מקו צינור הנפט העובר בין אילת לבאר שבע. צינור זה העביר נפט שהגיע מאיראן, עד למהפכה שם שטרפה את הקלפים, ולאחר מכן מאבו-רודס אשר בסיני, וזאת עד שחצי האי הוחזר למצרים. הקו מתאפיין





## טיפ #1

### פתיחת חוליית שחרור בשרשרת 10 הילוכים



לתגובות לחצו  
we:Talkback

הקלאץ' במעביר האחורי ו/או העברת השרשרת לגלג"ש הקטן ו/או הורדת השרשרת מהפלטות הקדמיות.

את האטב יש לפרק, את קפיץ המתכת שלו יש להרחיב קמעה, להשחילו משני צידי החוליה המהירה ("חוליית נעילת הכוח!!!"), לתפוס בקצותיו המשתלשלים בעזרת הפלייר הנאמן... ולכווץ...

אם עקבתם אחרי ההנחיות הרי שהחוליה הסוררת תשתחרר מיד ובקלילות.

אם לא עקבתם, יש קליפ בפסקול נוסטלגי שאמור לעזור, בהצלחה!

\*חשוב לציין שפירוק חוליית כוח של שרשרת 10/11 הילוכים אינה מומלצת ע"י היצרן, שייעד אותה לשימוש חד פעמי בלבד... השימוש הרב פעמי באחריות המשתמש הרב פעמי

גלג"שים... מאז התקדמנו לקסטות ושרשראות של עשרה ואף אחד עשר הילוכים, אך איפהשהו עם כל הקידמה הזאת משהו השתבש דווקא בחוליה החזקה, שמה השתנה ל"חוליית נעילת הכוח!" או "חוליית כוח המחץ!!" או "חוליית האינדורו!" וחמור מכך, היא הפכה מחוליית שחרור מהיר לחוליית שחרור על תנאי, והתנאי הוא שיש לך חבר מכנאופן או לפחות כלי ייעודי ויכולת טכנית לא מבוטלת.

פה בדיוק נכנס מדורינו למוגבלים טכנית לפעולה... עבור הקסם הבא נזדקק למצרכים הבאים:

- אטב כביסה בניחוח עדין מהסוג שמופיע בתמונה.
- פלייר ביתי.

- זוג ידיים שמאליות (אפשר גם להסתדר עם אחת מכל סוג, לא בדקתי)

בתור התחלה נשחרר קצת את מתח השרשרת: ע"י תפעול

ליצן, ולא אכפת לך שיש קצת גריז על הידיים, ומתחת לציפורניים ועל המכנס הארוך עם הנקודות הצבעוניות.

ובכל זאת, מפה לשם, אחריי שנים של התנסות בפירוק חלקי אופניים (שחלקם אפילו הורכבו בחזרה!!), ונבירה באתרי אינטרנט, הצטברו אצלי ואצל כמה מחבריי הטובים כמה טיפים מגניבים בסגנון "עשה זאת כמו ידיך", שמאפשרים בעזרת חפצים יום יומיים לתחזק, לחזק, לשדרג ולשפצר את מושא אהבתנו האפלטונית לזוגתנו הדו גלגלית.

**בסדרת "מאמרים" זאת נסקור את הטובים שבהם, וכמובן שנשמח לעוד טיפים שלכם (חיבוקי).**

אם כבר נגענו בפיסת נוסטלגיה, שמורה בליבי גם פינה חמה לחוליית השחרור המהיר בשרשרת שהצילה לכולנו רכיבות בימים הטובים בהם בקרנק היה חור ובקסטה 9

**אומרים שאפלטון קבע את המשפט "ההכרח הוא אם ההמצאה", אז אומרים...**

אבל אם כבר מדברים על האמא, יש מי שיטען שמקגיור הוא כנראה האבא, כי הרי ידוע לכל ילד (שגדל בשנות השמונים) שאין כמעט בעיה מבנית שאי אפשר לתפעל באמצעות קצת כושר המצאה, מסטיק במצב טוב, אטבי נייר וקצת אפקטים זולים (כי בכל זאת בשנות השמונים לא היה תקציב לגרפיקה ממוחשבת, וגם אם היה תקציב, לך תעשה אפקט של מגדל בוער עם תואם איי בי אם)

**רגע, איפה היינו? אה מקגיור. איזה מיילך...**

אבל מול דימוי מעיל העור ותסרוקת הז'ונגלר עומדת האמת הכואבת וכשזה מגיע לתחזוקת אופניים הכרחית ואני רואה את עצמי בעיני רוחי כאותו מקגיור עז המבט הרי שהצצה חטופה במראה מגלה משהו שיותר מזכיר את רונאלד מקדונלד. לא שיש רע בזה, במיוחד אם אתה



צילם: רמי מנשס מדגמנות: לילך קרן גרופר, עינת כספי. מדגמן: אסי מנשס, מאמן ומוביל קבוצת הרכיבה AM

# לאור כל הדרך

עינת מסבירה: "יכולת הגמישות מהווה מרכיב כושר משמעותי לא פחות מסיבולת לב ריאה וכוח. בסימנה של כל רכיבה אני דואגת לבצע פעולה נגדית למתרחש ברכיבה. הוספת מספר תרגילים להארכת שרירים ומתיחתם יעשו את העבודה וכן יגדילו את טווח התנועה שלהם".

עינת ממליצה להאריך ולמתוח כמה קבוצות שרירים עיקריות שעבדו קשה במהלך הרכיבה, ולהרפות את הגוף. "אני נוהגת להתחיל משחרור פלג הגוף העליון וממשיכה כלפי מטה, וכך אין סכנה שאשכח למתוח אף אחד מאותם חלקי גוף אשר עבדו קשה ברכיבה, הן באופן פעיל והן באופן מייצב/סביל. אנו מעוניינים למתוח ולייצב חזרה את הגוף בפרק זמן מקסימאלי של 10-15 דקות בלבד". **אז קדימה לעבודה**

חמצן רגעי של סיבי השריר וחוסר באנרגיית ATP שאחראית על חזרת השריר לאורכו.

"תנוחת הישיבה על האופניים עלולה לגרום אחריה קיצור של שרירים רבים: בפלג גוף עליון אנחנו עדים לנקודות הדק באזור הצוואר, והשכמות, ופלג גוף תחתון קיצור בשרירי הירך האחורי. אי לכך, אני ממליץ לבצע מתיחות לשרירים אלו".

ולמי מאתנו שקיצור השרירים הפך לחלק בלתי נפרד מגופו יוכל למצוא פתרון יעיל בעזרת טכניקת ה-IMS המאפשרת שחרור שרירים עמוקים בזמן קצר והעלאת הכוח השרירי למקסימום.

הצטרפתי לתרגילי מתיחות ושחרור עם עינת כספי, רוכבת שטח בקבוצת AM ומדריכת פילאטיס, ובסימנה של הרכיבה הרגשתי ארוכה ומשוחררת מתמיד.

בדיוק ברגעים האלה שהגוף עוד מיוזע, הדופק במיטבו והאדרנלין בשיאו, הוא "לסגור" את הרכיבה בכמה מתיחות כאלה שייטיבו עימנו, לשחרר את הגוף, לקחת כמה נשימות עמוקות שימלאו אותנו, ולהרפות את הנפש.

אם אתן רוכבות בקבוצה מעורבת (גברים ונשים), אלה הרגעים המאושרים בהם תמצאו את עצמכן מתקנות את הגברים, עוזרות להם, תומכות בהם, וכן כן אף צוחקות כאשר תשמעו יללות אנושיות ואנחות כאב ושבר (תודו, שאין כמו לראות גבר מתפתל מכאב).

נושא מתיחות, הארכת השרירים, וההרפיה נשען על קרקע מדעית מוצקה ומקבל התייחסות בעולם הטיפולי: אריק בן-משה (B.P.T), פיזיותרפיסט בכיר המתמחה בטיפול בשיטת IMS מצוין כי רוכבים רבים מגיעים אליו סובלים בעיקר מ"הדק שרירים" הנוצר כתוצאה מחוסר

הרבה לפני שהתחלתי לדווש בקצב, להתמודד עם מדרגות סלע וסוגי אבנים (חלקם אנושיים בעליל). עוד לפני שהתמודדתי עם עצמי בעליות קשות ובירידות מאתגרות. לפני כל זה, דרכי הספורטיבית החלה ועדיין ממשיכה באדיקות יתרה בעולם הפילאטיס.

לכאורה, נראה לא קשור, אולי אף מנוגד, כשלמעשה ההיפך הוא הנכון. עולם הפילאטיס טומן בחובו תורה שלמה ואיכותית של הבנת צרכי הגוף וחיבור לנפש ולקוגניציה – הבנה שגוף בריא זקוק לשרירים ארוכים וטווחי תנועה נרחבים. מתיחות, חיזוק שרירי ליבה, הארכת שרירים, הרפיה – כל אלה מהווים נדבך משמעותי בהחלט, לנו רוכבות השטח.

מי כמוני יודעת שהנטייה הטבעית, אחרי רכיבה כזאת או אחרת, היא לשתות קפה, להחליף לגופייה זוהרת וכפכפים ולהעביר חוויות. כל זאת, כאשר מה שמתבקש,





**שכמות:** שלבו את שתי כפות הידיים מלפנים, הכניסו את הבטן כאשר הגב העליון מתעגל. יד ימין מובילה את השמאלית עם הטיית הגוף לימין, ולאחר מספר שניות בשהייה סטטית להחליף את כיוון המתיחה.



**ראש:** סובבו את הראש 3-4 פעמים לכל כיוון בדגש על טווח תנועת מלא ומעבר מנקודה לנקודה: קרי, אוזן לצד אחד, ראש פונה מטה, אוזן לצד השני ומבט למעלה וחוזר חלילה.



**אגן:** מאחר ובמהלך הרכיבה האגן נמצא לרוב במצב סטטי, זה הזמן לשחררו. בצעו סיבובי אגן מלאים לשני הכיוונים, 3-4 חזרות לכל כיוון.

**זרועות: תלת ראשי:** כופפו מרפק כלפי מעלה, כאשר היד השנייה אוזתת ודוחפת את המרפק פנימה אל מאחורי הראש.



**כתפיים:** הרימו את הכתפיים תוך כדי שאיפה, והורידו את הכתפיים בנשיפה עמוקה, תוך כדי הארכת הזרועות. כתרגיל נוסף, סובבו את הכתפיים 3-4 פעמים לכל כיוון.

**חגורת כתפיים:** קחו נשימה עמוקה תוך כדי הרמת הזרועות מעלה, והוציאו את האוויר דרך הפה תוך כדי הורדת הזרועות מטה. 3-4 חזרות ונכנסו לאווירת השחרור.





## 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 ובראשית.

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

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

ירון | 0523040640 | יוני 0544964777

Samar desert adventure 



**אלכסוני בטן:** עימדו כאשר הרגליים צמודות וצרו פיתול של הגב לצד אחד, כשיד אחת מונחת על ירך נגדית והשנייה מעבר לגב תומכת בפיתול. במהלך הרכיבה, שרירי הרגליים מאומצים במיוחד, מתיחות ושחרור לשרירים אלו ניתן לבצע בעמידה במקום או להיעזר באופניים.



**פושטי ירך:** עימדו בפסיעה (לאנץ' כפיפה) לפנינים, כשהרגל האחורית ישרה, ובצעו עלייה ויישור של שתי הרגליים, כ-5 פעמים.



**ארבע ראשי:** עימדו ישר, רגל אחת כפופה לאחור, כשעקב מוחזק ליד הברך בעזרת היד הנגדית ושתי הברכיים צמודות אחת לשנייה.



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](http://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



**אחורי הירך ושרירי הסוכך Hamstring + Soleus:** ישרו רגל אחת לפנים בתנוחת "פלקס" (משיכת האצבעות לכיוון הפנים), וכופפו את הרגל האחורית, הישארו בתנוחה זו 20 שניות.



**כפות הרגליים:** אם עד עכשיו נשארו עם הנעליים, זה הזמן לחלוץ אותן ולתת לכפות הרגליים קצת חופש, התיישבו וסובבו את כפות הרגליים לשני הכיוונים.

(הכל יחכה לנו, אל חשש), דאגו "לסגור" את הרכיבה כמו שצריך, בחרו לעצמכן כמה תרגילי מתיחות, ואל תתפלאו אם שאר הרוכבות, ורחמנא ליצלן גם הרוכבים, ידבקו בחיידק ויהיו איתכן "לאורך כל הדרך" 🏆

עינת מחדדת, כי ישנה חשיבות רבה לנשימה נכונה במהלך התרגילים, וכי חשוב למתוח כל איבר ברצף לפחות במשך 20 שניות ולהחליף בין הצדדים.

אז ממש לפני שאתן ממהרות לקפה ולשאר העיסוקים



# Niner S.I.R



חכו רגע, אל תדפדפו לכתבה הבאה!  
אז מה אם אתם חושבים שכל אלה שרוכבים על  
סינגל ספיד ריג'יד אינם בריאים בנפשם,  
תנו צ'אנס...

✍ אילון שגיא 📷 ליאור דין ✂ אילון שגיא

יבואן: ניינר ישראל בשיתוף [Recycles](#)  
שלדה באתר 4075 ₪ | מזלג קרבון 2999 ₪  
מחיר האופניים במבחן 17,100 ₪





ואם בהתמכרויות עסקינן, הרי שה-Niner S.I.R הם סם קשה...

#### ועכשיו למבחן שלשמו התכנסנו...

אני מת על ספציאליסטים, אלה שבחרו להם תחום והם מתרכזים בו, לומדים אותו לפני ולפנים ומבלי לקרוץ לצדדים הם משבללים וממרקים אותו לכדי שלמות – כאלה הם החברה מ-Niner...

חברת Niner הוקמה בשנת 2007 בתקופה בה "הגלגלים הגדולים" עדיין נחשבו לסוג של ילד חורג אך בניגוד לרוב חברות האופניים שעמדו על הגדה וחששו לטבול את בהונותיהם במים, החבר'ה מ-Niner דפקו קפיצת ראש לתוך הזרם ושחו הרחק קדימה תוך אמונה שלמה ש-29, ולא 42, היא התשובה לחיים, ליקום ולהכל... בראיה לאחר נושאי הבשורה בהחלט יכולים לטפוח לעצמם על השכם ואם לשפוט לפי כמות אופני ה-29 שמסתובבים בשבילים הרי שלא מדובר בטרנד חולף כפי שהעריכו רבים והעשרים ותשעאים הם כאן להישאר על אפו וחמתו של ה-27.5. ←←

בהילוכים ובהיעדר כל סוג של שיכוכ מרכז הכובד התודעתית מתפנה לעסוק ברכיבה טהורה... ריכוז הוא שם המשחק... הריכוז הזה, בשימור המומנטום, בקצב הנשימה, בתכנון המאמץ הנדרש מהשרירים עבור כל קטע במסלול, בתנוחת הגוף בכל רגע נתון והתאמת כל אלה לכל תלולית, עליה, סלע או אלמנט בשטח הם שיוצרים חוויה מתמשכת של שליטה ופיקים של אושר צרוף כשהתגברת על עוד "קיר" שנראה בלתי אפשרי ופיצחת עוד מעבר טכני. הפשטות הספרטנית הזו משחררת את "חדי ההילוך נטולי השיכוכ" מעבודות הטכנולוגיה הסבוכות ויוצרת מיזוג מלא של הרוכב עם אופניו עד כי יהפכו לגוף אחד הפועם וזורם באחידות מופלאה.

קטונתי מלנסות לשכנע אתכם לוותר על תפנוקי השיכוכ והעברת ההילוך וכמו כל דבר אחר בחיים זה כנראה עניין של העדפות אך הרשו לי להמליץ לכם לנסות, ולו פעם אחת, לרכוב על סוג כזה של אופניים, אותי זה תפס, אולי גם אתם תתמכרו...

#### לשבור את המיתוס

יש לי יסוד סביר להניח שכל אחד ואחת מכם נתקל לפחות פעם אחת במישהו שרכוב על אופני זנב קשיח שאין מותקנת עליהם מערכת הילוכים ובקדמתם ניצב בגאון מזלג קשיח ללא שיכוכ, אני גם מניח שכמו רוב האנשים תגובתכם נעה על המשרעת הזו של בין רחמים על האומלל שסובל כל כך לבין הערצה לגיבור ש... אהה... סובל כל כך... יהיו לא מעט קולגות שודאי יבעסו על שאני מנתץ כל כך הרבה מיתוסים והורס להם את ההילה ההירואית עליה הם נישאים בגאון אבל תשמעו ממני, רכיבה על אופניים נטולי שיכוכ כלשהו והילוך משום סוג (להלן יקראו סס"ר) הנה חוויה שלא רק שאינה שמורה לחזקים\צעירים\ שאינם שעירים אלא שהיא אף מהנה ומתגמלת בצורה שלא תמצאו בשום זוג אופניים אחר.

אין ספק שיש ברכיבה על סס"ר כמה אספקטים כמעט מדיטטיביים. מאחר ונפטרנו מן הצורך להתעסק

#### Highlights

- שלדת כרומולי מצינורות ריינולדס
- זווית ראש 70.3 (עם מזלג 100 מ"מ)
- אורך תומכות שרשרת 440 מ"מ
- ציר מרכזי אקצנטרי
- תושבת מתחלפת למעביר אחורי או סינגל ספיד
- צינור ראש Taperd
- ציר אחורי 142X12
- משקל שלדה 2.04 ק"ג
- \* הנתונים הם למידה M





שלדה עמידה וקלה. היופי כיידוע, הוא בעיני המתבונן, אבל לא היה כמעט רוכב שלא החמיא למבנה המשולשים הפשוט והקלאסי, לגימורים המוקפדים ולצבע. אך Niner לא הסתפקו רק ביופי ולקחו את השלדה הזו קדימה עם כמה מאפיינים שהופכים את האופניים למיוחדים במינם: בלב השלדה פועם ציר אקסצנטרי (EBB) שמעבר להיותו ה-דרך לשימור מתח שרשרת בסינגל ספיד, מהווה גם יתרון אדיר בכך שהוא הופך את השלדה לוורסטילית ומתאימה עבור כל סגנון בניה ובנוסף מאפשר לרוכב לשנות את הגיאומטריה של

אומר: קשיח מספיק כדי לתרגם את דחיפות הרגליים לתזוזה יעילה קדימה וגמיש מספיק כדי לא להעיף את הסתימות בשיניים.

