

# we:Ride

תרבות אופניים ישראלית  
דצמבר 2014 // גליון 006

עכשיו גם  
Android App  
לחצו להורדה  
בקרוב ב-iOS

52 אוסקר פרו

104 חצץ...

128 עוד חצץ...

146 גם סוג של...

172 פיטר סגאן







צילום: אילן שחם

רוכב: רוני מרקוביץ

לקראת סיום עוד רכיבה משובחת בפארק קנדה טיפסנו בסינגל אל חורבת עקד, שם נהנינו מן הנוף לעמק איילון וכל מישור החוף ועסקנו באקספלורישן בין שרידי קירות האבן של המבנים השונים כאשר השמש השוקעת צובעת את העננים מעלינו בצבע אדום רך. ראו טיול בעמ' 62

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







**Photo: Jesse Starr**

**Break of dawn, Vail Mountain, Colorado**

Corey Lamothe, Ephraim Learned, and Jay Rush's early ascent up Vail Mountain is rewarded with a breathtaking sunrise and the trails all to themselves

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





צילום: אלון רון

**Ryan Gagnon** מרחף בהרי אילת.

הרוכבים ביקרו בארץ באפריל 2014 כחלק  
מפרויקט של משרד התיירות לעידוד תירות  
אופניים לישראל.

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





צילום: אלון רון

של סינגל פארק תמנע. **Pete Sullion** ו-**Ryan Gagnon** בברמים

הרוכבים ביקרו בארץ באפריל 2014 כחלק מפרוייקט של משרד התיירות לעידוד תירות אופניים לישראל.

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





**על השער:** בן קדמי מדגים "קול" ראו כתבה בעמ' 54 צילום: דותן הלוי

#### מגזין we:Ride

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

**טלפון המערכת:** 03-5586666

**כתובת לפרסום במגזין:**

ads@weride.co.il

**יצירת קשר עם המערכת:**

info@weride.co.il

**אתר המגזין:** weride.co.il

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

השימוש במגזין זה על תכנון ושירותיו הן על אחריות המלצה של הקורא, אנו ממליצים שלא לקרוא מגזין זה במוך רכבה. הסתכם שלט מצהירים כי כתם סקסס זה שלא תחת השפעת אלסכול, אך אנהנו לא מאמינים להם; למחת זאת מל וסיות הקנין הרחבני וסיות היצרים של הכתבות והצלומים במגזין זה הן של הנהלת המגזין בלבד. נשמח לתת אישורים לשיתוף חלק במסגרת שיתופי פעולה אבל לשם כך יש ליצר עמנו קשר מראש ובאשר בהתאם, כל עוד זה לא בין 14:00-16:00.

למה קרוסג'נדרית?  
תשובות - עמ' 60


## תוכן

80...Cannondale Trigger 27.5	<b>מבחן אופניים:</b>
92.....	מבחני ציוד
100.....	רכיבה בתודעה
104.....	we:Gravel
112.....	פינה אישית: חגי מילוא
116.....	סקירת מוצרי DX
118.....	בירה במבחן
120.....	<b>מבחן אופניים:</b> Intense Traser 27.5
128.....	we:Bikepack
136.....	Red Bull Hardline
144.....	יוממות
146.....	טיורינג אירופה הקלאסית
154.....	<b>מבחן אופניים:</b> Mondraker Crafty 29
166.....	כאן יסלל כביש
170.....	אופניים ככלי חינוכי
172.....	<b>כביש:</b> Peter Sagan

02.....	we:Photo
12.....	we:Start
14.....	משתתפים
16.....	חדשות
26.....	All Mountan Enduro
36.....	דמו דוקו
38.....	we:Movies
42.....	הפקת ווידאו בפארק קנדה
48.....	הגינים בגינית
52.....	<b>כביש:</b> עם אוסקר פרוו
54.....	טכניקת רכיבה להמונים
58.....	קיר מכנאופן
60.....	פינה אישית: איילון שגיא
62.....	<b>טיול החודש:</b> קנדה בישראל
72.....	עשה זאת בעצמך!
76.....	מיומנה של רוכבת



# בחירות זה טוב?

מה עושה לנו כל העושר הזה? האם זה בהכרח טוב? האם היינו רוכבים פחות מאושרים אם היו לנו רק 10 יצרני אופניים לבחור ביניהם? הרי הרוב הגדול של האופניים המיוצרים היום מצוינים ונהנה מאוד אם נרכב עליהם, אז איזה משמעות יש לכל האפשרויות האלו? ואם היו לנו פחות מסלולים לרכב בהם? קצת פחות סינגלים? היינו נהנים פחות? הרי חצי מהרוכבים ממילא לא יודעים שיש חיים מעבר לגבולות בן-שמן. והפוליטיקה? עזבו אותי מפוליטיקה עכשיו, אני בוחר אופניים. הרי סידרו לנו יום שבתון בכדי שנוכל לצאת לטייל באופניים, לא? 

גדולה עשרות מונים משלנו. בפני רוכש האופניים הפוטנציאלי עומדות כיום כל כך הרבה אפשרויות, כפי שראינו במגה דמו די, שההחלטה על דגם אחד בלבד הפכה לקשה מתמיד. 29? 27.5? טרק? ג'יאנט? ספשלייזד? טרנזישין? סנטה-קרוז? 100? 120? 140? 2X10? 3X9? הצילו!! גם בתחום מסלולי הרכיבה העושר כיום פשוט מטמטם – זה התחיל עם ספר מסלולים בוסרי של מיכה שיק, המשיך בסדרת ספרים מופתיים של אלי סט, ספריו של עומר יגאל ואפילו אני טמנתי את ידי בצלחת, וכיום אלפי תיאורי מסלול והקלטות GPS זמינים באינטרנט, בעוד קק"ל בונה מסלולי סינגלים חדשים כאילו אין מחר. אז איפה רוכבים בסופ"ש? רק בחר מסלול וצא לרכב!

באזור וחוזרים. מתי מעט יחידי סגולה היו מעמיסים את האופניים על המכונית ויוצאים לטיול באזור אחר. והיום? היום אנחנו טובעים בבחירות. אלף ואחת מפלגות מתמודדות על ליבנו, מבטיחות לתת לנו בדיוק מה שאנחנו רוצים ומאמינים בו, אבל כשכולן נשפכות לקדרת הממשלה ביחד החומרים נאבקים אחד בשני ובמקום עוגה יוצא תבשיל מעלה צחנה שאינו דומה במאום למה שייחלנו לו.

בתחום האופניים, לשמחתנו, עודף הבחירה אינו גורם להרס עצמי. או לפחות לא למה ברור כמו בפוליטיקה – אינספור יבואנים נכנסו לשוק ומייבאים מבחר של דגמי יצרני אופניים שלא היה מבייש מדינה עם אוכלוסייה

מערך או ליכוד? ליכוד או מערך? היו היו זמנים שאלו כל הבחירות שעמדו בפנינו לניהול המדינה, ביחד עם מגוון מפלגות איזוטריות שדאגו לשעשע אותנו כל ערב בתעמולת הבחירות, אך נדיר היה שהמשיכו מעבר לזה. הבחירה הייתה פשוטה – או שאתה בוחר במפלגה הזו, או בשניה. או שאתה רוצה את בגין כראש ממשלה, או את פרס.

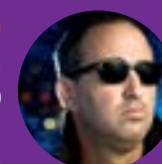
ראלי או פיג'ו? לא, אני לא מדבר על מרוצי מכוניות אלא על יצרני האופניים ששלטו בשוק הישראלי אי אז כשפוליטיקאים עוד היו עומדים על הראש. נו, טוב, הכבישונים הרציניים היו מצליחים גם לגרד איזה בוטיקה או ביאנקי ביבוא אישי. ומסלולי רכיבה בשטח? רובנו לא ידע מה זה בכלל – היינו יוצאים מהבית, רוכבים בדרכים





**איילון שניא: 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 מאזן בנפשו, אבל לפחות מעיד על עצמו כמאוס. כשהוא לא כותב טורים חדים במגזין, הוא מבזבז את זמנו בין רכיבה על הסינגל ספיד ריג'ד הצבעוניים בארץ, מד"א, אוזן קשבת לקובי בסידי, פעילויות חברתיות במושב והעלאת חיך על פניהם של חולים כליץ 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.

ברומה העשיר של האיש עם "השולחן על הכידון", תכנן מסלול לאליפות העולם בניווס 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 בסופן, "מה הוא מבין?...". [ilanShacham.com](http://ilanShacham.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 וצ"ל. הוא נחשב בעל נטייה לזיכרון יתר בעיקר בפרטים שוליים הקשורים לאופניים ובעל יכולת אבחנה פנומנאלית לקשיחות צידית לקויה. אומרים שהוא גם אדריכל ובשלו, משהו צריך להעמיד זאת למבחן...



**אסף פישרי: בוחן את מה שאריק מקצה לו** רוכב שטח מאז 1996 (לפני המצאת הוי-ברקס) וחוסא בטריאל. כשהוא

לא מוקק קילומטרים של סינגלים במדבר על אופני מבחן, הוא מגלגל כספים של חברות סטארט-אפ, שותה בירה ומנסה את כוחו בגידולן של איה ורובי



**חני מילוא: אני מתקן משמע אני קיים** יאופנים הם לא התחביב שלי, כך מעיד על עצמו אחד מאייקוני מכונאות

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



**אדי נודלי: עמידות זה עניין יחסי** לא משנה על מה רוכבים רק שיהיה חזק וקשה... משמש

בתפקיד בוחן העמידות הבכיר של תעשיית האופנים הישראלית, האחראי הבלעדי לסלוגן "אם זה עבר את אדי זה יעבור את כולם". מחלק את יומו בין הקמת סטרטאפים, הקפצות של שתי הבנות שלו ורכיבת אופניים בקדנס גבוהה.



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

צמודה מאוד עם המצלמה שלו בביונס וגם בפלז'ר. כשהיא במצב רוח טוב היא נותנת לו להתעסק גם עם גיטרה, אבל רק ביד אחת... [dotanhalevy.smugmug.com](http://dotanhalevy.smugmug.com)



**אילן כרמל** הצ'ק נוריס של סצנת הרכיבה בחוף פול. הכרמל נגע בכל דספלינות הרכיבה האפשריות, חוץ מחד

אופן נג"ש. אילן היה מהראשונים לחזות את אופנת הסגפנות ההווה על סינגל ספיד בשבילי המידלאיסט ולתרגל אותה כמנטור לקהילה שלמה. בעברו נהג לעסוק בסימון כל דרופ הווי רק כי הוא שם, היום הוא מתון יותר בגבהים אך קיצוני יותר במרחקים.



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

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



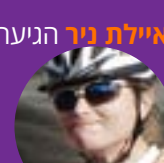
**אלון רון: אלון "העין" רון** אלון הוא צלם אופניים מהוותיקים והמוכרים בענף. כצלם הבית של מגזין "אופניים"

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



**עידן סופר: קשבנו לענייני אופניים** רוכב כביש XC-כ-14 שנה, 8 שנים מתוכן מגולח בטייץ

בתירוץ של תחרויות, אימונים ומסאג'ים. בקורות החיים של סופר עשרות אלפי קילומטרים של כביש ושבילים, הוא מגדיר עצמו כסגפן חובב רכיבות סולו ומרתון ארוכות במדבר. ייסד את 'גרופי' עם חבר מכוכב 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 מהזווית של מי שרוכבת לכיף, גם בלי להבין מה באמת המשמעות של קשיחות צידית.



**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.

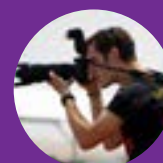


**ליר קרן גרופר** רוכבת שטח בקבוצה החיפאית שנות ה-2000, המשיך בהקמת בלובייק אחד מאתרי התוכן הראשונים בתחום רכיבת האקסטרים בארץ. היום הוא מפיק סרטים, בונה פאמפטריקים ומכניס לענף ערימות סטייל.



**גיל בניטה: חזק במוותנים** חפרנות זה שם המשחק אצל מר בניטה, כמה שיותר פרטים שוליים על כמה

שיותר דברים לא חשובים! חולה טכנולוגיה וחדשנות בתחום, רוכב אופניים "לשעבר" (אוי כמה תירוצים - עבודה, ילדים, חיים...), היה שם בראשית ענף הדאון היל (הגווע) בארץ, בוגר "אקדמיית" וויסלר פעמיים, פעם בהצטיינות פעם בב"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 ויצירה לטבע.

את עניין הצילום התחיל בביטאון חיל האוויר, ובמשך שנים השתמש במצלמה כתירוץ 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 נסיה כרונית לעשות שטויות - ומשתמש במצלמה כדי לחבר בין השניים. מבקש לא לקחת אותו יותר מדי ברצינות. עשוי להכיל בוטנים

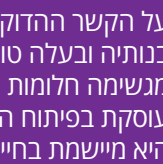


**עירא שמש** אחד הנדבכים המרכזיים של סצנת הרכיבה המקומית, היום והמארגן של סבב האנדורו המקומי. עירא

הוא ממעצבי תרבות הרכיבה המקומית, את דרכו לתודעה החל עם ייסוד מפעל האורבן התל אביבי אי שם בתחילת שנות ה-2000, המשיך בהקמת בלובייק אחד מאתרי התוכן הראשונים בתחום רכיבת האקסטרים בארץ. היום הוא מפיק סרטים, בונה פאמפטריקים ומכניס לענף ערימות סטייל.



**ליר קרן גרופר** רוכבת שטח בקבוצה החיפאית שנות ה-2000, המשיך בהקמת בלובייק אחד מאתרי התוכן הראשונים בתחום רכיבת האקסטרים בארץ. היום הוא מפיק סרטים, בונה פאמפטריקים ומכניס לענף ערימות סטייל.



על הקשר ההדוק בין רכיבה לחיים. שלושת בנותיה ובעלה טוענים שהיא בעיקר מגשימה חלומות ואחרים טוענים שליר עוסקת בפיתוח הדרכה. המוטו שלה אותו היא מיישמת בחיים הוא "work-life"



**אוריאל כהן** בן 33 אב לשניים, ירושלמי מלידה אבל גר במוזיעין, החל כצלם רכב בעיתון הארץ אצל יואב קוהר, וגמר

כצלם אופניים אצל אריק... אבל עדיין הצליח לממש חלום מיקצועי כשיצא כצלם הרשמי במשחקים הפראולימפיים בלונדון 2012. אוריאל רוצה להתעורר יום אחד ניטריסט ולצאת לרוד טריפ עם משפחתו בניו-זילנד אבל עד אז יש לו הרבה אופניים לצלם...



**צחי אוזובסקי** (aka Zack) רוכב על אופניים כספורט ודרך חיים מעל 20 שנים אותן החל עם Raleigh Shark

גדולים עליו בשתי מידות שניסו מ"מצמן" מכר לו. בין לבין היה הרוכב הראשון בארץ על אופני ש"מ מודרניים (אם כך אפשר לקרוא לפרופלקס 657), קנה אופני כביש מאלומיניום והחליפם רק אחרי 14 שנים ("זה לא נשבר, אז למה להחליף?"). בשנים האחרונות מגלה חיבה יתרה לרכיבות אפיק ארוכות וכאבות, בין אם זה על אופני הרים, כביש או סיקלורוס. מוטו? "אם זה לא בסטראבה זה לא קרה".



**פיטר שטרנס** פיטר חודף אחרי רוכבים טובים וחזקים ממנו כבר 12 שנה, בכביש ובשטח - מתוך עקרון.

למחייתו ממתג ומעצב בדיג'יטל 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 כלשהו... [psdesign.co.il](http://psdesign.co.il)



**מנחם זיבצנר: מניב 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 ניטריסט גיא הוא לא יראה כסף, אז הוא מנסה את כוחו בסטארטאפים שיהיה בהצלחה. אוהב לרכוב בעיקר סינגלים, בתנאי שיש בירה. כתב טור-כרומ ובלוג בשם "בגובה הכידון" במשך שנים, היום הוא ממנהל קבוצת BikeTalk בפייסבוק ומנסה לקדם את ההאשטאג #סטעמק לשיפור תרבות הדיון ברשתות החברתיות.



# Lazer Cyclone MTB

רק 159 ש"ח!

**LAZER**



**groopy** STORE

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




## Ibis Mojo HD3

ה-Low, Long, Slack הכה פופולרי ואופנתי. זווית הראש בין 66.6-67 (בהתאם למזלג), בסיס גלגלים ונתוני ריצ' סטנדרטיים יחסית מעידים אולי על יעוד מעט שונה מכל מפלצות האנדורו ששוטפות את השוק. (חשוב לציין שיחסית לאיביס, האופניים עדיין ארוכים ונמוכים יותר מהמוג'ו הקודמים אבל עדיין לא בדומה לאופניים אחרים בסגמנט).

על פי איביס, שמירה על הנתונים הנ"ל תעניק לאופניים זריזות ויכולת תמרון שחסרה לטענתם באופניים של המתחרים ותאפשר למגוון רחב של רוכבים לנצל את יכולות האופניים במגוון מתארים.

החברה תציע את האופניים עם לא פחות מ-9 קיטים אפשריים!!! כמו גם עם אפשרות לשלדה ובולם בלבד.

מחירים בארץ על פי היבואן 

לאחר שנים של משחקי חתול ועכבר עם פורמט ה-650B (מישהו אמר HD-R?), חברת איביס האמריקאית מוציאה אופני 650 ארוכי מהלך ייעודיים - Mojo HD3!

האופניים, שנצפו במהלך עונת ה-EWS רכובים תחת רגליה של אן קרוליין שוסון האגדית (רוכבת של איביס, מי שלא מכיר - מיד לחפור), נחשפו לציבור לאחר המתנה ארוכה וליחשופים רבים.

השלדה עשויה מקרבון מקצה תומכת השרשרת ועד צינור הראש, היא מצוידת ב 150 מ"מ מהלך אחורי שמיוצר ע"י מתלה ה-DW המפורסם, כעת בגירסתו החמישית שאמורה לשפר את הרגישות ולספק פלטפורמה יציבה במרכז המהלך. כמו כן, השלדה מציעה חיווט פנימי לכל הכבלים למעט המעצור האחורי (לראשונה באיביס), צינור ציר מרכזי עם הברגות (כי כולם יודעים ש-Press Fit זה #\$\$\$%) ושימו לב - שתי תושבות למתקן בקבוק (לא לזלזל - אמיתי!) משקל השלדה עומד על כ 2.65 ק"ג (למידה מדיום כולל בולם) והיא תוצע ב-3 צבעים - כחול, שחור, ירוק. מלפנים האופניים יצוידו במזלגות 150-160 לפי בחירת הרוכב.

### Is It Enduro Enough?

בניגוד למקובל כיום, איביס בחרו בגיאומטריה "צנועה" לאופני אנדורו (אולי הם בכלל לא?) ולא הלכו על פורמט





# מגזין we:Ride למען הקהילה



אבל הם עדיין במצב טוב?  
הצטבר לכם ציוד מיותר מכל השדרונים שעשיתם?  
רוצים סתם להחליף קולקציית הבגדים וחבל על הבגדים הישנים?  
אנחנו כאן בשבילכם.

במספר חנויות מרכזיות באזורים שונים בארץ יוצבו  
מכלי איסוף של פרויקט we:Give, אתם תדאגו למלא  
אותם, אנו נדאג להעביר את הציוד לאנשים ועמותות  
הזקוקות לכך.

רשימת החנויות תתפרסם במהלך התקופה הקרובה  
בעמוד הפייסבוק של המגזין ובגיליונות הקרובים.  
את הפרויקט ירכז מטעם המגזין ואדים עצמו, אתם  
מוזמנים לפנות אליו לשאלות ולתיאומי מסירה של דברים  
גדולים יותר מביגוד וצמיגים...

[vadim.linetsky@gmail.com](mailto:vadim.linetsky@gmail.com)

052-6043849

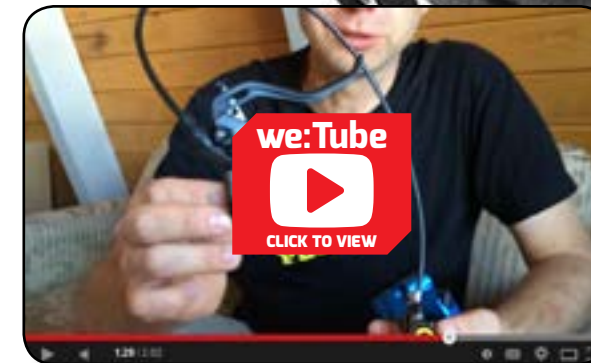
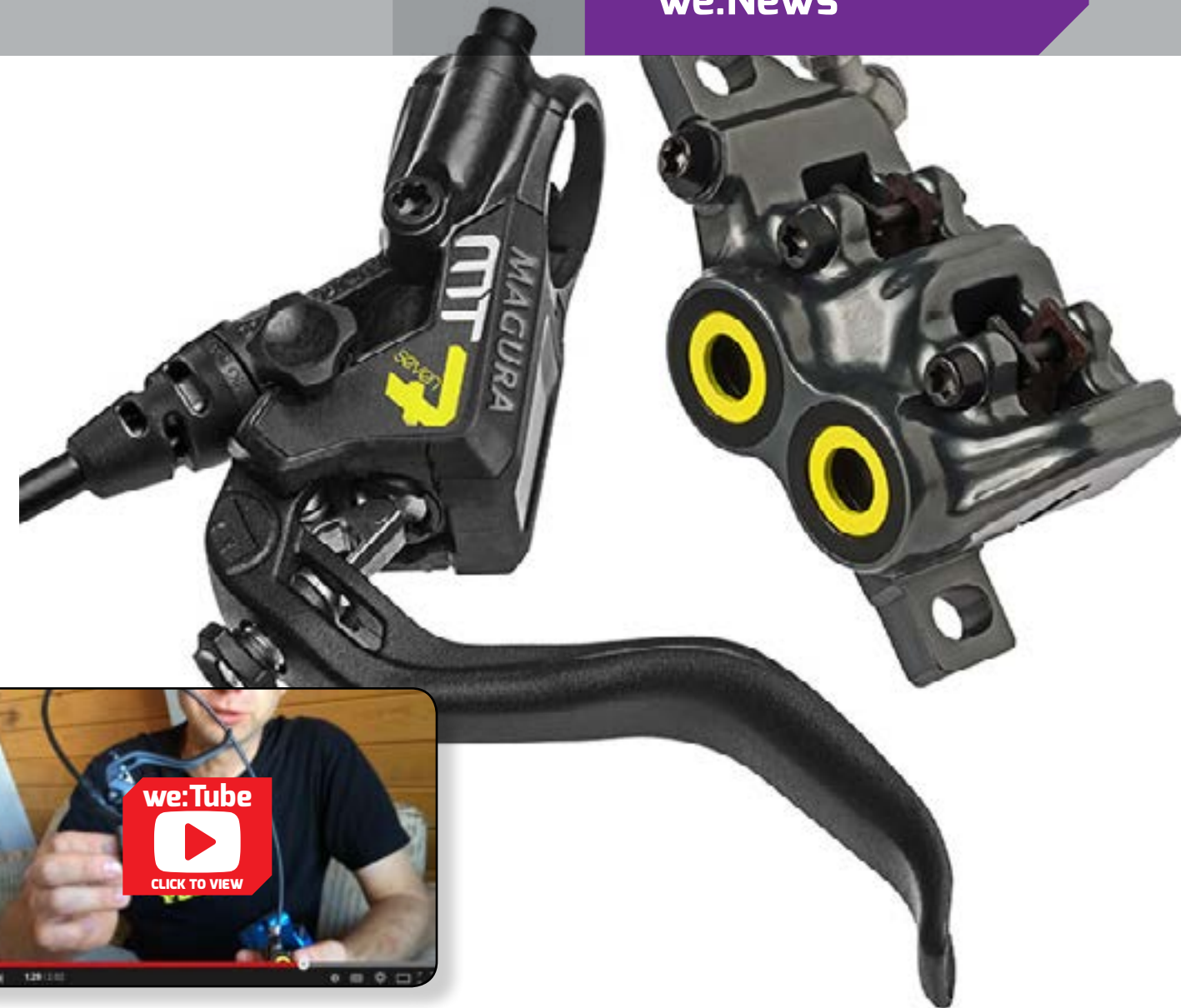
מכירים את המצב שבו אתם עומדים מול ארון בגדי רכיבה  
שלכם ומנסים להרכיב את קולקציה לרכיבה הקרובה?  
החולצה מאשתקד כבר לא מתאימה לצבע הכיזון...  
הבנדנה לא משתלבת עם הקסדה... והמכנס בכלל קטן  
בשתי מידות, סיטואציה מוכרת אהה?

הארונות של כולנו מלאים בגדי רכיבה מיותרים, יד  
ראשונה עם קילומטר נמוך, והמחסנים קורסים מכובד  
החלקים שאנו מתקשים לזכור מתי בפעם האחרונה  
השתמשנו בהם.

ואדים לינצקי, רוכב ותיק ובעלים של מגירת בגדים  
עמוסה בבגדים וחלקים ללא שימוש, פנה אלינו ברעיון  
חברתי ויורק לרכז את כל ערימות החומר האיכותי  
הזה ולתרום אותו לקבוצות רכיבה של ילדים הזקוקים  
לציוד זה.

הכירו את we:Give, פרויקט איסוף ציוד רכיבה משומש  
למען הקהילה.

יש לכם בגדי רכיבה שאין לכם כבר מה לעשות איתם,



## האם נמצא היורש לגוסטב?

במגורה טוענים כי השימוש ב-4 בוכנות ושני זוגות  
רפידות משפר משמעותית את כח העצירה, יכולת הקירור  
והמודולציה של המעצור (שכן חלק ניכר מהעצירה  
מבוצע על ידי שפות הרפידה – יותר שפה יותר כח).

ידית הבלם עשויה מאלומיניום לעמידות גבוהה למכות  
וגוף הידית עשוי מ-Carbotecture® SL, שהיא שיטת  
הזרקת קרבון הייחודית למגורה ומאפשרת יצירת מבנים  
קלים וחזקים מאד.

עוד פיצ'ר מעניין בבלמי מגורה הינו השימוש בתושבות  
רפידה מגנטיות, שעוזרות מאד בעת תהליך החלפת  
הרפידות.

פרטים ומחירים [באתר פדלים](#), היבואן המקומי

חברת מגורה הגרמנית הציגה השנה מערכת מעצורים  
חדשה בעלת קליפר עם 4 בוכנות שתחזק את קו החברה  
"הסטנדרטי" MT2 4 6 8 (בעלי קליפר 2 בוכנות).

הקו כולל כרגע שני דגמים, MT5 ו-MT7 ושניהם מיועדים  
לשימושים אגרסיביים כמו דאון היל ואנדורו, אולם בזכות  
משקל נמוך יחסית של המערכת (פחות מ-800 גרם לסט  
מעצורים עם רוטורים בגודל 160 מ"מ), ניתן להשתמש  
בהם גם באופני שבילים וכד'.

ה-MT7 הוא הדגם "הבכיר" יותר בליין וכאמור כולל  
4 בוכנות בכל קליפר, אך הפיצ'ר הבולט ביותר בדגם  
הנ"ל הינו השימוש בשני זוגות של רפידות לכל קליפר!  
טכנולוגיה השאולה מבלמי האופנועים שהחברה מייצרת  
(ב-MT5 יש זוג רפידות אחד לכל קליפר).





# LIFE IS A RIDE™

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

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



**GRAVITY CHECK™**  
APRÈS-RIDE APPAREL





# 100% - מותג המיגון אמריקאי עושה עלייה

במיוחד, עיצוב ייחודי המספק נוחות מקסימלית ועמידות. טווח מחירים עד 195 ₪. משקפי האבק של המותג מציעים חוויית משתמש משופרת, רמה גבוהה של פונקציונליות, דיוק, ועדשה דקה וחדה. מחירים החל מ 195 ₪ [w8](#)

מה נדרש כדי לנצח? אתה חייב לתת 100%! חברת Ran.Zilka Sport & Cycling החלה ביבוא מסודר של מותג ההגנה האמריקאי. בתחילה ישווקו בארץ רק הכפפות ומשקפי האבק, בשלב מאוחר יותר יתרומוצרים. הכפפות של החברה מאופיינות בשימוש בחומרים קלים

# ליין טרי ופרזנטור חדש לחברת IXS

מבחיני מוצר על הביגוד והמיגון של חברת IXS באחד הגיליונות הקרובים. החל מהשנה הקרובה חברת פאן רייז וחברת IXS העולמית לוקחים חסות ומאמצים את אורן חסון אחד מכשרונות הרכיבה המובילים בארץ בתחום האנדורו, הדאון היל והדירט. אורן שהוא גם אחד מרוכבי המוטוקרוס המובילים בישראל יקבל חסות מחברת IXS העולמית המיוצגת ע"י "פאן רייז" ויתחרה בסבב IXS האירופאי ב-DH. אנו בטוחים שיגיע לתוצאות מרשימות, מאחלים לו בהצלחה ומחכים להזמנה מהיבואן המקומי לסיקור הסבב מהשטח... [w8](#)

חברת "פאן רייז" החלה בשיווק של הליין החדש של מותג המיגון והביגוד השוויצרי IXS. הליין החדש שפותח יחד עם האתלטים המוכשרים של החברה כולל פרטי לבוש עם טכנולוגיות נידוף מתקדמות, מחשבה רבה על השימושיות וכמובן עיצוב עדכני. טווח המחירים ינוע בין 300-500 ₪.

פרט לכך IXS הגדילה את ליין המיגון הגדול שלה והוסיפה מגנים המיועדים בעיקר לתחום האנדורו הפופולארי. המיגון מאופיין בשימוש בחומרים מתקדמים, נוחות שימוש ומשקלים קלים במיוחד. טווח המחירים בין 400-480 ₪.





LIFE IS A RIDE™

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

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



GRAVITY CHECK™

APRÈS-RIDE APPAREL






# סיכום תחרות #5 ליגת All Mountain Enduro









גיא בר על Transition, אחד הרוכבים המובילים והעקביים בליגה, ייתכן ופספס את הניצחון בגלל תקלה טכנית באחד משלושת הראנים (אמרנו עקביות כבר?). ב-6.12 מתוכננת התחרות האחרונה לעונת 2014 באחד המסלולים הפופולריים בפארק קנדה- מוזמנים להשתתף ולצפות (אפשר לשלב רכיבת כיף בכל אחת מהתחרויות). כדאי לעקוב בעמוד הליגה בפייסבוק לעדכונים שוטפים: ליגת אול מאונטיין All Mountain League 

בזמן התחרות מזג האוויר היה לא פחות ממושלם, מה שהזמין גם מתחרים רבים וגם קהל תומך. קבוצת Team Misgav הפגינה נוכחות מוגברת ולא מעט הישגים במגרש הביתי שלה.

#### רוכבים בולטים:

יונתן יתום שזה עתה עלה על אופני Yt-Industries ניצח את קטגוריית ה-Enduro Pro. אורן חסון על Giant, אחד הרוכבים המוכשרים והמהירים בישראל נתן את הראן המהיר ביותר על המסלול ליום התחרות.

**מקצה ה-Enduro** שזוכה לפופולריות גוברת, עם מעל 30% מהמשתתפים בתחרות בנוי מעט שונה. המקצה אוסף את סך כל הזמן שלוקח למתחרים לרדת את המסלול שתי פעמים לקטגוריית החובבים ושלוש פעמים לקטגוריית ה-Pro. כאן לא משחקת רק המהירות הסופית, אלא גם היכולת לדווש חזרה מעלה במסגרת של זמן גג, ובעיקר הידיעה שמנצחים בעזרת שילוב של רכיבה מעולה ועקביות של ספורטאים מקצוענים. אם בקטגוריית ה-All Mountain מספיק ראן טוב אחד כדי לזכות, בקטגוריית ה-Enduro מספיק ראן אחד לא מושלם כדי להפסיד, זה בדיוק מה שהופך את הקטגוריה לתובענית יותר, ומעניינת יותר.

ליגת ה-All Mountain\Enduro ביוזמתו של עירא שמש, היא פורמט תחרותי שונה ומבוך בסצנת הרכיבה הישראלית. אירוע ספורטיבי שמושך אליו מצד אחד רוכבים שאוהבים לטוס בירידות, ומצד שני מגוון טיפוסים. תחרות #5 לעונת 2014 התקיימה ביער משגב, על חלק מסינגל קק"ל שבימים רגילים מארח תנועה רגועה בעיקר. פורמט התחרות מחולק לקטגוריות גיל ולסגנונות רכיבה:

**מקצה ה-All Mountain** מודד את הזמן בירידה ומעניק את הניצחון במקצה למי שרכב מקו הזינוק לקו הסיום בזמן המהיר ביותר מכלל המתחרים והמקצים.






לתגובות לחצו  
we:Talkback

## גיא בר חוויית משתמש

השרשרת, הייתי מצליח לשמור על המקום השלישי, אבל באתי לנצח!

