

# we:Ride

תרבות אופניים ישראלית  
פברואר 2015 // גליון 008



סייקלוקרוס! 22

מתיש לכיש 30

Manual! Stoppie! 46

אפיק ישראל 94

... ילדודס!!! 160





#### צילום: איתן בינו

חוצים את הנלוס הכחול, מתוך כתבה מרתקת של ערן פוביצר על מסע אופניים ייחודי באתיופיה שיפורסם בגליון הבא.





### צילום: ערן פוביצר

מפגש עם קופי ג'ילדה בבון בהרי הסמיון. מתוך כתבה מרתקת של ערן פוביצר על מסע אופניים ייחודי באתיופיה שיפורסם בגליון הבא.



## Farmer's Tans - עמ' 94

## תוכן

מה לובשים בחורף? 92.....  
אפיק ישראל 94.....  
כחול לבן: Gravity Check 100.....  
כחול לבן: ניסנס 104.....  
גיאומטריה: זמנים מודרניים 108.....  
**מבחני ציוד** 110.....  
פחד גבהים: טור אישי 124.....  
**מבחן אופניים: Ari 29+** 126.....  
מבחן לבירות בוטיק 140.....  
we:Workshops 142.....  
**מבחן אופניים: Bergamont Contrail 8.0** 146...  
חו"ל: הרפתקה בבלקן 154.....  
לטייל עם **ילדים** 160.....

we:Start 10.....  
משתתפים 12.....  
חדשות 14.....  
סייקלוקרוס 22.....  
מתיש לכיש 30.....  
אבודים בארץ הקודש 36.....  
טכניקת רכיבה להמונים 46.....  
we:AlsoRun 52.....  
**מבחן אופניים: Giant Lust 2** 56.....  
קיר מכנאופן 64.....  
פינה אישית: איילון שניא 68.....  
פרופיל: דני יתום 72.....  
**טיול החודש: שוקדה בלהבות** 80.....

02.2015 | גליון 008

we:Ride



### על השער

מקס ממקסס על  
ארי 29+, Fat Bike כחול לבן  
**צילום** אלון רון  
מבחן בעמוד 126

### מגזין we:Ride

**מו"ל** Alf / עורך חוכמת ההמונים /  
**מפיקה** אורנית ויטה /  
**עורך טכני** אריק פלדמן /  
**עורך גרפי** פטר שטרנס psdesign.co.il /  
**כתבים** אדי נודל / אילן שחם / אילון שניא /  
אסף פישר / אריק פלדמן / גיל בניטה /  
חני מילוא / דן דורון / בן קדמי / נעה מרגלית /  
עדי בלן / עידן טופר / לילך גופר / אילית ניר /  
טל רוזוב / טל פיטל / מנחם זיבצנר /  
אלון "המלך" כרמל / שלומי דזיטש / צחי אוחובסקי /  
כפיר כחלון  
**צלמים** דותן הלוי / אוריאל כהן / אלון רון /  
אילן שחם / ליאור דיין  
**צילום וידאו ועריכה** דותן הלוי

**טלפון המערכת:** 03-5586666

**כתובת לפרסום במגזין:**

ads@weride.co.il

**יצירת קשר עם המערכת:**

info@weride.co.il

**אתר המגזין:** weride.co.il

רצתם לכתוב במגזין? יש לך רעיון לכתבה?  
רצתם שיתבו עליך? צור קשר, אנחנו עונים.

השימוש במגזין זה על תכנון ושיתוף רון על אחריות המלאה של הקורא,  
אנו ממליצים שלא לקרוא מגזין זה בזמן רכיבה. הסכנים שלט מזהירים כי  
כתב טקסט זה של תחת השפעת אלסחול, אך אנחנו לא מאמינים להם;  
למחרת זאת מל'וסיות הקניין הרחובי ווסיות היצרים של הכתבות והצלמים  
במגזין זה רון של הנהלת המגזין בלבד. נשמח לתת אישורים לשיתוף תוכן  
במסגרת שיתופי פעולה אבל לשם כך יש ליצור עימנו קשר מראש ובאשר  
בהתאם, כל עוד זה לא בין 14:00-16:00.