#### שלדה, בניה וחלקים בולטים

קצת מצחיק לדבר על חלקים באופניים ש... אמממ... אין בהם כמעט חלקים, אבל בכל זאת בואו נתחיל...

עם שם מחייב כמו Steel Is Real (S.I.R) האופניים הללו בנויים מצינורות רינולדס 853 שנחשבים לטובים מסוגם אשר עובו וחוזקו רק במקומות הדרושים ויצרו

אמיתית וטהורה צריכה להיות עשויה ברזל. הדעות בקהילה עדיין חלוקות בדבר השאלה האם קביעה זו מקורה ברצון לשמור על טוהר הגזע וכדי לקדש את השורשים ההיסטוריים של הרכיבה על אופני הילוך בודד הנעוצים אי שם בתקופה בה כמה משיגנעס לקחו את הקרוזרים שלהם, הפשיטו אותם מהכנפיים והפעמונים ויצאו לדהור בירידות ההרריות של קליפורניה כדי להוכיח מי יכול להגיע הכי מהר למטה אחרי ששתה שישיית בירה או שברזל הוא באמת ה-דבר. אליבא ד-עכוזי הפרטי ברזל אכן מרגיש הכי נעים וזה

←← ישמע הדבר מוזר ככל שישמע, נדמה כאילו אופני הסינגל ספיד והגלגלים הגדולים נולדו זה לזה ואין ספק שהופעתו של הקוטר החדש יצר מהפכה נפרדת בדיסציפלינת הרכיבה הזו ולכן אך טבעי הדבר שחברה שחרטה על דגלה את המספר 29, תציע גם זוג אופני סינגל ספיד ייעודיים אשר נושאים בגאון את כל הסממנים המובהקים של הז'אנר. כאילו הם ה-S.I.R. אם תשאלו את המכורים הכבדים, סביר שתהיה תמימות דעים כמעט מוחלטת על כך ששלדת סינגל ספיד





SCOTT GENIUS



# NO SHORTCUTS

We didn't make your bike so you can talk about it. Or look at it. Or tinker with it. We made your bike so you can forget about it. Because when it's just you on the kind of trail that makes your heart pump so loud you can hear it, the best bikes are the ones that disappear, and let you experience the thrill.

Niner S.I.R

we:Test



←← האופניים ע"י קביעת מיקום ה BB. אם לא די בכך, הרי שבנוסף בחרו לאבזר את השלדה בציר אחורי מעובה (142X12) ובצינור ראש בעל קוטר משתנה (tapered head tube). והגיאוטרירה? יהיה זה יומרני לומר שיש אופניים שמתאימים להכל, אבל אין ספק שלשלדת ה SIR יש טווח רחב מאד של שימושים שמתחיל מרכיבת XC טהורה וממשיך לתוך הטריטוריה מטושטשת הגבולות של ה AM המוכר והטוב.

אחרי שגמרתי להתלהב מן המראה המצודד, הגיע הזמן להעמיס אותם ולצאת לדרך, ואז, כשהנפתי אותם, זכיתי לעוד הפתעה נעימה, כל הכבודה הצהבהבה הזו שוקלת רק קצת יותר מ 9 ק"ג! ולהזכירכם מדובר בשלדת ברזל..

## ברכיבה

רכיבה על סס"ר אינה זרה לי אך מודה ולא אבוש, אני אוהב את הסינגל ספיידים שלי מבורזלים מקצה לקצה וחשש קל הזדחל אל תודעתי באשר ליכולתו של מזלג הקרבונאז' לנגן בתיאום מושלם עם הברזל.. כמה הופתעתי לגלות שהנ"ל מתפקד לעילא! באין שום קפיץ שיספוג את המהמורות ומערכת שמן מתוחכמת עם שלל כיוונוני כיוונונים, מזלגות הריג'יד צריכים להיות בה בעת קשיחים מספיק כדי לספק עקיבה נאותה וגמישים מספיק כדי לא לפורר את מעט רקמת הסחוס ←←

←← האופניים ע"י קביעת מיקום ה BB. אם לא די בכך, הרי שבנוסף בחרו לאבזר את השלדה בציר אחורי מעובה (142X12) ובצינור ראש בעל קוטר משתנה (tapered head tube). והגיאוטרירה? יהיה זה יומרני לומר שיש אופניים שמתאימים להכל, אבל אין ספק שלשלדת ה SIR יש טווח רחב מאד של שימושים שמתחיל מרכיבת XC טהורה וממשיך לתוך הטריטוריה מטושטשת הגבולות של ה AM המוכר והטוב.

## מזלג:

על האין שיבוך הקדמי אחראי מזלג קרבון מסדרת RDO המוערכת של היצרן שבשלב הראשון, עוד טרם דיוושונו ולו מטר אחד, כבר זכה לשבחים כי לאור עיצובו וצבעו, הוא הופך לחלק אינטגרלי מהיצירה כך שזוג אופניים הזה פשוט נראה מעולה! המזלג מצויד גם בציר 15 שמוסיף לו לא מעט נקודות זכות!

## כל השאר (ואין הרבה ©):

ככלל את ה-S.I.R אפשר לאבזר בכל קיט חלקים עפ"י רצנו וגחמותיו של הלקוח, אופני המבחן צוידו בגלגלי





לתגובות לחצו  
we:Talkback

להעדפותיכם או לרכוש אופניים בנויים בתצורת Race דרך האתר, בהחלט גמישות מבורכת!

על פי תפיסתי, שלדה טובה היא המרכיב המשמעותי ביותר באופניים ושילדה כמו זו של ה-SIR יכולה להפוך לבת לווייה נאמנה שתפשוט ותלבש צורות וחלקים לאורך השנים בהתאם לשינויותיו של בעליה ובכל פעם, עם בולם או בלי, עם הילוכים או בלעדיהם, תספק שעות של עונג.

#### לסיכום

אז כן, לכל SIR יש מכסה... רוצה לומר: אני בחנתי את האופניים בתצורת סס"ר ומאד נעצבתי כשהייתי צריך להחזירם.. אך המסר החשוב מבחינתי הוא ש Niner יצרו ברוב חכמתם שלדת ברזל ורסטילית מספיק שתתאים לכל אחד: סינגל ספיד, גירית, עם בולם קדמי, ריג'יד... רק תבחרו.

[Recycles](#) יבואני המותג בארץ, מציעים לכם את האופציה לרכוש שלדה ולבנות את האופניים בהתאם

אופני המבחן נבנו לרכיבת XC טהורה (ע"ע סטם באורך בינוני + כידון צר חסר ריז) אך כחובב שיגועים ידוע רציתי קצת יותר.. אז הפכתי את הסטם שמצביע כלפי מטה, סובבתי פה, העברתי ספייסרים שם והצלחתי לייצר סוג של גיאומטריה שאפשרה לי לדחוף את האופניים קצת יותר לכיוון האגרסיבי ואפילו לרחף איתם פה ושם רחמנא ליצלן, גם הניסוי הזה צלח ואין לי ספק שעם החלקים המתאימים האופניים האלו יזרחו גם במסלולים תלולים ואגרסיביים יותר.

←← שעוד נותרה במפרקיו של בעל האופניים, לכאורה שתי תכונות שסותרות זו את זו אבל רק מי שרכב על מזלג ריג'יד איכותי (כמו זה של ניינר) יכול להעיד שזה אכן אפשרי...

בשל משקלם הנמוך ה-SIR פשוט מרחפים ונענים בשמחה לכל דחיפת פדל שמשגרת אותם קדימה בנמרצות, צינורות הריינולדס האיכותיים פרעו את חובם וסיפקו תחושה נעימה ורכה גם בקטעים היותר מסולעים מבלי להתפשר על העברת כוח מדויקת ויעילה.



# Fox 36 Float RC2

יבואן: סינגלטרק | משקל מוצהר: 1.92 ק"ג | מחיר: 4956 ₪ (10% הנחה לחברי מועדון)



של הבולם ואת ה"חלקלקות" שלו, לטובת כך הוחלפו השמנים והאטמים. שיפור נוסף הוא בקפיץ האוויר עצמו, לראשונה בסדרת ה-36 הקפיץ הנגדי (Negative Spring) הוא קפיץ אוויר ולא מתכת, מה שלטענת אנשי פוקס, משפר את העיקביות של עבודת הבולם וחוסך גם כמעט 100 גרם ממשקל ה-36.

גם המבנה החיצוני של ה-36 חדש כמעט לגמרי, הקראון שונה והונמך כדי לקצר את גובה ה-Axle to Crown שעומד על ערך זהה לסדרת ה-34, ה-Lowers שונה גם הם לטובת חיסכון במשקל, כמו גם לטובת האופציה לגלגל בעל ציר 15 ו\או ציר 20 באותו הבולם בעזרת תותבים המקטינים את מפסק הרגליים לטובת בולם ציר 15. החסרון המשמעותי שנגלה לעין מיד שרואים את ה-Fox הוא החזרה התמוהה להידוק הגלגל הקידמי בעזרת 5 (ח-מ-י-ש-ה?!). ברגי אלן 5 ולא בעזרת שחרור מהיר, שהפך סטנדרטי לחלוטין ב-4-5 השנים האחרונות, פוקס טוענים כאן לחסכון במשקל ושיפור קשיחות מסוים, אך אנו היינו בוחרים בשחרור מהיר גם תמורת תשלום של עוד כמה גרמים. ←←

שבהחלט עבד היטב לאורך החודשים הארוכים שאנו רוכבים על זוג אופניים זה, אבל לא היה חף מחולשות, העיקרית שבהן הייתה חוסר בתמיכה במרכז המהלך שלו, שחייב אותנו לנפח לחץ גבוה יחסית, ולהקריב את הרכות בתחילת המהלך (הרגישות ל"קטנות").

**נתונים טכניים:** ראשית, אם אתם לא מעריכים תיאורים של זרימת שמן דרך דיסקיות, דלגו לסעיף הבא, הוא יותר מעניין ומדובר בו ממש על רכיבה ולא על הנדסת מכונות.

אם בכל זאת הגעתם לטקסט הזה, אז הנה זה בא:

פוקס אינם מסתירים את העובדה שה-36 החדש מיועד ללכת "ראש בראש" עם הפייק הפופולרי, לטובת העניין פוקס עדכנו את קרטדריג' ה-RC2 הותיק (והמצוין שלהם, לטעמנו בולמי ה-RLC וה-CTD של פוקס מעולם לא התקרבו לאיכות השיכוך של ה-RC2 ה"ישן והטוב"), לטובת שיפור הרכות בתחילת המהלך תוך שיפור התמיכה ופרוגרסיביות באמצע וסוף המהלך בהתאמה. אנשי השיווק והמהנדסים של פוקס טוענים שאחת מהמטרות המרכזיות הייתה לשפר את התחושה

בולמי 180 מ"מ סינגל קראון), מדובר בסדרת בולמים חדשה הכוללת את כל שלושת קטרי הגלגלים הקיימים בשוק, בטווחי מהלך של 110-180 מ"מ, הבולם כולל מבנה חיצוני חדש לחלוטין שאפשר ירידה למשקלים תחרותיים מאוד וקלים יותר מסדרת 34 המקבילה של אשתקד.

באדיבות אלון שפר מסינגלטרק, יבואני Fox הוותיקים בארץ, קיבלנו למבחן ארוך ומקיף (שזהו חלקו הראשון) את אחד הבולמים מהמשלוח הראשון שהגיע לישראל. לבקשתנו קיבלנו את דגם ה-Fox Float RC2 Kashima 160 mm לגלגלי 27.5 אינץ', שהורכב אחר כבוד על האופניים הפרטיים שלנו, סנטה קרוז ברונסון קרבון (אופני אנדורו\אול מאונטיין) בעלי 150 מ"מ של מהלך.

ה-36 החליף בולם Fox Float 34 CTD Kashima

לו הייתם נוטלים ערימת קטלוגי אופניים של מיטב המותגים משנת הדגם 2012, מביטים בכל אחד מדגמי הקצה בקטגוריית השבילים או האול-מאונטיין (האנדורו עדיין לא התגלה בשנים אלו...), הייתם מוצאים שועל מוטבע על כל אחד ואחד מה-Lowers של המזלגות, עד אותה שנה הייתה ל-Fox שליטה מוחלטת בסגמנטיים היקרים של הקטגוריות הפופולריות ביותר של אופני ההרים, ואז הגיע ה-Pike. בשנת 2013 הוציאו רוקשוק את הפייק המחודש שלהם והצליחו כמעט מיידית להפוך למובילים בקטגוריה, למעשה הפייק הפך באופן כמעט מיידי לבנ'צמרק של קטגוריית השבילים האגרסיבית והאנדורו.

Fox Racing Shox כמובן לא יכלו להישאר חייבים והשיקו בתחילת השנה את ה-36 המחודש (תמיד היה בליין, אך בשנים האחרונות נדחק לנישה של



# TIME TO GO

# FORWARD

MONDRAKER®



מבחני ציוד

we:Test



כפתורי ה-High/Low Speed Compression מספקים טווח יעיל מאוד ורחב של כיוון, המספק השלמה טובה לכיוון הבסיסי של לחץ האוויר, ויכולים לאפשר כיוון נכון למגוון תאי שטח (לדוגמה, ברכיבה במנרה היינו מוסיפים קליקים גם ל-HSC וגם ל-LSC לעומת רכיבות "רגילות" בבושן ופארק קנדה)

**סיכום:** Fox הצליחו להוציא תחת ידם מתחרה ראוי מאוד על תואר מוביל הקטגוריה של מזלגות האנדורו, אחרי מספר חד ספרתי של רכיבות על ה-36 ובמקביל על הפייק, אנחנו מרגישים שאין מנצח בנוק-אאוט במקרה הזה, הביצועים של שני הבולמים פשוט מצוינים ויש סיכוי שרוב הגדול של הרוכבים לא היה מבדיל במבחן "עיוור", הפוקס אינו נופל במאומה מהביצועים של הפייק ויתכן שאף מתעלה עליו בתחושה החלקה שלו, כרגע הנקודה היחידה שנרשמה לחובת ה-36 היא החסרון בשחרור מהיר.

אנו נמשיך לרכוב על ה-36 ונדווח שוב בעוד מספר חודשים על חווית הרכיבה עם הבולם כמו גם על העיקביות בביצועים, גם לאחר הטיפול השגרתי הראשון המתוכנן לאחר כ-30 שעות רכיבה.

**יותר:** עבודת בולם גם ב"קטנות" תוך שימור מהלך אפקטיבי, משקל.

**פחות:** חמישה (!!!) ברגי אלן כדי לפרק גלגל קידמי? באמת!?

**רכיבה:** קיבלנו את ה-36 בתקופה מצוינת לרכיבה (סוף סופו של הקיץ והגשמים הראשונים) ומצוינת אף יותר להשוואה עם הפייק, כיוון שבאותו זמן ממש קיבלנו את ההזדמנות לרכוב על אופניים דומים מאוד לברונסון (מיצרר אינטנסיבי במיוחד, מבחן בגיליון קרוב), עם פייק כבולם הקידמי שלהם.

ראשית כבר בסינגל הראשון אפשר לחוש במדובר ב"חיה" אחרת לחלוטין מכל בולמי ה-CTD שפוקס ייצרו אי פעם, וזה דבר טוב (מאוד), הבולם מספק רכות נעימה במיוחד בתחילת המהלך שלו ומנטרל כמעט לחלוטין את השיבושים הקטנים בדרך.

לאחר שתי ירידות טכניות ומהירות הבנו שפוקס השיגו גם את המטרה השנייה של פיתוח ה-36, התמיכה והשיכון באמצע וסוף המהלך מצוינים, ומצאנו את עצמנו אף מורידים לחץ אוויר במהלך הרכיבה ו"מרוויחים" עוד קצת רכות וחלקלקות בתחילת המהלך על הדרך.

לאחר הרכיבה השונו את לחצי האוויר לעומת ה-34 שהוחלף ונדהמנו לגלות שב-36 הסתפקנו בכ-25 psi פחות מאשר ב-34, ועדיין הפרוגרסיות של הבולם בנחיתות הייתה מצוינת והבולם נשאר גבוה במהלך גם תחת בלימה.

מבחינת קשיחות, לא הצלחנו לייצר עומסים גבוהים מספיק כדי שנוכל להרגיש את ה-36 מתעוות, מה שאגב נכון גם לגבי ה-Piken שנרכב במקביל.

www.MONDRAKER.co.il





store.groopy.co.il



24 יחידות במבחר טעמים  
רק 149 ש"ח





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

אסף פישר

we:Test

# Spank Spike Vibrocore

יבואן: סלאום | מחיר: טרם נקבע | משקל: 325 גרם (מתוכנן כ-20 על המילוי)



מנטרל, הן בנות לוויה של רוכב ההרים. עם הרכבת הכידון על אופני המבחן (ולאחר מכן גם על האופניים הפרטיים), התפשט שקט נעים בקוקפיט מבלי לפגוע בתחושה החדה, הברורה והמדויקת אותה העביר האלמנט גם במהירויות גבוהות.