לבסוף יונתן הצליח להוציא עוד ראן חזק במיוחד ולקחת מוזינגר את המקום הראשון בדרך לנצחון הראשון שלו בתחרות אנדורו. יצאתי עם לקחים חשובים מהתחרות - בתחרויות חייבים מוביל שרשרת ושעדיף לתקן תקלה באמצע הראן במידה ואפשר ולא לסחוב תקלה עד הסוף. בעיקר יצאתי מלא מוטיבציה לתחרות הבאה בפארק קנדה 

שנייה הפרידו בין שלושתינו! הכול היה פתוח ותלוי בראן השלישי והאחרון. בראש שלי תוכנן ראן חזק במיוחד (איפה לתת כוח, איפה להוריד הילוכים ואיפה ללטף את ההמעצורים). אך הראש במקום אחד והמציאות שונה לגמרי, 10 שניות לזינוק והשרשרת נפלה לי. בתחרות כזו צמודה ידעתי שהלכו הסיכויים אז נשארתי ללא שרשרת לכל הראן, הפסדתי 30 שניות ופיניתי את המקום השלישי לעיטם שולץ בן 15 המוכשר ומהיר ממשגב בעוד שאני יורד למקום הרביעי. כנראה שאם הייתי עוצר להחזיר את

אי אפשר שלא להזכיר את אורן חסון המוכשר שהתחרה בקטגוריית הספרינט ולא נלחם בנו על תואר האנדורו (אורן בוא לאנדורו!)

המסלולים בארץ מהירים וכיפים מאוד, אבל כרגע הרשויות לא מאשרות מסלולים טכניים במיוחד לתחרויות, ולכן לנו, המשתתפים המיומנים יותר, קשה להגיע למרווחים משמעותיים בינינו והכל תלוי ביכולת שלנו להוציא ראן מושלם ללא טעויות. כצפוי, זינגר, אני ויונתן היינו צמודים אחרי שני הראנים הראשונים ורק 2 עשיריות

מהתחרות במשגב חששתי ביותר. אחרי תחרות צמודה ביני לבין תמיר זינגר במגרש הביתי שלי ושל כל רוכבי המרכז בבן שמן, הגענו הפעם למגרש הביתי שלו. כמובן שחוץ מתמיר חששתי כרגיל מיונתן יתום שהיה רעב לנצחון אחרי שתי התחרויות הקודמות בסבב, בהן הצליח להעמיד את הזמנים המהירים ביותר, אך לא הצליח לעמוד בראש הפודיום בזמן האנדורו הכללי. לדאבונו של דימה רפקין, שותפי לתחרויות בחו"ל, הוא נאלץ להפסיד את התחרות בגלל התחייבות קודמת בעבודה. וכמובן



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



# Demo Docu

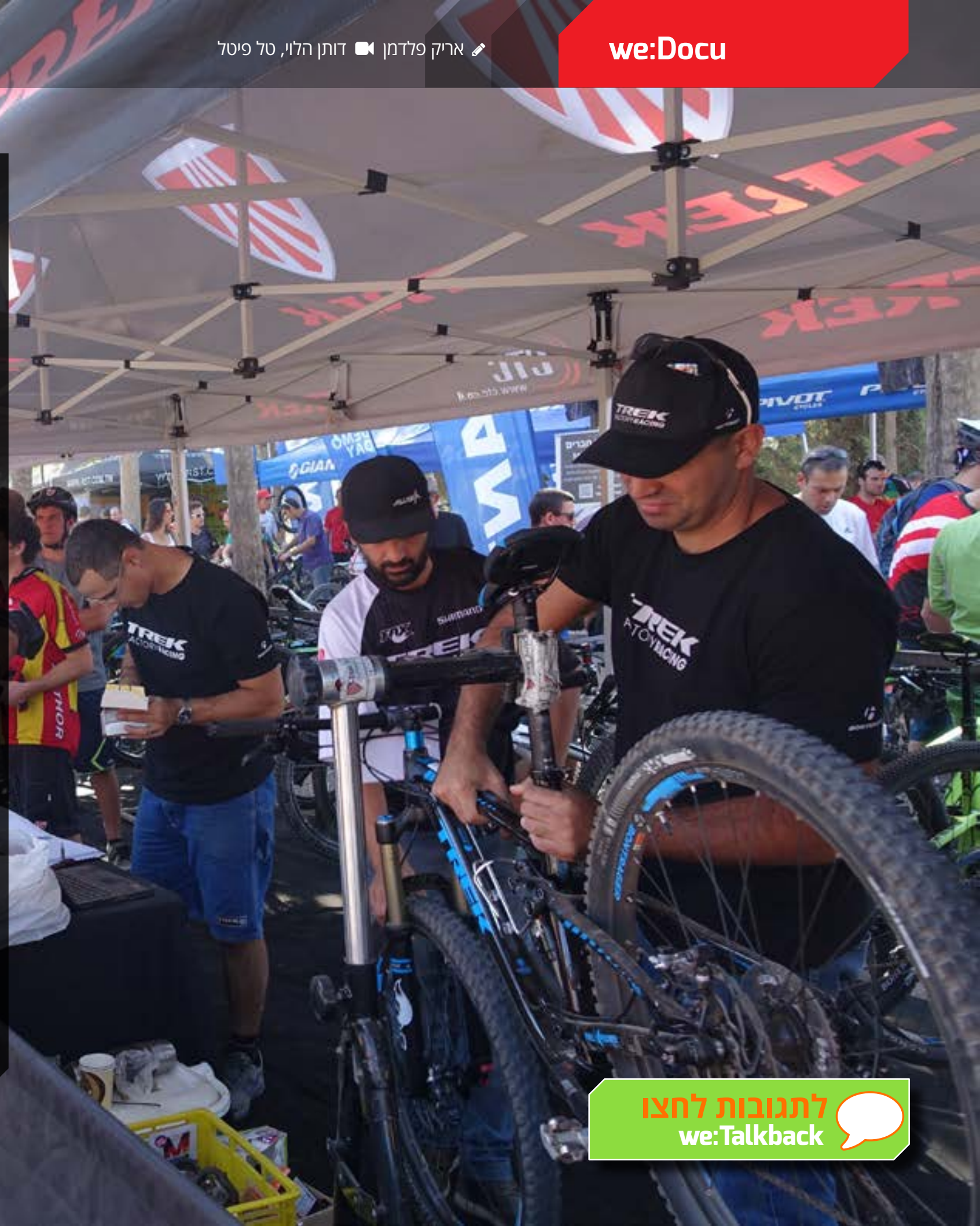
צילום ווידאו: טל פיטל, דותן הלוי עריכה: טל פיטל



רבות וטובות על האירוע, כרכז החפירות של המגזין החלטתי לנצל את הריכוז הגדול של רוב השחקנים המסחריים בענף במקום אחד על מנת לשמוע מהם מעט על טרנדים, סגנונות רכיבה מעודפים, דגמים מבוקשים, חשמל ואנדורו. זהו לא סרטון רכיבה תזזיתי קצר ומגניב, זה גם לא פאנל מומחים כאמור, זהו ה"דוקו דמו" הראשון של מגזין we:Ride

תהנו! 

הפעם אנחנו לוקחים אתנחתא קלה מחפירה יסודית לעומקה של הסצנה לטובת כמה תובנות על צפוי לנו בשנת הדגם הקרובה, הפעם לא יהיה כאן פאנל של חפרנים מקצועיים שמזקקים של ידיעת רשת, אלא תובנות מפי האנשים שמאחורי הדלפק, תובנות מהשטח או אם נדייק תובנות מהעו"ש. את שנת הדגם הבאה פתחנו כאן במגזין באופן רשמי באירוע המגה דמו די הגדול שנערך בבן שמן לפני כחודש. נאמר ונכתב



לתגובות לחצו  
we:Talkback







## Beat Down

זה כבר ממש קיצוני...



## GiddyUppin`

הפקה כחול לבן של גל בן חיים וחבורת הרוכבים של בייקדיל.  
אחד מהסרטים מהראשונים בעולם על הדגמים החדשים של חברת טרנזישין לשנת 2015.  
רוכבים: גיא בר, ניר ביבאס, טל אורן



## Fatboy

ילד קטן מוכיח שצמיגים שמנים יודעים גם לעוף



## Mount Rinjani Indonesia

תיעוד מסע מרתק של Jérôme Clementz and Pauline Dieffenthaler  
להר רינג'ני באינדונזיה



# Yes you LYCAN!

₪8,900



KTM LYCAN 2.65

מוטו ספורט  
מקבוצת דוד לובינסקי

**KTM**  
BIKE INDUSTRIES

למבחן  
דרך

לחנויות  
ומשווקים



# LEMON

## מוסיף המון







צילומי הרכיבה הכי גדול ומושקע שמדינתנו הקטנטונת ידעה עם חומר גולמי רב ומשובח כל כך שהשאיר אותי המום, מתרגש ונפעם. אותו חומר גולמי שאת חלקו תראו כאן מתקיים תודות לשילוב בין:

1. הפקה - צילומי סטילס מטורפים מעדשתו של עוז שכטר המוכשר, צילומי Stadycam וצילומים מוסקים מלאי תעוזה בין העצים של שירן גרנות, אקסטרימיסט התעופה והדילוג בשטח. כל זאת תוך ניהול, צילום מוסק

כוונת המשורר לאותיות ולבסוף ליעץ בנושא העריכה ליצירת סרטון הרכיבה האולטימטיבי. כל הניסיון שבאמתחתי לא יכול היה להכין אותי לבאות. בבעלות החברים מ-Lemon Productions רחפנים מקצועיים עם יכולת סחיבה ושליטה נפרדת על המצלמות והריחוף עצמו, ציוד צילום קרקע מהטופ של הטופ, עדשות, עזרים ומעל הכול תשוקה וכשרון מתפרץ. שיתוף הפעולה עם צוות Lemon Production בצירוף ארבעה רוכבים מהמוכשרים בארצנו, הוליד את יום הפקת


מהתפקידים יחד כך שהחוויה החדשה שנקלעתי אליה כמתאם ההפקה לא זרה לי. השילוב בין צילום, עריכה, רכיבה, רוכבים וסינגלים שם אותי במשבצת הנ"ל, טריטוריה חדשה/ישנה, בה אני האחראי על כך שצוות הצילום יוכל לצלם את השוטים הכי טובים בתא השטח. זה אומר לגייס את הרוכבים הנכונים ביותר למשימה, לאגד את מקטעי הסינגל המתאימים ביותר כדי שחומר הצילום יהיה מיטבי, לחבר בשטח בין הרוכבים לצוות ההפקה כמעין מתורגמן המעביר את

לפעמים יש הזדמנויות בחיים שאינסטינקטיבית מרגישות כאילו כל היקום התנקז לנקודת זמן אחת שמטרתה המרכזית הינה הגשמה. במקרה שלפניכם המשפט הזה נכון עבור חברת הפקות הצילום **Lemon Productions** וגם עבורי. אמנם הייתי שותף למספר לא מבוטל של הפקות צילום, מהסרט Zion המיתולוגי עד לאינספור קליפים שראו עשרות אלפי קליקים במחשב שלכם (כנראה), ברוב המקרים תפקדתי כמפיק, במאי, צלם, עורך או כמה





אחריהם במהירות בין העצים וצלמים עם מצלמות בכל פינה מתעדים כל תנועה בסריקה של 360 מעלות. הפקת צילום זו מהווה סמן לדרך חדשה והצהרת כוונות שתוליד עבורכם הזדמנות לצפייה בסרטוני רכיבה ישראלים ברמה עולמית, בנוסף לכך היא תספק חומר שיווקי/תיירותי מקורי שחסר ברשת, מהסוג שיעזור להביא לכאן תיירי רכיבה פוטנציאליים.

אז תלחצו [Play](#) ולהתראות בהפקת הצילומים הבאה 

כל יום. בזכותם ובזכות שיתוף הפקה פורה אנו יכולים ליהנות מחומר ויזואלי ברמה עולמית.

#### רק עוד כמה מילים

חווית הצפייה מהצד ביכולות העל של הרוכבים והצלמים מזוקקת עבורכם לחומר עשיר ומהנה לצפייה, אך לא מילים ולא תמונות יכולות להעביר את העוצמה שבצפייה הבלתי אמצעית בשטח במתרחש בחבורה הפנומנאלית הזאת. זו הפעם הראשונה שחבורה של 4 רוכבים כל כך מוכשרים מצולמת יחד על אותו מסלול כאשר שרחפן סס

**ניא בר** - רוכב בחסות Bikeddeal על אופני Transition, אלוף בתחום האינדורו ומתחרה גם הוא בתחרויות בינלאומיות יחד עם דימה.

**תמיר זינגר** - רוכב בחסות ג'איינט, אלוף דאון היל, מפלצת KOMים וממובילי טבלת דירוג האינדורו הישראלי.

**אלי יפרח** - רוכב בחסות Ghost, רוכב דאון היל, אינדורו, גולש על (נבחרת ישראל בעבר) ומעל הכל רוכב פריייד ווירטואוז עם שליטה אווירית באופניים שכמותו לא רואים

וצילום וידאו/סטילס נייח של אבשלום אהרונים המוכשר עם חיפוק/צילום ללא פשרות של אביחי אהרונים.

2. רוכבים - המפדלים המוכשרים שנרתמו למשימת הצילום, אלופים בתחומם, וירטואוזים באוויר, מהירים כמו שד ומצוידים בכושר שלא יבייש רוכב XC המשולב ביכולות טכניות של אלוף דאון היל, ואלה שמות:

**דימה רפקין** - רוכב בחסות Israel Niner, אלוף בתחום האינדורו ומתחרה בתחרויות בינלאומי בסבבים העולמיים והאירופאים.



# זורק בוצ

אבל עוד קצת גשם ואין לאן לברוח. פה מתחיל הסיפור- למי שרוצה את החוויה במלואה. מה שאני מציע לכם כאן זה ללכת ישר- בלי מעקפים. מובטחת לכם חווית רכיבה אחרת.

השליטה באופניים והמודעות הנדרשת היא קצת שונה. חשוב לדעת כי כל המסלול רכיב מתחילתו עד סופו. צאו מהבית מראש בידיעה שאתם רוכבים את המסלול כמו שהוא, כולל כל השלוליות.

זה מימד נוסף שישפר את יכולות הרכיבה שלכם, השליטה והביטחון, שלא לדבר על ההנאה.

אם להעיד על עצמי לרגע, באופן אישי, אני בדיעה כי מים, אבק, חול ואדמה אלו אלמנטים בסיסיים מדי בחיינו מכדי לנסות להימנע מהם, להילחם או לעקוף, בטח ובטח אם אתה מוכן לזה מראש.

CX (קיצור של סייקלוקרוס) משלב אותם אלמנטים- אז למה להיאבק.

אם תצאו למסלולים בחורף במילא לא תינצלו מכל המעברים הבוציים והשלוליות... והאופניים?! בנויים לזה תכלס. ושלא יהלכו עלינו אימים. הרמוניה וטכניקה זה כל הסיפור. נכון הוא שבסוף הסיפור צריך להוסיף גם איזה מסיר כתמים מהבגדים. מה שכן, סייקלו אומר הכנה קטנה מראש, שום דבר קריטי.

לא הייתי לוקח את בגדי הרכיבה הכי עדינים ויוקרתיים שיש בארון. ככלל, אני מוצא יתרון למכנסי באגי בסביבה רטובה עם מועדות להחלקות.

• אם יש לכם צמיגים צרים איפשהו - מה טוב. 1.95/2.0/2.1 זה מצויין.

• שימון - כל המשמן הרי זה משובח, הפעם בניגוד לכל רכיבה אחרת. השתמשו בספריי לשימון עם מנה כדבעי. אם תמיד השימון כולל אך ורק שרשרת, הפעם

לקראת הבוצ הקרוב אני מביא סיפור רכיבה מהחורף האחרון. מסתבר, שזו חווית רכיבה שרבים לא מכירים כלל. לא קשה או משהו, אבל מיוחדת.

כל מי שמכיר את הירקון יודע שזו טיילת די רצינית בשבת לכל אורכו. לא ככה בעונת הבוצ הכבד.

רכיבה לאורך הירקון היא רכיבת השטח הכי ברורה ושגרתית שיש. אבל בעונת החורף הרטובה יש בה מימדים נוספים שלא פוגשים בדרך-כלל, לא משנה כמה קילומטר יש ברגליים שלנו.

אם לצאת שנייה מהביצה שלנו - בתקופה הזו של השנה ענף אופני הכביש עייף יחסית. הרוכבים המקצוענים כולם בפגרת חורף, אתרי החדשות מתעסקים בדברים הכי שוליים שיש. מה שכן הם ותוסס הוא הסייקלוקרוס. בשתי מילים על סייקלוקרוס - מירוצי סבולת אימתניים בסתיו וחורף. מסלולים עתירי חול ובוצ באירופה, ארה"ב וקנדה.

מסלול הבנוי מהקפות קצרות בשדה, מלא קהל סביב. האופניים הם אופני כביש שעברו התאמה קטנה לכמויות הבוצ. מכשולים ומדרגות המחייבים ירידה מהאופניים, עלייה קיצונית אחת ועוד בוצ.

עם או בלי קשר לזה, יצאתי בשבת למסלול ארוך לאורך הירקון, עם אופני השטח הרגילים. תכננתי דבר אחד- יצא אחר.

למי שלא מכיר- השביל על הגדה הצפונית מתפתל ממש לאורך הנחל. מרמת-החייל ועד לפארק מקורות הירקון.

מה שעוד צריך לדעת זה כי אחרי מנת גשם טובה חלקים ממנו נשארים בוציים זמן רב אחר כך. בין היתר, בשל היותם מוצלים.

המצב כרגע הוא כזה שאולי ניתן למזער את העניין על ידי כל מיני צ'יקן-ליין או פוסי-ליין למיניהם.








לתגובות לחצו  
we:Talkback



במידה ונדרש יש עוד שתי נקודות נוחות בדרך כתלות בכמות הבלאגן שיש לכם על האופניים.

לא משנה איזו דרך תבחרו - יש מספיק אפשרויות. בין השטיפות, אם בא לכם להסתכן שוב בהחלקה וגם הצמיג מלא בכמויות לא סבירות של בוץ אפשר תמיד להושיט רגל. רק שימו לב לגעת מעבר לנקודה שתעיף לכם את הג'יפה לפנים...

כמובן שהדרך המסורתית היא פשוט לרכוב מהר ואז הפיזיקה כבר תעיף הכל לכל עבר.

זו כל התורה כולה על רגל אחת. תהנו 

המזכירה מעברי חול קשים. כל תזוזת כידון בינונית כאשר האופניים לא ניצבים תביא להחלקת הגלגל האחורי ואתם אחריו. היופי הוא כי החלקה בבוצ היא לרוב לא כואבת. תניחו מראש שתחליקו והמחשבה תשחרר את הראש והגוף להתרכז ברכיבה וההנאה שבצידה. גם הטובים ביותר נמרחים בלי סוף.

היתרון בירקון הוא אפשרויות שטיפה תוך-כדי במעברי המים. רק לטבול את האופניים ולשקשק קצת. שתי נקודות נוחות:

1. גשר תע"ש (שלא חוצים במקרה זה)
2. המעבר ליד מתקן המים מול נווה-ירק שאותו כן חוצים כדי לעבור לגדה הדרומית ולהמשיך לכיוון בית הבטון.

חלפים אז דעו כי אין שני לפדלים של Egg Beater של CB שלא מעניין אותו כלום ומבחינתי אין שני לו. לעולם תצליחו להתחבר בנקל בכל סוג בוץ- דבק רמת הגולן, הטיט של שבילי בן- שמן ובוודאי חמרת-הירקון.

אופניים נקיים לפני הרכיבה ושימון טוב יעזרו לרכיבה חלקה ללא עיכובים. מה שעוזר ואפילו מחוייב הוא שטיפה פשוטה תוך כדי הרכיבה. ברכיבה עצמה רצוי לזכור מספר דברים המצריכים הדגשה לעומת שביל כבוש רגיל.

לא משנה כמה מהירה וחזקה הרכיבה- הכל בעדינות. השאיפה היא לשמור אופניים ניצבים וישרים כמה שניתן. ראוי להדגיש את עניין אחיזת הכידון הקלה- כזו

יהיה יתרון להתזה על כל מכלולי ההנעה, גלגלי שיניים ותומכות שרשרת ואוכף. כמובן משנה זהירות עם שימון בהתזה על הדיסקים! ככלל, בהתזה רצוי לכסות את הרוטורים.

- כנפיים. יתרון משמעותי. גם להם לא יזיק שפריץ שמן קטן מלמטה.
- משקפי שמש! הגנה לעיניים עם כמות הריקושטים היא חובה.
- ערדליים למי שיש בנמצא.
- שקית אטומה לפלאפון ומיעוט מוחלט של חפצים בכיסים.
- לא הייתי מחליף במיוחד כמובן, אבל אם יש לכם בארגז



# שישי נשי עם אוסקר פררו

אוסקר פררו בן 38 משמש היום כיועץ ומפתח בגדי רכיבה בחברת Dare2be המיובאת לארץ ע"י חברת רגטה.

בספרדית-אנגלית מתנגנת שיתף אותנו בסיפור חייו כרוכב אופניים שהחל את הקריירה בגיל 17.

ההשקעה באימונים, התסכולים פרישה וחזרה לרכיבה, חוזה עבודה ראשון, הזכייה (הטכנית) ב-TDF 2006 ועד הפציעה הקשה.

גם לתפיסתו ישנו שינוי גישה והשקעה בספורט הרכיבה הנשית ושהתחלה עדיפה בקבוצה נשית.

בנות, קבוצה הומוגנית או מעורבת- הכי חשוב שאת רוכבת!

ועושה רק מה שאת אוהבת... 

## פלוטון נשי- ככה זה מרגיש:

40 רוכבות, מאמן אחד וגוד לוקינג אורח ספרדי יצאו להקפת היכרות עם המסלול ברוחות קרירות ולא פשוטות.

תרגיל רכיבה בטור עם ספרינט של האחרונה לראש הטור, טיפוס בהילוך כבד ותרגיל קבוצתי להגנה מפני רוח צידית שלוו בפנצ'ר אחד שקיבל טיפול אישי-נשי, עמדת קפה ופינוקים והכי חשוב.... ים של מצלמות מקצועיות וסוללריות מנציחות רגע קבוצתי או אישי עם ה-ה-אוסקר!

כיף של רכיבה נעימה ורגועה, מלא חיוכים והכי חשוב- בלי כל התכונות מאפיינות מגדר מהן חששתי ואולי ורק אולי הן מגיעות בשלב אחר...

קפואות ומרוצות המשכנו לארוחת בוקר מפנקת בבית הארחה של הקיבוץ ולהרצאתו של אוסקר פררו.

שזהו ספורט שקשה מאוד ועוד לא ניתן לבצעו לבד... אז איך בכל זאת גורמים לנשים להצטרף לרכיבת כביש ולהרגיש עם זה בטוח? קבוצת רכיבה נשית!

לקבוצת רכיבה יתרונו רבים: מוטיבציה, מסגרת חברתית, אתגרית ובטיחותית. והרכיבה בקבוצה מפיגה כמעט לחלוטין את תחושת הפחד מהכביש... כל זאת בהנחה שהקבוצה מצוידת במאמן/מאמנת מוסמכת ורכב ליווי כנדרש.

לקבוצת רכיבה נשית יתרון נוסף, וכל מי שרוכבת יודעת... היא נטולת טסטוסטרון/תחרותיות/אגו - יו ניים איט! מאידך, יש שתאמרנה שזהו יתרון ואנחנו נסכים גם עם זה. אחרי הכל, לקבוצה מעורבת או הומוגנית יש חוזקות וחולשות וההעדפה תיקבע על פי אופי הקבוצה, החברים בה, מטרות האימון והאפשרויות האחרות הקיימות באזור.

ביום שישי האחרון בקיבוץ דליה התקיימה רכיבת כביש עם אלוף ה-TDF 2006 אוסקר פררו.

כ-40 נשים בגילאים ורמות כושר שונות התייצבו לחווית אימון ייחודית בשטח סטרילי הסמוך לקיבוץ.

האימון הועבר על ידי המאמן עידו סירקין מ"שביל האופניים בגליל" ובהשתתפות הפעילה של שני בלוך, רמת תחום רכיבת כביש לנשים באיגוד האופניים ומקום 18 ב-TDF נשים 2002.

אירוע זה הינו חלק מסדרת אירועים שיוזמת ומפיקה חברת מצמן את מרוץ בשיתוף איגוד האופניים בישראל במטרה לעודד נשים להצטרף לענף רכיבת הכביש.

אחוז הנשים הרוכבות הינו נמוך משמעותית מכלל הרכיבי הכביש והסיבות לכך רבות ומגוונות. בשתיים מהן מנסה מפגש זה לטפל: הראשונה, וזה יאמר כל גבר או אישה שאינם רוכבי כביש - הסכנה והשנייה היא



# Bunny Hop





לתגובות לחצו  
we:Talkback



בן הבעלים והמדריך הראשי של "בן קדמי הדרכות רכיבה טכניות" הוא מותיקי מדריכי הרכיבה מארץ. הוא מנהל אורח חיים סמי סמי מקצועני של מתחרה XC, מתחרה אנדרו, מתחרה DH בדימוס ותופר מרחקים לא שפויים בתחרויות מגה בייקפאינג. בשאר הזמן הוא מדריך קבוצות ובודדים בטכניקת רכיבה מתקדמות בשילוב דמיון מודרך.

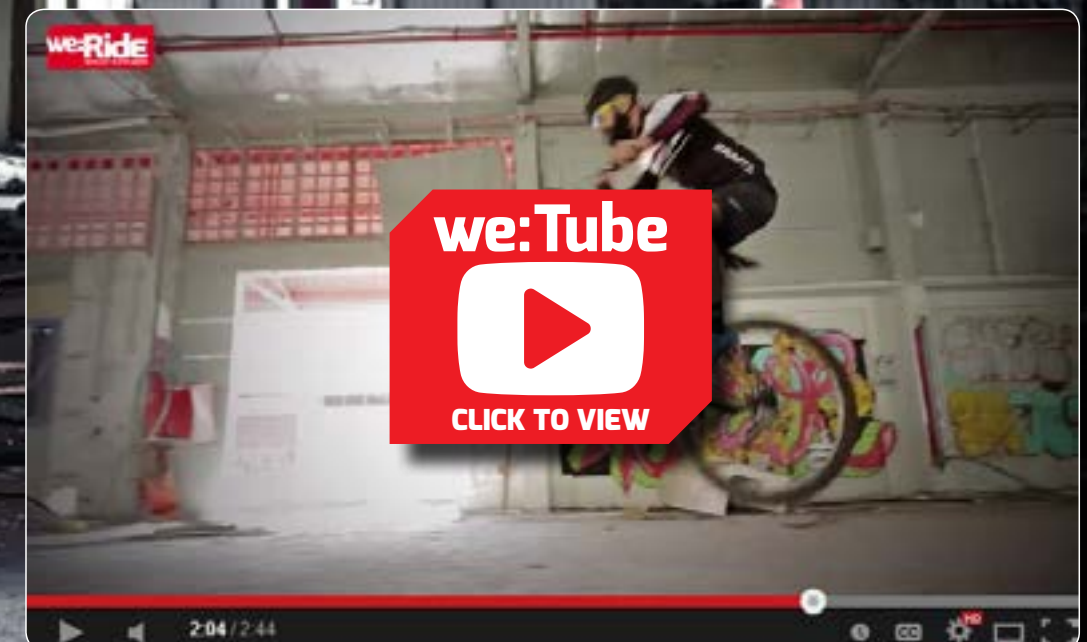
[www.bkedmy.com](http://www.bkedmy.com)

מעל המכשול במקום להתמודד איתו על הקרקע. בדיוק כמו בסרטון, את הבאני הופ כדאי לתרגל ראשית במקום נטרלי ולא מיד על הסינגל. התחילו בתרגולים מעל מכשול קטן בבית, למשל בסלון, וככל שהטכניקה תשתפר עלו בהדרגה בגובה המכשול ושלבו אותה ברכיבות שלכם. קפיצת ארנב נעימה לכם, בהצלחה

הרכיבה הראשונות המומלצות לכל רוכב המעוניין לשפר את היכולות הטכניות שלו ברכיבה. ה"באני הופ" מאפשרת לרוכב לצלוח מכשולים כגון מדרגות סלע, גינות סלעים, בולי עץ או כל מכשול המונח על הסינגל ומפריע לזרימה או לצבירת המהירות. ה"באני הופ" היא הדרך הטובה ביותר להרים את האופניים לאוויר שלא באמצעות כוח אלא באמצעות טכניקה המאפשרת לנתר

לסדנת רכיבה פרטית. בהתייעצות עם המגה "מאסטרים" בחרנו להביא לכם מספר טיפים לשיפור הזרימה, היכולת הטכנית, ההנאה והסטייל שלכם ברכיבה. אחרי ליטוש מיומנויות האוויר אוויר בפינה הקודמת, חוזרת אלינו דוגמנית הבית השעירה שלנו, aka בן קדמי, לחדד את אחת מטכניקות הבסיס לרכיבה טכנית - קפיצת הארנב. ה"באני הופ" היא ממיומנויות

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







ליטוש וצביעה מחדש בשיחזור מלא של הצבע המקורי. שהלקוח חזר יום למחרת הוא היה מאושר עד השמים, לא רק שחשכתי לו קניית משולש חדש, גם החזרתי לו את האופניים שהיו יקרים לליבו למצב חדש, הכי כיף לראות לקוח מרוצה...


**האתר שלי:** [www.okbikes.co.il](http://www.okbikes.co.il)

**הפייסבוק שלי:** [www.facebook.com/okbikes](https://www.facebook.com/okbikes)

המעבדה ממוקמת ברחוב המנופים 8 מאחורי מקס ברנר, הרצליה פיתוח. בתוך בניין היי טק – בית אופק. שעות הפעילות: א'-ה' 9:00-18:00 ו' 9:00-13:00.

טלפון (ניתן להתקשר להתייעצות גם בסופי שבוע):

052-3432766

חוץ מהקפה החם, השירות אף הוא חם, מקצועי וניתן מכל הלב, אופניים הם החיים שלי! תודה! 

**כלי מיוחד/ ייחודי? יש ברשותי שני כלים שהם פרי יצירתי וגאוותי: מיישר רוטורים ומפתח שרשרת לפתיחת קסטות**

**מחשבות לעתיד, מצרפים עוד כלים למשפחה? מברזים לפדלים**

**לוקח את העבודה הביתה? האהבה שלי לכלים מוטוריים לא מסתכמת באופניים ובבית במקום למלא את החלל בעוד כלים, אני ממלא את החלל באוסף נדיר של 30 מכונות ענתיקות בגודל 1:18 וכמו כן גם בעסק יש פינת כבוד למספר רב של דגמים קטנים יותר ואיכותיים לא פחות**

**ה-תיקון? לקוח הגיע אלי עצוב ומבואס והתחנן שאציל אותו ואת אופני הבוטיק שלו - Intense 5.5 לאחר שהתרסק וגרם לדנט במשולש האחורי, לאחר מחשבה מרובה, הוחלט ביחד עם הלקוח לתקן את הדנט ע"י מילוי**

אלומיניום שבנתי, ופעם בכמה שבתות אני יוצא לרכיבה על טנדס Chromoly של Raligh עם גיסי שיחיה.

**סדר על הקיר? הכלים מסודרים לפי נושאים ולפי סוגים, למשל קבוצת כלים של קונוסים, קבוצת מפתחות לפתיחת קסטות שונות, קבוצה של מפתחות שונים לאיזון גלגלים ומחלקה של פחחות וצבע הכוללים מגוון רחב של לקים (לציפורניים) המתאימים לגווני האופניים, תרסיסי ספריי בצבעים שונים ו-Air brush ועוד...**

**הכי כלי כלי? נינג'ה 4, 5, 6**

**הכי לא כלי כלי? מוציא Head Set**

**מי הבן המועדף? הדרמל איתו אני יוצר עבודות מיוחדות כגון כרסום ברגים במקומות שלא ניתן להיכנס עם כלים ייעודיים ובאופן כללי אני יוצר בעזרתו עבודות מיוחדות שגורמות להפעלת הגלגלים במוח והרבה יצירות**

**מי אתה האיש שבקיר? שמי אורן אברהם, שועל ותיק בענף האופניים, את דרכי האמתית בעולם האופניים התחלתי עוד בילדותי כאשר אהבתי לפרק אופניים ולהרכיבם מחדש למשל פעם אחת חיברתי שני זוגות אופניים ביחד (הטנדס הראשון שהרגיש כמו אוטובוס אקורדאון הוא המצאה שלי) התחלתי את דרכי המקצועית במצמן כמכונאופן מתחיל והמשכתי במוטואופן כמכונאי בכיר. ב 2012 הקמתי את אוקיי בייקס בהרצליה פיתוח, המעבדה מקצועית בעיר ההייטק. מכיון שעבדתי אצל 'בואן מוטות כסא KS, התמקצעתי בתחום מאוד וכיום אני הוא המומחה מס' 1 בארץ לפתרון בעיות במוטות כסא KS**

**רוכב? רוכב על אופני דאונהיל Specialized Big Hit ו-KHS am1000 משודרגות ובנוסף רוכב מידי פעם על אופני כביש של KHS שלדת קרבון בשילוב**



לתגובות לחצו  
we:Talkback



# התוניסאית



בתמונה: ג'ינג'ית תוניסאית על אופני על

במושג "אהבה", הרי בסופו של יום אנחנו רוצים לגמור (רכיבה) עם תחושת עונג עילאית, חיוך גדול ואולי אפילו גם סגירה. אבל בדיוק משום כך יש דיסוננס בין הררי הנתונים היבשים שנוגעים לגיאומטריה, לחומרים, לחלקים ולמחיר לבין אותו "חיבור" שכולנו בסופו של דבר מחפשים, הרי אף אחד מאיתנו לא היה בוחר את בת הזוג שלו לחיים מקטלוג...