NEVER  
SECOND GUESS  
YOUR FIRST  
INSTINCT



01

#### SHIFTING SYSTEMS

DI2 / MECHANICAL

Two options, one precise shifting system. Available in mechanical or DI2, out of the saddle shifts or finding the perfect gear at crucial moments is always at your control.

02

#### DRIVETRAIN SYSTEMS

1x11 / 2x11 / 3x11

XTR delivers drivetrain options for your individual riding style, whether it's 1x11, 2x11 or 3x11, a wide-range cassette gives you the right gear to tackle long climbs or pass your friends on a technical descent.

03

#### BRAKING SYSTEMS

RACE / TRAIL

With Shimano Ice Technologies, XTR Race & Trail brakes provide confident braking through high power and superior modulation to conquer your daily ride with control.

SHIMANO

**XTR**


ENGINEERED FOR THE WAY YOU RIDE.



# על ממים, היפ הופ ואיר התחלתי לרכוב בזכות ננה צ'רי

תודה ננה, גם על מוסיקה

החידוש האחרון בתחום). לצערי, חוץ מרכיבה או שתיים בגבעת נפוליון כמעט שלא רכבתי על הקוננדייל ובסוף הם נגנבו. עברו כמה שנים עד שהתחלתי לרכוב ממש (הפעם על סנטה קרוז סופר לייט 99') ואני לא אשכח את תחושת ההפתעה הגמורה שלי שזה לא רק מגניב אלא גם ממש ספורט, ועוד ספורט שדורש כושר פאקינג רציני! אני? ספורט? אבל החיידק כבר תפס ותפס חזק.

מאז עברו כמעט עוד 15 שנה, ולמרות שזה היה רנדומאלי לחלוטין, בהסתכלות לאחור אני לא יכול לדמיין את החיים שלי בלי זה. חוץ מכוסר לא רע ותרומה לא קטנה לבריאות הנפשית שלי (וגם כתף שבורה פעמיים) צברתי מלא חברים, אלפי ק"מ ושעות רכיבה, טיולים לחו"ל, וגם טונות של [רגעי צחוק קורעים](#) וחוויות לכל החיים. וכן, גם סיבה מצוינת לקום מהמיטה 

הלאה עד שזה הלך והתפשט מגבולות קליפורניה ותוך כמה שנים נולד - יש מאין - ספורט חדש, שנותן טעם לחיים של אלפים וגם תעשייה חדשה שמגלגלת מיליונים. היום מיליונים רוכבים והתעשייה מגלגלת מליארדים.

## By the store leans your mountain bike

אותי תפס החיידק בניו-יורק בתחילת שנות התשעים דווקא דרך שיר. בשיר של [ננה צ'רי](#) שהיא שרה לאקס שלה, יש אזכור (אולי לראשונה) [לאופני ההרים](#) שלו שהיא רואה במקרה כשהיא יוצאת לקניות. הייתי קרוע על האלבום הזה ובדיוק אז גם שמתי לב לאופני ההרים שהתחילו לבצבץ על מדרכות מנהטן. איכשהו - ולמרות שכל קשר ביני ובין ספורט היה מקרי בהחלט - נדלקתי והחלטתי שאני חייב לנסות אופני הרים. שנה לאחר מכן כשחזרתי לתל-אביב הבאתי איתי [קוננדייל F400](#) [שנת 94'](#) חדשים ונוצצים מאלומיניום!!! (חומר שהיה אז

אחד לא עסק בדבר הזה! הדבר הזה שבלעדיו, לרבים מאיתנו היום, החיים היו דלים יותר - ולכמה מאיתנו אפילו כמעט חסרי משמעות. אתם יכולים לדמיין את החיים שלכם בלי זה? מה הייתם עושים שישי-שבת ועוד פעם-פעמיים בשבוע? בשביל מה הייתם נכנסים לאינטרנט? על מה הייתם מדברים? מה הייתם עושים עם ההכנסה פנויה שלכם? על מה הייתם מריירים אם לא על פורנו-אופניים? למה, פור פאקס' סייק, לקום מהמיטה?!! ולחשוב שזה לא היה קיים... דפוק, אה? הכי מצחיק זה כשאני פוגש אנשים שלא ראיתי כמה זמן ששואלים (בהערצה גלויה), אם אני עדיין מתמיד ברכיבה? מתמיד??? כאילו שיש לי ברירה!