**סיכום** ניכר ש-Spank הצליחו לטפל בבעיית הרעידות הכאובה בדרך יצירתית מבלי לוותר על הקשיחות הנערצת, כפי שעשו יצרנים אחרים על ידי שימוש בסגסוגות גמישות יותר או פשוט בקרבון. הוכחה פסאדו-מדעית ליכולות המופלגות של ה-Spike הזה ניתנה לנו בקטע הארוך והמהיר של אמצא הדרכנס ביער עופר - פער לא סביר נפתח על השותף אשר נותר הרחק מאחור וטען להגנתו כי לא עמד בקצב כי הכידון (אלומיניום רחב ואיכותי) שלו כמעט וברח לו מהידיים.

**יותר:** קשיח ומדויק, מבטיח ומקיים  
**פחות:** כלום, חוצמיה שבקרוב יצא ה-Oozy Vibrocore, כידון קל יותר המיועד ליישומי אנדורו שפויים

ה-Vibrocore הינו חומר מוקצף, קל משקל ובעל צפיפות נמוכה הממלא את החלל הפנימי של צינור הכידון. כאשר גלי האנרגיה עוברים ממעטפת האלומיניום לתווך המוקצף הם נשברים (כלומר משנים כיוון ותדירות) ומוחזרים חלקית ובכך מצטמצמת היכולת שלהם להתעצם. מספר רוכבים מספונסרים כבר הספיקו לבדוק את הטכנולוגיה בשדה הקרב על גביע העולם ב-DH ולהעיד בלהט כי ה-Vibrocore אכן הפחית רעידות רעש לבן ברכיבה.

קוטר: 31.8 מ"מ  
הגבהה: 15 או 30 מ"מ  
רוחב: 800 מ"מ (אבל תמיד ניתן לקצר)  
גאומטריה: 4° מעלה ו 8° לאחר  
משקל: 325 גרם (מתוכנן כ-20 גרם על המילוי)

**בשימוש** ה-Spank Spike מיועד לסקאלה שבין אנדורו אגרסיבי לדאון-היל נוצץ. הרכיבות הראשונות עם ה-Spike בגרסת ה-Vibrocore הזכירו לי את הפעם הראשונה בה ניסיתי ריטליין. רק כאשר מוכה הפרעת קשב וריכוז חווה לראשונה את השקט הסדור, הוא מבין מה רב הרעש אשר הדהד בין אזניו לפני כן. אז אותו הדבר עם הכידון המופלא הזה. הרעידות הרגילות, שגם הפלאשי שבמזלגות אינו

במהלך תערוכת היורובייק האחרונה חשפה חברת Spank את טכנולוגיית ה-Vibrocore אשר יושמה במספר כידונים מתוצרתה. סלאום, היבואן המקומי קישר אותנו ליצרן בשטח התערוכה, ויצאנו מהיורובייק עם ה-Spank Spike למבחן מקיף ראשון בעולם.

מסתבר שכידון הוא יותר מסך רוחבו, זוויות ההרמה והמשיכה לאחר. הוא עולם שלם של איזון בין משקל, קשיחות, עמידות ויכולות שיכוך ו-Spank בהחלט לקחו את מדע הצנרת עד לקצה של הגריפים.

הרעיון העומד מאחורי טכנולוגיית ה-Vibrocore הינו שבירת גלי הרטט אשר מועברים לידיים של הרוכב מן האופניים דרך הסטם והכידון. כמו צורות אנרגיה רבות, גם גלי הרטט מתאפיינים במשרעת ותדירות, וככל שחומר צפוף יותר, כך יכולתו להעביר גלי אנרגיה גבוהה יותר. האלומיניום צפוף יחסית ולצערנו מוליך אנרגיה יעיל ביותר. והכידון שבמבחן יוצר מסגסוגת אלומיניום מתקדמת (Super 6 MGR) מועשרת במגנזיום וסיליקון אשר עברה חיזוק טרמי. גאומטריית הכידון עוצבה ב-CNC ולא בכיפוף מחליש כמו שעושות רוב המתחרות בשוק.





# Craft

היו יעילים יותר להגנה מהשמש.

**יותר** נידוף, סטייל אירופאי, נוחות.  
**פחות** עיצוב, אורך שרוולים

## מכנסי Performance

מחיר: 599 ש"ח (כרגע במבצע 420 ש"ח)

דגם זה של קראפט מיועד לרכיבת שבילים, וככזה הוא קליל למדי. המכנס החיצוני עשוי מבד דק יחסית עם פאנלים גמישים לטובת קלות התנועה של הרוכב, המכנסיים מאובזרים בשני כיסים, האחד על ירך שמאל והשני כיס אחורי חסר טעם (מעולם לא הבנו את השימוש בכיס אחורי בזמן רכיבה, לא נוח בעליל).

הדגם שקיבלנו בצבעי שחור וכתום התאים באופן מושלם לחולצה ובאופן מקרי גם לפוקס 36 החדש שנמצא במבחן ותוכלו לקרוא בגיליון זה את חלקו הראשון. הבטנה שמצורפת למכנס כוללת פד דק ואיכותי מאוד של קראפט המחובר לטייץ' דק ומאוורר מאוד, אך קצת קצר מהרגיל לעומת המותגים אחרים.

**בשימוש** הצבע השחור עם הגרפיקה הכתומה והכיתוב

הלבן של קראפט הוא סטיילינג מוצלח מאוד ופרקטי מאוד למכנסיים, הגזרה של Craft מצוינת, המכנסיים יושבים באופן הדוק יחסית על גוף הרוכב אך לא מסרבלים כלל את התנועה. הבד הדק והמאוורר יחסית של המכנס החיצוני הוכיח את עצמו, ולא הרגשנו שהוא מוסיף לעומס החום באזור החלציים שלנו. הפד שמגיע עם הבטנה דק למדי, אך הוכיח את עצמו כנוח ואיכותי גם ברכיבות ארוכות ולחות מאוד. התלונה המרכזית שלנו למכנס הטייץ' הפנימי היא האורך, הוא קצר יחסית כך שהגומי של בתחתית השרוולים ישב לנו באמצע הירך (בחלקה הרחב ביותר) מה שגרם ללחץ קל על שרירי הירך שלנו.

**סיכום** ה-Craft הפכו במהרה לאחד מזוגות המכנסיים החביבים עלינו, הגזרה והאוורור המצויינים הוכיחו עצמם כריבה אחר רכיבה. לנו אישית הייתה בעיה קלה עם הבטנה שייצרה מעט לחץ על הירכיים שלנו אבל זה עניין אישי שכנראה יפתר במדידה פשוטה בחנות.

**יותר** אוורור, גזרה וסטיילינג

**פחות** אורך מכנס הטייץ' הפנימי והיקף הרגליים בו

מהמותגים האמריקאים אליהם אנו רגילים. מדובר בחולצה שאינה צמודה לגוף אך "מחוייטת" יותר ואין בה שאריות בד גדולות, כמו כן השרוולים קצרים למדי ויש רוכסן קידמי (יתרון משמעותי בקיץ הישראלי) וכיס סימלי עם רוכסן בצד בחולצה שיכול להכיל מפתחות או ג'ל.

**בשימוש** החולצה גזרת החולצה מוצלחת מאוד לטעמנו, אהבנו מאוד את הלוק האירופאי והצמוד יחסית של, הבד דק מאוד ומאוורר היטב וגם בימים חמים ולחים מאוד החולצה נידפה היטב. על העיצוב היו דעות לכאן ולכאן בין חברי המערכת אבל בסה"כ בהחלט מדובר בחולצה עם שיק אופנתי סביר, התאמת הצבעים למכנסיים הייתה מוצלחת מאוד, אך לא מוגזמת. הכיס לא שימש אותנו במיוחד, לא מצאנו אותו נוח לשום פריט במיוחד בזמן רכיבה עם תיק.

**סיכום** האקטיב של קראפט היא חולצה מוצלחת מאוד מבחינת נוחות ואיכות הבד. יכולות הנידוף הפכו אותה לחביבה עלינו בסוף הקיץ הישראלי, אהבנו את הלוק השונה והמעט צמוד יותר. שרוולים מעט ארוכים יותר

חברת Craft השבדית נוסדה בשנת 1977, היא החלה את דרכה בפיתוח טכנולוגי של שכבת בסיס (Base Layer) שהצליחה באופן מהפכני לתקופה, לנדף זיעה ולחות באופן יעיל במיוחד ולהשאיר את גוף ספורטאי השלג יבש פי כמה מהבדים שהיינו זמינים באותה תקופה.

מאז החברה התפתחה לענפי ספורט נוספים והיא דומיננטית מאוד בענפי השלג למינהם (סקי אלפיני ונורדי) ובתחומי הריצה ורכיבת הכביש, אך פחות מוכרת כמותג מוביל של רכיבת שטח. דווקא מסיבה זו שמחנו מאוד לקבל שיחת טלפון מ"קראפט ישראל" מקבוצת ING-Sport, היבואן המקומי שהציע לנו לבחון את סט ביגוד ייעודי לשטח של היצרן השבדי. הסט כלל מכנס באג הכולל מכנס טייץ' תחתון מסדרת ה-performance וחולצת רכיבה מסדרת ה-Active של קראפט.

## חולצת Active

מחיר: 289 ש"ח (כרגע במבצע ב-200 ש"ח)

ה-Active היא חולצת רכיבה בגזרה "נוחה" אך איננה מעדות חולצות הפריייד ושונה בסטיילינג שלה



# Pivot Mach 4 27.5 Carbon

## מרב טכנולוגיה לא רואים את היער... ממטר!



מכונת ה XC Trail האולטימטיבית  
עם כל מה שרוכב מרתון צריך וטכנולוג שטח רוצה.

**בואו להרגיש את האופניים שכל העולם מדבר עליהם**



הפצה בלעדית:



הרכבה יותר מאופניים



אריק פלדמן

## Race Face INDY

יבואן: [ביקדיל](#) | מחיר: 385 ש"ח

הרגל גם בעת פעולת דיווש אינטנסיבית. רצועת הוולקרו ופסי הסיליקון בקצותיו משאירים אותו מקובע למקומו גם ברכיבה בתנאים מטלטלים ביותר (מישהו אמר כאן אנדורו???). למרות מבנהו הצר יחסית, הוא לא "חונק" את הרגל ומרגיש יחסית מאורר גם בימים החמים והבלתי נסבלים של סוף הקיץ שלנו.

**הגנה** ככלל ההגנה של ה-INDY מוגבלת לחזית הברך בלבד, ברוב המקרים זה מספיק, אך צריך לקחת זאת בחשבון כאשר מתאימים את סוג המגן לאופי הרכיבה. בצר לנו, נדרשנו לאיכות ההגנה של החומר החדשני בתקופת המבחן, כי כאלה אנחנו, משקיענים... ה-d30 אכן עושה את עבודתו המולקולארית נאמנה ובנפילה ישירה על הברך לא נרשמה כל תחושת כאב מיוחדת או שונה ממגנים "טכנולוגיים" פחות.

**עמידות** לאחר שימוש ארוך ואינטנסיבי יחסית כולל כביסות רבות לא נרשם כל בלאי על המגנים, אריג הלייקרה האיכותי שמר על האלסטיות שלו ולא התרחב, כך גם רצועות הוולקרו העליונות.

**יותר** נחות כללית, דיווש ללא מגבלות, חוסר תזוזה וסטייל.

**פחות** לא מצאנו כזה

אם חשבנו שתחום המיגון לרוכב הגיע לרוויה בכל הקשור לפיתוח ושימוש בחומרים מורכבים, הגיע אופנת האנדורו והכניסה רוח חיים חדשה גם לתחום זה. כמו בתחומים אחרים בעולם האופניים, אופנת האנדורו לא דרשה פיתוחים מיוחדים בתחום המיגון, אלא דרשה התאמה של מוצרים קיימים לצורכי האנדורו החדשים. חברת רייספייס הקנדית, ניצלה את הידע שצברה בשימוש ב-d30 ורתמה אותו לפיתוח מגן ברך קליל וגמיש שיתאם את "דרישות" האנדורו העדכניות. ה-INDY הוא מגן ברך רך עשוי שרוול לייקרה קליל ואלסטי עם פד d30 בחזיתו. בחלקו העליון והתחתון של השרוול, פסי סיליקון דביקים המקבעים את המגן לרגל וכן רצועת אריג גומי עם וולקרו בחלקו העליון. ה-d30 הוא פולימר גמיש בעל תכונה ייחודית של התקשות תחת אימפקט חזק, מבלי להיכנס לניתוחים פיסקאליים/ כימיים של המוצר נצוין רק כי מדובר על מולקולות "צפות" המתקשרות למקשה אחת תחת עומס. יתרונו הגדול של החומר עתיר הטכנולוגיה למיגון רוכבי אופניים ככלל ורוכבי אנדורו בפרט הוא גמישותו הקיצונית ומשקלו הקל יחסית אשר מאפשרים דיווש ללא הפרעה.

**בשימוש** ה-INDY הוא אחד המגנים הנוחים ביותר בהם נתקלנו לאחרונה, הוא קל, מאורר ובלתי מורגש על



# חייבים לא לפחד! מי לא מפחד ברכיבה?

לתגובות לחצו  
we:Talkback



להתרסקות שנראית בלתי נמנעת... האמנם?

## היתרונות של רכיבה רגועה

כשאנחנו רוכבים בתוך המעטפת המוכרת לנו אנחנו רגועים יחסית, קוראים את השטח, ומאפשרים לגוף את גמישות הנדרשת כדי להגיב ולהקפיד על טכניקת בסיס נכונה ושליטה במהירות. במצב כזה, גם הפתעות קטנות לא יפריעו לנו, והתחושה תהיה של זרימה והנאה מהרכיבה – אז ברור שאנחנו מעדיפים לרכוב ללא פחד. כאן הייתי מבקש שתעשו שינוי מחשבתי ובמקום שתגידו לעצמכם שעדיף לרכוב ללא פחד – תגידו שחייבים לרכוב ללא פחד! אם רכיבה כזו בטוחה יותר ומהנה יותר, למה להתפשר?

## כיצד מגשרים על הפער?

אז אם אנחנו לא מפחדים באזור הנוחות שלנו, ומפחדים כשאנחנו מנסים לפרוץ את המעטפת, איך עוברים מאחד לשני? הנחת היסוד המקובלת היא שאם תמיד נרכב בתחום הנוחות שלנו, לא נשתפר – יש בכך אמת מסוימת, אך הרבה יותר מיתוס. הנה כמה עקרונות שאם תקפידו עליהם, תוכלו גם לשפר יכולות וגם לשמור על זרימה, בטיחות והנאה.

**1. החליפו אומץ בהבנה:** קחו לדוגמה קפיצה של דרופים. אני אישית לא מעריץ גדול של גישת "מה שיהיה יהיה" ויאללה בלאגן", סיכויי ההצלחה שלכם מאוד רנדומליים. אם אתם מגיעים לאלמנט שאתם מפחדים ממנו, נסו להבין

ברכיבה על אופני הרים יש סיכון מובנה, רובנו כבר הכרנו אותו באמצעות מפגש עם הקרקע – ותכלס, אף אחד לא רוצה לסיים רכיבה עם פציעה.

תחושת הפחד יכולה להיות לנו לעמית או לאויב, השאלה באיזה שלב של הרכיבה אנחנו מזהים פחד, כיצד אנחנו מתייחסים אליו ומה אנחנו עושים על מנת להתגבר ולהמשיך הלאה. לקבלת ההחלטות שלנו בנושא השלכות רבות על ההנאה מהרכיבה כמו גם ההסתברות לפציעה, קראו הלאה ותבינו כיצד להגיע למצב שבו רוכבים ללא פחד.

## כיצד הפחד משפיע עלינו לרעה?

מי מאתנו לא מכיר את התחושה של פניקה מתקרבת שהמחשבה העיקרית שמהדהדת בראש היא "או... שיט...". לרוב היא מופיעה לקראת קפיצה גדולה, בקטע תלול במיוחד או שתפסנו מהירות גבוהה יותר מזאת שאנו רגילים להתמודד איתה.

כשהמצב לא מוכר, רחוק מגבולות המעטפת שלנו וברור לנו שטעות תביא תוצאות כואבות, אנחנו בדרך כלל מתחילים לפחד. אותה תחושת פניקה גורמת למבט שלנו להיסגר, פוגעת בהתמקדות שלנו בדברים הנכונים והופכת את הגוף שלנו לנוקשה ומושפע מכל כפל קרקע וחרץ שלרוב לא מזיזים לנו – למעשה אנחנו הופכים להיות רוכבים מסוכנים, ללא שליטה שרק מחריפה את הבעיה עד

למה? האם חסרה לכם טכניקת בסיס מסוימת? אולי לא עשיתם אף פעם משהו בקנה מידה קרוב או דומה? אולי אתם לא מצליחים להבין את הקו שצריך לקחת? כדי לבצע אלמנט בהצלחה צריך להבין מה לעשות. לא הבנתם? אל תעשו! לא עשיתם? לא נורא, ביטלתם אלמנט אחד שהייתם רוכבים עם פחד ותגיעו אליו יותר מוכנים בהמשך.


**2. עקביות בהצלחה יוצרת ביטחון:** אני אוהב את הדוגמה של הדרופים כי זו טכניקה ממש פשוטה ובסיסית אבל רוכבים רבים נכשלים בה בגלל פחד, אז נישאר איתה גם לסעיף הזה. אם עברתי בהצלחה דרופ של 50 ס"מ פעם או פעמיים, זה לא אומר שאני עכשיו מסמן V ועובר לקפוץ מטר. הפער הגדול בין האלמנטים ותחושת הסכנה יגרמו לי שוב לרכוב עם פחד. הדרך הנכונה היא לחזור על הדרופ הקטן יותר שוב ושוב, לא שלוש או ארבע פעמים אלא יותר לכיוון של חמישים או מאה פעמים. עד שהוא מרגיש לכם כמו חלק טבעי וזורם מהרכיבה. כשתדעו למה לצפות בכל פעם שאתם מגיעים לדרופ זה יהיה מתוך תחושה של עקביות ולא של הצלחה חד פעמית, ומשם הדרך להוסיף עוד קצת גובה או להגדיל מעט את האתגר הופכת הרבה יותר פשוטה.