המכניזם שמניע את כל העסק הזה קרוי "דיסוננס קוגניטיבי" שהגדרתו הפסיכולוגית היא: "אצל בני האדם טמון רצון חבוי שמטרתו לשמור על העקביות בין עמדותיהם ותפיסותיהם לבין התנהגותם בפועל" או בעברית פשוטה: "אני תמיד אמליץ על מה שאני רוכב עליו עכשיו". כן, קשה לי להאמין שתפגשו מישהו שישב לשאלתכם "איך האופניים" ב-"אופניים חרא, אל תיגעו!" ולא זו בלבד, אלא שאותו ברנש יקפץ על השאלה כמוצא של רב ויחצוב לכם את האונה הימנית עם תילי תילים של מספרים והסברים מלומדים על אמפליטודת עקיבת המתלה האחורי והיחס בין אורך הטופ טיוב האפקטיבי לאורך תומכות השרשרת הדפיניטיבי שגורם לאופניים לזרוח, כאשר בפועל אין לו מושג על מה הוא מדבר והוא רק מבלבל את המוח.

כמובן שגם היצרנים עצמם אינם טומנים ידם בצלחת. אין ספק שיצרן רציני משקיע לא מעט מחשבה ותכנון ביצור האופניים שלו, אבל לטעמי אותן חברות עושות שימוש בעיקר בכלי אחד כשזה מגיע להנעה לפעולה, ואין הכוונה למהנדסי מתלים ומומחי מטלורגיה אלא ליצר האינפנטילי הקמאי שמאפיין את רוכבי האופניים באשר הם. חנויות האופניים משולות לחנויות צעצועים וההבדל היחידי בין דרדק שנכנס בפעם הראשונה

יום שישי, בוקר, אתם מגיעים לבית הקפה למפגש עם החברה, מתיישבים לשולחן ושוקעים לתוך פטפטת בענייני דיומא. ואז, החבר הרווק שלכם, ככה מקרב את כוס האספרסו לשפתיו ואומר: "אז תשמעו, חשבתי לעצמי שאני רוצה זוגיות חדשה ואמרתי שכדאי שלפני שאני בוחר אישה, אולי אתייעץ אתכם קצת... אז מה אתם ממליצים?", "קח ג'ינג'ית, בטוח ג'ינג'ית!" מתפרץ אלי השמנמן, "הייתה לי ג'ינג'ית, זה משהו שלא מהעולם הזה! היית כבר עם ג'ינג'ית?", "עזוב אותך מג'ינג'יות", קוטע אותו חיים שאוחז כבר באישה מספר 3, "לא מבין את הטרנד הזה של ג'ינג'יות, חוצמזיה הצבע ממש לא משנה, הכי חשוב העדה, לך על תוניסאית, שמע לי, אתה יודע שיש לי ניסיון, תוניסאית אחי". "אבל שמעתי שלתוניסאיות יש בעיה עם חגים" מקשה הרווק, "קראתי באיזה פורום שהן לא מתפקדות טוב בחגים, אמרו שם לא להתקרב...", "שטויות" מפטיר חיים, "מתפקדות מצוין, רק צריך לנפח אותן כמו שצריך..."


נשמע הזוי? כן, אתם צודקים, רק מה, אם תחליפו את ה-"אישה" ב-"אופניים" תגלו לפתע שמדובר בשיחה לגיטימית לחלוטין ונפוצה מאד סביב שולחנות קק"ל באתרי הרכיבה המוכרים וכמוקד עליה לרגל לעדרי חפרנים שמאכלסים את הפורומים וגועים בקול בשדות הפייסבוק הנצחיים.

כן, אני יודע שבמובן מסוים אני כאילו שומט את הקרקע מתחת לכתב העת הזה שאני כה גאה להיות שייך אליו, אבל בדומה לבחירת אהבה חדשה, יש אפעס כמה בעיות מהותיות בתהליך קבלת החלטות המתבסס על ניסיונם (לכאורה) והמלצתם של אחרים. כולנו אוהבים את האופניים שלנו, ולא בכדי אני משתמש

וצועק ש"המלך עירום".

אז כן, אין זוג מושלם, ולמרות שסכומי עתק מושקעים בניסיון לשטוף את מוחנו במסר ש"זה המתלה הכי יעיל" אין באמת דבר כזה, ולעולם טיטניום לא יהיה טוב יותר מברזל, או אלומיניום, או קרבון, או במבוק. ואין שם גיאומטריה מושלמת או צמיג עם אחיזה אבסולוטית או מוצר שאין לו תקלות ובולם \ ברקס \ מערכת הילוכים \ גלגלואטאבר הכי טוב בעולם. אופניים, כמו אישה, הם אסופה של כל כך הרבה נתונים ופרטים קטנים שכל אחד מפרש ומרגיש אחרת והם אלה שיוצרים את אותה "נשמה" שאנחנו מחפשים. מעבר לכך לכל אחד מאיתנו יש את ההעדפות, המאויים והשריטות שלו כך שלעולם מה שמתאים לי לא יתאים בהכרח לאחר.

אז תפסיקו לשאול אחרים, תנסו לבד, תרכבו, תבחנו ותבחרו רק את הזוג שהרגשתם אליו הכי מחוברים והוא זה שהחזיר אתכם לחניון עם חיוך ענק בלי קשר למוצאו, הרכבו, מראהו או מחירו. אחרת אתם משולים למי שהתחתן עם תוניסאית בהמלצת החברה...

\* הכתבה נכתבה בלשון זכר מטעמי נוחות ולא מפני שהכותב סבור שנשים נהנות פחות מסקס, סליחה, מרכיבה... ומיותר לציין שאין לי כלום נגד תוניסאיות, ההפך, אני חולה על קוסקוס 



פארק קנדה מהווה את אחת מנקודות הרכיבה האהובות בארץ זבת חלב ודבש, בשל מיקומו המרכזי, יופיו של הטבע בו אנו רוכבים והנופים הנשקפים מרחוק, וסינגליו המשובחים והנושכים. בעונת הקיץ הסינגלים החשופים שוככים ניצלים ובודדים למרגלות השמש הקופחת, אך בחורף, כאשר המסלולים נותרים רכיבים גם לאחר הגשם נוהרים אליו הרוכבים כפטריות אחרי הגשם.

ותיקי הענף זוכרים בוודאי את אבן הבוחן שהיווה הפארק ביחסי רוכבי האופניים וקק"ל - הקרן הקיימת לישראל בנתה כאן סינגל מעגלי ובמקביל יצאה בקריאה לרוכבים להימנע מרכיבה בסינגל שביל המעיינות שהיה אחד הכיפיים ביותר בארץ באותו הזמן, אך גם יצר חיכוך וסיכון במפגש עם המטיילים הרגילים הרבים בו. באופן מרשים, עמדו הרוכבים באיסור, למרות שלקק"ל אין את שוט הקנסות של רשות הטבע והגנים, וייתכן שהוכחת הבגרות הזו סייעה למקבלי ההחלטות בקק"ל לאשר בניית עשרות סינגלים נוספים בכל רחבי הארץ בשנים שלאחר מכן.

בטיולנו החודש נהנה מן הסינגל "השחור" אשר קק"ל בנה בזמנו, וגם מן הלהיט המסתמן של חורף 2014-2015 - הסינגל "האדום" אשר בנייתו מסתיימת בימים אלו ממש והתוואי והאלמנטים הבנויים בו, אף כי רק כעת נבנו ונדרש בהם הידוק תחת גלגלי הרוכבים, יהיו ללא ספק פצצות לדוושות ורסיסים לצמיגים.

ולא רק שעשועים נמצא בפארק קנדה - אדמת הפארק ספוגה בהיסטוריה, עתיקה וגם עכשווית, ובטיולנו נפקוד מספר אתרים מרתקים החבויים בין הדרכים והסינגלים, בהם בית מרחץ רומאי, שרידי עיר יוונית, משלטים ממלחמת העצמאות ועוד

# קנדה בישראל





בית המרחץ הרומאי



## הנתונים הבסיסיים

**מרחק:** 21.5 ק"מ **זמן:** 3-5 שעות

**קושי פיזי:** בינוני-קשה **קושי טכני:** בינוני-קשה

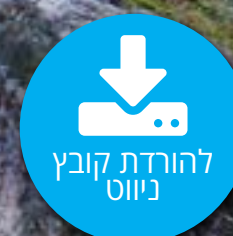
**קושי ניווט:** בינוני **טיפוס כולל:** 500 מ' אנכיים

**מפה:** מפת שבילנט - "מסלולי רכיבה בפארק קנדה".

**מעגלי:** כן.

**זהירות:** הסינגלים אמנם רכיבים לאחר הגשם, אך הסלעים הרבים בהם חלקים כשהם רטובים ומעלים את רמת הקושי והסיכון.

**הגעה לנקודת המוצא:** מכביש 1 יורדים במחלף לטרון ופונים צפון-מזרחה לכיוון מודיעין, לאחר כ-קילומטר פונים ימינה לפארק קנדה/פארק איילון, ובצומת הראשון בתוך הפארק פונים ימינה וחונים.







נותנים בראש בשחור



אפשר להבין למה הירדנים בחרו למקם כאן משלט



#### יוצאים לדרך

נצא לדרך בהמשך הכביש דרומה ולאחר מרחק קצר נפנה ימינה עם סימון לבית המרחץ הרומי דרך מספר מדרגות אל שביל קצר ומהנה המסתיים בשרידי מבנה (1). באזור זה שכנה בעת העתיקה עיר שנקראה אמאוס בפי היוונים, ומאוחר יותר ניקופוליס בפי הרומאים. בעברית נקראה העיר חמת על שם מרחצאות המעיינות

החמים ששכנו במקום, ובנקודה בה אנו עומדים כעת נמצאים שרידים מרשימים של אחד מבתי המרחץ מן התקופה הרומאית, אשר נוכל להחכים מן ההסברים עליו בשלט שבמקום. נצא ממתחם בית המרחץ ונפנה ימינה בדרך עפר המטפסת בתלילות. נתעקל ימינה ונמשיך במקביל לגדר מתחם אמאוס ובפינת הגדר נפנה שמאלה ונגיע למפגש

עם דרך בסימון אדום. נפנה ימינה עם הדרך ונטפס איתה עד שנראה מבנה משמאל ונרכב בסינגל קצר אליו (2). מבנה מרובע זה, עם כיפה בראשו, הינו קברו של מצביא מוסלמי בשם איבן ג'בל, אשר היה ממפקדי הצבא המוסלמי שכבש את הארץ במאה השביעית. איבן ג'בל מת בשנת 639 ממגיפה אשר פרצה במחנה אמאוס באותו הזמן, ומבנה הקבר הנוכחי הוקם ככל

הנראה על ידי מנכורש, המושל הממלוכי של ירושלים, בשנת 1288. נחזור לדרך המסומנת באדום ונפנה שמאלה אל המשכה. נראה משמאל את הכניסה לסינגל השחור, אך לא נכנס אליו כרגע אלה נמשיך עוד קצת ואז נפנה ימינה לשביל מתוחם באבנים עם שילוט למשלט י"ד. לאחר עלייה קצרה בסינגל נראה תעלות חפורות באדמה, נמשיך ימינה עם השביל ונגיע למספר

תעלות נוספות- משלט י"ד (3). בזמן מלחמת העצמאות היו באזור שני משלטים ירדנים אשר שלטו על אזור לטרון- י"ג וי"ד. כוח מחטיבת הראל, שעליו הוטל לכבוש את משלט י"ג, טעה בניווט, תקף את משלט י"ד וכבש אותו תוך ספיגת אבדות קשות, ואז דיווח למפקדה על כיבוש משלט י"ג. כוח נוסף עבר במשלט י"ג בדרכו לכיבוש משלט י"ד אך כמובן שנתקל שם באש חזקה מן הליגיון הירדני, נאלץ

לסגת, וכך גם הכוח שנשאר מבודד במשלט י"ד נאלץ לעזוב אותו ולחבור חזרה לכוחותינו. נמשיך בשביל שמשלטים לולאה ופוגש את עצמו. במפגש נפנה שמאלה, חזרה אל הדרך האדומה, שמאלה בה, ואז ימינה אל תוך הסינגל השחור. הסינגל מטייל לו ביער, יוצא אל נוף חשוף נהדר לכיוון צפון והעיר מודיעין ואז מקיף שלוחה מדרום ומתפנה לנופים נהדרים







סינגל הפרסה נפרס לפנינו



נשר הרכבת והעיר מודיעין נשקפים מן הסינגל השחור

אינה קלה מבחינה טכנית וכוללת כמה סיבובים משולבים במדרגות סלע שיאתגרו אתכם היטב. לאורך השביל נבחין במספר משלטים ירדנים מבוטנים חפורים באדמה המשקיפים על העמק שלמטה ועל מאגר המים שבתחתיתו. לבסוף הסינגל יורד ומגיע למעבר בקר קק"לי ירוק, סמוך לדרך הראשית (5). נמשיך חצי שמאלה אל סינגל נוסף,



תוואי הסינגלים הקיימים – "רכס התותחים" ו"הפרסה", עם שינויים קלים. בזמן כתיבת שורות אלו עדיין לא ברור לגמרי איפה תהיה נקודת הכניסה, או מתי בדיוק יסומן השביל בשטח, לכן כרגע אתן הסבר מעט יותר מפורט לפי מה שקיים בשטח. אם בהגיעכם לשטח כבר קיים סימון אדום (בסינגל, לא זה של הדאבל הקרוב), רכבו לפיו. הרכיבה על סינגל רכס התותחים

בו הגענו, נשים לב להישאר בצד השמאלי בפיצול שבתחתית האוקף ונכנס חזרה לסינגל בו הגענו שיוביל אותנו חזרה לנקודה בה עזבנו את הסינגל השחור. נפנה שמאלה, נחצה את דרך הכורכר הרחבה ונכנס לסינגל בצידה השני בו נמשיך ימינה להמשכו על קו הרכס. באזור זה צפויה להיות ההתחלה של הסינגל האדום החדש, אשר ירוץ בקילומטרים הראשונים על

שהועתקה אל המיקום בו פגשנו את בית המרחץ בתחילת הרכיבה. בחפירות שנערכו כאן נתגלו גם ממצאים המצביעים על כך ששכן כאן יישוב כבר בתקופת הברזל, כמו גם התקופה הפרסית, ההלניסטית והרומאית, ואף מערת מסתור מימי מרד בר-כוכבא. כיום ניתן לראות על פני השטח שרידי חדרים ומבנים שונים ומשונים. לאחר הסיור בעתיקות נחזור בדאבל

מכובדות אך רכיבות לחלוטין – אימון נהדר לעליות שכאלו שמשולב עם הרגשת הסיפוק שבטיפוס מוצלח על כל מדרגה. כשהסינגל מסתיים נפנה ימינה בדרך היורדת ונמשיך ישר בטיפוס אל ראש הגבעה והשרידים הארכיאולוגיים שבראשה. נרכב בסינגל רחב מצד ימין שמגיע אל העתיקות (4). זוהי חורבת עקד. במקום זה, ככל הנראה, הוקמה לראשונה העיר היוונית אמאוס, לפני

לעבר עמק איילון וכביש מספר 1. עם סיום הקפת השלוחה הוא פונה מזרחה לירידה מהנה בנוף הפתוח. נמשיך בסינגל כשהוא מחבק את ההר, עם אתגרים סלעיים בשיפועי צד ונצא לבסוף אל דרך רחבה, כאן ל"נעזוב את הסינגל השחור לקטע הלך ושוב קצר ומעניין – נמשיך ישר/חצי שמאלה אל סינגל המטפס אל הגבעה הבאה. קטע זה של הסינגל רצוף בעליות מדרגה







רכיבה בין המשלטים




אף אחד לא רואה אותי! אני מתחבא! – זיקית על הסינגל האדום

לתגובות לחצו  
we:Talkback



קבר שייח איבן ג'יבל

קק"ל בתחתית עמק המעינות על מנת לאגור את מי המעינות ולהוות נקודת חן למטיילים בפארק. בעמק זה נותרו ממצאים רבים ממערכת המים של העיר אמאוס המספקים עניין רב למטיילים רגליים.

נחזור לכביש ונטפס בו, בצומת הגדול נמשיך ישר והנה אנחנו כבר ברכבים עם סיפוק גדול לאחר טיול ארוך, רצוף אתגר, אדרנלין ועניין 

שם היישוב השוכן למרגלות הרכס. נצא בדרך דרומה, נפנה ימינה לכיוון מגדל התצפית ושוב ימינה אל המשך חברנו הטוב, הסינגל השחור. לאחר קטע נופי קצר על קו הרכס השביל עובר סמוך למגדל התצפית של קק"ל ואז מתחיל בחלקו המהנה ביותר – ירידה רצופה באורך 2.3 ק"מ. תענוג צרוף. בסיום הסינגל נפנה ימינה בדאבל ושוב ימינה בכביש ומיד שמאלה אל אגם מקסים (9). אגם זה נבנה על ידי

במידה והסימון בשטח עדיין אינו קיים, אינו לגמרי טריביאלי, מכיוון שהסינגל פוגש ומשתמש בקטעים מסינגלים קיימים (רודי פרוג'קט, מחוץ לגדר) בדרך, לפעמים בכיוון המקובל ולפעמים בכיוון ההפוך. בכל מקרה השתדלו לשמור על מגמת הטיפוס הקלה, ולהעדיף את הסינגל הנראה חדש יותר. בסופו של הטיפוס נגיע אל עמדת תצפית – מצפה מבוא חורון (8), על

גזית מרשים אשר הוקם בתקופה הרומית, כבית מרחץ ומרפא מסוג כלשהו, על מקום נביעה של מי תהום אותם הוא אוגר לתוך בריכה עם קשתות. כיום לאורך רוב השנה אין מים בבריכה. נמשיך בסינגל דרך הטבע הנפלא של פארק קנדה, כאשר הוא מתחיל לתפוס מגמת טיפוס על מנת להגיע אל עמדת התצפית בראש הרכס. המעקב אחר הסינגל בשלב זה,

לגמרי של הסינגל האדום – הסינגל הישן מטפס בתלילות משמאל, אך אנו נפנה בסינגל הימני אל קטע נפלא שלו, רצוף ברמים בנויים, בין עצים עתיקים ובוסתנים מלבבים ולצד מערות חצובות בקירות המצוקונים אשר שימשו למגורים בשלבים שונים בהיסטוריה. בשלב מסוים השביל עובר בין שני חצאי עץ ענק, חוזר מעבר לדאבל ויורד עוד מעט, אל מבנה עתיק (7). הגענו אל בית הקשתות, מבנה

אחד הטובים בפארק קנדה – סינגל הפרסה. הסינגל יורד דרך מגוון מדרגות סלע המציעות זמן אוויר בחינם לכל סוגי הרכבים, עובר סמוך לשדה מוקשים מגודר, מזכרת נוספת למלחמת העצמאות, מטפס מעט, מקיף את הרכס ממזרח וחוזר מערבה שם הוא פוגש דרך עפר ליד עץ חרוב גדול (6). למי שמכיר את סינגל הפרסה מן העבר, כאן מתחיל החלק החדש



לתגובות לחצו  
we:Talkback




מוזיקה: Cake



טיפ #2

## טבעת הכתר

בכדי להרכיב את הטבעת לסטיר, נמצא צינור חלול בעל קוטר שיעטוף את הסטיר בחיבוק חם אך לא הדוק מדי, לסטירים מהסוג הישן יספיק צינור קשיח בקוטר פנימי של 35 מ"מ לערך, לסטיר טייפרד נרצה צינור בקוטר פנימי של 45 מ"מ. כמובן שאפשר לקפוץ לחנות הבניין הקרובה ולהשיג צינור PVC קשיח שיעשה את העבודה, אבל במקרה של סטיר ה-1 הישן והטוב השתמשנו בהצלחה רבה בצינור של שואב האבק הביתי.. וזה גם עובד וגם נטול אבק! 

למי שיש סבלנות לקרוא את הוראות ההפעלה שימשיך הלאה, אבל תכלס קליפ אחד שווה יותר מאלף מילים (וגם המוסיקה טובה יותר).

### הוראות הפעלה

בכדי לפרק את הטבעת נכניס את הסכין בצד הצר ביותר שלו בין הטבעת לכתר הבולם ובכמה מכות פטיש ענוגות ומעט לחץ ידני נרחיב את המרווח ביניהם עד שאפשר יהיה לשלוף את הטבעת.. זה עובד וזה לא פוגע בבולם או בטבעת!

דבקים בשני העקרונות המנחים שלנו של (1) חוסר יכולת טכנית ו(2) שימוש בציוד מאולתר, נעשה זאת שוב במו ידינו, אבל מסיבות שימור האססטי של המזלג נימנע מלהשתמש ב"שיטת-הראבק" הכוללת מברג שטוח, פטיש כבד ושחרור אגרסיות בזמן הפירוק וההרכבה.

במקום כל המוזכר לעיל נשתמש ב:

1. סכין מריחה קהה (קהה, לא כהה, כי יש הבדל!)
2. שואב אבק ביתי ידני (ידני, לא רובוטי, כי יש גבול!)
3. פטישון מהסוג ששימש את טים רובינס בכדי לברוח מכלא שושנק (או כל פטיש קטן אחר)

מזל טוב, התחדשתם בבולם קדמי שללא ספק ישפר את חווית הרכיבה שלכם!

בדרך כלל רכישה כזאת מלווה בקפה קטן והרכבה בחנות, אבל אם רכשתם מזלג יד-שניה או מחנות לא מקומית, נטל ההרכבה עליכם.

הבשורות הטובות הן שזו לא בעייה גדולה כל כך, רק שיש את הקטע הזה של פירוק והרכבת טבעת ההתאמה החובקת את הסטיר, הידועה גם בשמה המלכותי: "THE CROWN RACE", יען כי יושבת היא על כתר הבולם.



# סוגרים את 2014

כמו

## שצריך!

### 01-31.12.2014

חודש שלם של מבצעים על כל מלאי 2014

אופני כביש, אופני שטח מבית בוטקיה, דה רוסה ופונדריאסט.  
ביגוד רכיבה מקצועי בעבודת יד סנטיני איטליה.  
נעלי רכיבה לכביש ושטח ויטוריה איטליה.  
קסדות רכיבה מקצועיות קסק איטליה.



עד-אל בע"מ. דרך בן צבי 2 ת"א-יפו. 03-6828822

 **BOTTECCHIA**

 **DE ROSA**

 **Santini**

**KASK**

**VITTORIA**





# אחות המדושות

של בית. במקביל לארגון הציוד הספקנו להחליף מספר מילים והבנתי במהרה, כי מקצוענות וחברותיות הם חלק אינטגרלי ממהות הקבוצה.

נועה פצחה בהסבר קצר וממוקד על הסינגל, והוסיפה שהפעם הרכיבה תהיה מהירה וקצבית במיוחד (כנראה לכבודי...). אהבתי את הפוקוס שנועה בחרה לשים על שמירת המסגרת הקבוצתית במהלך הרכיבה, בנוסף

תמונה ברורה על רמת הכישורים הטכניים והגופניים שלי, ניסיוני כרוכבת שטח וכמו כן, התבצע תיאום ציפיות הדדי מדויק.

והנה אני מוצאת את עצמי מתייצבת בשש בבוקר "על הדקה" בדום מתוח בפתחו של סינגל בת שלמה. עוד לפני שהספקתי לפרוק את האופניים מהרכב, הוקפתי בבנות הקבוצה אשר באופן מיידי דאגו לתת לי תחושה

החלטתי ללכת או יותר נכון לרכוב ולבדוק ממקור ראשון. לאחר מספר גישושים ופניות לקבוצות נשים שונות, בחרתי להתמקד בקבוצה הנמוטגת גבוה באזור הצפון הרי היא קבוצת הנשים "[עז ואחות](#)".

כבר בתיאום הראשוני מול נועה לוריה, מדריכת הקבוצה, היה לי ברור כשמש, כי מדובר בקבוצה מקצועית, רצינית וממוקדת מטרה. עברתי תחקיר מעמיק שנתן לנועה

כולן כבר מכירות את הטרנד שתופס תאוצה בשנים האחרונות: נשים רוכבות, רצות, קופצות, שוחות, נותנות בראש ובעיקר מעוניינות להתאמן ביחד. היות ואני רוכבת בקבוצה חיפאית מעורבת AM, That's The Way I Bike It, לא היה לי ברור מה באמת מתרחש שם, למה לנו להתאמן בחברה נשית בלבד? מה הן החוזקות שנמצאות בקבוצה נשית? את כל אלה ועוד קצת






לתגובות לחצו  
we:Talkback

שונה. רואים את זה גם ברכיבה עצמה: כל רוכבת מתמקדת במה שחשוב לה, בין אם זה להתאמץ בעליות, להתאגר בקטעים טכניים, או לנצל זמן איכות בשיחות עם חברות לקבוצה. אבל מה שברור הוא, שמסגרת זו עונה על "סל" של צרכים משותפים לנו הנשים. לעשות ספורט וכושר, להיות בחוץ בטבע, לקחת פסק זמן מהיוםיום, לפתח ולתחזק יכולות מנטליות וגופניות שמאפשרות לעבור מכשולים מכל הסוגים וכמובן, להיות חלק מקהילה קטנה, נשית ודינמית. זה היופי של קבוצות נשים.

אלה, פחות או יותר, הדברים שאפשר לנסח במילים. ויש עוד כל כך הרבה מעבר לזה... מי שרוכבת יודעת".

אי אפשר לסיים רכיבת נשים ללא שחרור ומתיחות, החלפת מידע משמעותי בנושאי סטיילינג רכיבתי, מדידת קסדות האחת של השנייה, קפה הפוך עם המון קצף וחיבוקים מכל הלב 

המחשבה שלנו ואני מרגישה יותר בנעימות לפנות אליה עם דילמות שאולי בעיני גברים היו נתפסים כשטויות. וקארין מוסיפה: "כי אפשר להשתין בנוחות בלי להתרחק קילומטר, למשל..."

נאווה אומרת שהיא בקבוצת נשים "כי עם נשים זה כיף. נשים יותר מפרגנות. גם גברים מפרגנים אבל לפעמים נדמה שהם אומרים את זה בשביל דברים אחרים (בקיצור, מזייפים...)". אני לא מתחרה בגברים אבל הם כל הזמן מתחרים בי. עם נשים זה לא קורה".

ופאני אומרת: "אני לא רוכבת עם נשים. אני רוכבת עם אחיות!!!"

לשאלתי את נועה מה מייחד קבוצות רכיבה של נשים בלבד: "קודם כל, זה הכוח מדעית (אני בעצמי חקרת ומצאתי) וברור לגמרי לעין-נשים נהנות יותר.

שנית, אין תשובה אחת לשאלה הזו. לא רק כי כל קבוצת נשים שונה מרעותה- בסגנון הרכיבה, במטרות, בדינמיקות החברתיות- אלא גם כי כל אחת מהבנות

היכולות הקוגניטיביות מכילות ים של סגנונות חשיבה: חשיבה מתפרשת רוחבית שבאה לידי ביטוי בראייה קבוצתית של "שלם הגדול מסכום חלקיו", חשיבה פרקטית שלוקחת בחשבון אילוצים מחיי היום-יום והתחשבות בהם, תכל'סיות קונקרטית שנשים מביאות מהעולם "האמיתי" ומיישמות במידי, חשיבה יצירתית שמוצאת ביטוי ביכולת אלתור גבוהה ומציאת פתרונות יש מאין. את כל אלה ועוד רבים וטובים תוכלו למצוא בחבורות נשים המדווחות אל הפסגה והכל נעשה ברוח טובה ומפרגנת.

גבי, שנה שלישית בעז ואחות: "בזמן למידה רצופת ניסיונות, כישלונות והצלחות, אנרגיה נשית היא מחזקת- ללא מבוכה שנוצרת בעקבות מתח בין המינים בקבוצה מעורבת. אותי באופן אישי מלחצים פלירטוטים קטנים שקיימים בין המינים ואני מרגישה הרבה יותר רגועה ועוסקת בעיקר (כלומר, ברכיבה) ללא בנים. מלבד זה חשוב גם שההדרכה היא על-ידי אישה, שרגישה לצורת

לדגשים חשובים על בחירת קווים, סיבובים טכניים ועוד. התחלנו לרכוב בקצב מסחרר, ותוך כדי הרכיבה החלו ליפול אצלי כמה אסימונים והתמונה הלכה והתבהרה: אכן יש משמעות לתמהיל הנשי! הייתה התחשבות ברורה האחת ברעותה, תחושה של אחווה, תמיכה, ופרגון קבוצתי. נועה ליוותה כל אחת ואחת מהרוכבות ונתנה פידבק מיידי שבא לידי ביטוי בתוצאות בשטח וגרם לרוכבות להעזי ולנסות אלמנטים חדשים.

#### אז מה עוד מייחד את קבוצות הנשים?

הבחנתי בשני מישורים מרכזיים: האחד עוסק בפן הרגשי והשני בקוגניטיבי.

היכולת הרגשית של קבוצות נשים מאפשרת ללא צל של ספק, להיפתח חברתית, לשחק ממקום פנימי שאינו מתנצל, להעביר חוויות ולהיות אותנטיות (כמעט) באופן מלא, לתת כתף כשצריך, לשחרר כשצריך, לזהות ברגישות זהירה את האישיות שמסתתרת מתחת למעטה הביגוד האופנתי (אי אפשר בלי...).



# Cannondale Trigger 27.5 Carbon 2



✍️ אסף פישר | אלון רון ✈️ אסף פישר  
יבואן: Recycles  
מחיר: בקנייה ישירה באתר: 23,999 ₪ | בחנויות: 28,499 ₪





לייצור גמישות מובנת בשלדות הסופט-טייל התחרותיות. הקטלוגים השנתיים של החברה היו תמיד תצוגות תכלית וירטואוזיות של יישומי קרבון שלא היו מביישים את תעשיית החלל אולם בכל הקשור בטכנולוגית שיכון אחורי לאופני הרים, דבקה החברה באופן אורתודוקסי בציר יחיד קלאסי וסגפני. בשנת 2011, לאחר כשלוש שנים רעות בהן ראויים לציון ה-Moto המתוסבכים ודגמי ה-RZ הפושרים, הגיעה בשורת ה-OverMountain עם שלל דגמים משני מהלך אשר בליבם פעמו בולמי DYAD חדשניים. סדרת Trigger 27.5 היא הצעירה במשפחת האובר-מאונטיין אשר כוללת השנה גם את ה-Trigger 29 וה-Jekyll 27.5 מאשתקד.



כמעט מיום היווסדה בתחילת שנות ה-70, Cannondale מיצבה את עצמה כאחת החברות החדשניות ביותר בתעשייה וחרטה על דיגלה איכות ייצור ללא פשרות. לא בכדי תוצרתה של החברה קצרה שבחים רבים גם בכתבי עת מדעיים וגם בכאלה העוסקים בעיצוב והנדסה עילית. (למי שמסתקרן נוכל לספר כי שמה של החברה אינו נושא משמעות מיוחדת מעבר לשמו של הרחוב בו שכן באותן שנים רשם החברות המקומי בברטפורד, פנסילבניה). בין פריצות הדרך המשמעותיות ראויים לציון שיטת ה-Si להדסט אינטגרלי, בולמי ה-Lefty הקשיחים והייחודיים, ציר מרכזי BB30 אינטגרלי (אשר תפס מקום של סטנדרט קצה אצל יצרניות נוספות) ושימוש נרחב בסיבי פחמן

### Highlights

- גלגלי 27.5 עם מתלה ציר יחיד בעל מהלך משתנה חכם 85/140 מ"מ
- שלדה על טהרת קרבון משובח בגימור אדום-פרארי
- בולם קידמי SuperMax חדיש מבית Cannondale
- זווית צינור ראש 68°
- זווית צינור כסא 74 מעלות.
- משקל רטוב 12.950 ק"ג כולל פדלים
- \*הנתונים הם למידה M



DYAD RT2 Rear Shock 2015





הציר הראשי של המתלה מיישם את טכנולוגיית ה-Enhanced Center Stiffness-Torsion Control (EC-STC) שהוא ציר 15 מ"מ עליו מהדקים באמצעות ברגים את זרועות תומכות השרשרת ואמור לשפר את הקשיחות הצידיית כמובן.

#### חלקים בולטים

ה Carbon 2 מאובזרים למישעי ועל כידון הקרבון שלהם מושחלות ידיות הילוכים ובלמים על טהרת ה-XT אשר אמונים על עצירת צמד גלגלי Mavic מסדרת הביניים

ושינוי הגיאומטריה נובע מהסאג השונה. במצב ה-Flow מתאחדים שני תאי האוויר לתא אחד גדול ממדים המספק עקומה ליניארית בדומה לקפיץ מתכת, ומעגל השמן של מצב זה תוכנן להתמודד בצורה אופטימאלית עם ריסון המתלה במהירויות גבוהות על מסלולים אגרסיביים. במצב ה-Elevate מופעל תא אוויר קטן בעל עקומה פרוגרסיבית להחריד וכיול נפרד של חוגת הריבאונד שלו מאפשר מהירות החזרה איטית יחסית המקנה לאופניים התנהגות רגועה ודביקה בעליות.