**3. שליטה במהירות** (מכורי Strava או רייסרים מקצועיים – הסעיף הזה לא בשבילכם): כשאנחנו רוכבים במהירות נוחה, אנחנו יכולים להביט על הסביבה, לבחור קוים ולזרום בצורה טובה. מהירות גבוהה מדי מלחיצה ושוב

סוגרת את המבט והופכת את הגוף נוקשה – אם אתם מרגישים את הפניקה מזדחלת ברכיבה בשביל, הורידו מעט קצב, הרחיקו את המבט קדימה יותר ומצאו את הזרימה מחדש. הקפדה על מבט פתוח קדימה וגוף רגוע תהפוך אתכם לרוכבים הרבה יותר מהירים מסתם להיכנס לסינגל ב"רבאק".

**4. הקפדה על טכניקת בסיס:** ספוילר, הרבה מהטורים שאפרסם פה יגיעו לסעיף הזה, כי אם אין לנו טכניקת בסיס טובה, שום דבר לא יעבוד כמו שצריך. עמידת מוצא מוקפדת (עקבים נמוכים, משקל על הפדלים, ידיים קלות, מרפקים כפופים), מבט מנחה גוף ושליטה במהירות כפי שהוזכר מעלה. בלי משולש השליטה הזה של עמידה/מבט/מהירות יהיה קשה מאוד להתקדם.

## להרחיב את המעטפת, לא לפרוץ את הגבולות

אם לסכם את המאמר כדי לעשות את הכל קצת יותר פשוט – אנחנו רוצים תמיד לרכוב בלי פחד, ליהנות ולזרום. עדיין יהיה לנו את הסיכוי של נפילה אקראית, אך אם תקפידו על העקרונות הנ"ל, תיהנו יותר ותיפצעו פחות, בוודאות. הרעיון הוא פשוט, אל תנסו לפרוץ את מעטפת הביצועים באקטים הרואיים ואקסטרמיים, בנו יכולות בהדרגה ובאופן חכם, הקפידו לרכוב בלי פחד, תרגלו טכניקות בסיס והשיפור יגיע מעצמו 

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



# וסינגל, כבר בנית?



דיונים ברומו של זרימה

לתגובות לחצו  
we:Talkback

בין קצרה למואה – כאן ייבנה סינגל!

ולא רק לקחת, ובעיקר לזכות בחוויה אדירה שבין השאר תהפוך אתכם לרוכבי אופניים שלמים יותר ותיתן לכם, ביום מן הימים כשתרכבו עם חבריכם את מסלול 300 הקילומטרים המדהים ממצפה רמון עד אילת, לעצור ולומר לחבר'ה – "רואים את הסינגל הזה?! אני בנית אותו!" לפרטים ורישום פנו אל הלל זוסמן – [hillel\\_s@netvision.net.il](mailto:hillel_s@netvision.net.il) 052-3475606

לאירוע בניית השביל השנה מצטרף מימד נוסף כשבמתנדבים יהיו משפחתו, חבריו ועמיתיו לגדוד של עמית יאורי ז"ל, לוחם הנדסה קרבית שנפל במסגרת "צוק איתן", והיה רוכב שטח נלהב שחלם לעשות את שביל ישראל לאחר השחרור. אז קחו לכם פסק זמן ובואו למדבר, לעבוד כתף אל כתף עם פקחי רשות הטבע והגנים וחבריכם הרוכבים, להראות לכל הגופים המעורבים שרוכבי האופניים יודעים גם לתת

הזרימה של הסינגל דרכו. פתאום אנחנו מבינים איך כל סנטימטר לכאן ולכאן משפיע על הזרימה בסינגל ועל הכיף של הרוכב – מיקום מוצלח וכולם נהנים, פחות מוצלח ו"משהו לא מסתדר לי בסינגל הזה". פתאום רואים איך לפעמים מקטע של מטרים בודדים של סינגל דורש שעות של עבודה לסידור ועיגון על מנת שהרוכב יזרום דרכו בהנאה למשך שניה שלמה, ושיחזיק מעמד לאורך זמן.

בין ה-16 ל-20 בנובמבר ייערך אירוע לבניית החלק החסר של השביל – "שביל ישראל לאופניים", רשות הטבע והגנים, המועצה האזורית ערבה תיכונה והחברה הממשלתית לתיירות חוברים יחד להזמין את האירוע מלא בחאן דרך הבשמים כשתגיעו להתנדב ליומיים לפחות בבניית הסינגל. ההשתתפות בבניה חושפת אותנו לצד אחר לגמרי של הסינגל בו אנו רוכבים אחר כך – אנו רואים את השטח הבתולי ומדמיינים את

אלא גם להשתתף בעבודת הכפיים לפריצת הסינגל ובשיקולים השונים לבחירת נתיבו המדויק בשטח. "שביל ישראל לאופניים" הינו שביל פורץ דרך, תרתי משמע, אשר מתגבר על הביורוקרסיות הרבות וצולח לראשונה שטחים אשר בעבר נחשבו כטאבו לרכיבת אופניים וסינגלים. חלקו הדרומי של השביל, כ-300 קילומטרים, ממצפה רמון ועד אילת, כבר כמעט וגמור, למעט מקטע אחד בין חורבת קצרה למואה שבערבה התיכונה.

בסינגלי קק"ל כבר רכבתם, גם בסינגלים שפרצו אופנוענים לפני שנים רבות, בשבילי הולכי רגל, בנתיבי גמלים במדבר, ואם התמזל מזלכם גם שעטתם במורד סינגל בבייק פארק אי שם בארצות הניכר, אבל האם אי פעם עצרתם לחשוב איך נולד הסינגל עליו אתם רוכבים? מי הגה אותו ולמה? מדוע את הסלע הזה הוא תוקף ישירות, בעוד הוא עוקף באלגנטיות סלע אחר? החודש תהיה לכם הזדמנות לעשות את זה, ולא רק להבין את התיאוריה,






# סובב לו

לתגובות לחצו  
we:Talkback

לא. זו מן המצאה עתיקה למדי, שאין הרבה מה לעשות בקשר אליה באופן שיהיה גם אפקטיבי מבחינה כלכלית. דא עקא, חתיכת הפלדה המעצבנת הזו (אי-אפשר לעשות אותם מאלומיניום או מקרובן, גם לא מטיטניום, והחידוש האחרון, מיסבים קרמיים, יקר למדי ורובו עשוי מ...פלדה) היא זו שקובעת כמה מהר וחלק הגלגלים יתגלגלו, המתלים יגהצו וההילוכים ינגנו. ככל שהרכוב יהיה מודע פחות למיסוב של אופניו, הנטיה שלו לרכוש מוצר חדש, במקום להחליף או לתחזק את המיסבים, תגדל. אז נכון שלהחליף מיסב זה לא הליך זול, עקב הצירוף הקטלני בין עלויות המיסב והעבודה, אבל בדומה לבולמי-זעזועים, עלות הטיפול עדין נמוכה משמעותית מעלות רכישת מכלול חדש. וזה לא טוב לתעשיה, ליבואנים ולחנויות, ובקיצור, לכל מי שבאמת עושה כסף מאופנים.

אני מיגע אתכם בכל התובנות הללו, כדי לתווך את העובדה שהאופנים שלכם זה דבר שיוצר תנועה על ידי סיבוב. הסיבוב מתאפשר באמצעות מיסב. כדי שתוכלו להנות יותר מהתנועה, כדאי מאוד שיהיו מה שפחות הפרעות בסיבוב. המכונאי שלכם ישמח להעביר אתכם שיחה על המיסבים באופנים שלכם. ברור שבסוף זה יעלה לכם כסף, אבל להשקעה הזו תהיה תמורה ממשית בשטח, ולא רק במגרש החניה. תנסו, מה אכפת לכם? לשדרג תמיד תוכלו 

מעצבנים רחמנא לצלן. ואז משמנים את השרשרת, והרכיבה נעשית "חלקה" יותר.

יבבן המשקל הקרוב לאזור מגוריתם, כמו אנין האבזור הלוקה בשידרוגיטיס סופני, יוכלו לספק לכם המון פרטים טכניים על ההבדלים בין סוגי המכלולים, אבל אני מרשה לעצמי לשער שהם יוכלו לספר לכם מעט מאוד (אם בכלל) על הסיבות לכך. בין השאר, משום שרוב הסיבות הללו נעוצות בענייני מיסבים. למשל, רוב הבדלי הרמות בין מעבירי הילוכים אחוריים, נובעים מסוג ואיכות המיסב שנמצא בגלגלי השיניים שלו (פולים). מעביר אחורי מסוים, שעולה כמו אופני כניסה חביבים למדי, מתהדר בכך שהצירים המאפשרים את התנועה בין חלקי המקבילית שלו ממוסבים. כשהסתכלתי עליו בפעם הראשונה אמרתי לעצמי "וואו, שיחקו אותה החבר'ה האלה", אבל אני לא מכיר בעלים אחד של מעביר כזה שמעריך את העובדה הזו – קנו אותו כי הוא קל מאוד, ויכול להעביר 11 הילוכים. תעשיית האופנים, במודע או שלא, יצרה פער עצום בין המיסבים ולבין התנועה שהם מאפשרים. צרכני האופנים נוטים להתמקד כמעט בכל פרמטר שולי במכונה שלהם, מצבע ציפוי הבולם ועד סוג חומר השלדה, ולשכנע את עצמם שהפרמטרים האלה עושים איזה הבדל תהומי ברכיבה. זה מאוד נוח לתעשיה, כי בדיוק את הדברים האלה אפשר להמציא מחדש כל שנתיים. את המיסב

אז איך זה שאף אחד בחנות האופנים כמעט ולא מדבר על מיסבים? יש לכך כמה תשובות. קודם כל את המיסבים הקונה לא רואה ולא מכיר, אז אין צורך לבזבז זמן מיותר עליהם. שנית, עולם המיסבים הוא תעשיה מטורפת ומורכבת, שעולם האופנים הוא לא יותר מפסיק קטנטן ולא מעניין במיוחד בתוכה. קשה מאוד להבין במיסבים ובאופנים כאחד. אז עדיף להתמקד באופנים – בשביל זה אנחנו פה, לא?! הרכוב הממוצע פוגש את המיסבים ושלל הבעיות שהם גורמים, אחרי שנה או שנתיים של רכיבה. העיסוק במיסבים הוא כל-כך מתסכל באין סופיותו, שרוב הרוכבים מקבלים החלטה מושכלת ופשוט קונים אופנים חדשים.

הבעיה היא שהמיסבים הם לב ליבם של האופנים; כאשר הם נהרסים לגמרי הם הופכים לבעיה, אבל לפני כן ישנו שלב ארוך שבו הם סתם עובדים חרא. ובשמיסב עובד חרא, הרכוב משקיע המון אנרגיה מיותרת ברכיבה. לדוגמא, השרשרת: הסיבה שחשוב לשמן שרשרת היא, שבמיסב נוצר פחות חיכוך כאשר הוא משומן. אבל רוכבים רבים רוכבים עם שרשרת יבשה, או עם שמן שמרוב שהוא שומר על ניקיון השרשרת הוא לוקה בחוסר במרכיב הסיכוך. בכל מקרה התוצאה זהה. מעטים הרוכבים שמקשרים שרשרת יבשה עם בזבז אנרגיה. לשמחתם הרבה שרשרת יבשה גורמת לבעיות נוספות, כמו אי-דיוק בהעברת הילוכים או סתם רעשים

לעיתים מזדמן לי לשאול רוכב או רוכבת את השאלה הפשוטה "איך אופנים עובדים?". לא במתלים מוגני-פטנט או בבולמי-זעזועים מיוצבי-פלטפורמה עסקינן; השאלה מתיחסת באותה המידה לאופנים שסבא שלכם רכב עליהם בימי המנדט. אני מודה שאני שואל אותה, כאשר ברור לי שלא אקבל תשובה. אני מזמין את הקורא לשאול את עצמו ואת חבריו לרכיבה את השאלה הזו. באמת, מה גורם לאופנים לזוז? התשובה היא פשוטה כל-כך, נמצאת מול עיניו של כל מי שמתבונן על אופנים, ובכל זאת אינה טריוויאלית.

קשה מאוד להבין אופנים בלי להכיר את המיסב. המיסב הכדורי (קוגלאגר באשכנזית) הוא הדבר שמאפשר אופנים (וכל כלי רכב אחר, וכמעט כל דבר נע שנמצא סביבכם). אם תרצו, האופנים שלכם הם פשוט ערימה של מיסבים המחוברים באמצעות צינורות מתכת לשני צמיגים אוכף וכידון. ארבעת הצירים שמהווים תנאי הכרחי לאופנים – ציר גלגל קדמי, ציר גלגל אחורי, ציר מרכזי ומיסבי הראש (הד-סט), הם למרבה ההפתעה זוגות של מיסבים המשוקעים בגוף מתכתי בהיקפם החיצוני, בעוד דרך היקפם הפנימי עובר ציר כלשהו. השרשרת היא שורה של מיסבים, ולאן שלא נמשיך, נפגוש עוד מיסבים: במערכת ההינע, בידיות המעצור, בבולמים ובמתלים. כמעט בכל חלק שנע באופנים יש מיסבים, כדוריים או מסוג אחר.



ושוב אנחנו פה עם הפינה של המוצרים שאנחנו ממש לא צריכים אבל חייבים שיהיו בבית.

החודש אנו נדאג לכם יפה יפה עם מוצרים ממש דביליים אבל נצליח להסביר למה אתם חייבים אותם ברכיבה הבאה שלכם.



טוב, זה משהו שאנחנו חייבים להראות לכם.

המוצר הזה הוא גנרטור קטן שעובד על כח הדיווש שלכם, עם יציאות USB שמאפשר לכם להטעין את הטלפון או כל מכשיר אחר אי שם בלילה במידבר...

האם זה עובד? מפריע? שאלות לא רלוונטיות לפינה זו – אנחנו רק מציגים את מה שמצאנו.

רכשתם? ספרו לחברים, או לנו...

[קישור למוצר](#)



נכון היה מגניב במידבר עם הרחפן הזעיר?

אז עכשיו תחשבו ששבוע אחרי אתם ברכיבה בשדה בוקר ופתאום אתם מגיעים לבריכת המים.

מה יותר הגיוני מלהוציא סירת מנוע זעירה עם שלט רחוק מתיק הרכיבה??

[קישור למוצר](#)

עשו לנו טובה, המוצרים האלה כל כך דביליים, אם אתם בכל זאת רוכשים, בחייאת תצלמו לנו את זה בשטח שנוכל להציג בגיליון הבא כמה משוגעים הקוראים שלנו...



מכירים את כל הרחפנים החדשים עם 4 המנועים?

אז במיוחד עבורינו, יצאו דגמי מיני זעירים שניתן לקחת איתנו בתיק הרכיבה!

דמינו רכיבה במידבר. מגיעים לקצה הצוק שמשקיף על עמק מדהים, החבר מוציא ערכת קפה

ואתה מוציא – מסוק מהתיק!

קבלו את הרחפן הזעיר!

[קישור למוצר](#)



סיטואציה מפחידה שיכולה לקראת לכל אחד:

דמינו שאתם יוצאים לרכיבה, ואחרי מספר קילומטרים נעצרים להפסקת קפה ונישנושים כדי להחזיר כמה שיותר מהר את הקלוריות שאיבדתם.

פותרים שקית תפוצ'יפס אבל לא מצליחים לסיים אותה! מה עושים עכשיו? איך סוגרים אותה?

נכון מפחיד? אז יש פתרון!

סוגר חדשני וזול במיוחד (\$3.31) יצא לשוק ומעכשיו אין שקית במבה או ביסלי שלא תיסגר!

[קישור למוצר](#)





לתגובות לחצו  
we:Talkback

# Jem's

שמתבלבלות ברוח. עם רגליים חצי באוויר ושיער מתבדר ברוח פתחנו אחת אחת את הבירות הקרירות ולגמנו, והרי התוצאות, המחשבות והטעמים שחלפו על לשונינו...

מתוך 6 סוגים שונים של בירה שהמבשלה מייצרת ומבקבת, הלכנו על 3 והתחלנו בבירת החיטה, ה-Wheat Beer, בירת חיטה למי שלא מכיר היא בירה שמבשלת עם כמות גדולה של חיטה, מרכז הבישול של בירות חיטה בעולם נמצא היום במחוז בוואריה בגרמניה, בירות חיטה מסורתיות אינן עוברות סינון מה שמשאר בבקבוק משקעי שמרים מעוננים.

בירת החיטה של ג'מס מכילה 5% אלכוהול, היא קלילה מאוד, מוגזת קלות בלבד, היא טרייה ועם סיומת מרירה קלה. בשלוקים הראשונים היא מרגישה קצת כמו פרי בוסרי, על עטיפת הבקבוק כתוב שבבירה ישנם טעמי בננה, לטעמינו הורגשה יותר טעמה של קליפת בננה, טעם מעט ירוק וצעיר. לפעמים הורגש גם טעם של ענבים ודשא, מה שזרק אותי ישר לקלילות וקייציות ועשה לנו חשק לנשנש סביצ'ה קייצי עם חתיכות מנגו. הבירה מרגישה כמו light wheat beer ולא הרגשתי את טעמי הציפורן שמוזכרים על התווית. בסך הכל בירה טובה וקלילה, לא עכורה כפי שציפינו אבל טרייה, טעימה וקלילה.

שנייה הגענו אל הפילס בירת לאגר צ'כית...