משיכה מתוצרת Fox המיוצר בקליפורניה. (DYAD אינו עוד ראשי תיבות מפוצצים. זהו מונח מתחום הסוציולוגיה – שני אנשים, ראה מרכז דיאדה בנמל). הבולם אשר נחשף לפני כארבע שנים עבר השנה עדכון קל ומורכב מזוג תאי אוויר להם שני מעגלי שמן נפרדים ומאפשר לברור בהינף ידית בין מהלך מלא בן 140 מילימטרים במצב Flow לבין 85 מקוצרים ב-Elevate, קיצור המהלך גורר גם חידוד זווית הראש במעלה אחת והגבהת הציר המרכזי בסנטימטר שלם

← בתזמון מושלם עם פרוץ העונה בה השבילים מתהדקים וכל הירוק הזה יוצא החוצה, הפקיד בידינו Recycles, היבואן המקומי, את ה-Carbon 2 הדגם האמצעי מבין חמשת הדגמים של סדרת ה-Trigger 27.5 למבחן ארוך ומסקרן.

כל חלקי שלדת ה-Trigger בנויים מקרבון Hi-Mod בליסטי בעל יחס חוזק-משקל עילאי ומתאפיינים בקווים עגולים וזורמים בעלי פרופילים אתלטים ודקים יחסית. בלב ליבה של השלדה מצוי בולם ה-DYAD, בולם





## חורף בסמר בייק הוטל

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

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

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

- שישה חדרים, 3 מיטות בחדר.
- פאמפטרק חדש ומעיף במתחם.
- חופשות רכיבה במגוון סגנונות הרכיבה XC AM 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



בושינגים קלאסיים. לקשיחות של הפרונט תורם גם פלאנג' רחב יחסית לנאבה הקידמית (70 מילימטרים, אשר אינו מוגבל על ידי המרחק בין הרגליים של המזלגות הסטנדרטיים) ובקונדייל טוענים שקשיחותו אינה נופלת מזו של מזלגות ה-DH האימתניים ביותר. על הסטנקשן החשוף והנמוך מגן אלמנט פלסטיק בעל מראה מוטורי ומסבי היגוי מסורתיים בקוטר אינטש' וחצי משלימים את הקשיחות הפנומנאלית של הפרונט. הידוק שני הגלגלים ומוט הכיסא לשלדה מתבצעים באמצעות ברגי אלן ללא שום פתיחה מהירה המפרה את קווי המתאר החלקים.

### על השביל

ה-Trigger התגלו כאלופי העולם בטיפוס בקטגורית האול-מאונטיין/אנדורו. גם במצב ה-Flow המפנק המתלה חף כמעט לחלוטין מבובינג וההשפעה של המעבר למצב Elevate ברורה ומוחשית - המתלה



Crossroc עטורים בסט צמיגים תואם של היצרן. את הגלגל האחורי מניע קראנק קרבון של Sram ואוכף ה-WTB VOLT הנוח משודך למוט מתכוון KS LEV בעל חיווט פנימי (יש לציין ששאר החיווט הינו חיצוני ומקובץ בג'ונגל של כאבלאז' מתחת לצינור התחתון). כל האבזור שבעולם מתגמד תחת צילו של הטרומפל-פורק החדש הנקרא SuperMax. תשכחו מה-Lefty הישן והטוב. הסופר-מקס הונדס מהמסד ועד הטפחות וכולל שאסי חדש לחלוטין וקרביים מעודכנים עם דאמפר המאפשר זרימת שמן משופרת. במקום הרגל המכוסה גרמושקת גומי, הסופר-מקס מתהדר ברגל עגולה חשופה וסקסית, המאפשרת שימוש באטמים פשוטים ועמידים יותר הנתונים בסיכוך תמידי בשל מיקומם ה"הפוך כלפי מטה". הפרופיל הריבועי עם משטחי הגלילים יושב במעלה האלמנט ומאפשר תנועה חלקה של הבולם ללא קשר לעומסי הצד או כוחות הבלימה החריפים אשר פועלים לרעה על בולמים מבוססי










לתגובות לחצו  
we:Talkback



### סיכום

אני חייב להודות שמאז ומעולם לא התחברתי רגשית למותג ובעיני רבים בסביבתי קנונדייל נתפסים כאופניים של עורכי דין ורופאים (מיותר לציין שמבין חבריי, זה שהתלהב מהם באופן הרב ביותר הוא...עורך דין). ניכר שבכוחם של ה-Trigger לשנות תפיסה זאת. אילו הם אופני-על שיקנו יתרון מובהק למי שיתחרה עליהן במרוצי אנדורו ויחזירו הנאה מרובה למי שמוכן לקבל באהבה את רכיביהם הבלתי-סטנדרטיים והמורכבים יחסית. אישית הייתי עושה לא מעט רק על מנת להמשיך לרכוב על ה-SuperMax Lefty המופלא 

ולאופנה (450 מילימטרים) ותומכות שרשרת ארוכות מידי (438 מילימטרים). צמיגי ה-Crossroc Roam הפגינו איזון נבון בין יכולת גלגול טובה לאחיזה איתנה ונקודת החולשה העיקרית שלהם נחשפה על הסלעים החלקלקים של העונה (זאת ככל הנראה בשל תרכובת גומי קשה יותר מה Crossmax Roam המשובחים אשר בחנו בעבר)

למרות המעביר האחורי אשר צויד במנגנון קלאצי, העדר מנן גומי אינטגרלי הציק לאוזן והותיר צלקות מכוערות על תומכות השרשרת ורעשי ציפצוף נוספים הצטרפו מכיוון המתלה וניכר שמקורם בטבורו של ה-DYAD.

קשיח "בקטע אחר" והכיוון המובנה של ה-Low-Speed-Compression שלו מונע שקיעה בעת בלימה או נידוד מציק בשעת הדיווש אך מותיר אותו פלאשי וחי להפליא, זהו אחד הבולמים המופלאים ביותר עליהם רכבתי בימי חיי. למרות בסיס גלגלים קצר יחסית למידה ולקטגוריה (1151 מילימטרים) האופניים הרגישו יציבים ביותר בירידות המהירות של משמר העמק ופארק קנדה (ככל הנראה בשל איכות השיכוך וקשיחות השילדה), עלו בקלות לאוויר לקפיצות מזדמנות, אך יכולת התמרון הכללית שלהם נופלת במעט מהזוגות האחרים בקטגוריה. זאת אולי בשל Reach קצר יחסית למידה

←← הופך לחד ויעיל אך לא מאבד מיכולת הגיהוץ שלו. ככה זה שלא מסרסים את פעולתו של בולם ארוך על ידי פלטפורמה יציבה, אלא פשוט מחליפים לו את הקפיץ בהינף ידית ומשאירים אותו פתוח וחי. כך מצאתי את עצמי משתמש בידית הימנית של ה-DYAD כמעט באותה תדירות שבה השתמשתי בזו של ה-KS LEV, אפילו במהלך ספרינטים קצרים במישור אגב יציאה מהאוכף. הטענה היחידה למערכת מופנית כלפי הנדסת האנוש של ידית ההפעלה אשר דורשת מנת כוח לקיצור המהלך (השחרור מתבצע על ידי לחיצה על כפתור קטנטן וכסוף השוכן בקצה הידית). ה-SuperMax



# שידרוגיטיס?



## פשוט לרכוב טוב יותר. הסרט. בהדרכת ריצוב

שדרג את עצמך כאן



מחיר מיוחד לקוראי  
99.00 ₪

# Mavic Crossmax

יבואן: [סע](#) | משקל: 950 גרם לזוג מידה 46 | מחיר: 1,049 ₪



את הנעל לא הדוקה מספיק, לנו בכל אופן היא התאימה כמו נעל זכוכית לרגל של סינדלרה...

**בשימוש** ה-Crossmax מתאימות לשימוש בקליטים בלבד ועדיף מהסוג שכולל כלוב. מבנה הסוליה מאפשר החלקה טבעית של הנעל לתוך הפדל, וסולית ה-Contagrip הרכה מוסיפה אחיזה נוספת כאשר היא מונחת על כלוב. בסיס הסוליה מכיל משטח מחומר קשיח שתפקידו לייעל את העברת הכוח לפדלים מבלי "להתבזבז" לתוך סולית הגומי הרכה. בתחום זה העברת הכוח בנעל אומנם לא משתווה להעברת כוח של סוליה קשיחה, אך לא הורגש איבוד כוח משמעותי כאשר נדרשנו לדחוף בכוח. למרות המראה האטום של הנעל, היא אחד המאווררות שניסנו, הנעל מצליחה לשמור על סביבה יבשה ומאווררת גם בימים חמים וברכיבות מאומצות. שרוול ניאופרן הוא תוספת מבורכת מאוד באטימת הנעל כנגד פולשים, פנים הנעל נשאר נקי וחיף מאבנים תמיד.

**סיכום** ה-Crossmax היא אמנם סוג של הצהרה אופנתית, אך מעבר לכך מדובר על אחת הנעליים הטובות שיצאנו לנו לבדוק. נעל המשלבת נוחות גבוהה במיוחד, העברת כוח מעולה והגנה מבורכת.

**יתר** נוחות, מראה, אוורור

**פחות** מחיר, יתכן והגרסה הצהובה תהיה צהובה מידי לרוכבים מסוימים...

חברת Mavic הייתה מהראשונות לזהות את הפוטנציאל השיווקי האדיר בתחום האנדורו. היא הייתה מהראשונות שתמכו בתחרויות וברוכבי אנדורו מקצועיים ומהראשונות שהכריזו על ליין מוצרים ייעודי לתחום. הליין של החברה כולל גלגלים וצמיגים יעודים וכן ליין לבוש עשיר שעונה על כל כללי ה'אנר'. המוצר הבולט ביותר בליין זה הוא נעלי ה-Crossmax החדשות והצהובות. דגם זה מבוסס על דגם ה-Alpine XL הוותיק והמוצלח מאוד של היצרן הצרפתי. ה-Crossmax מאופיינת במבנה גבוהה, עם סולית גומי רכה ובגמישות יחסית, יחד עם העברת כוח גבוהה והגנה, על מנת לאפשר יעילות דיווש ונוחות גבוהה לרכיבות אנדורו ארוכות ואינטנסיביות. גפת הנעל עשויה ברובה חומר סינטטי בשילוב "חלונות" אריג רשת נושם וחיצוקי הגנה עמידים בנקודות מועדות לפגיעות. בנוסף לכך הנעל זוכה לתוספת שרוול ניאופרן אשר חובק את הקרסול ומונע כניסת לכלוך לתוך חלל הנעל וכן כיסוי בעל ערך אסטטי בלבד על השרוכים.

**התאמת הנעל לרגל** ב-Crossmax משלב היצרן רכיסה במנגנון משיכה פשוט ויעיל הבנוי על בסיס מיתר דק יחד עם מנגנון ראצ'ט להידוק החלק העליון של הנעל. השילוב בין השניים אפשרו הידוק יחסית רפוי של הנעל מבלי ליצור "מחנק" אבל גם מבלי לגרום ל"שוטטות" של הרגל בתוך הנעל. מבנה הנעל רחב יחסית ומידת הנעל המוצהרת התאימה למידת הרגל באורך וברוחב, יתכן כי בעלי קף רגל צרה במיוחד ימצאו





store.groopy.co.il



24 יחידות במבחר טעמים

רק 149 ש"ח

# ביגוד Outdoor

יבואן: קל גב | מחיר: חולצה: 119 ש, מכנס: 289 ש

**חולצת Revolution** הרולושן הינה חולצה בסגנון פריירייד, בעלת גזרה רחבה וחופשית עם צווארון V משוחרר. צידה האחורי, כמו השרוולים, עשוי בד פוליאסטר כוורתי-אווירי. צידה הקדמי עשוי בד עבה ואטום יותר אשר אמור לספק הגנה מפני הרוח. לחולצה כיס גדול בודד בצידה האחורי אשר נסגר על ידי רוכסן ובחלק הפנימי של צידה השמאלי בד מטלית ייעודי לניקוי משקפיים או גוגלס.

**בשימוש** הגזרה של החולצה נוחה מאוד, היא משוחררת אבל לא 'מתנפנפת מדי' ורצועת הבד הרכה אשר ממוקמת באזור העורף עושה את ההבדל בין 'סתם חולצה' ל'חולצה מפנקת'. בד הכוורת אשר אחראי על נידופה המהיר של הזיעה עושה עבודתו נאמנה וניכר שהוא יעשה זאת גם כאשר הקיץ יגיע. הקונסטרוקציה של הכיס האחורי כפול התאים קצת מציקה בשיפולי הגב התחתון והיינו מסתפקים בכיס צד קטן ופונקציונאלי. עם כל זאת, הרולושן הנה חולצה עדכנית אשר מספקת את צרכי הרוכב במחיר שפוי בהחלט.

**יותר** שילוב שני סוגי בד מובחנים בתכונותיהם, נוחות פחות עיצוב/גרפיקה, מיקום הכיס

**מכנסי Revolution** מכנסי הרולושן מוגדרים כמכנסי AM, ולפיכך מגיעים הם ללא בטנה ועשויים משילוב של ניילון וספנדקס המאפשרים אלסטיות גבוהה של המכנסיים. הבד העיקרי הינו בעובי בינוני, כזה שמאפשר הגנה מסוימת במקרה נפילה אך פוגם באוויר. המכנס בנוי מחמישה פאנלים עיקריים ומובחנים המחוברים ביניהם ברצועות של ספנדקס דק יחסית אשר אמור לשפר את חופש הפעולה של הלוכש. המכנס אובזר בארבעה כיסים פונקציונליים, שניים צדדיים גדולים אשר מסוגלים להכיל כמעט הכול, ושניים קדמיים קטנים המתאימים לשטרות, חטיפים, עטיפות ג'ל אנרגיה או מפתחות לרכב.

**בשימוש** התאמת המכנס למותן נעשית על ידי צמד רצועות וולקרו בצדו הפנימי של המכנס בקו המותן. לא מצאנו זכר לריפוד מפנק לאורך היקף החגורה הפנימית של המכנס, דבר שאינו בעיית כל עוד משתמשים בטייטס מתחת. הצבע השחור עם הלוגו הקטן ומחזיר-האור הוא קלאסי ופרקטי ביותר, שכן אילו מכנסיים אשר צפויים להתלכלך באופן קבוע בבוקר, שמו, דם יזע ודמעות. הגזרה של המכנס מצוינת והם נוחים להפליא, לא רחבים ולא צרים מידי על הגוף ואינם מגבילים שום פרץ של שפת גוף מופרזת. החום אשר נצבר כתוצאה מעובי הבד מורגש בהחלט, מה שהופך אותם למכנסי חורף טובים. בחודשי הקיץ החמים היינו בוחרים ללבוש זוג קל ומאוורר יותר.

**יותר** נוחות, שכבת אפידרמיס נוספת, תמורה

**פחות** אוורור, חוסר בבטנה מובנית



הבצע

GO FASTER  
Massi Team 29" Carbon



החל מ-  
₪ 8999

MACMAHONE  
FENRIS 650 Carbon  
Versatile & Lightweight  
AM/XC frame



החל מ-  
₪ 9999

ניתן להשיג ב:

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

www.singlemania.co.il

מבחני ציוד

אריק פלדמן

we:Test

יבואן: מצמן את מירוצ | מחיר: 2195 ₪

# Thomson Elite Dropper



## נתונים טכניים

**מהלך** 125 מ"מ  
**משקל** כולל ידית הפעלה, כבל ומוביל 568 גרם (קוטר 30.9)  
**מידות התאמה לשלדה** 27.2, 31.6, 30.9  
**נקודות עצירה** התחלה וסוף, ניתן לקבוע את הגובה הרצוי בכל מקום בטווח המהלך  
**שיטת הפעלה** ידית הפעלה מהכידון בלבד

גם לאחר שלושה חודשי שימוש אינטנסיבי ביותר על מספר זוגות אופניים. ידית התפעול הקטנה עשויה גם היא ב CNC כמובן, היא אינטואיטיבית מאוד לתפעול ומאפשרת התקנה בשני צידי הכידון.

**סיכום** מוטות אוקף מתכוונים עם כבל אשר מחובר לראש המוט וזי יחד איתו, הם אומנם חדשות ישנות ופחות אופנתיות, אך על אמינות משפחת מוטות אלו אי אפשר לערער. מעבר לכל המאפיינים ה"תומפסוניים" במראה ובאיכות הייצור, העילית הוא מוט מעולה. בשלושת חודשי השימוש שלו הוא לא שינה מאומה מתכונותיו, אין חופשים, אין ירידה באיכות העבודה, ואין צורך בטיפול.

**יתר** איכות יצור, עבודה חלקה ללא חופשים, התקנה פשוטה.

**פחות** לא מצאנו דבר

ההולכה החיצונית למבחן ארוך טווח.

**התקנה** התומפסון מבוסס הפעלה מכנית ע"י כבל הילוכים אשר נע יחד עם המוט, כמזה התקנתו פשוטה יחסית. המוט מגיע עם ערכת התקנה מלאה, ההתקנה פשוטה להפליא, עם מחשבה רבה על פשטות ולא נדרשת יותר מהתאמה של אורך הכבל לשלדה. לטעמנו גם הרכב בעל כישורים טכניים בסיסיים יוכל להתמודד בהצלחה רבה עם התקנה עצמאית.

**בשימוש** לרוב מוטות האוקף המתכוונים מגיעים עם חופש מובנה מסוים עוד "מהקופסא", במקרה של התומפסון, כלום! המוט יציב כמו מוט אוקף רגיל מתוצרתם, אין כל חופש צידי או כל חופש אחר. תושבת האוקף היא "תומפסונית" לכל דבר ועניין, עבודת CNC מדויקת, יציבה, ומחזיקה את האוקף במקומו גם ללא הידוק בפטיש אוויר. עבודת המוט היא חלקה ביותר,

מוטות אוקף מתכוונים כבר הפכו לסטנדרט בסיסי ומקובל בעבור רוכבים רבים, בעיקר אלו אשר מבליים בתאי שטח מגוונים בעליות וירידות ומעדיפים להימנע מעצירות לצורך התאמת גובה האוקף. אפילו רוכבי קרוס קנטרי טהורי גזע ראו את האור לאחרונה והבינו את היתרונות ביכולת תמרון גבוהה כאשר זאת נדרשת גם על חשבון תוספת משקל מסוימת. מגוון המוטות בשוק גדל בהתמדה בשנים האחרונות ואחד היצרנים הבולטים שנכנס לאחרונה לתחום, הוא תומפסון יצרן חלקי שליטה המוביל בעולם. זוהי התנסות ראשונה למוטג העילית האמריקאית בייצור חלק מכני/ הידראולי, לטענתם כל חלק במוט הוא הטוב מסוגו ותוכנן במיוחד בשבילו. בנוסף לכך הם מתחייבים על תקופת עבודה ארוכה בהרבה מהמתחרים בין הטיפולים. תומפסון מציעים מוטות עם הולכה חיצונית והולכה פנימית. ממצמן את מרוץ יבואנים תומפסון לישראל קיבלנו את ה-Thomson Elite גרסת






יבואן: Meiri's | מחיר: 1,190 ₪

# Contour Roam 3

אולי, אבל מבחינת פרופיל המצלמה ונוחות השימוש אני חושב שהם קולעים בול. בסופו של יום המצלמה הטובה ביותר היא זו שנמצאת אתכם בשטח, ואת ה-Roam כיף לקחת ולהפעיל. חיי הסוללה והעמידות מצטרפים לאוסף נאה של תכונות חשובות לכל מצלמת אקשן.

בתחום איכות הצילום ותוצר הווידאו והסטילס הסופי, ה-Roam בהחלט מספיקה לכל מי שמחפש לצלם בקלות, להעלות לרשת, לתעד ולשתף. אם אתם מחפשים את האיכות הטובה ביותר שניתן למצוא ומתעדים את המצלמה לשימוש מקצועי, ה-Roam לא מיישרת קו עם הדור האחרון של מצלמות ה-Gopro למשל, ואני סקרן לראות מה הגרסה "המשוכללת" של Contour שלהערכתי תצא לשוק במהלך 2015 תדע לעשות.

בסופו של דבר, מדובר במצלמה נוחה לשימוש, עמידה וזו שעובדת בקלות לאורך יום מלא הרפתקאות. המצלמה מתאימה למי מכם שמחפש את "סוס העבודה" של המצלמות ולא בהכרח קפדן בפרטים הקטנים או מצטיין בשמירה על הציוד שלו ממפגעים מזדמנים. התמורה למחיר של 1,190 ₪ - בהחלט טובה 

ותיעוד בסיסי, אך לא יותר מכך. קצת חסר לטעמי היכולת להקליט 60 פריימים או יותר ב- 1080X1920 אך למרבית המשתמשים זה לא הכרחי.

הזווית הרחבה ביותר של המצלמה היא 170 מעלות, בהחלט עדשה רחבה. הטענה היחידה שלי בתחום זה היא לעובדה שניתן לצלם בזווית רחבה ברזולוציה של 720X1280, ברגע שעולים ל-HD מלא הזווית הופכת להיות צרה יותר, בסביבות 130. היתרון של זווית צרה יותר הוא כמובן בפחות עיוותים של אפקט "עין הדג", אך אישית הייתי שמח לקבל את החדות והפרטים של צילום 1080 יחד עם הזווית הרחבה ביותר. בפועל רוב הצילומים שלי נשארו על 720X1280 בגלל העדפה אישית לזווית רחבה בצילום אקשן.

צילום הסטילס בהחלט זמין בקלות ונוח לשימוש, אם כי אישית הייתי שמח לחדות גבוהה יותר ופחות אובדן פרטים בצילומי הסטילס. מצד שני, אני בדעה שלצילומי סטילס באמת טובים, צריך פשוט לקחת מצלמת סטילס. אם אתם רוצים לתפוס תמונות מזדמנות של עדשה רחבה ואתם לא הולכים להגיש אותם לשימוש מקצועי - הפונקציה הזו בסך הכול חביבה מאוד.

**סיכום** Contour נותנים למצלמה שלהם את התואר של מצלמת האקשן הקלה לשימוש בעולם. יומרני?

פשטות התפעול של המצלמה היא עניין חשוב - המתג המרכזי מופעל בהחלקה ומגובה בצפצוף, אין שום סיכוי לטעות או לתהות באשר להאם המצלמה מופעלת או לא. החלקה של המתג מפעילה את המצלמה ומתחילה להקליט, החלקה בחזרה מפסיקה את ההקלטה ומכבה את המצלמה. הקישור בין הקלטה להפעלה גם שומר על חיי סוללה ארוכים, אין צורך להשתמש במצב Standby למעשה.

חיי הסוללה הם אספקט מוצלח נוסף של המצלמה. בעוד שעם ה-Gopro למשל אני מרגיש צורך לצאת עם לפחות 2-3 סוללות כדי להיות "מכוסה" ליום רכיבה, ה-Contour תעבוד על טעינה בודדת בכל יום רכיבה סביר. לפחות פעמיים יצאתי לשטח כאשר שכחתי לטעון את המצלמה ועדיין לא עצרתי הקלטה בגלל חיי סוללה - בהנחה שאתם מקליטים באופן סלקטיבי ולא מפעילים את המצלמה באופן רציף וללא אבחנה.

המצלמה בנויה מגוף אלומיניום קשיח ועד עתה עמדה בכל תנאי העבודה ללא סימני בלאי או בעיות מיוחדות. רצוי להגן על העדשה כאשר המצלמה אינה בשימוש, אך גם רכיבה בשטח סבך לא שרטה את העדשה.

**פחות** ה-Contour מגיעה עם מגוון בסיסי של רזולוציות צילום ופריימים לשנייה, בהחלט כל מה שצריך לצילום

שוק מצלמות האקסטרים הולך והופך תחרותי יותר משנה לשנה, בין כל השחקנים החדשים בתחום חזרה אלינו דווקא חברה ותיקה ומוצלחת לאחר היעדרות של כשנתיים - Contour עם הדגם החדש Roam 3.

סדרת ה-Roam של Contour לדורותיה תמיד שמה דגש על שני אספקטים מרכזיים: פשטות תפעול ועמידות בתנאי שטח קשים. ה-Roam מהדור השלישי ממשיכה את הקו עם אותם דגשים ומספר שיפורים על הדור הקודם וביניהם עמידות למים עד לעומק 10 מטרים ללא מארז מיוחד, תושבת חצובה מובנית ממתכת ותפעול חדש לצילום סטילס זריז.

לאחר חודשיים של שימוש במצלמה כולל טיסות לחו"ל, רכיבות בגשם ובמדבר ומגוון תנאי שטח - הנה ההתרשמות.

**יותר** לדעתי, מאז שיצאו Contour עם המצלמה הראשונה שלהם, הם העמידו את המארז הכי נוח ללבישה ולתפעול מבין מגוון המצלמות הקיימות, ושמחתי לראות שבנושא המארז לא חל כל שינוי דרמטי. פרופיל המצלמה נמוך ובעיקר כאשר היא מותקנת על הקסדה יש פחות סיכוי שתתפסו ענפים מזדמנים. כאשר המצלמה קרובה יותר לבסיס שלה גם המשקל פחות מורגש, והמראה הכללי פחות מגושם ויותר זורם.



# טיפים בחינם: ממי לברוח ואת מי לאמץ?



הנה סיטואציה שאם לא ראיתם אותה אף פעם, כנראה שלא רכבתם.

קטע טכני קצר של ירידת מדרגה, קפיצה או גינת סלעים תלולה, רוכב שמהסס קלות אם ללכת על זה או לא וסביבו פורום מכובד של "מומחים", כל אחד מציע את הדרך הנכונה ביותר לצלוח את הקטע בלי להתרסק. כמובן שחלק מהמומחים בעצמם לא רכבו את הקטע המדובר...

אני דווקא לגמרי בעד ללמוד מרוכבים מנוסים, בתנאי שהם גם יודעים מה הם עושים (ראו את הטור הקודם בנושא "נסיון טוב, נסיון רע"). הבעיה העיקרית שעומדת בפני רוכבים, בעיקר מתחילים, היא הקושי לדעת ולהבחין למי כדאי להקשיב וממי עדיף לברוח. עצה טובה יכולה לקדם אתכם באופן משמעותי, אך עצה

גרועה לגרום לכם לתסכול במקרה הטוב, או להתרסקות במקרה הגרוע. בטור הפעם, אנסה לעזור לכם לאבחן ממי כדאי לקחת עצות, וממי להתעלם באלגנטיות.

## הוכבים מומחים לכאורה

נתחיל באוסף של עצות שאם קיבלתם אותן מרוכב ביער, עדיף להתייחס אליהן בערבון מוגבל.

**"רק תחת אחורה ולשחרר!"** מכל כך הרבה בחינות ובכל כך הרבה מקרים המשפט הזה לא נכון, עד שאם אנסה לפרט את כל הסיבות אצטרך לכתוב טור שלם רק על הנושא. באופן כללי, זו עצה גרועה כי כמעט תמיד היא תמקם אתכם אחורה מדי על האופניים, עם ידיים ישרות, בלי משקל על הגלגל הקדמי ועם פוטנציאל גדול לאיבוד שליטה מוחלט עקב העדר בחירת מהירות רצויה.

יד ביד עם העצה הזו הולכת העצה שאומרת להישען הרבה אחורה בירידות, לרוב לא רלוונטי ופוגע בשליטה שלכם באופניים.

## "אל תשתמשו במעצור הקדמי, אתם עלולים

**להתהפך קדימה!"** אז הנה כמה דברים לקחת בחשבון. מעבר לעובדה שכנראה לא שמו את המעצור הקדמי על האופניים לקישוט, כאשר אנחנו בולמים המשקל שלנו נדחק קדימה, מה שהופך את המעצור האחורי ליעיל הרבה פחות – הקדמי הוא זה שעושה את רוב העבודה ומסייע לנו להיות בשליטה. אז מה לגבי סכנת ההתהפכות אתם שואלים? עם עמידת מוצא נכונה וטכניקת בלימה בסיסית אין כל סיבה להתהפך קדימה! אז מי שנתן לכם את העצה הזו כנראה שאינו שולט בטכניקות בסיס חשובות, ואינו האדם הנכון לחלק

עצות למתחילים.

**"רוכבים עם קליטים? נתקו רגל אחת בכניסה לקטעים טכניים כדי שתוכלו להוריד אותה במהרה במקרה הצורך."** אני לא יודע עם העצה הזו גרועה יותר מהשאר, אבל היא במקום די גבוה ברשימה. רוב השליטה שלנו באופניים מגיעה מהרגליים, וכאשר אלו לא מחוברות היטב לאופניים, השליטה עפה מהחלון. האם באמת לפני קטע טכני אנחנו רוצים למקם את עצמנו ללא השליטה המרבית שביכולתנו לייצר?


**"פאמפטרק? זה לילדים, בזבוז זמן..."** מסלולי ה-Pumptrack שנבנים ברחבי הארץ הם אחד מכלי האימון הטובים ביותר שאפשר לדמיין לביסוס ושיפור טכניקת רכיבה. אני יכול להגיד שאין כלי אחד ששיפור אותי באופן משמעותי ברכיבה בסינגלים כמו אימוני





לתגובות לחצו  
we:Talkback

#### מבחן הפיסיקה והמכניקה

עברנו על כמה עצות שבעצמן מהוות אינדיקציה למישהו שלא כל כך כדאי ללמוד ממנו, ודיברנו על איך לזהות רוכבים שכנראה יכולים לתרום לכם. עוד דבר שכדאי לעשות, הוא פשוט לא לקחת עצות כמובן מאליו, אלא בעיקר לשאול "למה?". רכיבה על אופניים בסופו של דבר אינה עניין של מיסטיקה, אלא שילוב של פיסיקה ומכניקה בין הרוכב לאופניים. טכניקת רכיבה הרבה יותר קרובה למדע מדויק ממה שנהוג לחשוב, ולכן לכל עצה שאתם מקבלים – בקשו הסבר שמובן לכם וניתן להדגים אותו באופן מכני וברור, "כי ככה" זו לא תשובה טובה! 

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

רגועים בקטעים טכניים, עייפים פחות ולעתים ייראה לכם שהם עוברים דברים שלכם נראים קשים בקלילות מעצבנת. לא בטוח שהם יעמדו בתור לתת לכם עצות בניגוד ל"מומחים" שהזכרנו מעלה, כי הם עסוקים בכיף של הרכיבה- אבל אם תשאלו אותי תופתעו לטובה, רוכבים רבים ישמחו לעזור, אל תתביישו!

אחד הדברים הבסיסיים ביותר שמפרידים בין רוכב מיומן לרוכב שאינו מיומן הוא כמה זמן מבלים בעמידה על האופניים וכמה בישיבה. אם תרכבו מאחורי רוכב ותשימו לב שהוא עומד בקטעים שאתם יושבים, נסו את השיטה שלו. עמידת מוצא מאפשרת יציבות רבה יותר בכל תנאי השטח כמו גם בחירת קווים יותר יצירתית, מי שמרבה לעמוד על האופניים אימץ לעצמו את טכניקות הבסיס כהרגל וייתכן שיש לו מה לתרום.

במיוחד זה לא מתאים וממקם את הרוכב בצורה שגויה בעמידת מוצא. אם הרוכב שלפניכם התאים לעצמו את ידיות השליטה ולא השאיר אותם כמו שהם יצאו מהחנות, הוא כבר יכול לתת לכם טיפ אחד טוב.

עוד בנושא המעצורים, שימו לב עם כמה אצבעות רוכבים בולמים. רוב האופניים היום מגיעים עם בלמים הידראוליים חזקים, והדרך הנכונה להשתמש בהם ברגישות היא באמצעות אצבע אחת בלבד ועם הרבה מודולציה. מי שכבר רוכב כך נותן דוגמה טובה לשימוש נכון באופניים.

רכיבה זורמת ויציבה היא אחד הסימנים הכי טובים לרוכבים שכדאי ללמוד מהם. הם שומרים על קווים ישרים ונוחים, הגוף שלהם יציב ונינוח והם לא מקבלים תנועת מטוטלת מכל קפל קרקע על השביל. הם יהיו יותר

פאמפטרק. אלו שמבטלים אותם, לרוב או לא ניסו, או שאינם שולטים בטכניקת הבסיס הנדרשת כדי להנות מהם.

#### רוכבים לקחת מהם דוגמה

עצות רעות לא חסרות, העליתי כאן כמה דוגמאות שלדעתי יעזרו להבין את רוח העניינים. אך יותר חשוב הוא ממי כן אפשר ללמוד. הנה כמה סימנים שיעזרו לכם לזהות רוכבים עם טכניקה טובה והבנה בסיסית לכל הפחות ברכיבת הרים.

הפרטים הקטנים: ידיות השליטה מסודרות ומותאמות. רוכב אשר שם לב לארגונומיה של האופניים שלו הוא כבר סימן מצוין. מרבית האופניים יוצאים מהחנויות כאשר ידיות המעצורים צמודות לגריפים. למרבית הרוכבים (אלא אם יש להם ידיים קטנות וידיות מעצורים קצרות)



# רכיבת Gravel דו-יומית בצפון



צחי (מימין) וזיו מובילים את הדבוקה מול הרוח בשבילי עמק יזרעאל (צילום: אורי ניצן)

הרכיבה ואחריה. בקצה כעביה מחכה לנו קיר אספלט אימתני, שורף רגליים. לראשונה ברכיבה זו נוצרים פערים קלים ואפשר לראות מי חזק יותר ומי פחות. אין הפתעות, החברה מכירה אחד את השני. שלא כמו רכיבות תחרותיות כמו ה"מתיש לכיש", הרכיבה הזאת מוגדרת כטיול אתגרי, ואם צריך מחכים מעט לאחרונים. אנחנו נכנסים לסינגל אלון הגליל.

לחם הגלילית הפסטורלית. בכעביה אנחנו פוגשים רוכב טורנג איטלקי שהגיע ברכיבה מגנואה לטורקיה, לאורך חופי הים התיכון, והגיע בטיסה מאיסטנבול לישראל. כעת הוא חוצה את הארץ בדרכו לירושלים. מקשקשים אותו קצת, מצטלמים, וממשיכים לדרכינו. צילומים הם מרכיב משמעותי ברכיבה. החברה לא מפספסים הזדמנות לצלם ולהעלות תמונות לרשת במשך

שהצטרף לאחרונה לענף ולחבורה, רקח עבורינו את המסלול המדהים. אנחנו מתחילים להתגלגל על שבילי הכורכר של עמק יזרעאל, בואכה כפר יהושע. מזג האוויר סתווי ובהיר, האדמה כהה מהגשם של שבוע שעבר, מהודקת בדיוק במידה הנכונה, והשדות מסביב מתחילים לגדל פלומה ירוקה ורעננה. תפאורה מושלמת. מעט שלוליות ומעברי נחלים ואנחנו כבר חוצים את בית

רוכבים בלבד. מגוון האופניים רחב וכולל מכונות סייקלוקרס תחרותיות לצד גראבל גריינדרים על סטראידיים (ראה מסגרת). המסורת החלה לפני שנתיים ביומיים רכיבה של כ-300 ק"מ סה"כ ממסילת ציון לערד ובחזרה, המשיכה בשנה שעברה ברכיבה אפית מהחרמון דרך הגלבע לבית ינאי, והשנה החלטנו להוריד מעט את הנפח, ולרכב מסלול מעגלי של כ-90 ק"מ ביום. לימור שני,

מחוייכים ומסודרים לתמונה קבוצתית מסורתית. הפרחים הם אנחנו. זוהי המהדורה השלישית של רכיבת הגראבל הדו-יומית השנתית - Bikeway Gravel Classic - שמארן זיו ענפי מחנות האופניים BIKE WAY חלוץ ומוביל בתחום הסייקלוגראבל. מדובר ברכיבה סגורה לחברים בלבד, "הגרעין הקשה" של התחום המתפתח, כאשר השנה התייצבו למסע 9

יום שישי שמונה בבוקר, ונשות הצרכניה של מושב היוגב מוטרדות מכך שחבורת פרחים תפסה להן שלושה מקומות חניה מול הצרכניה. החניה גדולה וריקה, אבל הן בטירוף. הפרחים עסוקים בהכנות אחרונות והעמסת הציוד לרכב הליווי, מסבירים לנשים שתכף מזיזים, הן ממשכות, קצת ויכוחים, אבל עשר דקות מאוחר יותר המכוניות כבר הוזזו, הכל מוכן לתנועה, והפרחים





ממנחמיה ליבנאל: אספלט משובש ודרכי עפר כמו שגראבל צריך להיות (צילום: אורי ניצן)



אסי "הקלאסי" נאות לא יכול להפסיק לחייך בסינגל ריש לקיש (צילום: אורי ניצן)



פריחת סיתונויות בריש לקיש (צילום: אחי אוחובסקי)

ובגלגל שמאבד אחיזה. "בוקר טוב זיו, קיבינימט" אני צועק לו ומגביר את הקצב. השביל מתפתל לאורך נחל רקת. הכל מסביב ירוק, ועל אף הדופק הגבוה, ההרגשה מעולה. אנו משתלבים בדרך צופה כנרת ונופיה המדהימים, למושבה כנרת ולאורך הירדן שם אנו פוגשים שניים מהחבורה שהעדיפו לבלות את הבוקר בסניף של ארומה. עוד נציק להם בהמשך על זה שהפסידו את "החלק הכי יפה של הטיול".

מבשלת שריגים. שבת בבוקר, ואלפי רוכבים בכל הגילאים והרמות יוצאים להקפת הכנרת. אנו נתקלים בהם ביציאה ממגדל, ורוכבים מולם על השוליים מספר קילומטרים בודדים לכיוון דרום. פנינו לכיוון המושבה כנרת, אך במקום לרכב על שפת הכנרת, לימור וה-GPS שולחים אותנו לטיפוס דרך כפר חיטים ורכס פוריה. זיו לוחץ בראש הטור ואני מוצא את עצמי בדופק מירבי, נאבק בשיפוע התלול

דרך מטעי זיתים אינסופיים, מגיעים למקטע אספלט קצר ומפותל, כשלפתע זיו ממשיך ישר לתוך השדה באחד העיקולים. הירידה הארוכה נתנה אותותיה, ובלמי הדיסק הפסיקו לעבוד. ציון קל של הדיסק והרפידות, כיוון קל, ואנו ממשיכים. אנו מגיעים למושבה מגדל, מקום הלינה שלנו, כשמאחורינו כ-90 ק"מ מגוונים ו-1,300 מטרים של טיפוס. נוף מצוקי הארבל נשקף לעינינו, תפאורה מושלמת לבירות צוננות ומשובחות שניתנו לנו בחסות

הבלמים מתחילים לעבוד. בתחתית הירידה חסרים לנו שני רוכבים, ואנו מגלים כי לאחד הרוכבים היה תקר כתוצאה ממפגש של הצמיג עם אבן חדה. תקרים הם תופעה מוכרת בענף הסייקלוגראבל, ועם זאת, בחירה נכונה של צמיגים, לחץ אויר, ונסיון רכיבה, עשויים לצמצם את הבעיה באופן משמעותי. בטיול הזה, על פני כ-1700 ק"מ מצטברים, ותואי מגוון הכולל סינגלים וירידות מדורדרות, חוויתנו סה"כ 2 תקרים. אנו ממשיכים לרדת לכיוון נחל צלמון

אופני הרים, אבל תנוחת הרכיבה הרכונה קדימה נותנת הרגשה ייחודית ומדהימה. הבדל עצום משביל כורכר ישר ומשובש של מספר קילומטרים המחכה לנו בהמשך. זהו שביל מפרק עצמות – בסך הכול 15 דקות שמרגישות כמו נצח. אנחנו דרומית להררית, רוכבים על שביל המשקיף לעבר בקעת בית נטופה, והנוף פשוט עוצר נשימה. השביל מתחיל לאבד גובה, ובקטעים מסוימים נהיה מעט תלול ומדורדר.

התנאים מעולים ואנו שועטים לכיוון מרכז השטח באלון הגליל למפגש ראשון עם רכב הליווי. אנו משתלטים לדרור על הסככה לארוחת בוקר והוא מצידו מפנק אותנו באספרסו חם. אנחנו ממשיכים מזרחה בסינגל ריש לקיש. האדמה מהודקת ומוריקה, השמיים מעט אפורים, הסיתונויות פורחות, ואנו טסים במעלה ובמורד היער מעוננים מאושר. רכיבת סינגלים על אופני סייקלוגראבל דורשת ריכוז רב הרבה יותר מאשר





אורי "הצלם" ניצן בתמונה נדירה. שימו לב למצלמה ביד ימין (צילום: זיו ענפי)



מוכנים ליציאה. מימין: ארז, גלעד, מישל, אורי, זיו, אסף, צחי, ניר, לימור (צילום: רביד נתנזון)

לתגובות לחצו  
we:Talkback

ארז רוכב אל עבר השקיעה לקראת סוף המסע (צילום: צחי אוחובסקי)

שרוצה יכול להצטרף ל"מתיש לכיש" – אירוע גראבל חד יומי שייערך ב-10 בינואר. תודות: לזיו ענפי על היוזמה וההפקה, לרביד נתנזון (אשתו של זיו) על העזרה בהפקה והליווי הצמוד, ללימור שני על המסלול המעולה, לעופר חונן ממבשלת שריגים על הבירות המעולות ולארי וייס מ DAA על אספקת Power bar וכובעי Shimano

על אף שההרכב אינו קבוע, נוצרה חבורה מגובשת, שהמשותף לה הוא האהבה האמיתית לסגנון הרכיבה האזוטרי הזה. בכל שנה אנו מגלים עשרות קילומטרים של שבילים שרובינו עדיין לא רכבנו בהם. הגראבל, במתכונת בו אנו רוכבים, הוא שילוב מנצח של הסיזיפיות שברכיבת אפיק, המונוטוניות שברכיבת כביש, וטכניקה ברמה גבוהה. זה לחלוטין לא מתאים לכל אחד, אבל מי שנתפס, נתפס. מי

כביש, אך תובענית ממנה ודורשת ריכוז גבוה ביותר. רגע אחד הגלגל פוגע בחריץ קרקע ואני כמעט מאבד שליטה. למזלי אני משתלט על הגלגל והרוכבים מאחוריי מאיטים בזמן. קרני השמש מבצבצות מבעד לעננים ויוצרות תפאורה מיסטית לסיום הרכיבה. אנו מגיעים לרכבים לאחר 95 ק"מ ו-1,700 מטר טיפוס. רכיבת ה-Bikeway Gravel Classic כבר הפכה למסורת ולאירוע שנתי שאנו מחכים לו בשקיקה.

לכיוון שרונה. מזג האוויר הסתווי מתחלף בחום נוראי, זיו מגביר קצב, והטיפוס כואב. אנו משתלבים בדרכים האחוריות בין שרונה לבית קשת. צבי צעיר חולף על פנינו בדילוגים, ואנו גולשים דרך סינגל בית קשת ודרך הנוף חזרה אל עמק יזרעאל. חזרה בעמק יזרעאל. רוח מערבית חזקה מקשה על העבודה, ואנחנו יושבים בשני טורים אל תוך הרוח. הרכיבה המהירה במבנה, על דרכי כורכר רחבות, מזכירה מאד רכיבת

בחור על רולר סקייטים ומזמין אותנו לקפה בביתו. הוא גר דקה משם בבית אבן מתחילת המאה הקודמת של אחת ממשפחות מקימי יבנאל. החצר גדולה ומבולגנת, מלאה בעצי פרי עמוסים וצמחי תבלין. תוך דקה, הבחור כבר מוציא לנו זיתים שכבש, תפוזים ותמרים מהחצר, וקפה וחליטה שהכין עבורנו. הבחור עוסק באמנות וחינוך ומסתבר שסתם חיפש קצת חברה. אנו מטפסים מיבנאל על הכביש

הדרך לאורך הירדן דרומה מדהימה ביופיה. הנחל יחסית רחב, והמצוקים שלאורכו נותנים תחושה של ארץ אחרת. אנו שועטים על פני קבוצות רוכבים, משפחות וילדים שלוקחים חלק בסובב כנרת בשטח, ועוזבים את העדר ליד מנחמיה. אנו מטפסים על דרך הנוף לכיוון יבנאל. דרך הכורכר הופכת מהירה ומעוקלת ואנו טסים קדימה בהנאה - גראבל כמו שגראבל צריך להיות. בכיכר ביבנאל, בעודנו מחכים לרכב הליווי, מגיע



## אופני גראבל יעודיים Moots Routt 45

רוכב הרפתקן

זווית ראש מתונה

שלדת טיטניום או  
בחל עמידה ונוחה

צמיג ברוחב 44 מ"מ

ציר מרכזי  
נמוך יחסית

צ"ינסטיי ארוך יחסית

## אופני סייקלוקרוס תחרותיים Cannondale Super X

רייסר


שלדת קרבון  
קלה וקשיחה

צ"ינסטיי קצר

זווית ראש תלולה

ציר מרכזי גבוה

צמיג ברוחב 33 מ"מ

בצורה נוחה ויעילה יותר - השלדות מעט רכות יותר, הצמיגים רחבים יותר, בסיס הגלגלים מעט ארוך יותר, הציר המרכזי נמוך יותר וזווית הראש מתונה יותר. רכיבות הגראבל שאנו עורכים בארץ הן בדרך כלל שילוב של גראבל "קלאסי" עם סינגלים ושבילים טכניים. התחום אינו שחור ולבן - ניתן למצוא בתחרויות גראבל רוכבים על אופני סייקלוקרוס תחרותיים ווריאציות שונות על ספקטרום הגראבלסייקלו 

הרבה בלבול ואי-הבנה קיימים סביב המונח החדש יחסית "גראבל". אופני גראבל הם בעצם וריאציה על אופני סייקלוקרוס, המיועדים לרכיבות ארוכות בדרכי עפר כבושות. בעוד מירוצי הסייקלוקרוס נעים בין שעה לשעה וחצי במסלולים מפותלים עם מכשולים טבעיים ומלאכותיים, מירוצי הגראבל כוללים מרחקים ארוכים, לעיתים 150-300 מיילים של דרכי עפר. אופני הגראבל התפתחו על מנת לייצר מכונה המאפשרת לצלוח מרחקים אילו

# מה זה גראבל?



# על המשקל - חלק א': השלדה



הרכות, והדביקו יחד את צינורות הפלדה. שיטת יצור זו הפיקה שלדות חזקות ויפיפיות (לפחות לטעמי האישי), אבל היו לה שתי בעיות – משקל מיותר שנוצר על ידי חפיפה של חומר בין הצינורות לצמתים, ומורכבות יחסית בתהליך היצור. המעבר לשלדות מרותכות היה כרוך בוותור מסוים על מידת החוזק של החיבורים, שכן התכת אזור החיבור מותירה בו מאמצים שיוריים שיש להיפטר מהם בהרפיה תרמית – אך שיפר את יעילות היצור. שלדות מרותכות קלות יותר ליצור על אף נטייה גבוהה יותר לכשל, ואף יצרן שפוי לא רוצה שלדה יקרה ליצור שתשרוד כל החיים – להפך. והרכב? הוא רוצה קל. הבעיה נפתרה.

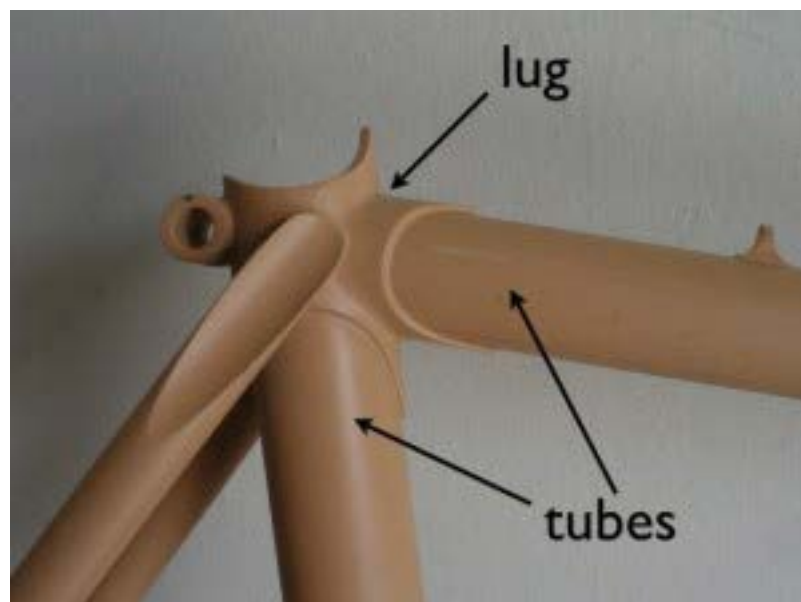
בבית המשפט. הכל שאלה של יחסיות. בעולם הפיזיקה נהוג לדבר על "יחסי חוזק-משקל". המשוואה הבסיסית היא פשוטה: יותר חומר, יותר חזק, יותר כבד. האתגר הוא בעיצוב המוצר, באופן שבו גריעת החומר לא תפגום בעמידות הרכיב יותר מדי. דוגמא קלאסית היא מותן של שלדות הלחמת השרוולים (Sleeve Brazing) אי-שם בראשית שנות השמונים. הלחמת שרוולים הייתה השיטה המקובלת ליצור אופני כביש עשרות שנים (אופני הרים לא היו אז). הצמתים (Lugs) יוצרו מראש, הצינורות העגולים נחתכו לפי מידה והושחלו לתוך השרוולים. הרווח בין השניים מולא בטבעות מכסף או ברוזנה, והכל הושלך לתנור. שם ניתכו המתכות

כדי למצוא את האחד שיש בו הכי פחות גומי. בשעות הלילה הוא משווה משקלי רכיבים באינטרנט. אבל מה שהקפיץ לעבדכם הנאמן את הפיוז וגרם לו לגעת באצבעות מגורזות בנושא הכי רגיש בתעשייה, הוא טענה של לקוח כלשהו כי עם זוג אופנים אחד (אופני שבילים ארוכי מהלך) היה קל יותר לטפס מאשר עם זוג אחר של אותו יצרן (אופני All-Mountain בעלי ששה אינצ'ים עבים) כי הראשונים קלים יותר. טמנתי את ראשי בסטנד, חרקתי טוחנות, ונשבעתי שבנושא הזה יעסוק הטור הבא.

הבה נעשה מעט סדר בשאלת המשקל. המונח "קל" הוא נטול משמעות באופנים, כמעט כמו המונח "צודק"

אחד מהפרדוקסים הרבים המאפיינים את עולם האופנים הוא היחס למשקל. בדרך כלל משקלו של המוצר עולה ביחס ישר לכובדה של החבילה המשולשלת עבורו. באופנים היחס הוא הפוך; חישובים גסים שערכתי מראים כי, כל גרם נחסך עולה עשרה שקלים בערך. התנועה הנפוצה להערכת איכותם של אופנים במחוזותינו היא אחיזה באוכף ובכידון, והרמת המכונה כלפי מעלה. ככל שההנפה חינונית יותר, הרי שהאופנים "טובים" יותר. תופעת יבבנות המשקל מוכרת מקדמת דנא. יבבן המשקל הוא לרוב אדם אינטליגנטי ומשכיל, בעל מקצוע ומכובד ומשפחה למופת. הוא מבלה את שעות הפנאי שלו בחנויות אופנים בחברת משקל, ומודד שורת צמיגים





לתגובות לחצו  
we:Talkback

השורה התחתונה היא, ששלדה קלה יותר אינה בהכרח "טובה" יותר. המבחן האמתי של האופנים הוא בלחיצת האוכף אל השביל תוך כדי דיווש, לא בהרמת האוכף מרצפת החנות בעמידה. כולנו, כולל עבד הנאמן, רוצים קל יותר. זה לגיטימי, אבל צריך להיות מודע למחיר – ולא רק במובן הכלכלי. ככל שזה נוגע לשלדות, הקרב אבוד. הצרכן הוא עבד למגמות השוק, ונותר לו רק לבחור את המתאים ביותר עבורו ברגע נתון. הגזרה שבה ניתן לעשות שינויים מהותיים הן במשקל הסגולי והן בתחושת הקלילות של המכונה, היא בכל מה שעולה על השלדה והופך אותה לאופנים. על כך בחודש הבא

כאטרייה תהיה אולי קלה יותר אך העברת הכוח העלובה שלה תגרום לכך שהיא תרגיש כבדה. חלק נכבד מהמחקר והפיתוח של השלדות מוקדש למציאת האיזון הזה. ישנם אמצעים לפתרון המשוואה, הקשורים בצורת הצינור ובשינוי החתך לאורכו - צינורות Biaxial ו-Double butted מהווים דוגמאות נפוצות יחסית – אך עלויות היצור שלהם הופכות אותם לפחות אטרקטיביים. ויש גם את כל ענין הגיאומטריה. מה שגורם לשלדה – בעיקר אגרסיבית – להרגיש "כיפית" או "נוחה" יותר מאחרת לא קשור למשקל או לטכנולוגיות מאחורי הצנרת; הוא קשור בעיקר ליחסים בין זוויות החיבור של הצינורות, ולאורכי הצינור בין החיבורים.

שזה קל יותר, ולכן תשלמו על השלדה יותר. מה שאני רואה מהפרספקטיבה הצרה שלי הוא, שקצב התחלופה של שלדות הופך מטורף ככל שהשנים חולפות. בראשית הקריירה שלי, שלדה סדוקה הייתה מחזה נדיר עד כדי כך, שמנהל החנות היה מטריח עצמו מן הקופה כדי לוודא שזו לא טעות. היום, בדיקת סדקים היא חלק מרשימת הבדיקה של כל אופנים שעולים על הסטנד, ולא בכדי.

כל גריעת משקל כרוכה במחיר. ההנדסה הקלאסית של השלדות היא עיבוי החיבורים העומדים בעומס, על חשבון מרכז הצינור. מהצד השני, שלדה גמישה

מאז, כמעט כל התפתחות בתחום יצור השלדות היוותה השתעבדות למשקל וליעילות היצור, על חשבון יתרונות אחרים. הפלדה המגיבה והעמידה נזנחה לטובת האלומיניום הקשיח והפריך. צינורות האלומיניום העגולים המיוצרים בשיחול (Extrusion) והמחוזקים בלוחיות (Gussets), נזנחו בתורם לטובת צינורות מעוצבים בלחץ שמן (Hydroforming) – שיטת יצור מזהמת בטירוף עד שרק מדינה אחת בעולם מרשה שיעשו בה את זה (בין המנחשים נכונה יוגרל חיקוי זול). אלו בתורם הפכו לעשויים מקרבון; יריעות סיבי פחמן מודבקות זו לזו, שאף אחד לא רוצה שתדעו שיש להם מקדם התפשטות מטורף ביחס לזה של המתכות. העיקר




# Kayaking?



we:Test cheap

סקירת מוצרים בולטים מסין  
שלא ממש צריך



לאלו שרכשו המון בשבועות  
האחרונים ולא מקבלים אישור  
לרכישות נוספות  
אנו יכולים להמליץ לכם על אותו  
מוצר בדיוק אבל הפעם... בשביל כלי  
עבודה אלו:  
או אולי למטבח?  
נשמח לשמוע אם לשתי האפשרויות  
האחרונות כן קבלתם אישור 

שלנו, ובטוח שאתם ירוקים מקנאה  
למראה הכלים המחוברים בצורה  
יפה לקיר.  
אז במיוחד עבורכם, החודש, תוכלו  
לממש את החלום הזה ולבנות לכם  
קיר מכנאופן אלגנטי בבית.  
ממוטות מגנט צבעוניים, להדביק  
את הכלים שלכם במקום שכולם  
יוכלו לראות ולחשוב שאתם גם  
יודעים מה לעשות איתם...

[לרכישה](#)

ושלום ברוכים הבאים לפינה  
הסינית "מוצרים שלא צריך אבל  
חייבים לרכוש"...  
אנו מקווים שעברתם בשלום את  
השבועות האחרונים עם המבצעים  
וההנחות בכל העולם ונשאר לכם  
גם כסף קטן ללחם הביתה.  
הפעם בפינתנו - "קיר מכנאופן"  
לא רק בחלום  
אנו בטוחים שאתם עוקבים כל  
גיליון אחר פינת "קיר המכנאופן"



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





לתגובות לחצו  
we:Talkback

# משנה שישי משנה מזל, רק הבירה נשארת.

## המבשלה:

את מבשלת שריגים כבר פגשנו בגיליון מספר 4, בו כתבנו על סדרת רונן ה"אמריקאית" של המבשלה, כעת נעסוק בסדרת "האלה", שהיא ה"בייבי" של אוהד אילון. אחד מהשותפים במבשלה שהוקמה ב-2008 בעמק האלה. סדרת "האלה" היא סדרת בירות המושפעת מהבירות האירופאיות הקלאסיות, גרמניות, בלגיות ואיריות ואנגליות. באופן סדיר מיוצרים 4 סוגי בירה, חיטה בווארית, אירית אדמונית, טריפל בלגית ובלונד, כולן בירות "עולם ישן" המשמרות את הטעמים המסורתיים של האזורים אותן הן מייצגות, זהו סגנון שונה לחלוטין מהסטייל האמריקני הבוועט של סדרת "רונן" וזה שמצדיק כתבה נפרדת.

מ"האלה" קיבלנו לטעימה את ה"חיטה הבווארית" ואת ה"טריפל הבלגית", כרגיל ב-We:Drink לא התקשנו למצוא "בוחנים" מקרב חברי המערכת, וכן, זה ניסוח מנומס ל"שתו לי את כל הבירה!"

## החיטה הבווארית:

החיטה הבווארית היא WeissBier מסורתית, כזאת שלא היינו מופתעים לקבל בדוכן נקניקיות בארץ הלידה וזון והב.מ.וו, יש לה טעמי פירות עדינים מאוד שמקורם בשמרים היחודיים לאזור בוואריה, ורמת תסיסה גבוהה (אולי מעט גבוה מדי לטעמנו), זוהי בירה שזכתה בתחרות ה"לונגשוט" של סמואל אדמס 2009 ובצדק!

אנו לא ממליצים לקחת את הבירה בבגאז' לרכיבות בימי חורף יפים ונעימים בבן שמן, במיוחד אם שלדת האופניים (מקרוב) שלכם יקרה ללבכם, יש כבר מקרה אחד מתועד


לפעמים המזל משחק בנו משחק אכזר, ולפעמים הוא מפתיע בפינוק בלתי צפוי, המשפט המהורהר הזה, מסכם את חוויות האופניים של כותב שורות אלו בשני סופי השבוע האחרונים.

לאחר שבוע עמוס ודחוס בעבודה (שאינה קשורה לאופניים או לבירה לצערי), ילדים ומשפחה, סוף סוף הגיע יום שישי מושלם עם מז"א בהיר, שלושה ימים לאחר הגשם האחרון, דהיינו, יש כל כך הרבה אחיזה בשבילים שכל רוכב מתחיל מרגיש שהוא מהיר בסיבובים כמו סם היל, סחבק מעמים את הגגון ויוצא לבן שמן המוריק והמזמין, 25 דקות של רכיבה (או חימום, תלוי איך מסתכלים על זה) נגמרים בשלדה שבורה (השם שמור במערכת), מפח נפש, תסכול שאין לתאר וטיול רגלי של 20 דקות חזרה לרכב.

יום שישי לאחר מכן, תחזית מז"א מפוקפקת מזינה התכתבות עצבנית והססנית בווטסאפ הקבוצתי, אולי בכל זאת נבי מוסא ליתר בטחון, הוחלט ירושלים, עין כרם, עם מעילי גשם בתיק וספקות בלב מתחילים לטפס בשביל המעיינות, יש רטיבות אבל התנאים משובחים, העננים בסופו של דבר רק מאיימים, ו-34 ק"מ של סיבוב גיבורים ++ מסתיימים בחריקת בלמים במעיין של עין כרם, תענוג אדיר ורכיבת שישי מושלמת!

בשלב זה אתם שואלים אתכם מה הקשר לבירה, טוב, עלייתם עלינו, אין ממש קשר חוץ מכך ששתי הרכיבות, אההם, רכיבה וטיול רגלי קצר, הסתיימו בבירת "האלה" צוננת מהצידינית, במקרה הראשון, הייתה זו הנחמה היחידה שמנעה מאיתנו לדפוק את הראש בשמשה הקדמית, ובשני, הדובדבן שבקצפת.

של שני בקבוקים, חסכוני משהו אם אתה מנסה להשיג buzz.

לטעמנו מדובר בבירה מוצלחת של ז'אנר המנזרים הבלגיים, הטעמים כבדים ומורכבים אך לא כאלה שאינם נסבלים, זו עדיין לא תהיה הבחירה הראשונה שלנו ברוב המקרים, אך בימים קצת יותר מעוננים, ואולי ליד איזה פיש אנד צ'יפס טרי, נבחר אותה מבין האופציות של "האלה" ו"רונן", רק חבל שאין דוכן פיש אנד צ'יפס כזה בעין כרם, היה מתאים לנו בשישי האחרון 

של קריסת שלדה לאור המצאות הבירה בתא המטען, וברצינות, זוהי בירה מצוינת שתתאים באופן מושלם לאיזה Curry Wurst, או אפילו סתם פלאפל...

## הטריפל הבלגית:

למרבה הפתעתנו, הטריפל הבלגית היא הבירה הנמכרת ביותר של מבשלת שריגים, הפתעה כיוון שמדובר בבירה כבדה, מאוד מורכבת בטעמים ועשירה מאוד באלכוהול. כנראה שגם צרכני בירות בוטיק מחשבים עלות לתועלת אלכוהולית ומעדיפים בקבוק בירה עם תכולת אלכוהול



לכל ענף יש מותגי-על או Super-brands בלעז, אלה המותגים שהם פסגת משאלותיו של כל חובב עוסק בתחום. בתחום הרכב מדובר בפרארי או למבורגיני, באופנועים השם דוקאטי עולה לראש כשחושבים על מותג על. באופניים ובאופני הרים בפרט ישנם כמה שמות שאפשר לחשוב עליהם, נכון ללפני מעט מאוד שנים, השם Intense עם לוגו הלהבות המפורסם של ג'ף סטבר היה ללא ספק אחד מהראשונים ברשימה, ובצדק!

שנים ארוכות של אופניים משובחים, בשילוב ה"קליפורניקשיין" המתבקש הציבו את האופניים של אינטנס בראש רשימת ה"חלומות" של רוכבי מקלדת ושטח רבים. לעובדה זאת לא הזיקו המספונסרים שאינטנס בחרה בקפיצה לסבב ה-DH העולמי, אלה סיפקו לה אין ספור נצחונות גביע עולם על גבי פלטפורמות ה-DH השונות, החל מה-M1 האגדיים ועד ה-M9 המודרניים של היום והם בתמורה זיכו אותה בפופולאריות גדולה.

אלא שלפני מספר שנים, נראה היה שג'ף והחברים מקליפורניה איבדו קצת את הכיוון, הם איחרו קצת לעלות על רכבת הקרבון וה-29, ולמרות שקנו (בחוכמה) יחד עם סנטה קרוז את הזכויות למתלה ה-VPP המצוין, הם נראו פחות ופחות רלוונטיים, בוודאי כאופני חלומות, גם הנצחונות בסבב גביע העולם פחתו מאוד עם העלייה של קבוצות עם תקציב גבוה כמו הסינדיקט של סנטה קרוז, קבוצת המפעל של טרק, והאתר'ונים הבלתי נלאים. ⬅️

# Intense Tracer 27.5 Carbon





מרשימה במיוחד. על השינוך אמונים מוצרי הקצה של תאגיד סראם, ה-Pike הוא בולם קידמי פשוט מצוין, שמהווה שיפור אדיר מבחינת מוצרי רוקשוקס, הבולם האחורי הוא ה-Plus Monarch עם תא הפיג'י ובעל שלושה מצבי קומפרשיין, בין פתוח לחלוטים למצב "עליה". מערכת ההינע מבוססת גם היא על סראם, בסט-אפ מעולה של 1 על 11 הילוכים מסדרת X01, הגלגלים הם מבית Stan's עם חישוקי Flow EX עטופים בצמיגי מקסיס היי-רולר 2 בשרניים. טוב במיוחד עשה מנהל המוצר של אינטנס שבחר בשימאנו XT המעולים

אינטנס. כל השלדה (למעט הלינקים) עשויה סיבי פחמן, ישנה אפשרות שינוי מהלך אחורי בין 140 ל 160 מ"מ של מהלך ע"י חיבור הבולם האחורי לחורים שונים בלינק האלומיניום העליון. השלדה תומכת בסטנדרט 142x12 לציר הגלגל האחורי, כמו גם בהולכת כבלים פנימית עבור מעצורים, מעביר קידמי (שלא היה בנמצא ואנו מודים, מודים, מודים על כך) וכמובן עבור מוט האוכף המתכוון – הרורב המצוין של רוקשוקס.

הטרייסר אובזרו בחבילת ה-Pro שאינטנס מציעה כאופניים שלמים, וכצפוי במחיר הזה, מדובר בחבילה

מאונטיין החדשים, מדובר באופני קרבון בעלי מהלך של 140-160 מ"מ עם גלגלי 27.5 וגאומטריה אגרסיבית. זהו הדור השלישי של הטרייסר שאנו בוחנים אישית, ויצאנו לשטח המתהדק של אוקטובר-נובמבר כדי לבדוק האם ג'ף סטבר והמהנדסים שלו הצליחו להחזיר עטרה ליושנה ולגרום לרוכבים לחשוך שוב ב-Intense.

#### חלקים בולטים

שלדת האינטנס נראית כמלאכת מחשבת של כיפוי והדבקות יריעות קרבון, גם אם היא מזכירה מעט יותר מדי את ניפוחי ההידרופורמינג של שלדות האלומיניום של

החל מהשנה שעברה נראה ש-Intense שוב על הגל, שורת השקות של אופני קרבון כמעט בכל קטגוריה שנראים מרשימים מאוד, גיוס של אגדת ה-DH ( והסנובורד, ועוד כמה ענפי ספורט) שון פאלמר לעבודה בחברה עם Job Title שמסגיר שתפקידו המרכזי הוא להפוך את אינטנס להיות מגניבים שוב, ועל הדרך לנצח כמה תחרויות DH חשובות.