בירות לאגר מיוצרות בתהליך של תסיסה תחתית ע"י שמרי לאגר בטמפ' קרות יחסית, לאחר התסיסה הן מאוחסנות בטמפרטורות קרות מאוד למשך מספר שבועות. הנסיונות הראשונים לייצר בירות כאלו היו במאה ה-15, גם במקרה הזה, בגרמניה כמובן... הפילזנר

משהו קורה בפתח תקווה. כבר כמה שנים. לא, לא חשבתי שאגיד משפט כזה בחיים אבל מסתבר שמשהו קורה שם. לפני כמה חודשים הזמין אותי חבר לראות הופעה וכששאלתי אותו איפה והוא ענה פתח תקווה, בחיי שבמעט נפלתי מהאוכף. כשהוא אמר לי שההופעה מתקיימת במבשלת בירה, כבר חשבתי שהוא באמת הוצה ויכול להיות שהוא אכל איזה פיטרייה לא מומלצת ביער בן שמן.

מסתבר שלא, ולא רק שהיתה הופעה טובה, גם הגעתי למבשלה שנראית, מגישה ומייצרת בירה כאילו היא נמצאת במרכז אירופה, חלק ממעצמת יצור בירה של מאות שנים, מלאה בלתת וכשות, ולא מביישת אף מבשלה שביקרתי בה בשיטוטי האלכוהולים בעולם. הא! הם אפילו פתחו סניף נוסף לאחרונה, בעיר האורות כפר סבא! סממן מובהק להצלחה!

מסתבר שמאחורי המבשלה יש סיפור מעניין של בחור אחד בשם ג'רמי, שהאגדה מספרת שויתר על עבודה חלומית בבית הלבן כדי להגשים חלום מסוג אחר. הלך ללמוד את מדעי הבירה והשלים מספר תארים בארצות הברית (כן, קראתם נכונה, תארים בבישול בירה). לא נעמיס בפרטים למרות שיש והם מעניינים לפחות כמו [הבירה של ג'מס](#). מפה לשם, הבחור חבר לדניאל, עו"ד ניו יורקי ויחד הם הקימו בארץ הקודש מבשלה וזאת למרות כל הספקנים, הממורמרים והשליליים שקיימים בארצנו הקטנטונת ולא ממש עודדו את הצמד האמריקאי לרדוף אחרי חלומם.

את ג'מס החלטנו לשתות ברכיבה עירונית חורפית בעיר, ואחרי רוחות חורפיות וזרזיפי גשם שליוו אותנו מרידינג ועד יפו, עצרנו בנמל יפו, בואך מסעדות הדגים והסירות

היא לאגר בהיר שיוצר לראשונה בצ'כיה בשיטת בישול מיוחדת שיצרה הפרדה בין פילזנר גרמני לפילזנר צ'כי. הפילס של פתח תקווה היא 5% אלכוהול של בירה מרירה וקופצנית, מלאה בגזים ובהירה (מידי לטעמי), באופן מוזר הבירה ישר עשתה לי חשק לפיצוחים. אולי אפילו ספציפית לפיסטוק. הטעמים של הבירה היו חמצמצים בשילוב של טעמי אגוזים. בירה שמתאימה לאוכל ולא דווקא לאחר רכיבה.

אחרונה חביבה פתחנו את האמבר אייל של Jem's, בירת אייל היא בירה שמבשלת מלתת שעורה ושמרי בירה בתהליך של תסיסה עילית חמה. תהליך התסיסה הוא מהיר, והבירה מוכנה בתוך מספר שבועות בלבד. האייל מותסס בטמפרטורה של 15-24, בטמפרטורה כזו השמרים ייתנו לבירה מתיקות, גוף "מלא" וטעם פירותי.

לרוב סוגי האייל מוסיפים קשות, כדי להוסיף מרירות, לאזן את המתיקות של הלתת ולשמר את הבירה.

האייל של ג'רמי ודניאל מיוצרת בסגנון אייל אנגלי ומכילה 5.3% אלכוהול, הצבע האדמדם והמסתורי מייד הגביר לנו את הסקרנות וכבר בטעימה הראשונה הרגשנו את הבירה ממלאת את חלל הפה ואת הלב באושר... היא מלאה טעמים! יש! סוף סוף! מרירות מהולה במתיקות קלה, אדמדמות של גברת מסתורית, ואפילו מוגזת באופן מושלם. בעלת ארומה עשירה ומרקם נעים/טעים, גם היא קלילה וצעירה שמסתבר שזה פחות הטעם שלנו אבל ללא ספק מתאימה בדיוק לסוף רכיבה טובה של כמה קילומטרים מיוזעים. הבירה עשתה לנו חשק לצאת לדרך שוב רק כדי להגיע לסוף המסלול ולשתות את הבירה all over again





# Ghost AMR Lector 2977





האחורי כוללת יחס מינוף של 2:1 שאמור לספק עבודה אקטיבית יותר של המתלה, יכולת שיכוך משופרת והרגשת עומק במתלה.

#### חלקים בולטים

ה-AMR 2977 הם הדגם היקר מבין סדרת ה-AMR 29 והוא מגיע עם מערכת הינע ומעצורים מבית שימאנו ברמת XT, מזלג Fox CTD בעל מהלך של 110 מ"מ ובולם אחורי Fox Float CTD אשר מייצר יחד עם המתלה מהלך של 100 מ"מ. האופנים מסופקים עם חישוקי Alex ברוחב 23 מ"מ (חישוקי OEM) המורכבים

השיווקי MIMS. עוד לפני פקיעת פטנט ה-FSR של ספשלייזד, חברת Ghost כמו יצרנים גרמנים רבים עשתה שימוש בכל דגמי השיכוך מלא שלה במתלה ארבע זרועות קלאסי עם Horst Link, דבר המנע ממנה לשווק את דגמיה בצפון אמריקה לאורך השנים. רק נזכיר כי תכליתו העיקרית של ההורסט לינק במתלה ארבע זרועות, היא הזזת הציר האחורי במתלה, מתומכת הביסא לתומכת השרשרת. יתרונותיו העיקריים הם אקטיביות כמעט אבסולוטית, עבודת מתלה גם תוך בלימה ושמירה על אורך שרשרת קבוע. הגרסא של Ghost למתלה

המגוון יחסית של החברה הגרמנית וניתן למוצא בו כמה טכנולוגיות משותפות למותגים האחרים המיוצגים בקבוצה למשל טכנולוגיית ה-E.i לשליטה בבולמים האחוריים שפותחה ויושמה על הדגמים של גוסט ושל לאפייר. בארץ עבר המותג מספר גלגולים, תחת יבואנים שונים בשנים האחרונות, כיום הוא מיוצג על ידי "בייקאאוט" אשר מסרו לידינו את ה-AMR 2977, אופני 29 אינטש המיועדים לרכיבות שבילים.

שלדת ה-AMR 2977 בנויה ממשולש קדמי עשוי קרבון וממשולש אחורי עשוי סגסוגת אלומיניום העונה לשם

Ghost הוא יצרן גרמני שנוסד כחברה עצמאית בשנת 1993, היצרן מעסיק 75 עובדים המפוזרים בגרמניה, צ'כיה, הונגריה ואוסטריה. החברה תומכת בקבוצות פרו עם הישגים בולטים וכמו כן מוצריה זוכים בפרסי עיצוב רבים כולל פרס Red Dot היוקרתי. כיום החברה הגרמנית היא חלק מקבוצת ACCELL, חברת השקעות גדולה אשר מחזיקה בבעלותה מספר לא קטן של מותגי אופניים וחלקים, בין היתר ניתן למצוא שם מותגים כמו לאפייר, ראלי, דיימונדבק, הייבייק ואן ניקולס ועוד רבים וטובים. ההשפעה של קבוצת האם ניכר בליין





## Highlights

- מתלה ארבע זרועות עם הורסט לינק
- מהלך מתלה אחורי 100 מ"מ
- מהלך מתלה קדמי 110 מ"מ
- אורך צינור עליון 610 מ"מ
- אורך תומכות שרשרת 440 מ"מ
- זווית צינור ראש 69.5 מעלות
- זווית צינור בסא 74 מעלות
- משולש קדמי מאלומיניום ומשולש אחורי מקרבון
- משקל: 12.4 ק"ג ללא פדלים
- \*הנתונים הם למידה L

## על השביל

את המבחן אפשר להתחיל מהסוף להתחלה. Ghost הוא יצרן הנאמן מאוד לשורשים ה"ייקים" שלו ובמרבית הזמן, לא היו הפתעות מיוחדות. הכל עבד בדיוק כמו שמצפים ממכונה גרמנית. אך לשמחתנו, מבעד לנתונים היבשים, האופנים הצליחו לזרוח במקומות שלא ממש ציפינו שזה יקרה.

נתחיל עם עבודת המתלה, מרבית מיתלי ארבע זרועות מרגישים אקטיביים מידי כאשר הם לא מרוסנים, הפרשנות של Ghost למתלה יצרה מערכת יעילה מאוד לדיווש מבלי לוותר על האקטיביות המתבקשת ממתלה זה. גם בגאומטריה, Ghost הצליחו לייצר אידון נכון

על נאבות של Shimano XT ושאר האבזור כולל צנרת של Ghost וביסא נוח למדי של Selle Italia X1. הצמיגים המקוריים שמסופקים על ידי היצרן הם Rocket Ron מבית Schwalbe. לרוכבים אשר עניינם הוא צמיגים קלילים ומהירים – זאת הכתובת, יחד עם זאת, מוניטין "העמידות" של צמיגים אלו הוא לא טוב במיוחד, לכן שווה לבקש החלפה במעמד הקניה מהיבואן לצמיגים עמידים ביותר. את הדגם הנבחן אגב, קיבלנו עם צמיגי Maxxis Ardent המצוינים. שדרוג נוסף שקיבלת במעמד הקניה הוא הפיכת מערכת ההילוכים ל X10, אחד מהשדרוגים היותר מתבקשים לטעמינו.








לתגובות לחצו  
we:Talkback



יעילות" – השילוש הקדוש המתבקש מכל מוצר גרמני. באופן מפתיע, Ghost הצליחו להשחיל למשוואה גם אלמנט של "פאן" ולייצר דגם שבייף לרכב עליו, פשוטו כמשמעו. לטעמינו, לרוכב שמחפש אופני שבילים קלים, ה-AMR 2977 הם בחירה מצוינת עבורו בדמות אופנים אשר משלבים יעילות דיווש, איזון בגיאומטריה מנת פאן בירידות ותג מחיר נוח ביותר 

למרות שהאופנים מצוידים בציר אחורי בקוטר 9 מ"מ לא מעודכן ולא מוכר, דווקא החלק האחורי הרגיש קשיח מאוד. יש לציין שרק רוכבים בודדים ישימו לב לגמישות הקלה הזו ורק במקרים בהם מאמצים את האופנים מעבר לגבולות הטבעיים שלהם.

#### סיכום

הציפייה שלנו מהדגם הנבחן היתה "יעילות, יעילות, יעילות,

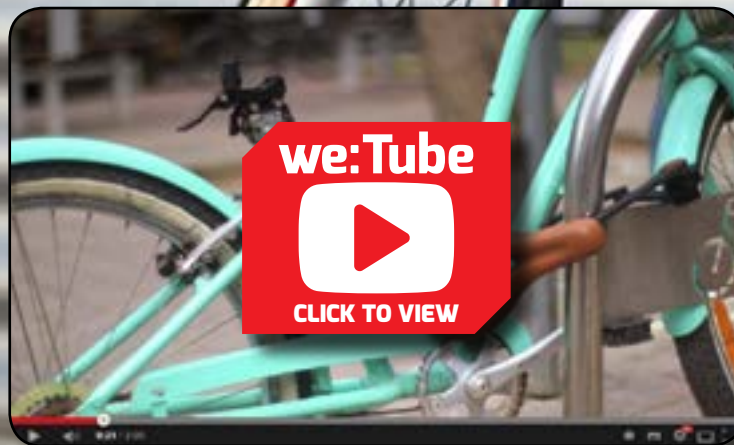
דיווש גבוהה מאוד, בקטעים מסוימים הרגשנו לעיתים שהאופנים מתנהגים כמו אופני XC תחרותיים ולא כאופני שבילים.

למרות אורך תומכות שרשרת קצר יחסית, האופנים לא הצליחו לעמוד ברף הגבוה שהוצב בסיבובים ופניות חדות. התחושה הכללית היה שהאופנים מייצרים גמישות קלה בסיבובים שמקורה ככל הנראה בגלגלים. אגב,

← בין עליות, ירידות ודיוושים ארוכים. אורך צינור עליון של 610 מ"מ למידת לארג' מהווה לטעמינו את האורך הנכון לאופני שבילים שמיועדים גם לרכיבות XC ארוכות. בירידות האופנים עשו עבודה מצוינת בהתחשב במהלך הקצר יחסית שלהם ובזווית הראש הכהה 69.5 מעלות. בעליות ובדיוושים ארוכים האופנים הפגינו ביצועים מרשימים למדי בעיקר הודות ליעילות



# Lock in the City



למאותגרים טכנית) לאופניים.

• מוט הנעילה מיוצר מפלדה מחושלת שעמידה לכל אמצעי פריצה קונבנציונלי.

• כיסוי פלסטיק אסתטי העוטף את הפלדה, דבר המונע חיכוך ושריטות של האופניים במצב קשירה.

מאחר ומדובר במושב של האופניים אין סכנה לשכוח אותו בבית (אלא אם כן אתם חובבי הז'אנר...), ואין צורך בנשיאתו בכל חנייה.

לתחושת לא ירחק היום ו-SeatyLock יהפוך למוצר בסיסי שתראו בכל אשר תפנו 📍

• ומנקודת המבט האישית שלי... נטולי סטייל לחלוטין.

SeatyLock נותן מענה מרשים ואיכותי לכל הכשלים הללו, ומהווה פתרון אלגנטי במרחבי ג'ונגל הרכיבה העירוני. מדובר במושב כיסא ארגונומי ומעוצב להפליא, שניתן להתאימו לכל זוג אופניים סטנדרטי אשר הופך במחי יד למוט נעילה סופר איכותי באורך מטר.

## אז מה יש לנו פה?

• מושב מעוצב ונוח במגוון צבעים מרהיב שמגיע בשתי תצורות בסיסיות: צרה ורחבה בהתאם לסוג הרכיבה.

• מגנון שחרור מהיר לניתוק וחיבור נטולי מאמץ (גם

מהווה מטרד מעיק ויומיומי לרוכבים העירוניים שבינינו.

כל הפתרונות ה"רגילים" של שרשראות ומנעולים הקיימים נכון להיום, נכשלים במספר מישורים:

• העמידות והאמינות הבלתי מספקים שהם מפגינים בפני הגניבה עצמה.

• אי הנוחות הקולוסאלית של הצורך בשינוע שלהם יחד עם הרוכב.

• הסיכוי הגבוה לשכוח אותם.

• הצורך לפרק ולהיסחב עם הכיסא בכל חנייה של האופניים כדי שלא ייגנב.

אם היה נדמה לכם, שהמוח הישראלי הקודח המציא כבר את כל מה שאפשר, אז ראו זה פלא, כי תמיד יש לנו מה לחדש.

**SeatyLock** הוא מוצר חדשני מבית היוצר של קבוצת עיצוב ותכנון ישראלית, יצירתית במיוחד שכבר הוכיחה את עצמה במוצר מקדים בשם: FoldyLock (מנעול אופניים קומפקטי הניתן לקיפול). **SeatyLock** לוקח את הקונספט צעד אחד קדימה, ומשלב את המנעול הייחודי לתוך... קחו נשימה עמוקה... מושב האופניים שלכם.

## ולמה בעצם אני כל-כך מתלהבת?

אז, ככה... אין ספק שמכת גניבות האופניים בערים





תודה! בזכותכם אנחנו פה





בביקורי האחרון בניו יורק נהנתי מרכיבות בוקר על ה"תל אופן" הניו יורקי, תוך כדי רכיבה בפארק אמרטי לעצמי, "וואלה – אשכרה כמו בארץ, איזה כיף, רק במקום בירוק בכחול" אבל אז, הבנתי שזה לא בדיוק.

# NYC vs. TLV





# רוכב בסן פרנסיסקו על המים



אומרים שצפון קליפורניה היא טוסקנה שלא באיטליה, מזג האוויר המושלם, היקבים של נאפה וואלי ובתוך כל אלו, סן פרנסיסקו היא עיר הבירה. אבל יש עוד סיבה, מדובר על מחוז האופניים השולט בארה"ב, טוענים לכתר מחוזות נוספים כגון פורטלנד אורגון ודנבר קולורדו, אממה tough luck, מלך יש רק אחד. מה גם שמדובר על "המרכז לתרבות האופניים, כזה שמשפיע על העולם כולו.

יש פה הכול מהכול, בין אם אתה רוכב הרים, רוכב כביש, טריאתלט, רוכב פיקסי או סתם רוכב להנאתך. כולם פה רוכבים על איזה סוג של אופניים ורובם גם על כמה סוגים, ממש כמו הקורא הממוצע של מגזין זה. גן עדן לחובבי אופניים. <<





רוכבות ומבשלות בירה. אם תראו שידורים חוזרים של הטור של קליפורניה, תשימו לב שברוב המקרים היה סטייג' שנגמר או מתחיל בעיר. תרבות האופניים שזורה בכל אלמנט של העיר, מבשלות הבירה המקומיות והמצוינות (שבאופן עקבי נבחרות לטובות בארה"ב בתחום ה-Microbreweries) מוכרות חולצות רכיבה עם הלוגו שלהן, במרכז העיר יש 4 חנויות אופניים מקצועיות ברדיוס של 200 מטר (אחת מהן שייכת לאותו ליווי ליפהיימר שהזכרתי לעיל), קבוצות לקבוצות מכל העולם מגיעות לאזור לטובת מחנות אימונים.