כל ההקדמה המפוארת הזו מביאה אותנו למשרדי מוטו-אופן, היבואן הישראלי הוותיק של אינטנס, על מנת לקבל לידינו את ה-Tracer T275C, אופני ה"אנדורו"אול







## Highlights

- שלדת קרבון מלאה
- מתלה VPP המספק 140-160 מ"מ מהלך
- ערכת הינע מלאה של Sram X01 1x11
- בלמי Shimano XT
- זווית צינור ראש 66.5 מעלות
- זווית צינור כסא 74.5 מעלות
- אורך תומכות שרשרת 430 מ"מ
- משקל "רטוב" - כולל פדלים - 13.2 ק"ג
- \*הנתונים הם למידה M



בשורה התחתונה ובקצרה, הטרייסר עונים על הציפיות! לקטגוריה המיועדת, אלו אופניים משובחים המסמנים V מרשים על כל סעיף בצ'ק ליסט של אופני אול מאונטיין אנדורו עכשוויים.

תהליך ההתאקלמות על הטרייסר היה קצר מאוד, אחרי רכיבה אחת כבר חשנו בבית והיינו במהירות שיוט רגילה (או יותר מרגילה) בכל השבילים הבייתים שלנו. המתלים הרגישו מאוזנים מאוד, הפייק הרשים אותנו במיוחד ופשוט לא הצלחנו למצוא בו חסרונות אמיתיים, הוא באמת מייצג את קפיצת המדרגה המשמעותית ביותר בביצועי בולמים קדמיים בשנים האחרונות.

הגאומטריה של הטרייסר מוצלחת מאוד לטעמנו, היא

והסופר פופולאריים בקרב רוב הרוכבים בעולם להשלים את חבילת החלקים.

אפילו הכידון והסטם מבית Renthal הם הצהרה אופנתית, זהו מותג משובח בתחום אופנועי השטח שהרחיב את פעילותו גם לאופני שטח, אנו מצאנו את הכידון מעט צר מדי ואת הסטם גבוה מדי, אבל על איכות החלקים אי אפשר להתווכח.

## על השביל


ראשית נציין שהציפיות שלנו במבחן הזה היו גבוהות למדי, בהתחשב במפרט החלקים ואילן היוחסין המפואר של אינטנס בכלל והטרייסר בפרט, לא יכולנו שלא לצפות לאופניים מעולים.







לתגובות לחצו  
we:Talkback

במיוחד. הם יביאו אתכם בקלות יחסית לסוף העלייה (במיוחד אם תחליפו לצמיגים קצת קלילים יותר) ויהיו תענוג אמיתי בירידות (יותר טכני יותר תענוג), שאפו מיוחד לאינטנס על העבודה המוצלחת במיוחד בבחירת החלקים לקיט הספציפי הזה, ולמעט סטם וכידון, כנראה שהיינו בוחרים בדיוק באותו הסט-אפ 

שזה מוצדק, אם ההפך הוא הנכון, אולי אחד מהדגמים הקלילים יותר של אינטנס כמו הספיידר מתאימים לכם יותר.

#### סיכום

Intense הוא מותג חשוב בהיסטוריה הקצרה של הענף שלנו, וה-Tracer הוא אחד מהדגמים האייקוניים של מותג העל הזה, הגלגול הנוכחי של הטרייסר עומד בכבוד רב בייחוס שלו. אלה אופני 160 מ"מ משובחים

מ"מ, המשקל הנמוך (כ-13.2 ק"ג) בהחלט תרם לעניין, אך גם המתלה היעיל וזווית מוט האוכף התלולה יחסית שאפשרה תנוחת ישיבה מוצלחת לייצור וואטים בעליה, כאן יש לציין את העובדה שכבר הדגשנו פעם או פעמיים, אופני 160 מ"מ, בוודאי עם קוטר גלגל של 27.5 אינץ', הם המון אופניים, וכדאי לשקול באופן רציוני את אופי הרכיבות שלכם לפני שאתם רוכשים "מפלצת" שכזאת, אם אתם מבקרים יותר בסינגל האינטלגנטים במשגב מאשר בכחול בבן שמן, אז כנראה

← אפשרה מצד אחד טיסה כמעט חסרת דאגות במורד סינגלים די אלימים, ומצד שני אפשרה יכולת סיבוב מרשימה במיוחד תודות לציר המרכזי הנמוך ותומכות השרשרת הקצרות, הטענה היחידה היא לקוקפיט הקצר והגבוה מדי, כידון רחב יותר וסטם בעל זווית אפס היו משפרים משמעותית את המצב ובמידה והיינו רוכשים לעצמנו את האופניים היינו מחליפים לכאלו במהלך הקבייה. בעלויות האינטנס מתפקדים היטב יחסית לאופני 160





140+ קמ על 2600 מ' טיפוס... ליום...

טוב מה זה החרטא הזה? למה לעזאזל אתם עושים את זה?

רוכבים לג'הנום, סוחבים את כל העולם וגיסתו על האופניים, וישנים בתנאים שלא יביישו תנאי טירונות שטח של דעא"ש, סניף צפון.

תכלס התשובה ברורה בעיקר למי שכבר ביצע את הגיחה לעולם הבייקפאקינג (הפ' דגושה, כמו באירופה, למעט גרמניה אולי). המשקל הנוסף, לא מפריע למי שלא

אכפת לו לרכוב לפעמים על ציוד גדול מהמוצע, וזאת גם המלצה מבעלה של הקרדישיאן. שינה תחת כיפת השמים או באוהל קטן היא חופש אמיתי לעכברי פלורסנט ומפלט נפלא משיבות ועידה משמימות, והמרחבים בדרך לשביל לא-ידוע יעשו פלאים לכל קונטרול פריק או מנהל פרויקטים מכוץ.

בשתי מילים מדובר בחופש טהור, אבל מכיוון שביקשו ממני לפרט, אתן את רשות הדיבור ל**פיטר פונדה**, תודה פיטר... ←←

# פגוש את הפאקז





כניסה לחשיכה לפני שנגיע לעליות האימתניות של צפת.

עד כה חלפו כשלוש וחצי שעות רכיבה, ואנחנו כבר טסים במורדות משמר העמק, עונג גדול ותחושה נפלאה הציפה אותנו, ואם לומר את האמת גם אם היינו עוצרים ונוטעים את אוהלינו לצידו של נחל גחר המדהים היינו סוגרים יופי של טיול, אבל מצד שני עוד לא הגענו לאמצע המסלול, אז קדימה.

המשכנו לכיוון צפון מזרח, כשנהמת



להכניסנו להפסקה קלה וסשן צילומים ראשון לאחר כ 40קמ של דיווש מהיר וקליל.

### היי צפונה

מכאן המשכנו לאורך כביש שש, חולפים על פני גליקסון, גבעת נילי, עמיקם, ומזרחה לעין השופט בו לא ירדנו בסינגל המעולה מבית עז-הרים למרות הפיתוי. עד כה עמדנו בזמנים באופן מעולה ובמהירות ממוצעת של למעלה מ 18 קמש, אבל כל הזמן קינן בי הפחד של

ממקור לא ידוע, בקיצור, מקסים כתמיד. משם חתכנו דרך צפונה אל יישובי עמק חפר והפרדסים הירוקים שהביאו אותנו הישר אל השביל המהודק יחסית המלווה את כביש תשע החדש יחסית. עוד כמה דיוושים והופ אנחנו כבר לצד יער מענית, אך מכיוון שהגענו אופטימיים ושמחים עד כה החלטנו לא לבדוק מה נשאר מהיער. המשכנו צפונה עד לצומת משמר הגבול שם הסכים ארטיום הש.ג.

של שחרית וקדימה לדרך לאורך קו החוף של נתניה סיטי, העיר שלא נרדמת בין שתיים לארבע. משם בזריזות אל שבילי המושבים דרך קיבוץ מעברות בואכה נחל אלכסנדר שם עצרנו בפעם הראשונה (וגם האחרונה לשמחת) לחיזוק הסבל האחורי שעל אופניו של אופיר.

לאורך אלכסנדר (אלכסיי בפי החברה) ליוו אותנו ענני נוצה, רוח קלילה וריח קל של שפכים

### נשוב יצאנו לדרך.

טוב, אחרי שחפרנו נעבור לקטע האומנותי, קרי סיפור המסע האחרון שלנו... והפעם מהבית באזור השרון ועד לאזור צפת, המטרה - סטייק טוב בחוות בת-יער, לינת שטח וחזרה למחרת. שם קוד למבצע - "בירה בבירה".

כצפוי מהז'אנר, ההקלקה נקבעה לאור ראשון, ושותפי למסע, אופיר, התייצב כהרגלו חצי שעה קודם, התארגנות זריזה בחצר, פת קטנה

← עוד נושא ששווה אזכור ואולי התעמקות בפעם אחרת, הוא כמובן נושא ה"שידרוגיס", אם עד היום חשבתם איך לדגם ולשפצר את האופניים, שערנו בנפשכם את האפשרויות הגלומות בשיפור המתמיד של התיקים וציווד הזיווד, החימום, הלינה והתחזוקה. לחובבי השידרוגים מדובר בעולם מופלא ומרתק שמתחיל בייצור כוהליות מקופסת שימורים משומשת ונגמר ברכישת ציוד שמסתמך על טכנולוגיות נאס"א.





בשעה טובה פחות או יותר ניצבנו על השביל הכחול המסמן את נחל עמוד, שעות בין הערביים השרו אוירה פסודו-רומנטית ואנו התחלנו לטפס את מסלול עשרת הק"מ לצפת. ההתחלה היתה ממש נחמדה יחסית לשיפוע וצוק עכברה העצום סיפק לנו את ההשראה הנחוצה כדי להמשיך, זה וג'ל אנרגיה כמובן. לא אשקר, בשלב זה המסלול נהיה קשה, לפעמים מאד, אבל אז ראינו

קרקעי של מסלול נחל עמוד מתחת לכביש 85, המעבר פשוט נעלם מתחת לסוללות העפר העצומות שפרקו משאיות הענק. יודע כל בייקפאקר פיקח שהיית-אה-בייק זה חלק מהמשחק... אבל לטפס סוללת עפר תלולה בגובה עשרים מטר?? ועוד אחרי 120 קמ של רכיבה ?? "אין מה לעשות" אמרתי לעצמי, ["מבצע זה מבצע"](#).

בהקמה שנתן לנו לטפס על משטח מהודק בסביבה סטרילית מרכבים.

#### תחנה אחרונה, לי יש קשיי נשימה

הפסקת מאפה ומאפה נוסף בקדרים. אנו מביטים למעלה, אל צפת, בירת כבוד מהולה בהתרגשות. לאחר שסיימנו עם בקבוקי השתייה וההתרגשות המשכנו ברכיבה. הפתעה מאד לא נעימה ציפתה לנו במעבר התת

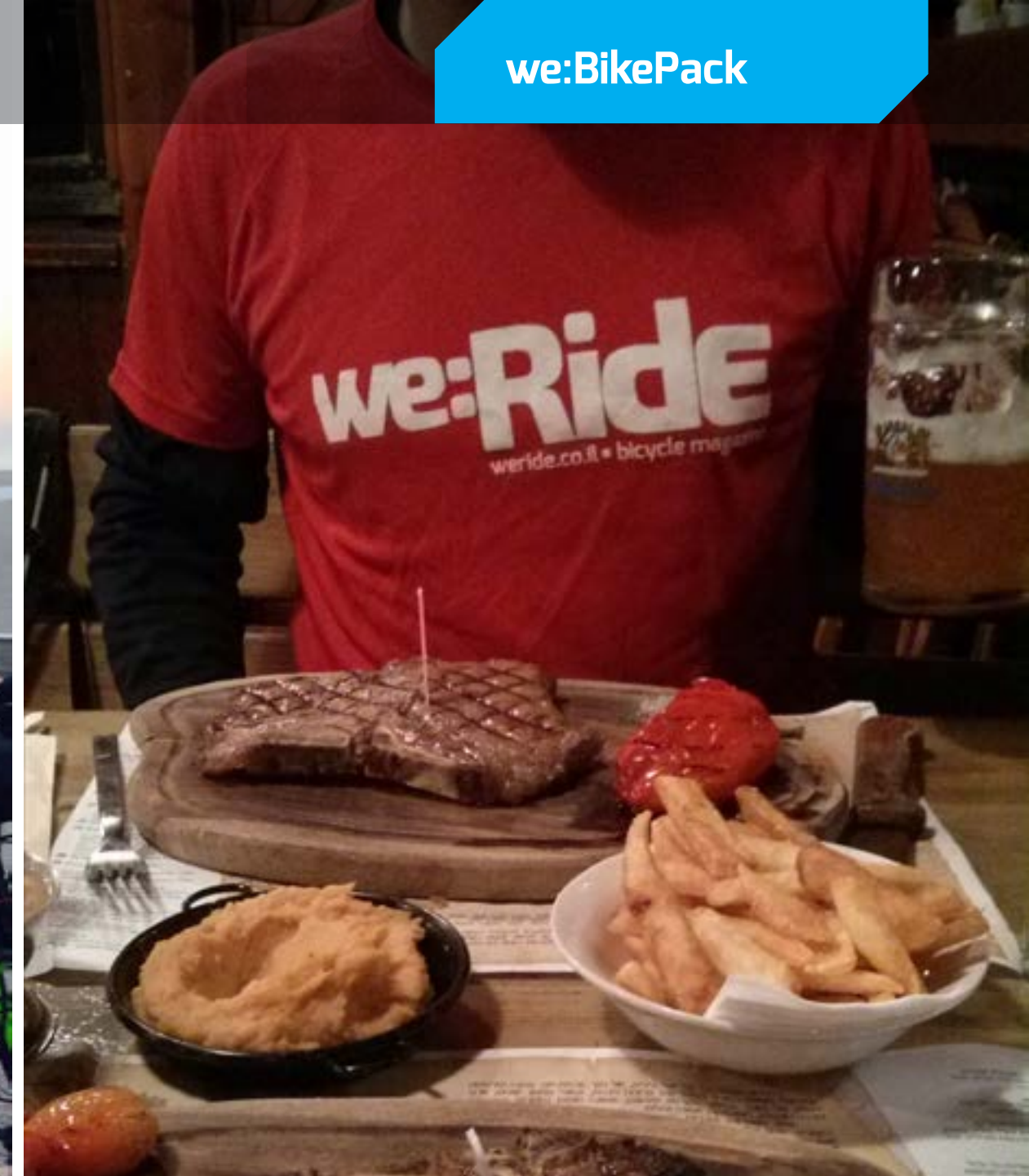
את עילבון חצינו במהירות מקסימלית (ועדיין בערך במאה וחמישים קמ"ש פחות מהמקומיים), רכבנו בין הרים ובין כפרים, דבקים למסלול שהתווינו בעזרת [אחינו הגדול גוגל](#), כל זאת כדי לגמוע כמה שיותר מרחק לפני החשיכה. לקראת קדרים נאלצנו לאלתר ולשנות את מסלולינו עקב עבודות התשתית הרבות באזור, אבל תכלס רק הרווחנו - וכך יצא שחלק גדול מהמסלול לקדרים עשינו על כביש

באזור: שביל המוביל. לכאורה תמים וסטריילי, בפועל שביל "קורדרוי" משקשק עצמות לכל רוכב ז"ק. לפחות לאחד משנינו זה אמור לכאוב (לי כמובן, אופיר "השאיל" את אופני השיכון מלא החדשים שקנה "לאשתו"). לשמחתנו העצומה הגשמים מהשבוע שעבר הפכו את השביל למפנק מאי פעם, הרגבים נרמסו בקלילות תחת צמיגינו מה שהפך את החוויה למעט מפרכת אך ממש לא מפרקת.

← ← מנועי סילון עיקשים מלווה אותנו כברת דרך. חלפנו על שדות כרוב פורח ליד נהלל וזרזיר ועצרנו לכמה דקות אצל גיל מבייק-דיל למילוי נוזלים, חטיפים וכמובן אינפורמציה עדכנית על דגמי 2015 החדשים... כן, אין ספק שהאיש מכונה מיומנת.

היידה צפונה, הפעם מלווים את שביל אלון הגליל, עד למאגר אשכול ואיתו למה שזכרנו כאחד המקטעים הנוקשים מרכיבותינו הקודמות





לתגובות לחצו

we:Talkback

### למי תודה:

לקבוצת [Bikepacking Israel](#) על שפע של מידע, הצעות ויעול ונפישות מוח מזדמנות.

לזוהר קנטור, האיש ואגדת הסור-דיווד שעזר בבניית המסלול וייעץ לנו לא לרכוב בעמק נטופה מיד אחרי גשם.

וכמובן לנשותינו התומכות על פי המוטו: "נהנית? ספר לחברך! לא נהנית? טוב מה אתה רוצה, אמרתי לך..."

ושירי קאנטרי לא הפריעו לנו כהוא זה. כצפוי עד הבוקר התרככתי, בזמן הקיפול העצל שלנו (מקצועני ה HLC מתקפלים ומתארגנים תוך דקות, לנו זה לקח כמעט שעה) הצעתי שנרד בכביש מצפת לעכברה, ומשם נחזור כלעומת שבאנו.. עוד 140 קילומטר על 2600 מטר של ירידה חיכו לנו עד הבית, לא אלאה אתכם בפרטים, היה כיף!

של אוטובוס בוקר מצפת לתל-אביב. אופיר שתק לרגע, אני מכיר אותו כבר שנים, איש חכם, יודע הרבה דברים, אבל יש דבר שהוא לא יודע וזה לוותר, נקום מחר אמר לי, נחליט תוך כדי רכיבה לצפת. אז שתיתי עוד בירה.

### השינה הגדולה

ישנו בבת יער, באוהלים הקטנים והחמימים שלנו. תערובת מוזרה של צהלות סוסים, יללות שועלים

טסנו בירידה של היציאה מצפת רק כדי לגלות את העלייה התלולה לבירה שהמתנה לנו, חשוכה ומלאת קדושה של קברי הצדיקים הפזורים באזור. קיללנו עוד קצת בעליה אבל היה ברור שאת הסטייק שלנו נקבל ויהי מה.

מאוחר יותר במסעדה, התחלתי לדבר על ליבו של אופיר על אופציות לחזרה, היה לי ברור שדרך השביל הכחול מצפת לעכברה אני לא רוצה לרדת, ואפילו העליתי רעיון מביש

בכיף שלנו.. חלק משכונותיה של צפת כבר היו נמוכות מאתנו והדרך עוזנה לפנינו. בשלב זה כבר חשבתי לוותר על הגעה לבת-יער והייתי מוכן להסתפק בעצירה בצפת לפת ערבית או איזה שקשוקה ערבית.

ואז בדיוק ברגעי הייאוש, הגענו לשכונה הצפתית המיוחלת, לאספלט, ושמחה כזאת לא זוכרים זקני צפת, לפחות לא אלה ששאלנו מה הדרך הקצרה לבירה.

אותו, גשר עכברה במלוא תפארתו, ומעליו השכונות הקורצות של צפת.. קרובות ועם זאת כל כך רחוקות.

### עוד 500 מטר טיפוס אנכי לבת-יער, מחשיר, ואנחנו מרכיבים משקפי שמש

כבר התחיל להחשיר, ויחד עם החושך גם מצב השביל הלך והתדרדר, עד שהגיע למצב של יותר דרדרת משביל, חשקנו שיניים, שלפנו פנסים והמשכנו, הולכים / רוכבים / מקללים קלות..





משתתפים 250 משתתפים, ל-Red Bull Hardline הוזמנו מספר משתתפים פנומנים מקרב הרוכבים הטובים בעולם, שיכולים להתמודד עם מסלול ברמה הזאת. המסלול שנפרס על הגבעות/ הרים המוריקים שמחוץ לבית האתר טונים בוילס, הכיל גינות סלעים אמתניות, קטעי יער צפופים ומהירים, דירט גאמפיס עם גאפים עצומים ומשגרי עץ מלאכותיים מעל דרכי רכב רחבות.

דני (בו) הרט, אלוף העולם מ-2011 ניצח את התחרות כאשר עצר את השעון על 3:39 דקות, יותר מ-3 שניות לפני דן אתרטון השריף המקומי שהגיע למקום השני ולואיק "הנער" ברזני מצרפת במקום השלישי. אלוף העולם המכהן והאח המהיר למשפחת אתרטון קבע את הזמן המהיר בראן דירוג אך הוכרע בפנצ'ר בראן התחרות 

לפני קצת יותר מחודש בשלהי חודש ספטמבר, התכנסו בוילס באי הבריטי כמה מרוכבי ה-DH המובילים בעולם לתחרות Off Season מהמעניינות והמקוריות בעת האחרונה, על אחד ממסלולי ה-DH FR המוסרפים בעולם. המסלול תוכנן ונבנה ע"י דן אתרטון, אחד מרוכבי האנדורו המובילים בעולם ומעל לכל אחד מהנטבחים המשמעותיים של משפחת הסופר-אתרטון. המסלול תוכנן למתוח את הגבול שבין רכיבת DH לבין רכיבת FR עתירת זמן אויר ווירטואוזיות, כאשר המטרה העומדת בפני כל אחד מהמתחרים, היא לסיים את המסלול בזמן הקצר ביותר, ממש כמו בכל תחרות אחרת, או לא...

בניית המסלול והתחרות היו חלום ישן של בני משפחת אתרטון שנוהגים מפעם לפעם לבזוז לחוקים הנוקשים של ה-UCI ולהפיק תחרויות מבוססות "חוקי יער". שלא כמו בתחרות סבב עולמי שבה

# Red Bull Hardline 2014

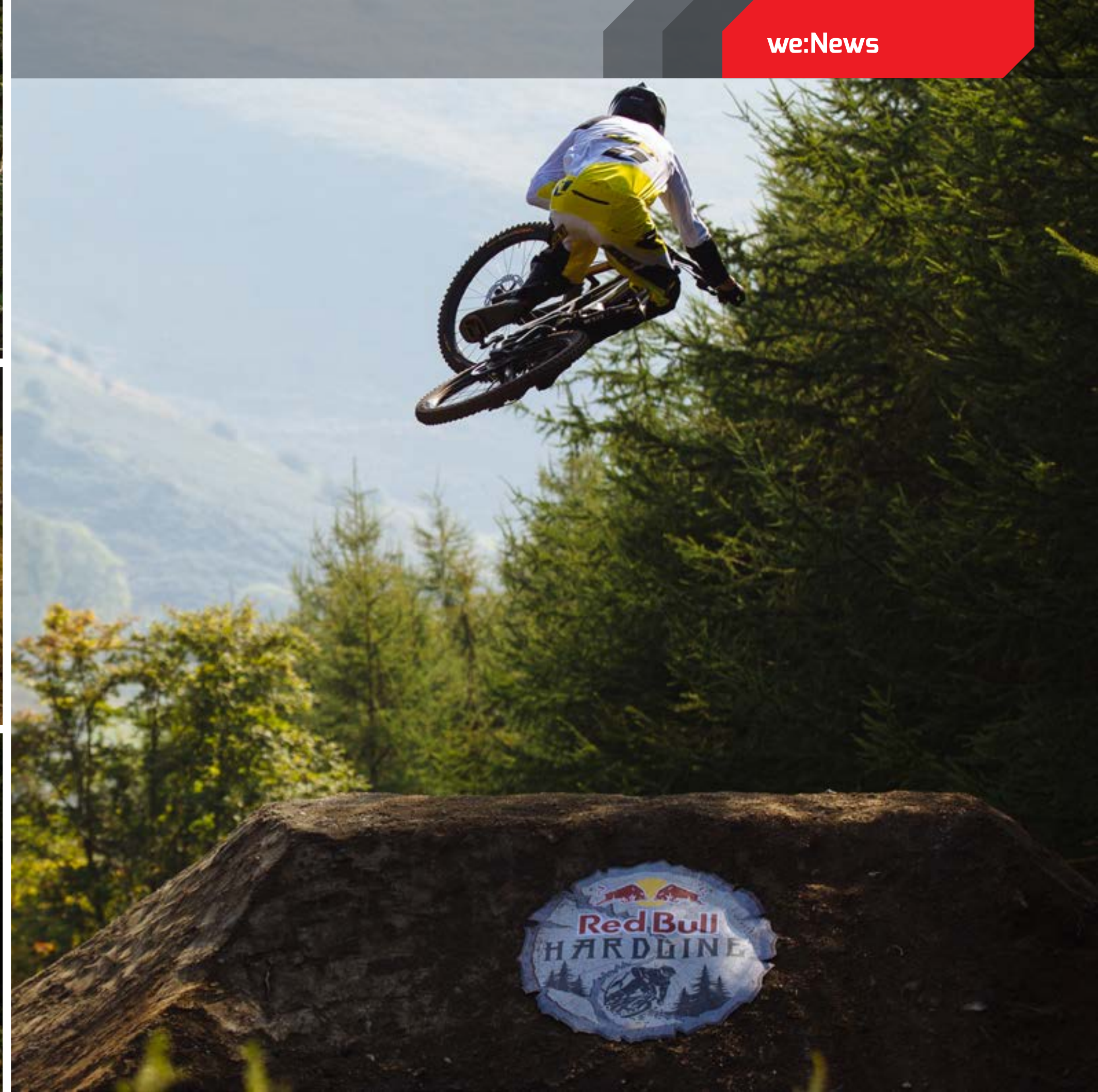




A video player interface is overlaid on the bottom right of the image. It features a red 'we:Tube' logo with a white play button icon and the text 'CLICK TO VIEW'. Below the logo is a video thumbnail showing a close-up of a mountain bike's front wheel and handlebars. At the bottom of the player, there is a progress bar and a timestamp '1:19 / 4:12'.

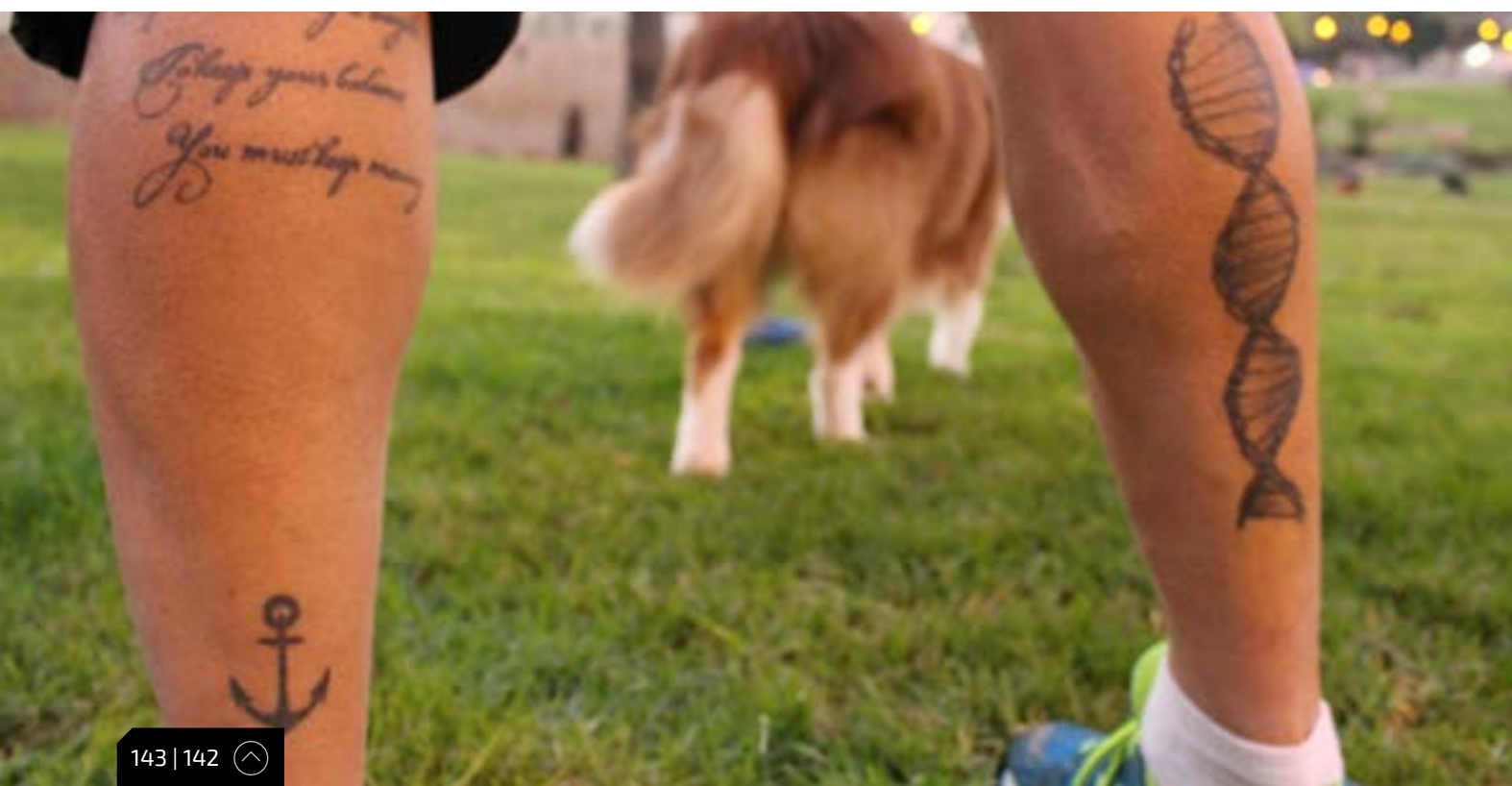






לתגובות לחצו  
we:Talkback





אח"כ המשכתי לעשות עוד קעקועים על הגוף כנראה משבר גיל 50, גם בגב עשיתי דיסק של ברקס עם המזל שלי באמצע אח"כ הוספתי את הכיתובים מסביב, בגוף יש לי עוד 6 קעקועים נוספים, עם השמות של הילדים ועוד כמה משפטים שמדברים אלי.

בגדול "המחלה" של הקעקועים התחילה לפני שנתיים, ומאז אני רק חושב איפה לעשות עוד קעקועים בגוף, 2 הקעקועים הבאים גם קשורים לאופניים, אחד אולי גלגל שיניים בכתף, והשני ברגל או במקום אחר קעקוע של אבולוציה של האופניים, בקיצור היום האופניים הם חלק גדול וחשוב מאוד מאוד מהחיים שלי..."

אוהב מאוד לרכוב בבן שמן, בגלל הזמינות והקירבה לבית והסינגלים ללא הפסקה.

פתגם על החיים: הכל בראש- השמים הם הגבול

אז ברוח רמתי נתקלנו דווקא כשהיה עסוק בהוצאת אנרגיה של הכלב האהוב שלו בגינת הכלבים בהרצליה, היה קשה לפספס את הבחור השרירי שמלא בקעקועים, כשכמעט כולם, קעקועי אופניים. כמה מילים ופרטים על רונן:

רונן רמתי, בן 50+, נשוי פלוס 3 וגר בהרצליה. הוא מאמן חדר כושר בכיר בהולמס פלייס רעננה ב-14 השנים האחרונות, וכמובן שהתחביבים שלו הם אופניים וחדר כושר... רוכב כבר 10 שנים והתחיל לרכוב בעקבות פציעה בברכיים, רוכב בכל הארץ ובחול"ל עם חברים, ובשנתיים האחרונות משתתף בתחרויות אופניים [בסבב של ליגת A.M.](#) מתגאה באופני GIANT, ורוכב עליהם מתחילת דרכו באופניים.

"הקעקוע הראשון שעשיתי בחיים היה ברגל והוא DNA של אופניים שבנוי משרשרת אופניים ושפיצים.



# רוכבים למקום העבודה



PTC היתה אחת מתוך עשרות חברות שפועלות באזורי"ת הרצליה שעובדיהן השתתפו גם בימי 'רוכבים לעבודה' בהרצליה. את הארועים יזמו וארגנו עמותת 'ישראל בשביל אופניים', עיריית הרצליה, ומינהלת אזור התעשייה, ובמסגרתם עובדים הגיעו בשעות הבוקר רכובים על אופניהם לנקודת יעד בסמוך לאזור התעשייה שם ציפתה להם ארוחת בוקר בריאותית, מוזיקה והפתעות. ראש העיר ומנהלי המחלקות שהיו שותפים פעילים ביוזמה ובארגון הגיעו לארועים כדי לשמוע מה נדרש לעשות כדי להגדיל את מספר העובדים שמגיעים לעבודה באופניים.

ערן: "עובדים שמגיעים לעבודה באופניים הם עובדים בריאים יותר והתפוקה שלהם גדולה יותר. אם נוסיף לכך את הקישון הצפוי בהוצאות דלק ואחזקת רכב, הרי שזהו האינטרס של המעסיק לעודד הגעה לעבודה באופניים. מעסיק שרוצה להיות 'ידידותי לאופניים' צריך להקים חדרי אופניים מוגנים ושומרים, לבנות מקלחות לעובדים, ולעודד באופן פעיל צורת הגעה זו לעבודה. עובדים ומעסיקים שמעוניינים להפוך את מקום העבודה שלהם ל'ידידותיים לאופניים' יכולים לפנות אלינו באמצעות דוא"ל לכתובת [bike2work@bike.org.il](mailto:bike2work@bike.org.il).

[מסלולי רכיבה לאזור התעשייה הרצליה פיתוח](#)

עובדים במקום ידידותי לרוכבים? רוצים שמקום עבודתכם יהיה "בייק פריינדלי"? מלאו את שאלון ["מקומות עבודה ידידותיים לאופניים"](#)

מהרכיבה, אבל קובלים על כך שהתשתיות יכולות להיות טובות הרבה יותר: "צירי הרכיבה משתפרים כל הזמן" הם מציינים בסיפוק, אבל כדי שרכיבה לעבודה תוכל להוות אלטרנטיבה של ממש לרכבים פרטיים יש צורך לקחת את השיפור בתשתיות עוד צעד גדול קדימה:

כך למשל למרות שרכיבה מתל-אביב עוברת בשבילים נוחים בפארק הירקון, נמל ת"א, ושבילי אופניים נוספים, ישנו קטע קצר של פחות מקילומטר וחצי בין הרצליה לתל-אביב שאינו מוסדר, ובכך מאלץ את הרוכבים לנסוע בדרך משובשת ולא מוארת לאורך "הצוק". בעוד ביום אפשר ליהנות מנוף מקסים לים, בחשיכה הדרך הזו יכולה להיות מסוכנת בגלל רכבי שטח שנוסעים על הדרך במהירות ומסנוורים את הרוכבים.

ערן שחור, רכז פרויקט "רוכבים לעבודה" בעמותת "ישראל בשביל אופניים", אשר רוכב גם הוא מתל-אביב לעבודה בהרצליה, מכיר היטב את הבעיה: "היעדרו של שביל אופניים סלול ומואר בין תל אביב להרצליה מהווה חסם משמעותי ובמיוחד עבור אלו שטרם ניסו להגיע לעבודה באופניים. יש קושי להתמיד כשהחסם הזה קיים. כל הרשויות הרלבנטיות ובכלל זה משרד התחבורה, עיריית תל אביב, עיריית הרצליה, חברת נתיבי ישראל וחברת 'נתיבי איילון' מעורבים בנושא ומעוניינים בשביל האופניים הזה, אבל בשורה התחתונה הוא עדיין לא נסלל למרות שהטיפול בנושא החל לפני למעלה מחמש שנים".

בחברת PTC ראו שהרכיבה לעבודה נהפכת לפופולרית יותר ויותר, וחנכו מיד עם המעבר למשכנה החדש של החברה מקלחת לרווחת העובדים. כחלק מהתרחבות החברה וההיענות של העובדים התווספה בשנה האחרונה מקלחת נוספת, וכן חדר אופניים במשרדים עצמם (בתמונה) בנוסף על מתקן החנייה המשותף לכלל עובדי פארק "גב ים צפון" בו ממוקמים המשרדים. עמית, בשיתוף עם אחיקם רוזנברג אשר רכז את "היוזמה הירוקה" ב- PTC פנו להנהלת החברה בהצעה לארגן ימי רכיבה משותפים לעובדים אשר יגיעו ברכיבה.

"בחברה אנחנו מציינים מדי שנה את שבוע כדור הארץ ומקיימים במהלכו פעילות ירוקה. חגגנו בחברה את שבוע כדור הארץ, לא רק בכיכוי אורות, אלא גם בצורה אקטיבית, ברכיבה מאורגנת. ברכיבות שקיימנו לאורך השנים האחרונות זכו העובדים לארוחות בוקר מפנקות שאורגנה ע"י החברה", אומר עמית ומדגיש: "אחד העובדים רכב על האופניים משוהם! זאת היתה דרך נהדרת לפעילות משותפת של העובדים וכמובן על הדרך, גם עשינו כושר ונהנינו".

עמית ואחיקם רוכבים לעבודה כבר למעלה מ-5 שנים: עמית רוכב מרמת השרון, ואחיקם מתל-אביב. שניהם נהנים

"... לבאים מכיוון ת"א מובטח נוף לים, ולבאים מהרצליה מחכה רכיבה מהנה דרך הפארק ונוף לפקק המכוניות שנשרך בכביש החוף".

כך סיכמו את ההזמנה שניסחנו לקראת "ימי רוכבים לעבודה" - רכיבה משותפת לעבודה לעובדי חברת התוכנה PTC שממוקמת באזור התעשייה בהרצליה.

וכך יצא לדרך מיזם חלוצי בישראל אך נפוץ למדי במדינות רבות בעולם בו זנחו כמה עשרות עובדי הייטק את הרכב בחנייה והחליפו את הפקקים היום-יומיים ברכיבה נמרצת למשרד.

"כעובדים אשר מבלים את מרבית היום בישיבה מול מסכים, רכיבה על אופניים לעבודה היא הזדמנות מצוינת לשלב פעילות גופנית מהנה, ועל הדרך גם לתרום לשינוי תרבות הרכב הפרטי אשר יש לה מחירים סביבתיים, כלכליים וחברתיים", מסביר עמית שמש, עובד בחברת PTC ורכז הרצליה ורמת השרון בעמותת "ישראל בשביל אופניים". כאשר אנחנו מחליפים את הרכב באופניים אנחנו שורפים קלוריות במקום דלק. היוזמה הורחבה בהמשך לימי רכיבה משותפים עם כלל העובדים באזור התעשייה בשיתוף העמותה ומנהלת אזור התעשייה בהרצליה.

השתתפו בהכנת הכתבה: ערן שחור, רכז פעילות 'רוכבים לעבודה', ישראל בשביל אופניים.





# Touring

## חופשת אופניים בקצב אחר

בתוכנית המקורית, ראינו שיש כפר במרחק של 8 ק"מ מהשדה, נישן שם פסקנו מול המפה כמה שבועות קודם לכן. אבל מין הסתם כלל לא טרחנו לעדכן את תושבי הכפר החביבים על בואנו המתוכנן. לאחר דיווח קצר הגענו לכפר המתוכנן, אין מקום, השיבו, אבל באוסטרית. אז רכבנו לכפר אחר, גם שם השיבו באוסטרית שאין מקום. באנגלית רצוצה, מסרו שיש כנס אזורי ענק, ולא יהיה מקום אלא רק בכפר המרוחק כ-20 ק"מ מהכפר בו אנו נמצאים. סאאמק, אז רכבנו... הגענו למחוז חפצינו ב-23:00 מצאנו מיטה חמה, וארוחה טעימה הלכנו לישון, וקמנו לחוויית חיי על אופניים.

### היום בו השתנתה התפיסה

לאחר ארוחת בוקר, הכוללת כמות ממוצעת של בשר וחלבונים אחרים ליום שלם, יצאנו לדרך. הכיוון? לדנובה. תחילת המסלול, ליבו של איזור חקלאי ענק, בו זרועים כפרים קטנים מדהימים וסביב מאות שבועות ענק ליצירת חשמל שהוסיפו לשונות הנוף.

היות וכל הציוד עלינו (למעט אוהלים ושקי שינה) סבלים צפים בעלי כושר העמסה של 12 ק"ג נרכשו בעוז, תיקים קדמיים, המותקנים על הכידון הופיעו מעבר לים והותקנו לאחר כבוד.

תיקי הציוד היו סאגה בפני עצמה, הוחלט על "קייטבג" אטום למים, עברנו על כל חנויות החיילים שמציעות משרוך נעל ועד טנק מרכבה סימן 3 בתנאי שאתה מוכיח שאתה באמת מתגייס לשריון, ואיתרנו 2 תיקים בעלי נפח של 30 ליטר.

גם אמצעי קשירה הוא סיפור, איתרנו ואלתרנו מספר סוגי גומיות בעלי נעילות שונות המאפשרות שחרור מהיר מצד אחד, וחוזק מהצד השני.

### קדימה לדרכים

התוכנית בגדול, הייתה שאנחנו יוצאים ברכיבה מהנתב"ג האוסטרי, יהיה מה יהיה! ואז נהיה חושך... אבל יצאנו בעוז ללילה האוסטרי שהסתבר די מהר שחוץ משהוא אוסטרי, הוא גם קר.

"תגיד, מה אתה עושה בין ה-16 ל-24 בספטמבר?"

"לא יודע" השבתי מהורהר למאריק תוך כדי שאני מסיים לתדלק בתחנה של מחנה 80.

"טוב" השיב מאריק, "תשמע טוב" חידד את שמיעתי, "אתה גדי ואני, יוצאים לטיול טורינג, נוחתים באוסטריה ומשם אלوهים וגדי אחראים". ועוד הוסיף, "זה מתנה ליום הולדת שלך, קנינו כבר כרטיסים, גם לך, מתנה ליום הולדת" נהיה גוש בגרון.

"היום הולדת שלי באוקטובר", פעיתי.

"אוקטובר מאוחר, קר". השיב.

נכון, הרבה פעמים חשבתי לעצמי שהיום הולדת שלי באמת מאוחר, ב-100 שנה לפחות. אבל זה סיפור אחר.

וכך, התחיל לו טיול אופניים, ששינה את תפיסתי לגבי הכלי המופלא הזה "אופניים" ובצורה קיצונית.

### בשביל טורינג, צריך אופני טורינג

ככה גם התחילו ההכנות. לגדי, יש אופני טורינג, מקצועיים של קונה עם כל הזיוד הדרוש.

למאריק ולי, יש אופני 29 רגילים, שלי רוקי מאונטין זנב קשיח, של מאריק סנטה קרוז גם מאותו המין.

החלטנו להפוך אותם לאופני טורינג!

קנינו צמיגי עיר 700/35 עבי גומי, הכידון נוסר לרוחב 650, סטם הוחלף לזווית זקופה יותר, קרניים מרשימות הותקנו בקצותיו, קסטות ושרשרות הוחלפו בנוצות, נאבות עברו שיפוץ וגירו כך גם מסיבי הקראנק.







במספר מסלולים.

תעבורת רוכבי האופניים היא אדירה ומגוונת. פגשנו מלא רוכבי טורינג, כבישונים ואופני הרים. ואוכלוסיית הרוכבים, מגוונת.

פגשנו זוג הולנדים, בעל ואישה אשר ייצאו לגמלאות, רוכבים על אופני טנדם שהוסבו לאופני טורינג, יצאו מהולנד ויסיימו, בים השחור.

הרכיבה לאורך הדנובה, תחזור אלינו ביום האחרון, מדובר בחוויה שלנו כישראלים, היא בלתי נתפסת, הגודל והרוחב, התעבורה בנהר הענק הזה ומערכת הדרכים שהתפתחה מאות בשנים סיבב גדותיו מדהימות. לקראת צהרי היום השני, חצינו את הגבול מאוסטריה לסלובקיה. חשבנו דגלים, מחסומים, מסדר כבוד. שער? פשפש?, כלום, רק שלט. הנענו לברטיסלבה. כאן יש לי חשבון איתם. אביה של אשתי שתחיה, אשר בק, נולד כאן, נשלח למחנות כנער צעיר, שרד אותם, חזר וגילה שכל משפחתו נטבחה עד האחרון בהם. עלה ארצה בגפו. וכאן מתחיל סיפור מופלא אחר.

לגבי הדרכים/מסלולים, הכול הולך... מדובר בדרכי עפר, סינגלים קלים ומערכת שלמה של כבישים פנימיים שחלקם, מסומנים כשבילי רכיבה לאופניים.

במקומות מסוימים, אתה מגיע למעין תחנת מידע שאין בה אף אדם. אולם שם תמצא מפות, תמונות וסרגלי טווחים, והשיא! כל מערך הכלים הנחוץ לתחזוק אופניים. ממשאבה ועד מפתח שפיצים עובר דרך כל המפתחות הפתוחים הסגורים וסט אלנים משובח.

חייבים מילה על השטרודל פאי. נו זה היה לא מעט פעמים אחת מהמטרות הקצרות של הרכיבה. גדי ומאריק ניהלו ביניהם רישום איפה היה השטרודל הטוב ביותר ובכדי שהתחרות תהיה הוגנת, התווספו מלא מקומות. בשלב כלשהו הם התבלבלו ונוצר מתח בין גדי שסבר שצריך לחזור חזרה ולהתחיל לאכול עוד פעם הכול מחדש, לבין השעון של מאריק, שאיים שאם כך, הוא עוזב. פחדנו ממנו אז שמענו לו.

לאורך הדנובה, מספר שבילי אופניים מרשימים, חלקם סלולים במיוחד, חלקם צבר של כבישים פנימיים המסומנים

משפחתי ובהמשך, זכינו ליחס חם גם בשאר המקומות בהם ביקרנו ובכלל זה מסעדות, צרכניות וסתם מישהו שגדי עצר לשאול לכיוון מסוים.

עוד מילה על הניווט, כאן צריך להכיר לכם את מאריק, גם עליו אפשר למלא גליון שלם, אבל לפי שעה, נסתפק בחלק ממנו, יותר נכון, בשעון שלו.

זאת הייתה חתיכת צרה השעון הזה. השעון הזה, חוץ משעה (שהוא לא מראה), היה מראה את כל מה שקשור לצורת הרכיבה- מהירות, מהירות ממוצעת, גובה ובעיקר וזאת הבעיה העיקרית, את המרחק המצטבר מהבוקר.

המאריק הזה, לא היה מוכן לקבל שום מספר דו ספרתי שהספרה הראשונה שלו אינה 9 ותמיד שאף לכיוון התלת ספרתי. כך מצאנו עצמנו מצד אחד מנווטים סטייל גדי ומצד שני, מזדחלים לשמע נחירות הבוז של מאריק המתבונן בשעונו ימח שמו וצועק: "הוא מראה צב!" התכנון היה להגיע לדנובה, ומשם דרומה לכיוון סלובקיה, לחצות את הגבול ולהמשיך בתוך סלובקיה, משם לעבור לצי'ה לחצות את חלקה ולחזור לאוסטריה.

מילה על הניווט. טוב, פה צריך להכיר לכם את גדי, הידוע בכינויו, גדי אלוני. תקצר היריעה וגליון כולו מלתאר את מעלותיו של זה הגד. אבל נתעכב רק לרגע על שתי תכונות מני רבות: הניווט ויצירת קשר עם בני אנוש. לגדי הזה, יש יכולת לסלק את המילה "טעות" בהקשר לניווט.

גדי גורס, שלכול המקומות השווים, מגיעים בלי לתכנן. וזה (איתו) באמת עובד. הכול הופך לחוויה מאלפת, מרגשת, מדהימה של מקום חדש שבכלל לא היה בתכנון וגם אם היינו מתעקשים, לא היינו מגיעים אליו.

גדי היה קובע את היעד הכללי, פחות או יותר את הדרכים המובילות אליו, ומשם הרשות נתונה והכול נהיה חוויה של נוף ומקומות שתיירים "רגילים" כלל לא פוקדים אותם. כאן, מתלבשת כמו כפפה התכונה הנוספת, "התחבבות". אחרי מס' דקות במחיצת האיש, איכרים ועוד אוסטרים היו בטוחים שגדי הוא אח שלהם שהגיע לביקור והביא עוד שניים איתו.

בזכות תכונות אלו, פקדנו חוות שונות, התארחנו ביקב





ואם במקרה, ותמיד היה, יש במקום איזה אפל שטרודל, בכלל מתאים. אחרי הקפה, בד"כ היינו רוכבים עוד איזה שעתיים שלוש, עוצרים לשתות בירה ומחפשים צרכניה מקומית באחת הכפרים, קונים מיני טובין, נקניקים, גבינות ואחת התגליות, ממרח חזרת, קצת ירקות, קצת בירות, שתייה קלה ופריכיות אורז/תירס לעבדכם המצולייאק.

מחלקים את הכבודה בין כולם, אוחזים ויאללה ממשיכים בדיווש.

רוכבים עוד כשעה שעתיים, מוצאים פינת ארץ משובחת, פורסים, אוכלים ונחים כחצי שעה.

אח"כ, בודקים שוב איפה אנחנו, קובעים פחות או יותר יעד בהתייעצות כללית מביאים את היעד בפני השעון של מאריק, זה עושה חישובים משלו, מאשר או שלא וממשיכים לרכב.

סביב השעה 17:00 לערך, מתחילים לחפש מקום לינה בטווח של עוד שעה רכיבה ולקראת 18:00-19:00 אנחנו כבר במלון מקלחות וארוחת ערב.

רכבנו עוד יומיים וחצי. עברנו את הגבול בצהרי היום, שוב לאוסטריה, פגשנו את הדנובה בנקודה שהיא צפונית 50 ק"מ מוינה וצמצמנו אותם בשעתיים רכיבה. לא כולל הפסקת אפל-שטרודל, בירה ונקניקיות בגודל קייק ממוצע.

#### קצת על סדר היום

אז ככה, מתחילים בבוקר מוקדם, ב-08:00 לפנות בוקר. ארוחת בוקר מפוארת הכוללת מיני וסוגי בשר, ביצים מעט ירקות כי זה מה יש, וקפה מעפן.

אחרי הקפה, מעמיסים את הציוד על האופניים, קושרים, מטפלים שימון חיזוק וכאלו ויוצאים לדרך.

להזכירכם, ניווט אליבא דה גדי, "נגיע לשם ומשם נראה מה יהיה".

כל בוקר, פק"ל, מתחילים לרכב ואחרי כמה מאות מטר, מאריק צועק שנעצור. גדי ממלמל, "השעון שלוי". אנחנו ממתינים שהשעון של מאריק ימצא את הלוויינים, ימצא אותנו ויתחיל לנדנד לנו עם הצב והארנבת שלו.

אחרי שעה של רכיבה, מתחילים לחפש איפה שותים קפה

ואני, רכבנו צד לצד. ואני אומר לו: "שמע, נראה לי שהנהר יותר גבוה מאיתנו". לא הספקנו להגיד "ברטיסלבה" ומצאנו עצמנו בעיצומו של "וואסר-טורינג".

בתום התעקשות של כשעה וחצי, שהמים, הגיעו עד נפש! חתכנו מהנהר הזה ובהזדמנות הראשונה, ניקזנו מהשלדות כמויות מים אדירות.

המשכנו עוד יום רכיבה בסלובקיה, ועברנו את הגבול לציכסלובקיה, או יותר נכון, הרפובליקה הצ'כית. שום טקס סתם שלט. בצד אחד כתוב סלובקיה, בצד השני, רפובליקה הצ'כית. אלו הצ'כים, חוץ משהמציאו את הרובה הצ'כי ואת הסקודה, חולי אופניים, כמויות הכסף שהמדינה הזאת משקיעה בתשתיות אופניים פשוט לא יאומן.

ובתמורה, מאות ואלפי רוכבים פוקדים את השבילים. אופני הרים, אופני כביש, אופני טורינג. משפחות שלמות מטיילות בסופי השבוע שכל הציוד עליהם, פשוט חלום.

בסקר מהיר שערכנו, פה אחד מצאנו שלרכב בצ'כיה, היה הכי כיף.

בצ'כיה (יסלחו לי על השמטת הוד מעלתה הרפובליקה)

הגענו למרכז ברטיסלבה, ולמרגלות אנדרטה המייצגת את מיקום בית הכנסת הגדול שהיה במקום ונהרס, עשינו טקס קטן.

המעבר מאוסטריה לסלובקיה הוא דילוג אחורה בזמן לכמה שנים טובות ואולם, הרגשנו בו מאוד בנוח. גם כאן, רוכבי אופניים נמצאים בכל מקום, בעיקר לאורך הדנובה. כך גם לאורך נהר בשם "מורבה" הנשפך לדנובה אשר לאורכו ובמעלה זרמו, רכבנו בכיוון העיר ברצל, שם העברנו את הלילה השני.

#### האוויר האירופאי

מזג האוויר שיחק לטובתנו ברמת ההזמנה. למעט תעלומת הרוחות, מושלם.

לגבי הרוחות, הן היו שם. למה תעלומה? כי ביותר מפעם אחת, רכבנו נגד הרוח, בנקודה מסוימת, ביצענו סיבוב פרסה, ונחשו מה? שוב רכבנו נגד הרוח.

עוד באותו עניין, בחבל ארץ זה, כמו בארצנו, יש בעיה חמורה של מים. בניגוד אלינו, להם יש יותר מדי מים. הרבה יותר מדי... בנקודת זמן ברכיבה במעלה נהר הארובה, גדי





לתגובות לחצו

we:Talkback


אתה עוצר לשאול משהו אדם שרוכב על אופניו, זה מרגיש חובה לבלות איתך כברת דרך תוך כדי הסברים שוטפים בשפתו שאנחנו לא מבינים אפילו לא מילה אחת ממנה.

#### לסיכום

כבר השתפכתי כמה שורות למעלה. טיול טורינג, היא חופשה מלאה, חופש אולטימטיבי, משוחרר מכל לוגיסטיקה ותיאום, הכול תלוי בך וברצונותיך, אתה חווה את המקום והנוף בלי שום מסנן. יש לנו בערך טון תמונות נוף. גדי ערך לנו אלבום מדהים המספר את הסיפור, דקה אחרי דקה.

אבל אלו תמונות נוף, שאנחנו חווים מזווית האוכף. לא בטוח שהן, התמונות, במידה ונפרסמן כאן בכתבה, באמת ימחישו את העוצמה שאנו פגשנו בה.

עצם העובדה שחצית 3 מדינות והגעת בכל רגע, לאותו הרגע, רכוב, היא היא שעושה חלק גדול מעוצמת החוויה.

אני מחכה כבר לטיול הבא 

מה השעה ובטח לא איזה יום היום ואתה בכלל לא בטוח באיזה ארץ אתה כרגע. חופש מוחלט. בא לך אתה עוצר, אוכל, נח. עוד בירה? מה יקרה? נישן כאן, נישן שם, עוד שטרודל, ואם אתה באמת טוב בסטלה הזו, גם את השעון של מאריק אתה מצליח לסנן, נו אז רכבנו היום רק 75 ק"מ למה מה קרה? מי מת?

האופניים נותנים לך תחושת בטחון. לא מעניין אותך כלום. גם לא תתפלאו, איכות החלקים שלהם, הבולם במילא סגור מהנחיתה בווינה. אתה מבין, שאתה בטיורף שעיקרה היא הפשטות. היא הציר המרכזי של כל העונג הזה.

שום דבר לא מסובך, אתה משוחרר מלוגיסטיקה, לא תלוי במימד הזמן, וחופשי כציפור במימד המרחב. אתה והנוף שסביבך, הופכים להיות אחד.

פגשנו מלא אנשים, אחד מהם, בחור צעיר אדם שמו, רכב עם אופניים מצ'וקמקים, תיק מצ'וקמק לא פחות וגיטרה מפוארת. זה רכב איתנו כברת דרך, והראה לנו שביל סודי שמוכר לכולם המוביל מסלובקיה לצ'כיה.

גדי ומאריק רכבו עם טייטץ, אני לא מסוגל לרכב עם הפדים האלו ורוכב "נטורל" מכנסי רכיבה בלי חלק פנימי ולכן אני נראה כמו רפתן אחרי חליבה בכל התמונות בהם אנחנו מצולמים.

#### החוויה

מעמדת האוכף, גם שמדובר בדיווש בקצב של 17-20 קמ"ש לאורך שעות, אתה לא מפסיק לבהות בסרט שחולף מול עינך ומתמלא בחדווה, כי אתה, בעצם אחד השחקנים הראשיים בו.

המפגש עם השטח, עם האנשים שחדרת אל שגרת יומם ואתה מלא התפעלות משונות ומזרות שגרה זו. נגנב מהנוף, מהסדר, מהמבנים, מהבתים, מהחקלאות, מהדרכים וממי שאתה פוגש בהם.

מדובר בחווית טיול אחרת לגמרי, אבל ממש לגמרי. מדובר בחופש אולטימטיבי, חופש כללי, אתה משוחרר מכל חובה, מה שמעסיק אותך זה לבהות ולחוות, לא אכפת לך באמת איך קוראים לכפר הזה או זה, לא מעניין אותך

#### הרכיבה

טוב, זאת, לא דומה לכולם משהכרתי. קודם כל הכבדות של האופניים, כאמור, עוד כ-12-10 ק"ג של ציוד. צמיגים צרים, הרוח עושה בך שמות, בעיקר עם היא באה מהצד. הקרניים, בסוג זה של הרכיבה, מאוד מסייעות, אתה מוצא עצמך לפעמים משנה אחיזה בניסיון נואש להעיר את אחת מהידיים שלא כ"כ התלהבה מהנוף והתחילה לחרופ. לרוב בחלקו השני של היום, היינו מסתדרים במבנה ומבצעים דראפט בנינו.

אודה על האמת, לי היה קשה מאוד להיות שני או שלישי. העדפתי להרים את הראש ולחוות את הנוף מאשר להיות תקוע אחרי המעביר של הסובייטי שבמילא ברגע שהסתדרנו אחריו התחיל לדהור כאילו אין מחר.

מעט לעת, היינו מתגברים בתמרים שהבאנו מהארץ, סוכריית ג'ל פה ושם. הכנו לנו בקבוק איזוסטאר לכל אחד. בערב, מאריק, כאחות רחמנייה היה עובר ומחלק לנו כדורי מגנזיום ומכין לנו תרכיז חלבון מגעיל לאללה.



# Mondraker Crafty 29







## Highlights

- גלגלי 29
- מתלה Zero Suspension System של מונדרקר המייצר מהלך של 130 מ"מ
- מזלג Pike של רוקשוקס עם מהלך 150 מ"מ מלפנים
- שלדת אלומיניום בטכנולוגיית Stealth, ציר אחורי 142x12
- אורך צינור עליון 650 מ"מ (למידה M שנבחנה!!)
- אורך תומכות שרשרת 445 מ"מ
- זווית צינור ראש 68 מעלות
- זווית צינור כסא 74 מעלות
- משקל "רטוב" - כולל פדלים - 13.8 ק"ג
- \* הנתונים הם למידה M

לפני מספר ימים עשתה מונדרקר צעד משמעותי נוסף לקראת חדירה למגרש של הגדולים, כאשר פרסמה את הסגל החדש שלה לסבב ה-DH העולמי יחד עם חשיפת גרסת קרבון קלילה ומרשימה לדגם ה-Summun, אך הכול מתגמד לנוכח החתמת השנה של לא פחות מדני הארט, אחד הרוכבים החמים והמוכשרים ביותר בעולם כרגע. אך מונדרקר היא הרבה יותר מסך מהלכיה השיווקיים ורוכבי הסגל שלה, החברה הספרדית עוסקת בפיתוח מתמיד של המוצרים שלה שבראשם ניצבת הניאומטריה הייחודית שפותחה יחד עם בארל לפני שנשט ועבר לקניון, ה-[Forward Geometry](#).

הרעיון העומד מאחורי השם המורכב הוא פשוט למדי,



חברת מונדרקר יכולה לכאורה להיכנס למשבצת האפורה של "עוד אחד מהחברות האירופאיות" עם ליין מוצרים רחב, נכון וצפוי, עטוף בסוג של שגרתיות ולרוב מתנהל באנונימיות שלווה מחוץ לאזור המחיה הגאוגרפי שלו. אבל במקרה של המותג הספרדי הצעיר מדובר על חברה עם חוצפה ואמביציה גדולה מאוד לחדור את מחסום האפרוריות האירופאית. זה התחיל לפני כארבע שנים עם חבירה לקבוצת Ms-Racing והחתמה של רוכב ניו זילנדי צעיר ואנונימי אז בשם ברוק מקדונלד, שהביא לקבוצה ניצחון באליפות העולם בקטגוריית הנוער ולמונדרקר את ההכרה שהיו צריכים. המשיך במהלך שיווקי גאוני עם החתמה סנסציונית של פביאן בארל אשר הוביל את החברה מאנונימיות יחסית למרכז הבמה העולמית.





ה-Crafty מבוססים על מתלה ה-Zero Suspension של מונדרקר, מדובר בגרסה הספרדית למתלה בעל שתי חוליות קצרות (Maestro, VPP DW-LINK) בתוספת אלמנט של בולם אחורי צפ, אשר מייצר תנועה תמידית של הבולם יחד עם המתלה ולא כנגדו על מנת לייצר עומק למהלך.

#### חלקים בולטים

כאופני שהייעוד המוצהר שלהם הוא אנדורו, דגם ה-XR עונה [ברמת המפרט](#) שלו בדיוק רב לכל המאויים של

שלדות 29 נוספות בדיוק כמו במהלך של מונדרקר. מחברת מ.נ מערכות הנציג המקומי של מונדרקר, קיבלנו למבחן את Crafty XR, דגם ה-29 הטרי והמעודכן ביותר של היצרן הספרדי.

הקרפטי הם כאמור התשובה של מונדרקר לסגמנט האנדורו/AM על גלגלי 29. שלדת ה-Crafty עשויה אלומיניום בטכנולוגיית ה-Stealth של מונדרקר אשר אמורה לייצר את המשקל והקשיחות האופטימאליים לכל חלק בשלדה. כמו רוב הדגמים של היצרן, גם

השרשרת והטופ טיוב גורם לכך שהגלגל הקדמי יישאר דבוק לקרקע גם בעליות תלולות במיוחד.

למרות שבשנת הדגם הקודמת נראה היה כי מונדרקר רוכבת על הבוננזה התורנית וגם היא שמה את כל יהבה רק על גלגלי ה-27.5, הם עבדו בקדחתנות גם על הגלגל הגדול וחשפו דגם 29 ארוך מהלך, אשר מיועד להתמודד עם מסלולי האנדורו הטכניים והתובעניים. להערכתנו עכשיו אחרי שסטנדרט ה-27.5 החדש כבר הפך לסטנדרט הבסיסי, חברות רבות יחזרו לפתח

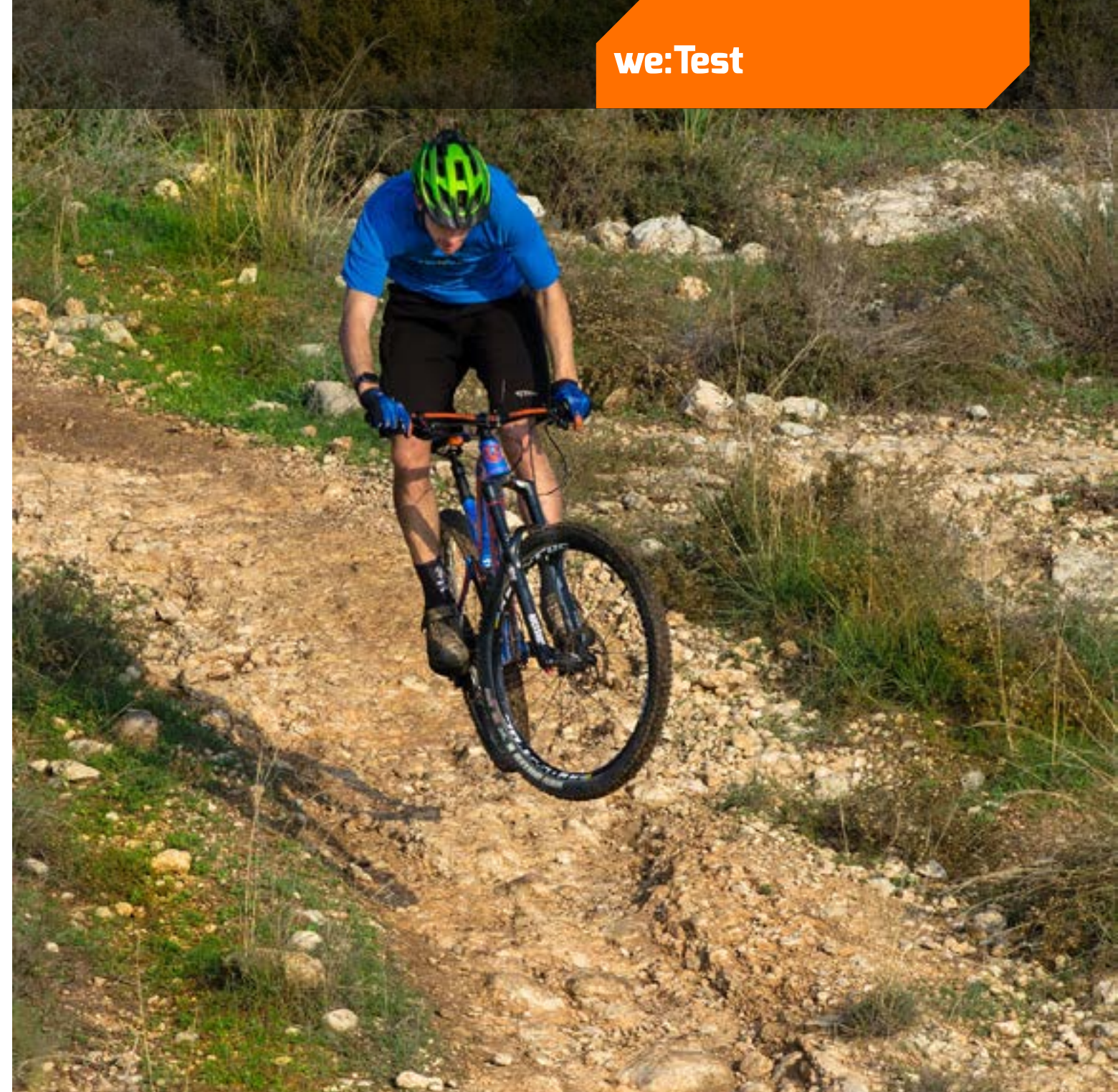
←← הצינור העליון ארוך בכ 30-40 מ"מ מהרגיל, וכדי "לכפר" על הפער ולייצר Reach (מרחק אופקי בין הכידון לציר המרכזי) רגיל, משתמשים בסטמים קצרים במיוחד, אפילו בסטם באורך 0 או 10 מ"מ, כלומר כזה שיושב בקו אחד עם צינור ההיגוי (סטיר) ולא לפניו. היתרונות, אליבא דה בארל ומונדרקר הם רבים, הגלגל הקדמי ממוקם "קדימה יותר" ולכן מספק בטחון בצליחת קטעים תלולים, בסיס הגלגלים שהתארך משפר את היציבות במהירות גבוהה והיחס בין אורך תומכות



# Bikepacking?



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



היי רולר 2 רחבים ובשרניים של מקסיס, שהגיעו בתזמון מושלם למצב השבילים ולרכיבות המדבר שמאפיינות את העונה. מעצורי ה-CR1 של פורמולה הפתיעו הפעם לטובה, בשקט ובמודולציה המשופרת והריוורב, הכידון הרחב והסטם הקצר השלימו חבילת חלקים מעולה ללא כל צורך בשינויים או התאמות מבחינתנו.