**אני וקליפורניה**  
הרומן שלי עם צפון קליפורניה התחיל ב-2009, עת היותי שליח מטעם הסוכנות היהודית בסנטה רוזה, קליפורניה, עיירה במרחק של שעה נסיעה מסן פרנסיסקו. נשלחתי לשליחות בכובע של "מדריך אופני הרים", תכלס הייתי היחיד במיונים שהבין מה זה אופניים ומה עושים איתם. מדובר בהתאהבות מדיווש ראשון, הטופוגרפיה המדהימה, הסובלנות של הנהגים, בתי הקפה חובבי האופניים והמאסה של רוכבים בכל פינה. סנטה רוזה סמוכה לנאפה וואלי ושופעת גבעות, הרים, רוכבים,

תופסת מקום בחזית. בעיר פועלת קבוצת MashSF שיחד עם חברת האופניים Cinelli הפכה את תרבות הפיקסי לדבר הכי קול כרגע בעולם (מייצרים יחד שלדות, ביגוד, חלקי אופניים ועוד). בסן פרנסיסקו התחילו מרוצי ה-AlleyCats המחתרתיים, בהם הרוכבים מתחרים על הגעה לנקודות ציון, בכל דרך שיבחרו ובזמן המהיר ביותר, לחובבי האדרנלין והאמיצים בלבד. סן פרנסיסקו הינה גם חלוצה לפיתוח תרבות ה-Bike Messengers, אשר הפכה לאופן ביצוע שליחויות עירוניות, הנפוצה ביותר.

קליפורניה (בן 8 קטעים), מתקיים כמעט ברובו בצפון קליפורניה ואילו מגיעות קבוצות מקצועניות מהשורה הראשונה בעולם אופני הכביש. אגב, את הטור של קליפורניה ניצח שלוש פעמים ברצף, תושב האזור, ליווי ליפהיימר (לא, הוא לא יהודי). לא מזמן עבר חוק בקליפורניה שמחייב נהגים לשמור על מרחק של מטר וחצי מרוכב אופניים שרוכב על הכביש, בין אם הוא בשול הדרך ובין אם לאו. כן, כן, חוק! ושם, חוקים נאכפים בקנאות. מתי אצלנו? גם בתרבות הרכיבה העירונית, פיקסי וסינגל ספיד, סן פרנסיסקו

מדובר באזור ששופע חדשנות, יזמות וחיבה לאופניים. אזכיר שזה גם האזור שהביא לנו את Strava, Google, Apple, Facebook ועוד שאר חברות טכנולוגיה-גבוהה ששינו לנו את העולם. סיפר לי בחור שהכרתי באחת מן הרכיבות באזור ועובד ב-Pixar, כי ברוב חברות הטכנולוגיה-גבוהה הללו מונהגת מדיניות שמעודדת הגעה לעבודה באופניים, עם חניון אופניים, מקלחות, חדר אוכל עם אוכל בריא ואפילו הטבות בשכר, חדשנות כבר אמרתי? האזור עמוס תחרויות שמארגן איגוד האופניים, בכל הרמות. הטור של

**קצת על קליפורניה ואופניים**  
לקליפורניה היסטוריה רחבה והשפעה עצומה על עולם הרכיבה כפי שאנו מכירים אותו כיום. הטריאתלון המודרני הראשון התקיים בסן דייגו, קליפורניה, ב-1974. חלוצי אופני ההרים המודרניים (Tom Ritchey, Gary Fisher, Keith Bontrager ועוד, ידועים בשם "Klunkerz") שבשנות ה-70 לקחו אופני Cruiser, פירקו מהם את מגני הבוץ, רגלית, החליפו צמיגים והתחילו לרכוב במורד השבילים של Mt. Tamalpais שבמחוז מארין, המחוז שמתחיל איפה שגשר הזהב מסתיים.



## TRACE SERIES

RL 34MM

Travel: 140mm, 120mm, 100mm, 80mm  
WT. LBS: (APR)4.2(15mm axle, 1 1/8 Steerer)  
WT. Grams: 1905 (15mm axle, 1 1/8 Steerer)  
Spring: Air  
Steerer: Tapered, Uni-Crown  
Adjustments: Lockout, Rebound, Air  
Stanchion: 34mm, Gold Hard Ano, Aluminum  
Casting: Magnesium  
Axle: LockX 15mm  
Wheel: 29"  
Color: Black  
Axle to Crown: 546mm @ 140mm  
Max Rotor Size: 203mm



## SWEEP SERIES

RL 34MM

Weight: 4.2 lbs/1905 grams  
Wheel Size: 27.5 inch  
Travel: 160mm (ITA 100-160mm)  
Stanchion: 34mm Aluminum  
Spring: Air  
Damper: RL2 Cartridge Damper w/ Mid Valve  
Adjustments: Rebound, Lockout  
Steerer: Tapered  
Axle: LockX 15mm  
Offset: 46mm  
Axle to Crown: 551mm @ 160mm of travel  
Offset: 46mm  
Max Rotor Size: 203mm



## VENGEANCE RC

RL 36MM

Travel: 170mm, 150mm, 100mm w/ ITA (Other travel options using air rod spacers)  
WT. LBS: (APR)5.3(170mm)  
WT. Grams: 2404 (170mm)  
Spring: Air  
Steerer: 1 1/8, Tapered  
Adjustments: Air, Rebound, Low Speed Compression  
Stanchion: 36mm, Gold Hard Ano, Aluminum  
Casting: Magnesium  
Axle: X-20 tool-less axle  
Wheel: 26", 27.5" (650b)  
Colors: Black, White  
Axle to Crown: 565mm @ 170mm  
Max Rotor Size: 203mm



**RAN-O-FUN**  
רן אופן אופניים וציוד רכיבה



מתניידים לעבודתם על אופניים (בבוקר לפני העבודה, אין איפה לשבת ברכבת התחתית מרוב אופניים), בסן פרנסיסקו ובברקלי יש שבילי אופניים לעייפה, כבישים שלמים שבהם מוגדר כי זכות הקדימה היא לאופניים והמוני מקומיים רוכבים אופניים כספורט וכתחביב. בסופי שבוע, כשהשמש במוזה, תגלו שאחד מהדברים הפופולאריים ביותר על הסן פרנסיסקואיים, הוא לארוז בירות/ יין, לקחת אופניים ולרכוב לפארק גשר הזהב, לשבת על הדשא או על המזח ופשוט ליהנות מיום יפה מול המים.

מדהימה, ממערב יש לנו אוקיינוס שמביא רוחות קרות ומהירות, ממזרח (מעבר לגבעות של ברקלי) יש לנו שממות (סיירה נוואדה) שמביאות מזג אוויר שרבי וחם, דבר שיוצר ערפילים תמידיים ותחושה סגרירית לרוב. מארק טווין אמר "החורף הקר ביותר שחווייתי, היה הקיץ שביליתי בסן פרנסיסקו", אני לא יודע על מה הוא מחרטט, אין ספק שיש רוחות קרירות וסגרירות לרוב אבל גם יש לא מעט ימי שמש נעימה, בקיצור, מזג אוויר מושלם לרכיבה.

באזור המפרץ לא תמצאו מקומי אחד שאין לו אופניים, המונים

טוסקנה כבר אמרתי?

היה לי קשה להיפרד בתום השליחות, אז חזרתי לשליחות נוספת ב2011 ובעת (קיץ 2014) שבתי שוב כחלק מלימודי לתואר שני במשפטים בתוכנית של אוניברסיטת ת"א-אוניברסיטת ברקלי (מומלץ!), ביקור התייחדות עם אהובתי, צפון קליפורניה.

### אזור המפרץ ואופניים

לאזור של סן פרנסיסקו-ברקלי-אוקלנד קוראים "אזור המפרץ" (המהדרין מחלקים את האזור גם ל"מפרץ" ו"מזרח המפרץ") פשוט משום שיש שם מפרץ. ההשפעה של המפרץ על מזג האוויר היא





#### החוויה האישית שלי

לסמסטר הקיץ שלי באוניברסיטת ברקלי לקחתי את אופני הכביש שלי (Bianchi Infinito CV), גם מהסיבה שאני לא יכול לבלות יותר משבוע בלעדיהם וגם משום שלא סמכתי על זוגתי שתשמור על שלמותם ("מה אתה רוצה?! הם עמדו פה ואני בדיוק ניקיתי..."). בדיעבד, אחלה החלטה (תודה!) כי הכבישים באזור המפרץ נוראיים! אתם חושבים שהאספלט המחורץ של כביש 3 זו בעיה? חכו עד שתגיעו לגבעות של ברקלי, בשל העובדה כי אזור המפרץ וקליפורניה בכללותה, חווים רעידות אדמה על בסיס קבוע, האספלט של

הכבישים נראה כמו הפנים של ההיא מהפרסומת "ישראל מתייבשת", נורא! אומנם חווית הטיפוס באזור היא משובחת (המזג אויר האירופאי והנעים מוסיף 30 וואט) אבל הירידות? אוי גוועלד! תודה ביאנקי, הגב מודה. ברקלי, כידוע לכם (או שלא), בנויה כולה על גבעות. האוניברסיטה, העיירה, הכול. בקושי ישנם מישורים שאפשר לרכוב בהם, לכן כל רכיבה מכילה יותר טיפוסים מכל אלמנט רכיבתי אחר, לשמחת המאמן שלי ניב ליבנר, שראה בזה הזדמנות פז להשחיל לי אינטרוולים בעליה.

אני מרגיש צורך להסביר, ה"גבעות" של ברקלי הן בעצם ה"רים" במובן הישראלי (581 מטר מעל פני הים בטופ), דהיינו שכל פעם שיצאתי מהבית (בערך 50 מטר מעל פני הים) הייתי חייב לחצות את הגבעות של ברקלי על מנת להגיע לאזור רכיבה "סוליד" יותר, אזי, בכל פעם יוצא לטפס משהו בסדר גודל של נס הרים/ צור הדסה וכו'. מעבר לגבעות של ברקלי נפרסים שטחים עצומים של "גבעות מתגלגלות" וצהבהבות, מזג אוויר חם יותר ובעיקר מסלולי רכיבה מגוונים ושוממים מרכבים. פועל יוצא של רכיבה בסטטוס של

עלייה לרוב, הינו שיוצא לך לרכוב לאט יותר, ליהנות יותר מהנופים (כמעט מכל מקום בעליות של ברקלי, ניתן לתצפת אל עבר סן פרנסיסקו וגשר הזהב), מהאוויר הנקי, השקט ובעיקר "לספוג אווירה". האזור של ברקלי עשיר בשטחי טבע, העליות הארוכות נעשות בדר"כ בסביבה עמוסה בעצים עצומים עם ענפים שנפרסים מעל לכביש ופורסים עלייך צל והמון המון טל (הערפל מצטבר על עלי העצים ובכך נוצרת תופעה של טפטוף נוח ומרענן מעלי העצים עלייך, הרוכב/ת), פוגשים חיות בר סקרניות (בואש חשדן, צבאיים, תרנגולי הודו עצומים).

מדי פעם אתה חולף על פני כמה בתים, שכונות שקטות שבחצרות הבתים ניתן לראות רק את הגננים המקסיקנים ("אולה!"). אחרי הכל, מדובר באזור היוקרתי של ברקלי וכמו בכמעט כל שכונת מגורים בארה"ב, ברגע שמצרפים את המילה "הילס", היא נהפכת ליוקרתית, "ברקלי הילס".


את ברקלי וגבעותיה פוקדים רוכבים מכל אזור המפרץ, ברכיבותי יצא לי להיתקל בקבוצת טריאתלון מאוקלנד (העיירה השכנה), קבוצות מסן פרנסיסקו, קבוצות מקצועניות של רוכבי פיקסי (כן!) אנשים מטפסים את העליות האלו

בלי פריילוף! ובהמוני מועדוני הרכיבה של ברקלי והסביבה. כרוכב בודד, אף פעם לא הייתי לבד, הקבוצות והאנשים שרוכבים לצידך את העליות, שמחים לספח אותך לפלוטון שלהם, לפטפט על פוליטיקה ("וואו! אתה מישראל?") שמענו שהמצב שם על הפנים עכשיו, המשפחה שלך בסדר?!", לדבר "אופניימית" ("ניבאלי הזה... עושה להם בית ספר") ופשוט לרכוב יחד ולהכיר אנשים חדשים.

באמור, קהל הרוכבים שפוגשים באזור הוא מגוון, החל ממתחילים וכלה במקצוענים דלי שומן ורוויי וואטים, המשותף הוא שכולם





תכלס, אני מרגיש שאנחנו בצעדי ענק להשתוות לצפון קליפורניה. חברות ישראליות שיוזמות ומחדשות (LifeBeam, Pilo ועוד), רכיבה כחלק מהתניידות לעבודה (מיום ליום אני רואה יותר חברים שמפרסמים בפייסבוק את האופניים במשרד, מקנא!), בתחרויות והאירועים (דזרט צ'אלנג', שנטי, אפיק ישראל, כבוד!). עכשיו רק נותר לסמן מכשולים בגרפיטי, אופטימי שכמוני 

כיף לראות את זה.  
**סוף דבר**  
אני יכול לספר על האזור ועל החוויות שעות על גבי, להמליץ לכם על מסלולים וחנויות ולספר לכם איפה תקבלו בברכה כשלרגליכם נעלי רכיבה ועכז חפון בטייטס (אם תכתבו למערכת שאתם רוצים, אז בכיף). אבל הפואנטה היא להעביר את חווית התרבות של האזור ושל הרוכבים בו, בתי העסק שלוקחים חלק פעיל בתרבות, הרוכבים שמסמנים בגראפיטי מכשולים בכביש, מקומות עבודה שמפרגנים לרוכבים.

(אמריקאים ומיתוג... כמו ישראלים וקוד תוכנה) או בקבוקים עם הדפס של הלוגו או ביגוד רכיבה של מותג מקומי או של מועדון מקומי שהם שותפים שלו לדרך.  
כמעט כל בתי הקפה והמסעדות התקינו מתקנים לאופניים מחוץ לעסק במטרה להקל על אלו שהגיעו ברכיבה ואף מגדילים ועושים כשנותנים הנחות למי שעל אופניים, נחמד הטרנד "הירוק" הזה. אנשים לובשים ביגוד הקשור לאופניים גם כשהם לא רוכבים, חובשים כובעי אופניים גם כשהם סתם מסתובבים בעיר או יושבים לקפה ובעיקר נושמים אופניים ומדוושים כל הזמן,

שקנו לפני 10 שנים (משוגעים רדו מהכביש!) ואפילו ראיתי רבים שרוכבים על שלדות שבנו בעצמם (מסתבר שזה קטע גדול שם לבנות שלדות לבד).  
מבחינת "תרבות אופניים", מדובר בעולם אחר ממה שאנו מכירים בארץ, כל חנות אופניים דואגת להדפיס לעצמה ביגוד רכיבה הנושא עיצוב ולוגו הייחודי לה ושניתן לרכישה ע"י כל העובר ושב. כמו כן גם בתי הקפה והעסקים המקומיים, תומכים בתרבות הרכיבה המקומית, לרובם יש חולצות רכיבה שהדפיסו ספציפית עם הלוגו והעיצוב שלהם

לאורך כביש מס' 1 המפורסם. מביקורי ורכיבותיי באזור למדתי שהמצב שם קצת שונה מאצלנו בארץ, יש יותר רוכבים על הכביש בחמש-שש-שבע בערב מאשר בשש בבוקר, הרכבים לא צופרים לך לרדת מהכביש/לפנות את הנתיב, אלא ממתינים בסבלנות מאחוריך עד שתבין רמז. הכביש מחורץ/יש פתח ביוב/בור? לא בעיה, משהו כבר דאג לסמן אותו עם גרפיטי זוהר, כך שתוכל להבחין מרחוק כשאתה בירידה מהירה. נדיר לראות רוכבים עם אופניים חדשות בערך כספי מטורף, המון אנשים רוכבים עדיין על האופניים

ישמחו לדבר, להמליץ על חנויות או בתי קפה, להמליץ על מסלולי רכיבה ועל שאר שטיקים שרק מקומיים מכירים. מהר מאוד תוכלו לטעום מסצנת הרכיבה המקומית, אם רק תזמו שיחות.  
אחד הדברים הנחמדים באזור המפרץ הוא שהוא מחובר יחדיו ברכבת תחתית הנקראת (BART) ובכך התאפשר לי לעלות עם האופניים בברקלי, להמשיך עד לסן פרנסיסקו, לרדת בתחנה הראשונה ומשם לרכוב אל עבר שער הזהב, לחצות אותו (באיטיות, מלא תיירים) ולרכוב אל עבר הגבעות והמרחבים של מחוז מארין ולרכוב



לתגובות לחצו  
we:Talkback



# תן להישען רגע

הרשתות החברתיות, אתם יודעים ודאי, הן כר נרחב ליסודן של כל מיני קבוצות ביזאריות והזויות. כל עוד לא מדובר בפורנו מובהק או בהוצאות להורג, המרחב הווירטואלי מגלה הבנה, שלא לומר אף מעודד כל מיני אנשים מוזרים להקים קבוצות כמו: "נשים סקסיות גורמות לרעידות אדמה" או "בא לי להתעטש. אופס, זה עבר." (אמיתי, בחיי, הנה תמצאו אותן פה בין עוד כמה דברים מוזרים לאללה... שגורמות לך להבין באיזה עולם מטרולל אנחנו חיים... ואם בטרלול עסקינן, הרי מה יכול להיות משמח יותר מלמצוא קבוצה כזו שעיקר עיסוקה הוא אופניים...? ובכן, חייב אני לומר שבפעם

הראשונה שנתקלתי בקבוצה עם השם המחייב: "Look At My Bike Leaning Against Stuff" חכמתי את ידי בהנאה וחשבתי לעצמי "הנה מדרובים שיצחקו אותי כהוגן." חמש דקות אחר כך כבר העליתי לשם בהתקף אמוק 5 פוסטים עד שחונך רדליך בכבודו ובעצמו פקד עלי להירגע. אז מה זו בעצם הקבוצה הזו? ובכן, מדובר בעמוד גאוני בפשטותו שמצהיר בצורה ברורה ולא מתחכמת שכל מה שהוא מבקש מחבריו לעשות הוא להעלות צילומים בהם נראים האופניים שלהם, אמממ... נשענים על משהו. נהדר! תחשבו על זה רגע. הרי כולנו,