## על השביל

לרוב התאמה של גודל שלדה למימדי הרוכב היא פשוטה, צוות הבוחנים משתמש בד"כ בנתוני אורך צינור עליון ו-Reach על מנת להתאים את גודל השלדה

כל מי מתכוון לתרגל הלכה למעשה את הקטגוריה האופנתית. בחזית האופניים ניצב מזלג Pike של רוקשוקס עם מהלך של 150 מ"מ והצהרת כוונות ברורה לייעוד האופניים. מערכת ההינע מבוססת על תמהיל של SRAM X1 יחד עם קראנק רייספייס Evolve בעל פלטה בודדה של 30 שיניים. למה? לטעמנו היחס של 42 שיניים בקסטה עם קראנק בעל 30 שיניים הוא מוגזם גם למי שמתחמם בעליה למנרה לפני שהוא יורד את המסלול. הקרפטי התגלגלו על זוג גלגלי CrossRoc, דגם האנדורו הצנוע והקשיח של מאביק, עטופים בזוג











לתגובות לחצו  
we:Talkback



לממדי הבוחן. במקרה של מונדרקר בגלל הגיאומטריה הייחודית והאקסטרה ארוכה העניין מעט יותר מורכב. למרות שעל הנייר כותב שורות אלו היה צריך לקחת את שלדת הלארג', במהלך של התחכמות בחרנו לקחת את המידיום שבכל מקרה הייתה גדולה משמעותית מהמידה שאנו רגלים אליה גם עם סטם קצר. הרעיון התאורטי שעמד מאחורי המהלך היא לנסות ליהנות משני העולמות, גם מהאורך המוגזם אך גם לנסות לתת לאופניים מנת תמרון נוספת. אמנם אי אפשר לרשום זאת כפוטנט, אבל על האופניים הספציפיים קלענו בול. למרות התחושה הראשונית המוזרה החיבור לאופניים

היה מידי, לא נדרשנו ליותר מסיבוב קצרצר, על מנת להתרגל למראה של פיסת שלדה שלוחה לפנינו ובעיקר להרגיש שהכול מתחבר בול. האופניים שידרו מהירות מהרגע הראשון, למרות משקל לא ממש אנוורקטי וצמיגים שמנמנים ובשרניים, האופניים ייצרו מהירות מדהימה בתגובה לכל לחיצת פדלים. עליות שהיו החשש העיקרי שלנו מה-Crafty התגלו כחווייה מהנה במיוחד גם בייחס לאופני 29 ארוכי מהלך, קלים יותר, מפרגנים יותר בזוויות ובעיקר עם פחות מהלך. איכות השיכוך של מתלה ה-Zero הייתה מוכרת לנו מהעבר, אך גם תחושת הכורסא שהוא יצר לעיתים. על ה-Crafty

ה-Zero שידר חדות ויעלות יחד עם מנה ראווה של בליעה, ספינה והדבקה של החלק האחורי, חף לחלוטין מאותה עצלות, הוסיפו לכך את איכות השיכוך של הפייק ותקבלו אופניים שיוציאו מכם את בחירת הקווים היצירתית ביותר שתעלו על דעתכם. למרות ממדי האופניים המוגדלים והפייק עם מלוא 150 המ"מ שלו מלפנים, ה-Crafty הרגישו ההפך המוחלט ממסורבלים. עלו בקלות לאוויר, שידרו חדות, מהירות ו"תמרוניות" יתר בכל מתאר שהעמדנו בפניהם, והאמינו לנו לא חסכנו מהם כלום...

#### סיכום:

גם בעת הזאת בה תתקשו למצוא אופניים לא טובים, ה-Crafty של מונדרקר בולטים מהיתר. לא כי אנו חושבים שהם טובים יותר אלא בעיקר בגלל שהם שונים. הגיאומטריה הייחודית של מונדרקר הופכת את האופניים לסוג של יצור כלאיים מאוד מוצלח לטעמנו, כזה שמחד מספק יציבות ושליטה משופרת במקטעים תלולים ואלימים עפ"י כל תכתיבי אופנת האנדורו, ומאידך זריז, קרספי, קל מאוד לתמרון, מטפס מעולה ומעל הכול מספק ערימות של פאן פקטור מזוקק.






# כאן ייסלל כביש

כחלק מהאירוע העלו מספר נערים ונערות צעירים הצגה קצרה, בסגנון תמים אך נוקב אשר שמור רק לילדים. "הכביש יביא איתו עוד ועוד כסף", נאם בהתנשאות ילד שמחופש לקבלן, "אפילו נוכל להקים כאן מרכז קניות נוסף עבורכם!". מול הקבלן עמדו מספר נערים שהניפו שלטים, "אבל כסף זה לא הכל, וכבישים ומרכזי קניות יש בכל מקום, למה צריך עוד אחד דווקא כאן?" הם השיבו. "הכביש אולי יקצר את זמן הנסיעה, אבל הוא גם יקצר את החיים שלי!", צעקה ילדה שמחופשת לסנאיבונהחפרפרת (משהו פרוותי וחמוד, בקיצור). פשטני למדי, אך נכון.

אני מניח שזו בעצם השאלה האמיתית – מה חשוב לכם יותר? כביש קצת יותר מהיר לאיזור תעסוקה, שיוביל אולי לעוד איזה קניון או גן אירועים, או היכולת שלכם, של ילדיכם ושל בעלי-החיים ליהנות מהיער היפה הזה לשנים הבאות. עבורי, התשובה ברורה.

כדי ללמוד עוד על השלכות הכביש וכיצד ניתן להצטרף למחאה, ניתן לבקר בדף האירוע באתר של החברה להגנת הטבע. אז תקדישו כמה דקות ותנסו להשפיע לטובת יער שנתן לכם כל-כך הרבה רגעים של הנאה. כי אם לא אנחנו, מי כן? 

משפחות צעירות, יכלו לקבל מידע מקצועי אודות תוכניות הכביש, לחתום על העצומה, להשתתף עם הילדים בכמה וכמה עמדות הפעלה ויצירה ואף לצאת לסיור היכרות עם היער ומגוון דייריו. את האירוע העבירו, בצורה מעוררת גאווה, מתנדבים בקהילה ונערים וילדים מחוגי הסיירות בעיר. בכניסה למתחם, הונח כביש מדומה מיריעת ניילון אשר נועד לדמות את הכביש אשר ייסלל דרך היער. בלתי אפשרי היה לראות את המיצג הזה, מוקף בילדים שמתרוצצים בטבע, מבלי לחוש צביטה בלב על השטח הירוק שיוחלף בקרוב באספלט שחור ועקר.

זה השלב שאתם בטח תוהים לעצמכם – מה אנחנו כבר יכולים לעשות? ובכן, חלקו הדרומי של הכביש אומנם בתהליך סלילה מתקדם, אך חלקו הצפוני(המשמעותי יותר) טרם נסלל וכרגע יש חלון זמן קריטי בו ניתן להשפיע. "כיום אנו עומדים בפני הזדמנות חד פעמית, שכן העירייה מעדכנת את תכנית המתאר שלה לעשרות השנים הקרובות", אומרת טלי קדמי, רכזת פעילות ציבורית בחברה להגנת הטבע. זו ההזדמנות של הציבור לדרוש שהכביש לא ייסלל, כמו גם לגבי חשיבה על המשך פיתוח העיר באזורים ערכיים נוספים כמו הגבעות הדרומיות וגבעת שר. חשוב שהציבור ידרוש להיות מעורב לאורך עדכון התכנית ע"י תהליך שיתוף ציבורי אמיתי."

ראשית, כבר קיים כביש לאיזור התעסוקה. נפח התעבורה אל איזור התעסוקה קטן למדי, ואיננו עתיד לגדול באופן משמעותי המצדיק, בטח לא לרמה המצדיקה כביש בן שישה נתיבים. שנית, התבוננות במפה מראה כי הכביש יהיה מרוחק כחצי קילומטר מאיזור התעסוקה עצמו. משמעות הדבר הינה צורך בכבישים נוספים אשר יובילו לכביש הראשי, ולמעשה יבתרו את השטח לפיסות קטנות ובלתי נגישות. הכביש יחתוך שבילי הליכה ורכיבה רבים, ביניהם שביל ישראל וסינגל ענבה הארוך אשר נחנך על-ידי קק"ל. האבסורד הוא שבתסקיר הסביבתי אשר נועד להעריך את השפעת איזור התעסוקה, הכביש עצמו כלל לא אוזכר. זאת על אף כי "השטח מוגדר [...] לשימושי נופש ופנאי ולשימור ערכי טבע [...] בכל תכניות המתאר המחוזיות והאזוריות", כותב ד"ר אמיר פרלברג, ביולוג ויועץ מומחה לאקולוגיה, בחוות דעתו על הכביש. במילים אחרות – למרות שחלק ניכר מהשטח מוגדר כשטח טבע ופנאי, השפעת הכביש על הסביבה כלל לא נלקחה בחשבון בתהליך התכנון הראשוני אשר שנערך לפני 15 שנים! ביום שבת באמצע חודש נובמבר, בסמוך למרכז ליגד, אירגנה קהילת מודיעין של החברה להגנת הטבע [אירוע הסברה ומחאה](#) נגד סלילת הכביש. שליטי הסברה בכל פינה הציגו את הבעייתיות בהקמת הכביש. מאות המבקרים, רובן

אם נתבקש להצביע על מקום אחד כאתר רכיבת השטח הפופולרי ביותר בארצנו הקטנה, הרי שיער בן-שמן יזכה במקום הראשון, בלי תחרות באופק. פיסת הטבע היפהפה הזו, הממוקמת קרוב למרכז המדינה, הינה מקום פנאי הומה ויעד רכיבה קבוע עבור רבבות רוכבי שטח. ובכן, נדמה שבקרוב הרבה מזה הולך להשתנות...

רבים מכם ודאי הבחינו בריבוי עבודות הפיתוח באיזור מצפה מודיעין ויער בן שמן. בשנים האחרונות, יותר ויותר חלקות ירוקות ושבילי רכיבה וטיול, בעיקר באיזור 'מרכז ליגד', נהרסו לטובת הקמת נתיבי רכב, כיכרות ותחנות דלק. אפילו התברכנו בגן אירועים גרנדיוזי בסגנון יווני(תמיד הרגשתי שחסר שם משהו). עם זאת, מעטים יודעים כי עבודות אלו הן רק הפתיח לקראת הקמת כביש מהיר חדש ומרובה נתיבים ממש באמצע יער בן שמן.

הכביש החדש, אשר עתיד לחצות את היער (כביש פנימי 4), הינו חלק מתוכנית מתאר ישנה של איזור מודיעין. הכביש ישתרע מכביש 431 בדרום ועד כביש 443 בקצהו הצפוני, תוך שהוא חוצה את היער לשניים. מטרתו, לכאורה, תהיה לשפר את הנגישות לאיזור התעסוקה של היער. הכל טוב ויפה, אלא שפרט לנזק המשמעותי ליער ולטבע, טוענים מספר גופים כי הכביש סובל ממספר חסרונות מהותיים נוספים.





תודה! בזכותכם אנחנו פה



# אופניים ככלי חינוכי



שבעתיד יצאו לטיולים במקומות שונים בארץ. דבר שהתקבל בהתלהבות גדולה.

האופניים הוחזרו למכולה בה הם שמורים. והילדים הודו לנו מאד. הופתעתי על ידי ילדים שבאו לחבק אותי כהוקרת תודה.

פעילות העמותה מתרחבת, בתי ספר נוספים מגלים התעניינות בפעילות מבורכת זו ומצפים להתחלת שיתופי פעולה. יש צורך בהרחבת מעגל המתנדבים/חונכים. כל שלושה חונכים יכולים "להרים" בית ספר חדש ולתת סיכוי לחמש עשרה נערים/ות נוספים להעצים עצמם ולהוות חלק תורם לחברה הנוהג בדרך ארץ. מניסיוני הקצר-שווה להצטרף.

תודה מיוחדת לעמותת רוכבים בארץ בדרך ארץ, לעמותת צהלה [ולכפר הנוער בן יקר](#) 

מפגש זה בבן יקר היה שונה. פגשנו שם בילדים עם יכולת ומוטיבציה רבה מאד לרכיבה על אופניים. האופניים היו כמעט חדשים ובמצב מצוין. המדריך יוחאי דאג לאסוף את כולם ונתן תדריך בטיחות לפני היציאה עם דגש על גבולות וכללי בטיחות הילדים נראו כאילו הם סוסים הפורצים אל השדות והמרחבים הפתוחים. היה צורך לרסן אותם ולבקש מהם לשמור על כללי הרכיבה הנאותים. היינו 6 חונכים וליווינו 15 ילדים.

רכבנו בנחל אלכסנדר לכיוון הים ועצרנו ליד גשר הצבים. המדריכים הסבירו לילדים על בעלי החיים שנמצאו במקום: צבים רכים, אווזים ולוטרות שצפו במי הנחל. התארגן גם צוות שניקה את שפת הנחל שהייתה מלוכלכת. לאחר מכן ארבעת הקבוצות התיישבו על הדשא. כל קבוצה סיפרה לחונך שלה על החיים בכפר, כל ילד סיפר גם בקצרה על משפחתו ועל המקום ממנו הוא בא.

עם אור אחרון הגענו לשיחת סיכום. הילדים סיפרו שהם נהנו מאד וכבר מחכים בקוצר רוח לרכיבות הבאות. הוסבר להם

המפגש הראשון נערך בבית הספר ברנקו וויס בבית חשמונאי עם הכיתה האתגרית. היה זה מפגש עם נערים ונערות שהתלהבו מהרכיבה וכל מה שמסביב לה. אהבתי את הפעילות ושאלתי את עצמי כיצד אוכל לתרום מזמני ולהצטרף גם לפעילות כמדריך מלווה.

החלטתי לקחת חלק בפעילות נוספת. המתנדבים, דרור, ציון, יוחאי, חלי וקוץ' שמחו מאד. הפעילות התבצעה בכפר הרוא"ה שם שוכן כפר הנוער בן יקר. זהו כפר ובו לומדים כ-100 ילדים בכיתות ט' עד יב' בתנאי פנימיה. הנערים מגיעים מרבידים שונים של החברה הישראלית ומקבלים בכפר שיעורי העשרה רבים כולל גם רכיבה על סוסים. סטודנטים ממכללה סמוכה באים, לאחר שעות הלימודים הרגילות, ללמד אותם. אין ספק שיש צורך להשקיע רבות בנוער הזה כדי על מנת להעצימו ולתת לו את הסיכוי להשתלב בקהילה ובמדינה לאחר סיום כיתה יב', רוב הילדים עוברים הכשרה קדם צבאית ובסופה מתגייסים לצבא.

רעייתי ואני יצאנו לרכוב באחת השבתות בנחל אלכסנדר. מזג האוויר היה נהדר וכרגיל נהננו מאד. באחת ההפסקות עצרו לידנו שלושה גברים- דרור, ציון וקוץ' שהחלו לשוחח איתנו ולספר על פעילות שהם לוקחים בה חלק. ראינו ניצוץ בעיניהם ודרור, אחד המתנדבים, הסביר שמדובר בפעילות עם נוער בסיכון מהפריפריה החברתית והגאוגרפית של המדינה. פעילות האופניים נערכת אחת לשבוע בתוך מסגרות חינוכיות של בתי ספר בארץ. האופניים משמשים כפלטפורמה להעברת ערכים, כלים לחיים ואהבת הארץ. היחודיות היא בחונכות אישית ופרופיל המתנדב. העמותה מסייעת לקשר בין תורמים לבין בתי הספר, ברישית האופניים, הכנת מסלולי טיול ולגיוס חונכים מתנדבים שיתלוו לנערים. הדגש הוא על התנהגות בדרך ארץ, כשם העמותה, יצירת חוויה חיובית והעצמה אישית של כל אחד מהנערים/נערות.

בהיותי רוכב אופניים נלהב ובעל תעודת הסמכה בהובלת רוכבי אופניים חשבתי שפעילות כזו מתאימה לי ומיד תאמתי פגישת הכרות עם קבוצת ילדים שנערכה בשבוע שלאחר מכן.





## השקת קבוצת Cycling Academy p/b Peter Sagan

חשוב לא פחות, "מטרה חברתית". הקבוצה חברה לשני מועדוני רכיבה, אחד ישראלי ואחד סלובקי, מועדונים שדוגלים בחינוך באמצעות רכיבה. בישראל בחרה הקבוצה ב"רוכבי שמשון", מועדון הקיים כעשור ואשר עובד עם רוכבים ממעמד סוציו-אקונומי נמוך וכבר השיג הישגים יפים. בסלובקיה בחרה הקבוצה לעבוד עם מועדון הסלובקי מהעיר זלינה, עיירת מולדתו של סאגן, בו גדל סאגן, מועדון בעל מאפיינים דומים ל"רוכבי שמשון" ואותו ממשיך להוביל ולאמן מי שאימון וגידל את סאגן. רוכבי הקבוצה ישיקו במועדונים שעות מחויבות אישית וינחילו לרוכבים הצעירים ערכים ויעבירו אליהם מניסיונם. אתם שואלים מה זה אומר בפועל ו/או איך זה מקדם את הענף בישראל? פשוט מאוד! קודם כל, חשיפה ויצירת מטרה אליה הרוכבים הצעירים יישאפו ובשבילה יקומו להתאמן בבוקר, כמו כן, אם עד עכשיו רוכב ישראלי שרצה לצאת לרכוב כמקצוען בחו"ל היה צריך להשקיע מאמץ כספי ונפשי רב, לעבור 7 מדורי גהנום, והכל על מנת ליצור את הקשרים בחו"ל, להחשף לקבוצות,

והיא חרטה על דגלה מטרת על פרו-ישראלית למהדרין "הבאת רוכב ישראלי ראשון למירוץ הטור דה פרנס". דהיינו לפתח ולקדם רוכבים ישראלים (ישראל היא מדינה עם תרבות רכיבה צעירה ולא מסורתית, שמתם לב?) לרמות הבאות של עולם הרכיבה המקצועני. קברניטי הקבוצה מאמינים כי הקבוצה תאפשר לפתח את עולם רכיבת הכביש המקצוענית בישראל ע"י יצירת מצב בו יתאפשר לרוכבים ישראלים להתחרות בתחרויות בסדר גודל עולמי מקצועני, עם תמיכה מקיפה, מעין קרש קפיצה לעולם המקצועני. כחלק מה"אני מאמין" של הקבוצה לפתח רוכבים ממדינה לא מפותחת כמו ישראל, היא גם בחרה לעשות זאת יחד עם רוכבים ואנשי מקצוע נוספים ממדינות נוספות בעלות מאפיינים זהים כגון: צ'כיה, פולין וסלובקיה. דיירקטור ספורטיף נוסף בקבוצה הינו יאן ואלאך, מאמן נבחרת סלובקיה ומקצוען עבר (8 שנים כמקצוען והתחרה בשתי אולימפיאדות). בנוסף, הקבוצה השרישה בתוכה אלמנט שבעיני הוא

הבדלים נוספים תמצאו בעיקר בצד הפיננסי של הקבוצות ובגודל הקבוצות עצמן. בקבוצת Pro-Tour ירכבו מינימום 25 רוכבים, המשכורות ינועו בין מינימום של \$38,000 למקצוען מתחיל ועד גבול אינסופי לוכב-על (נגיד סאגן), כמו כן על הקבוצה שרוצה רישיון Pro-Tour יהיה להעמיד ערבות בנקאית של לפחות \$900,000. בקבוצת קונטיננטל (הרמה השלישית והנמוכה ביותר בעולם המקצוענות) הדרישות נמוכות בהרבה, מינימום 8 רוכבים בקבוצה, אין מינימום שכר והערבות הבנקאית היא בערך \$5,500 במינימום. אז אחרי שאתם קצת יותר בקיאים, נעבור לדבר ראשון. **מה היא קבוצת Cycling Academy p/b Peter Sagan ומה החשיבות שלה:** קודם כל, האקדמיה היא הקבוצה המקצוענית הראשונה שהיא בעלת אופי ישראלי, מייסד ויזם ישראלי (רון בראון "נשיא האקדמיה"), מנהל קבוצה ישראלי (רון מרגליות "הדייקן"), דיירקטור ספורטיף ישראלי (דור פקאץ "המנהל האקדמאי") וחלק ארי של רוכביה הינם ישראלים

לפעמים בכדי להבין באמת את סדר הגודל של מה שעומד בפניך, אתה צריך להרגע, לקחת צעד אחורה ולהסתכל שוב מפרספקטיבה אחרת וכוללנית יותר. אם הייתי כותב שורות אלו ישר לאחר ערב ההשקה, הייתי כותב משהו כמו "וואו, מדהים, גדול, סאגן, קרם ברולה זעיר!!" או משהו דומה. אבל we:Ride לא שלחו אותי כדי לכתוב להם כתבה בלשון טינאייג'רית, אלא משהו רציני, עמוק, פילוסופי, אנתרופולוגי ומקיף.

**קצת רקע על העולם המקצועני באופני הכביש:** בעולם התחרותי-מקצועני של אופני הכביש קיימות שלוש דרגות של קבוצות מקצועניות: Pro-Tour, Pro-Continental, Continental (פרו-טור היא הרמה הגבוהה ביותר). כאשר קבוצות Pro מנוהלות תחת ה-UCI (איגוד האופניים הראשי, יושב/רוכב בשווייץ) ישירות וקבוצות קונטיננטל מנוהלות תחת איגודי האופניים במדינות בהן הן רשומות.





הגירו דאיטליה 2002, 2005) ושאר סלבו, הסתובבו בחופשיות בארוע, חייכנים, מסבירי פנים ושיח, השרתה אווירה נעימה ונוחה על כל המוזמנים ובפרט עלי, שהייתי בטווחי דופק של טינאייג'רית במופע של ג'סטין ביבר.

#### מירוץ הראווה:

גשם, מלא גשמים של גשם. המירוץ הכיל שלושה מקצים, בראשון התחרו רוכבי עילית מהארץ אחד בשני כאשר החמישייה שתנצח תצטרף למקצה השני בו יתחרו המנצחים בקבוצת Cycling Academy. חמשת המנצחים במקצה השני יעברו למקצה הגמר שהכיל את חמשת המנצחים ואת הירקרק באדם, פיטר "עזבו! קר ורטוב אז אני לא עושה לכם ווילי" סאגן.

כל הכבוד למתחרים, העמידו מרוץ חזק ומותח, תחת מבול רשע ובריוני אבל בסופו של יום ניצח האלוף בנושלנטיות גמורה, את הפודיום סגרו שני רוכבי Cycling Academy והוכיחו שיש כבוד.

את המירוץ קריין והנחה, מי אם לא נימי, שדאג שלמרות הקור, נתחמם בשצף מילותיו.

את האירוע הנחה היקול של הענף" הלא הוא נמרוד "נימי" כהן, עברי לידר נתן הופעה אקוסטית, הבר היה עשיר (אפילו סאגן הקפיץ כמה וודקות), האוכל היה ברמת כוכבי מישלין, אפילו אורות הי"אווירה" היו בצבע ירוק כמדי הקבוצה וכצבע המזוזה עם סאגן, "אלוהים נמצא בפרטים הקטנים" ועל הפרטים הקטנים לא חסכו כאן. באמת הפקה ברמה שלא ראינו בארץ.

הקהל היה עשיר ומגוון, מקומי וחולניקי וכלל אלופי ספורט שונים, אושיות עיתונות הספורט, אושיות ענף האופניים הישראלי ואפילו כמה טריאתלטים שלא הבינו למה הקיט של הקבוצה לא כולל כובע שחייה.

במהלך האירוע, אופני הקבוצה, מתצורת ספשייליזד התנופפו להם בגאון וגרמו לכולנו להזיל ריר ולבדוק את מצב העו"ש. הוצגו הרוכבים והצוות המקצועי כאשר נימי מציג ונותן עובדות ורכילות על כל אחד מאנשי הצוות, היה פאנל מעניין בהרכב הנשיא, הדיקן, המנהל האקדמאי ועברי לידר (מעצב קיט הקבוצה) וכל זה מתובל בצחוקים, אווירה חופשית, מבדרת ומעניינת.

העובדה כי רוכבי הקבוצה, סאגן, פאולו סבולדלי (מנצח

בין הרוכבים היזרים" יש לקבוצה כשרונות מדהימים, לובוס מלובצי אלוף סלובקיה באופני כביש עד גיל 23, וויטק מיגדל סגן אלוף פולין עד גיל 23, מריו דסקו אלוף סלובקיה בנגיש עד גיל 23, דן טורק סגן אלוף צ'כיה עד גיל 23 אשר רכב 3 שנים בקבוצת הפיתוח של אומגה פרמה קוויק סטפ.

חוץ מהעובדה שיש עם מה לעבוד, ההרגשה היא שמדובר על קבוצה שהתגבשה ושנהנית יחדיו. באירוע ההשקה הרוכבים נראו כמו יחידת צבא מגובשת וגאה, כולם יושבים יחד, צוחקים יחד ונהנים, עובדה שבוודאי תתרום ליכולת של הרוכבים לרכוב יחד ולהשיג תוצאות אחד עבור השני.

#### אירוע ההשקה:

איך אומרים? "מתחת לחופה שין!", אז ככה בדיוק. החברה הרימו אירוע שלא היה מבייש קבוצות צימפיונס ליג, הפקה מתוקתקת, מצוחצחת, טעימה, מבדרת, ממנגלת (מלשון מינגלינג), פשוט חוויה בסדר גודל הוליוודי.

להתחרות בחו"ל, לרדוף אחרי סוכנים ומנהלי קבוצות, היום כל העסק נהיה פשוט יותר. רוכב ישראלי בעל פוטנציאל למקצוענות יישאב לקבוצה או שיוכל לפחות ליצור קשר עם מנהלי הקבוצה ולהתחיל להתחרות תחת חסותה.

אני מאוד מקווה שהקבוצה תדע לפתור גם את אחת הסוגיות הקשות של רוכבים צעירים מישראל אשר נקראת "צה"ל". אני מקווה שהקבוצה והעומדים מאחוריה יפתרו את העניין ויאפשרו לרוכבים הישראלים להתאמן ולהתחרות בחו"ל כמו שמתאפשר לכדורגלנים ובכך להביא אותם להישגים בחו"ל.

#### רוכבי הקבוצה:

קבוצה מורכבת מ-12 רוכבים צעירים בגילאי 19-24, 5 ישראלים (יואב בר אלוף ישראל בנגיש, גיא גבאי אלוף ישראל לנוער בכביש, בן אינהורן, רועי גולדשטיין אלוף ישראל לנוער באופני הרים, עידו זילברשטיין שסיים עונה באירופה ויפן) 4 פולנים, 2 סלובקים וצ'כי אחד, אני יודע, זה נשמע כמו התחלה של בדיחה אבל החברה האלו לא באו להשתעשע.





מתכון למפרום והנחתי לו לחזור לארוסתו.

#### סוף דבר:

מקצוענות זה לא רק בוואטים, זה גם בכל האלמנטים מסביב ועד כה אנחנו חוטפים מקצוענות מכל עבר.

אירוע השקה למופת, סגל רוכבים וצוות לתלפיות, גאוות יחידה וגיבוש אצל כל הרוכבים והצוות, הרגשה של הרתמות, התרגשות ופרגון מכל קהילת הרוכבים בארץ. בהחלט פרויקט ראוי, נחוץ ומדהים.

אני אישית, ואני בטוח שגם את/ה, רוצה לראות את הקבוצה ואת הפרויקט ממריאים אל על ומביאים את ישראל לשליש הראשון של פלוטון המדינות המתורבתות אופניימיסטית.

כל הכבוד למארגנים על הבאת פייטר סאגן כשגריר לקבוצה, על הפרויקט החשוב וסחתיין על שימת דגש על הפן החברתי ולא רק התחרותי.

איחלתי ל-Cycling Academy p/b Peter Sagan בהצלחה

הוא אמר שהוא מתרגש להיות בישראל ובירושלים בפרט, עיר עם הרבה חשיבות ושהוא כבר משתוקק לראותה (ביום ההשקה הוא הגיע ישירות מהמטוס לאירוע ולכן הוא בעצם לא ראה כלום). המשכתי לתחקר אותו לגבי המעבר לסקסו-טינקוף והוא אמר שהוא שמח על המעבר, הקבוצה חזקה ומגובשת (הם בדיוק סיימו מחנה גיבוש בקלימנג'ירו באפריקה) והוא נלהב ומרגיש בטוח שהם יצליחו לעמוד באתגרים של העונה.

בשלב זה כבר הבנתי שהבחור מתורגל מדי לשאלות בנאליות של עיתונאי חובב ועברתי לשלב סחיטת הסקופים.

"סו פייטר, דה רידרס עין יזרעל רוצים טיפ של אלופים לספרינט ב-100 מטר אחרונים", שמתי את כובע העיתונאי שלי, לחצתי "און" על הרשמקול והעברתי משקל לרגל החזקה מרוב מעמסה נפשית וציפייה... "סורי, אני לא יודע איך לענות על זה, לא ראיתי ימבצע סבתא" הוא השיב... המום, הודתי לו, הצטלמתי איתו, נתתי לו לחתום על חולצה, המלצתי לו על צייסר ערק, נתתי לו

שואלים? "מה הוא השורש הריבועי של 987?" אתם שואלים? אז הנה כמה סקופים לכם:

הוא ביישן וצנוע! כן כן!! זה שחוגג כל ניצחון בתאטרליות שחצנית, זה שצבט בטוכעס לנערת פודיום, זה שעל האופניים נראה סופרסטאר בריון, הוא בעצם חמד של בחור, שקט וביישן. כי כן ביישן שהוא לא זז לשום מקום בלי ליווי של ארוסתו. מופתעים? גם אנחנו.

אז על מה דיברנו? הו! פה זה מסתבך, לדבר איתו זה קצת בעיה. למרות כל כשרונותיו, הוא לא ניחן בכשרון לשפה האנגלית ואני לא דובר איטלקית או סלובקית, אז כל השאלות שהכנתי מראש, כמו "מה דעתך על זה שפלוטו כבר לא כוכב לכת והאם מיקי מאוס יגיש תביעה בנדון?" ושאר שאלות של תשובות ארוכות, ירדו מהפרק.

מה שכן, הוא אמר שהוא שמח לתמוך בקבוצה והוא רואה בעצם קיומה כדבר חשוב מאוד, במיוחד משום שזה פרויקט שיעזור לרוכבים צעירים הן בישראל והן בסלובקיה מולדתו.

דרור פקאץ בנעליו כדיירקטור ספורטיף דאג שהרוכבים שלו יתחממו על טריינרים באוהל מחומם ומוגן מפני הגשם, מקצוענים או לא? תוך כדי המירוץ עטה דרור עטה ארשת רצינות, נכנס לגמרי לתפקיד, חילק הנחיות ודירבן את רוכביו. את הגביעים העניק ראש עיריית ירושלים, ניר ברקת שבאופן מסורתי תומך בספורט שלנו ואף רוכב בעצמו, קח גביע ממני.

שאפו למועדדים שעמדו בגשם הבועט וצרחו את נפשם, סחתיין עליכם. רק חבל שהקהל הורכב כמעט כולו ממשפחות הרוכבים בלבד, רוב אוהדי האופניים שאני מכיר אפילו לא ידעו שמירוץ יתקיים...

#### פייטר סאגן ואני:

אז אחרי שחפרתי לכם למעלה, הגעתם לחלק החשוב, בשבילי לפגוש את סאגן זה חלום שהתגשם. הוא ברשימת טופ 5 הרוכבים האהובים עלי עוד לפני שבכלל למדתי לספור.

"איך הוא?" אתם שואלים? "על מה דיברתם?" אתם



# בקרב אתר חדש

כולל ארכיון מלא של כל הכתבות, יש למה לחכות...



**we:Ride**

 Like

#ליאור עזרה שמח דותן תצלם