ללא יוצא מן הכלל (גם אלו שלא מודים בכך) נרקיסיסטים בכל מה שקשור לאופניים שלנו ואין לנו דבר יותר חשוב מלהעלות את התמונות שלהם בכל מיני פוזות, אלא מה, שלהעלות תמונה של האופניים שעונים על עץ בבן שמן זו לא ממש קולטורה ורובנו (טוב, חוץ ממני כמובן) קצת מתביישים לעשות את זה כי מיד נתויג כפחיתים... ובכן, לא עוד! מעכשיו יכולים כל הרוכבים באשר הם, אפילו מאתגרי הפוקוס והקומפוזיציה, להעלות את התמונות של האופניים שלהם בפוזות הכי יום יומיות ובנאליות ועדיין לזכות באהדת הקהל. אבל תשמעו משהו, הקסם האמיתי של העמוד הזה מתגלה רק קצת

מאוחר יותר, כשאתה הופך למכור, ולמה? מפני שהתמונות התמימות, הילדותיות והלא מתימרות שמהוות את הרוב המכריע של התמונות שם (חוץ משלי כמובן), מייצרות תחושת נינוחות, משפחתיות אם תרצו, ואתה תכף מרגיש בבית, דפדוף בתמונות הלא מקצועיות בעליל ששם נותנות תחושה של

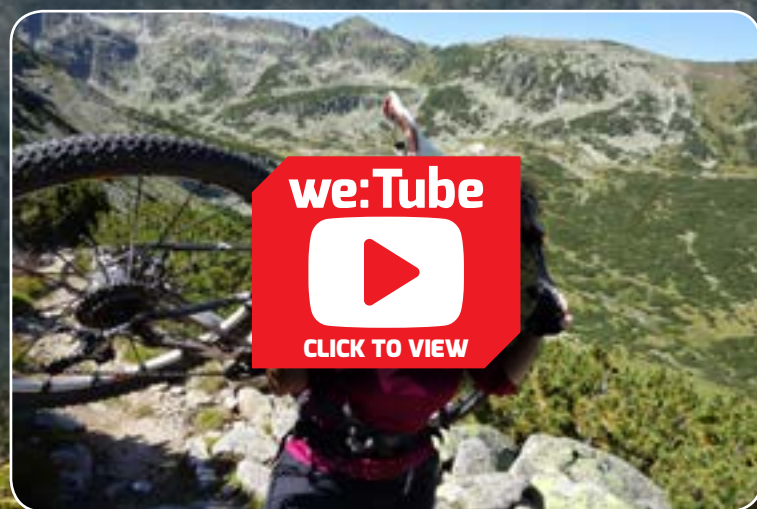
ישיבה בצוותא במרפסת ביתו של מאן דהוא ועלעול באלבומיו הפרטיים, כי לכל תמונה, פשוטה ככל שתהיה, יש סיפור, והיא לרוב גוררת אחריה תגובות ולפעמים גם דיונים מעניינים וגם מייצרת לא אחת אפילו חברויות חדשות... כי אחרי הכל, מה אנחנו בסך הכל רוצים? להעריך את האופניים שלנו

ולהתחבר לאחרים שעושים בדיוק את אותו הדבר... חפשו את השם הבא בפייסבוק: Look At My Bike Leaning Against Stuff תבואו, יהיה כיף! =w=



# בלקנצ'ה

חופשת רכיבה אמיתית בבולגריה







מפותחת ומרבית הרכיבה נעשית על שבילי הליכה, שבילי סוסים או דרכים לא דרכים שבמקרים רבים אינן רכיבות. בטיולים של מנואלה מתנסים לא רק ברכיבה אתגרית, אלא גם בסחיבה אתגרית של האופנים על הגב.

למי שלא רגיל ומכיר, מומלץ בחום להתאמן בהליכה עם האופנים (Hike a bike) לפני הטיול. למי שלא, מבטיחה לכם שכבר ביום השלישי, תדעו איך

שבשיאם (או מעל לגובה של 1,800 מטרים מעל פני הים, עבורי) הגוף מתקשה להתמודד עם המחסור בחמצן וגם רכיבה מישורית היא מאמץ מפרך, לא כל שכן התמודדות עם שיפועים ודרדרות. המאמץ הזה משתלם. ועוד איך. הרגלים הכבדות וקוצר הנשימה הם הדרך להגיע למקומות מופלאים, שבילים נידחים וסינגלים ארוכים ארוכים, עד למטה. תשתית הרכיבה בבולגריה אינה

בתחרויות דאון-היל. כילידת העיר טרויאן, הנמצאת בשולי הבלקן, המסלולים שהיא מציעה לרוכבים מתבססים על נופי ילדותה ועל האהבה שלה לרכיבות בכל מקום ובכל תנאי.

#### אם סוחרים מגיעים למקומות נפלאים

רכס הרי הבלקן, כמו גם הרכסים ברילה ובוויטושה, מתנשאים לגובה של כ-2,400 מטרים. משמעות הדבר היא טיפוסים אינסופיים,

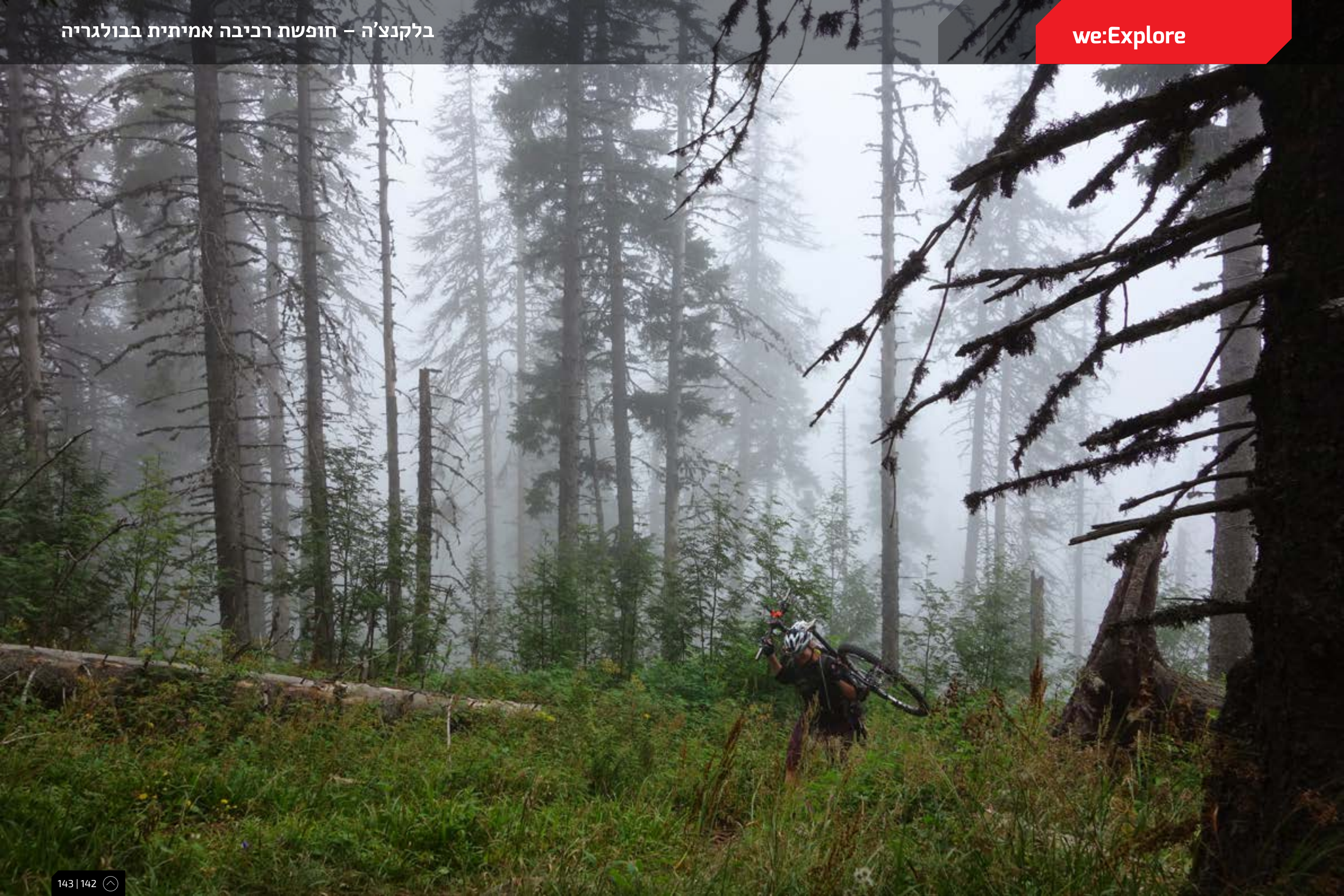
בלקנצ'ה נוסדה לפני שנתיים על ידי מנואלה דרנסקה, רוכבת בולגריה שבמהלך השנים האחרונות הדריכה טיולי רכיבה בעיקר בחברות גרמניות, כדוגמת בייק-אנד-פאן בלה-פלמה וחברת טרנס-אלפ, המוציאה טיולי רכיבה מצפון איטליה ועד לדרום גרמניה. בנוסף לכך, היא משתתפת באירועי רכיבה בולגריים, שבהם זמן המנצח הוא כשישה ימים (של רכיבה ללא עצירות מסודרות, כל אחד לפי יכולתו) וכשיש לה זמן, גם מתחרה

ארוכות, סינגלים עם אלמנטים שלא רואים אצלינו, בוך, ערפל וגשם, שלא משביתים את הרכיבה אלא רק מוסיפים לה נופך קסום? או אולי אתם נוסעים לחופשת רכיבה רק כדי להתנתק קצת מההוויה היום-יומית שלנו, לנשום קצת אוויר ולחשוב על דברים אחרים?

אם עניתם בחיוב על אחת או יותר מהתשובות הנ"ל, חופשת רכיבה עם בלקנצ'ה היא החופשה הבאה שלכם.

מה אתם מחפשים בחופשת רכיבה? מה גורם לכם לארוז את האופנים, תיק המים, חלקי חילוף ותיקון, לארוז תיק עמוס לעייפה ולצאת לארץ אחרת? האם אתם מחפשים את המסלולים החדשים? את הנופים השונים? את האתגר? האם אתם מטיילים כדי להיפגש עם תרבויות אחרות? לטעום דברים שונים? לנצל את האופנים כדי להגיע לאתרים שקשה להגיע אליהם בדרך אחרת? או אולי אתם נוסעים כדי לרכב בתנאים אחרים – עליות









לתגובות לחצו  
we:Talkback



פס הייצור (אל תחזרו בלי קדירת חרס!) והרבה מאוד טבע גולמי, שלא השתנה כמעט במאות השנים האחרונות והרכיבה בו תשאיר אתכם עם חיוך גדול, סיפוק עצום וחיבור קסום לבלקן ולבולגריה שלא תצליחו לנתק, גם אחרי שתחזרו לדווש בארץ.

[לפרטים נוספים כאן](#), ותגידו שאני שלחתי אתכם!

הגעה לבקתות שבהרים. בקתות אלו מיועדות לשמש אכסניה למטיילים וניתן לקנות בהן שתיה חמה, קצרת מרק ובחלקן אפילו ארוחה שלמה, כולל סלטים, ביצים ובשרים. בולגריה, שבמשך מאות שנים נאנקה תחת הכיבוש העותמאני ואחר כך השכילה לבחור באופן עקבי בצד המפסיד של מלחמות העולם, מציעה עד היום פינות קסומות של חקלאות מסורתית, בתי מלאכה שבהם עבודת היד היא

והטוב לא נמצא במסעדות הפאר התיירותיות אלא דווקא במקומות הקטנים, המבוססים על המטבח המקומי, חומרי גלם טובים ותוצרת מקומית. כך למשל, תיקח אתכם מנואלה לאכול פורלים טריים בירידה מרכס הרילה ובסופיה תביא אתכם למסעדה המנוהלת על ידי שתי סבתות מקסימות שמוציאות מתחת ידיהן מאכלים בולגריים משובחים. חלק חשוב מהחוויה המקומית הוא

לסוף רכיבה – מרק יוגורט קר הדומה לצדיקי היווני ונקרא טראטור. חובבי היוגורט יתענגו גם על קאטוק – שילוב של לבאנה, גבינת פטה ופלפלים קלויים ושום. סלט הירקות הבולגרי, השופסקה, הוא חלק הכרחי בארוחה ולחובבי הבשר מוצעים בעיקר מאכלים המבוססים על בקר ועל בקר נמוך מסולסל זנב. לא חסרות מסעדות פשוטות וטובות בבולגריה וכמו בכל מקום אחר בעולם, האוכל הטעים

פני הים) ועוד יום בויטושה, ההר שבמורדותיו נמצאת סופיה, הבירה. **כולנו בולגרים** העם הבולגרי תרם שני דברים חשובים לאנושות: את הכתב הקירילי ואת היוגורט. אם תצליחו לפענח את הכתוב בתפריטים, תוכלו להנות בבולגריה מארוחות מדהימות במחירים מגוחכים. המטבח הבולגרי אינו רחוק כל כך מהמטבח הים-תיכוני ומומלץ בחום לנסות את משקה ההתאוששות האולטימטיבי

←← לאזן את האופנים על הגב בצורה האופטימלית, כדי שתוכלו להתקדם בשביל האתגרי שיוביל אתכם לסינגל קסום, נופים מרהיבים ומקומות שאין אפשרות אחרת להגיע אליהם ומאוד כדאי להגיע אליהם.

במהלך הטיוול, לקחה אותי מנואלה לארבעה ימים של רכיבה בפסגות הבלקן, שלושה ימים ברכס הרילה (כולל לינה בבקתה הממוקמת בגובה של 2,300 מטרים מעל



# התרפקות על התות



לתגובות לחצו  
we:Talkback

שטוח רגשות עטה על פניו את ארשת השנ"צ המתקרבת וסיפק אפס אמפטיה. העובדה שהיום אפשר להשיג גלידה דומה עם סירופ (תמיד תות!) במקדונלד לא הקהתה את החוויה, כאשר הזמן נדמה כי עמד מלכת בשכונת נשר שליד חיפה. הטעם אותו זכרון טעם, אך בשיערנו פשתה השיבה ובאו הקמטים. רק בלב הרגשתי כמו ילד שוב, כמו פעם כשכל ביקור שאבא לקח אותנו הרגיש כמו חג. מנהרת הזמן

היו עדיין קלולס והיה בעיקר פאן טהור של רכיבות עם החברה שבסיומן שיכשכנו בבריכת הקיבוץ, עשינו על האש ובסיום, מיעוט יודע סוד פקד את הגלידה עתירת הקלוריות האסורה שבנשר הסמוכה. היום הייתי שם. הכניסה סחופת עשבייה ולא שינתה נים ממראה שנת ייסודה ב-1961. המוכר היה אדיש לפרצופים והזכרונות ומזג בנדיבות גלידה וקצפת לתוך הכוס.

לנשר. סינגל הביובים, אלון-שוקף, היערן והירידה מלאת אדרנלין בסינגל שיוור לקיבוץ יגור הסמוך. שמחנו על כל דרופ חדש וסוויצ'בק מאתגר בתקופה שדודי עוד לא היה יבואן, פליקס עוד לא היה מנהל חנות אופניים, שפרן רכב בחברותא, ספטא עוד לא ידע לצלם ועוד לא עלה בדעתנו לארגן תחרויות סופר-די חלוציות שלמים יתפתחו לליגת האול-מאונטיין של עירא. האושיות עוד לא היו אושיות, הבייק-סלבס

בלילות בהם חמקנו להורים על אופניים מחלידים, מדווחים מיוזעים בעיר התחתית של חיפה רק כדי לטעום מהאסור. עשרים שנה אחרי ולפני עשר שנים. התקופה ימי הפורומים והקומונות באתר תפוז, הרבה לפני הרשתות החברתיות. מצוידים באופנים עתירי אינטשים, מיגון מלא וצמיגים בשרניים, לא חסכנו בנסיעות ומחקר מדוקדק של איזור הכרמל בואכה

שזאת גלידה אמיתית מאמריקה בשעה שאבא היה סופר מעות כדי להעמיס לנו גביעים של גלידה לבנה ונמסה עם אגוזים, סירופ שוקולד או תות(אני תמיד תות!) וקצפת נדיבה אמיתית מבלון גז ענקי. שבועות היינו זוכרים את זה... עוד בתקופת התיכון הגענו באוטובוסים מהטיול השנתי כדי לעצור ולטעום מהגלידה המיתולוגית ששמעה יצא למרחוק, נזכרים

לפעמים המסעות היומיומיים למקום סמוי כמו איזור תעשייה נשר מפגישים אותך עם זכרונות כמוסים המשועים לפרוץ. התקופה הייתה סוף שנות השישים ותחילת השבעים כשאבא היה לוקח אותנו לאחר כבוד ובחגיגות בסוסיטא הלבנה מרחק של חצי שעה נסיעה בחום הכבד ללא מזגן, נסיעה שסבלנו כל נים בה בשקט, כי בסיומה פגשנו את הגלידה הכי טובה בעולם, גלידת תל חנן. בשקט היינו מלחשים בגאווה



**bergamont**  
BICYCLES

בקרב

# דגמי 2015 נוחתים בישראל!



## אופנים חשמליים...



### יש תקנה!?

וחינוך תומכים הרוכבים הן על מדרכות וכן על הכביש. אופניים חשמליים הם אמצעי-תחבורה יעיל וזול. נכון להיום אינו מצריך ביטוח ורשיון. צריך לזכור כי אין ממש קשר בין המשתמשים באופניים חשמליים לרוכב אופניים כפי שאנו תופסים היום. זהו פתרון אלטרנטיבי לשתי מצוקות. האחת היא יעילות התחבורה הציבורית הנוכחית, והשנייה היא עלות האחזקה הגבוהה של רכב פרטי.

בתור הולך רגל אחראי, נהג אחראי וגם רוכב אחראי (המון אחריות) אני ניגש לעניין עם דיעה לא מגובשת. איכשהו יוצא כי כל פתרון כרגע פוגע במישהו. הוויכוח הוא כאילו נהיה מי נפגע פחות ולא ברור לי עצמי, הרוכבים? הולכי הרגל? הנהגים שיימצאו עצמם בעל כורחם דורסים מישהו? היוזמה והטכנולוגיה הירוקה?

התקנה החדשה הזו מייצרת מצב חדש שכנראה לא מיטיב עם הרעיון החיובי של תחבורה אלטרנטיבית ואקולוגית. עד כה ההתנגשות האפשרית הייתה בין רוכב להולך-רגל והאופניים החשמליים הרגישו בטוח על המדרכה. חזקים ומהירים. מתאים לתאוריה של 'החזק שורד ומכתיב את הטון כאן'. עכשיו האופניים החשמליים יחוו סיכון ברור בשל הורדתם לכביש, ללא קשר לגיל, חבישת קסדה או אמצעי תאורה. הכביש הוא משחק של גדולים וחזקים. יש לי ספק גדול לגבי איכות ויכולת ההשתלבות של שלל רוכבי האופניים במרקם האורבני הצפוף. הזמן יגיד.

בכל מקרה ניתן להניח כי העניין הראשון הוא בכלל איכות והיכולת לאכוף את החוק הזה. נרכוב ונראה. ברור שתוך שני עשורים נהיה במקום אחר. שווה לחכות

אתמול חזרה אשתי מזועזעת וממש רועדת אחרי 'כמעט וקרה'. זה רק בנס שהיא לא דרסה למוות ווודאי נער סטייל רונלדו שהתפרץ לפניה בנסיון לחצות צומת. הנער היה חמוש באופניים חשמליים. הפוחז אפילו לא הביט לאחור לשמע החריקה המטורפת. ספק אם למד משהו בחציית הצומת הבא.

לפני כחודש אושרה תקנה חדשה כי אופניים חשמליים מקומם על שבילים מסומנים או על הכביש. לא על מדרכה רגילה. בנוסף לכך, התקנה מגבילה את גיל הרכיבה ל-14 בשבילים מסומנים ו-16 בכבישים. כן מדברים על תיקון בעניין שימוש בקסדה, תאורה ופעמון. ממש הולנד. רק חסרה שחנת רוח או נערה עם צמות וקבקי עץ. במקביל לחוק החדש מדברים על אכיפה של התקנות בליווי קנסות על רכיבה שלא כחוק ב'אופניים עם מנוע עזר'.

קצב הגידול בכמות אופניים חשמליים הוא כנראה משמעותית גדול יותר מקצב שיפור התשתיות לטובת העניין. זה מייצר באופן טבעי חיכוך. רוכבי האופניים החשמליים זוכים לא אחת לביקורת בשל נסיעה פרועה ומסוכנת על המדרכות. ללא-ספק תורמים לעצבים הכלליים בעניין הם בני נוער רבים החוסכים לעצמם פידול אמיתי במחיר אופניים עם מנוע-עזר מתנת אבא ואמא. צריך להיות צופה מהצד 10 דקות בקרבת בית ספר, מועדון או מתנ"ס כדי להבין את פוטנציאל הסכנה. האופניים מגיעים למהירויות גבוהות יחסית (למרות מגבלת הספק המנוע). מפגש רוכב על אופניו עם הולך-רגל הוא ללא ספק מסוכן. סטסטיקת הנפגעים כנראה מעידה על כך. גם של הולכי רגל תמימים וגם של ילדים המקבלים כלי מסוכן לידיים ללא הכשרה או תרבות

להשיג בחנויות רשת **ROCK n ROAD** ובחנויות נבחרות  
הפסגה של רוכבי האופניים

סניף רמת החייל הנחושת 4 תל אביב | סניף לטרון מתחם אלונת לטרון  
1-700-708-970 | [www.rocknroad.co.il](http://www.rocknroad.co.il)



ENTER TO  
THE WORLD  
OF CYCLING

WWW.RECYCLES.CO.IL

## רוכבים בקצב



'רוכב אופניים' הוא פרויקט מוזיקלי (מיקסטייפ קונספט) של הדיג'יי הישראלי Digital Me, שמוקדש לאהבת המוזיקה תוך כדי רכיבה על אופניים בתל אביב. הפרויקט מורכב מ-40 דקות של מוזיקה, 13 קטעי וידאו וחוברת צבעונית בת 40 עמודים.

הפרויקט מחולק לארבעה 'מסלולים', כל אחד מתייחס לאזור אחר בתל אביב, מזג אוויר אחר, סיטואציות שונות ועוד.


את כל הקטעים המוזיקליים ואת כל הוידאואים אפשר לראות כאן ופייסבוק וב-יוטיוב





# Red Bull Rampage

חולניים, זמן אויר (עדיף מורכב), זרימה וכמובן ערימות סטייל בביצוע. כל אלה גם מהווים את הקריטריונים לשיפוט, הרוכב אשר שולט טוב יותר מכולם בארבעת דסיפלינות אלה תוך כדי ראן אחד הוא המנצח. השנה היה זה Andreu Lacondeguy השד הקטלוני, שנתן ראן מושלם עם התחלה סופר טכנית וכמה תרגילים קשים ומורכבים ביותר תוך כדי זרימה מושלמת. Cam Zink השני זכה בתואר התרגיל הטוב ביותר עם 360 על דרופ חולני אותו פתח Semenuk אך לא הצליח לסיימו והסתפק במקום השלישי.

משנה לשנה המורכבות, רמת הרכיבה, התעוזה והביצועים של הרוכבים עולה באופן לא רציונלי. לא נותר לנו אלא לחכות ולתהות לאן תלך התחרות הבאה... 

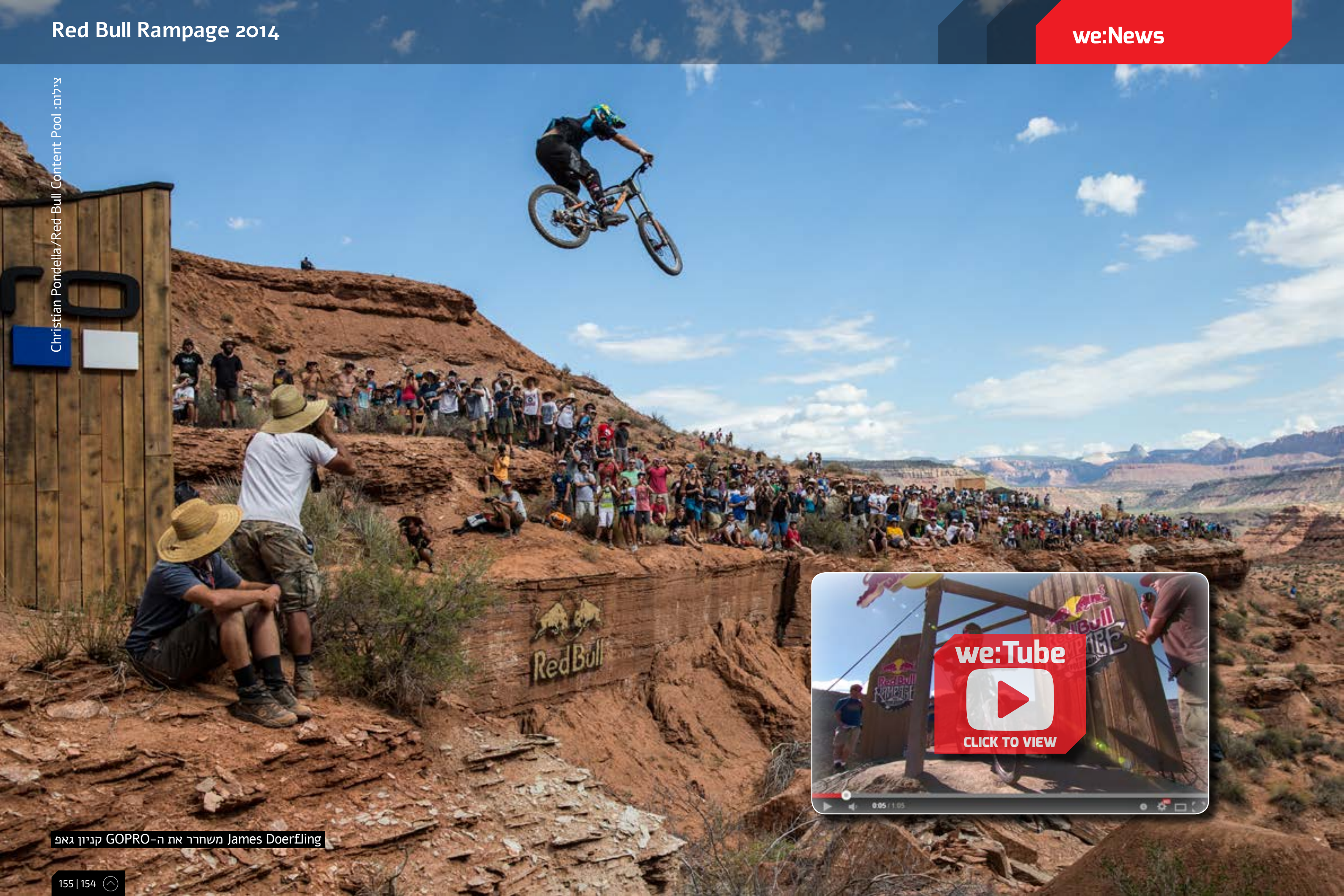
גם השנה ה-Red Bull Rampage, תחרות האופניים המוטרפת בעולם, הגיע ליוטה לתת אקורד סיום לסבב ה-FMB המרהיב. עשרים מטובי רוכבי האקסטרים בעולם נלחמו בתכסית המטרופת של צוקי החול והמזג אוויר ההפכפך של וירג'ין יוטה. הפעם עזבה התחרות את הצוקים חרושי הקוים המוכרים בפארק Zion, לטובת אתר חדש ובתולי לחלוטין. התחרות היא למעשה אירוע של שבוע אשר מתחיל בבניה ובבחירת קוים, אימונים אינטנסיביים של המתאבדים, ממשיך לתחרות בין עשרים ושלושה משתתפים "פתוחים" שמתוכם נבחרים עשרה שיעלו למקצה הגמר ויתחרו מול עשרה מתחרי ברזל.

המנצח הוא מי ש"מפצח" את השטח באופן המוטרף ביותר. לרשותו עומדים בחירת קוים

Brandon Semenuk באחד הקוים החולניים שלו



צילום: Christian Pondella/Red Bull Content Pool



James Doerfling משחרר את ה-GOPRO קביון גאפ



John Gibson/Red Bull



Andreu Lacondeguy

Christian Pondella/Red Bull



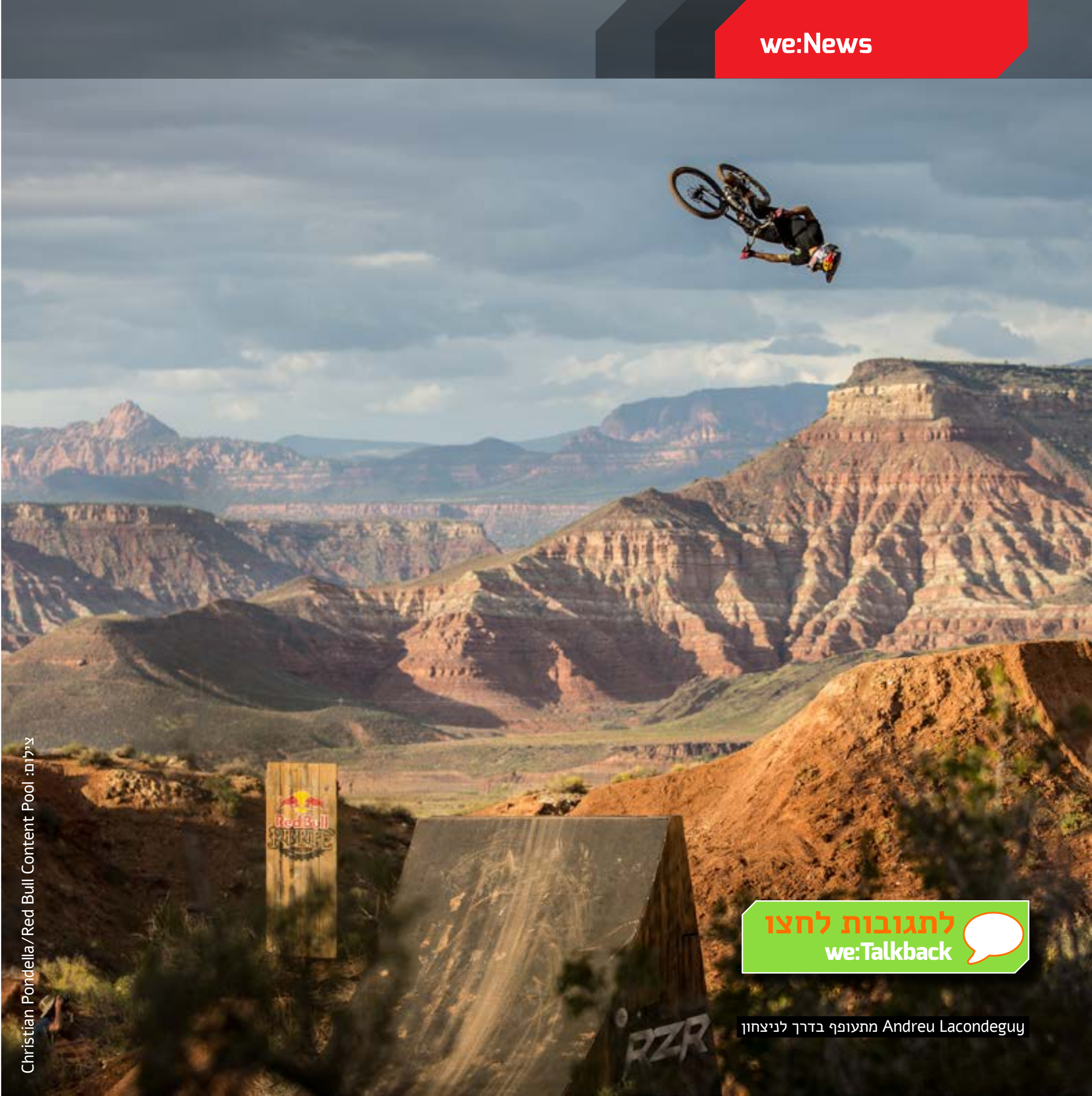
Bernard Kerr

Christian Pondella/Red Bull



הפיאסטה של עטועטע Lacondeguy

צילום: Red Bull Content Pool/Christian Pondella



לתגובות לחצו  
we:Talkback



עטועטע Lacondeguy מתעופף בדרך לניצחון



# ההנחיה באים

המותגים המובילים בעולם, בטכנולוגיה ושלדות מתקדמות שישאירו אבק למתחרים.



INTENSE

INTENSE TRACER 27.5"



INTENSE CARBINE 27.5"



INTENSE SPIDER 29"



ibis RIPLEY 29"



"מוטואופן" מובילה את תרבות הרכיבה בישראל עם מותגי העל בכביש ובשטח  
**MOTO OFAN**  
מאחורי כל מותג נחשב

סובב תל אביב

## יום מודעות לשחזור השד



והשנה בפעם הראשונה גם בישראל.  
עפ"י נתוני האיגוד הישראלי לכירורגיה פלסטית ואסתטית, רק רבע מהנשים העוברות כריתת שד עקב סרטן, עוברות שחזור שד. ברוב המקרים הסיבה לכך היא בחוסר המודעות לנושא, הן של המטופלות והן של הרופאים עצמם.  
בשחזור שד יוצרים שד דומה בכל שניתן לשד הביולוגי, במטרה לגרום לאישה להרגיש נינוחה ומרוצה עם תדמיתה המחודשת. לפיכך, שיחזור שד אינו ניתוח קוסמטי אלא ניתוח שנועד לשקם הפרעה גופנית ונפשית ומאפשר שימור או שיפור משמעותי באיכות החיים.  
חברות וחברים, [גילוי מוקדם של סרטן](#) השד יכול להציל חיים, לא להתעצל, בידקו את עצמכם, משמשו את עצמכם, ובתקווה שתמשיכו לרכוב בלי בעיות לעוד הרבה שנים... [we](#)

במסגרת אירוע האופניים "סובב טורקי עלית תל אביב", קיים האיגוד הישראלי לכירורגיה פלסטית ואסתטית פעילות ייחודית לכבוד יום המודעות הבינלאומי לשחזורי שד (Bra Day) אותו הוא מוביל בארץ. האיגוד הזמין את הציבור הרחב ל"קפה עם רופא" במתחם כיכר רבין, לשם הגיעו עשרות אנשים על מנת לקבל מידע ישיר ללא עלות מכירורגים פלסטיים בכירים אודות נושא סרטן השד ואפשרויות הקיימות עבור נשים העומדות לפני ניתוח כריתת שד.

בנוסף, במהלך סובב תל אביב, השתתפו מעל 500 איש: רופאים כירורגים פלסטיים, נשים שעברו כריתת שד ושחזור יחד עם משפחותיהן, כל אחת עם סיפורה המרגש, ורוכבים מן המניין, כחלק מקבוצה מאוחדת של רוכבי אופניים, כולם לבושים בורוד.

יום המודעות הבינלאומי לשחזור שד מתקיים בכל העולם





אהבתם? קדימה תנו לייק והפיצו