אי שם בסוף שנות השבעים בצפון קליפורניה התחילו קבוצה של [היפים](#) לרכוב [ולהתרסק](#) עם אופני קרוזר על שבילי עפר במקום על כבישים וכך נולדו אופני ההרים ואיתם גם החיידק שמחר מאד התחיל להדביק מאמצים-מוקדמים וקובעי-טעם, שבתורם הפיצו אותו

מתי נדבקת בחיידק? מה היו אופני ההרים הראשונים שלך? תוך כמה זמן שדרגת אותם וכמה חלקים שדרגת בדרך? וכמה כסף בזבזת על זה?... כולנו היינו שם, שאלות שרוכבים ורוכבות שואלים אחד את השני ואת עצמם וגם מנסים בדוחק להסביר לבן/בת הזוג, משפחה, חברים ולרואה חשבון.

אז למה? למה דווקא אופני הרים ולא הרמת משקולות? למה ספורט בכלל? הרי באותה קלות מקרית יכולתם לחוות שרשרת אירועי חיים שהיו מביאים אתכם להיות בטטות כורסא שחושבים שמי שרוכב על אופניים, מזיע, ונהנה להכאיב לעצמו הוא סתם דפוק בשכל.

## ווירוסים של המח

פעם אף אחד לא רכב על אופני הרים כי פשוט לא היו אופני הרים ולא היה את החיידק, או [המם](#), המאוד מדבק הזה. עד שנות השבעים לא היו בבריאה אופני הרים וזה גם לא היה חסר לאף אחד. כלומר, בכל העולם כולו, אף





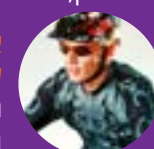
**איילון שניא: רוכב, חושב**  
**כותב** אחרי שסייע לארבעה פסיכולוגים לצאת לגמלאות וגם כל טיפול תרופתי הידוע לאדם לא סייע בעדו גילה את הרכיבה על אופניים ומאז הוא אולי עדיין לא מאזן בנפשו, אבל לפחות מעיד על עצמו כמאוס. כשהוא לא כותב טורים חדים במגזין, הוא מבזבז את זמנו בין רכיבה על הסינגל ספיד ריג'ד הצבעוניים בארץ, מד"א, אוזן קשבת לקובי בסידי, פעילויות חברתיות במושב והעלאת חיוך על פניהם של חולים כליצן רפואי.



**אילן שחם: רב טייל חורש**  
את שבילי הארץ כבר שני עשורים, כותב ומצלם על כך למיטב המגזינים ואפילו לספר אחד. מחזיק בתואר צלם שזכה בתחרות צילום של נשיגול ג'יאוגרפיק טרולר. 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 בסופו, "מה הוא מבין?...". [lanShacham.com](http://lanShacham.com)



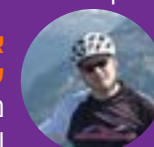
**אריק פלדמן: משנורר**  
**אופניים מקצועי** רוכב שטח מסוף שנות התשעים של המאה הקודמת ולא נראה שמתעייף. אריק ליווה את סצנת האופניים המקומית פחות או יותר מראשיתה, שימש שנים רבות בתפקידי כתב ועורך טכני בכל שני המגזינים הכתובים שהתפרסמו בארץ זצ"ל. הוא נחשב בעל נטייה לזיכרון יתר בעיקר בפרטים שוליים הקשורים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



**אסף פישר: בוחן את מה שאריק מקצה לו** רוכב שטח מאז 1996 (לפני המצאת הוי-ברקס) וחוטא בטריאל. כשהוא לא מזקיק קילומטרים של סינגלים במדבר על אופני מבחן, הוא מגלגל כספים של חברות סטארט-אפ, שותה בירה ומנסה את כוחו בגידולן של איה ורני.



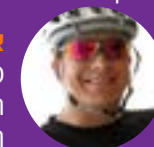
**חני מילוא: אני מתקן**  
**משמע אני קיים** "אופניים הם לא התחביב שלי", כך מעיד על עצמו אחד מאייקוני מכונאות האופניים המקומית. בשבילו הם כלי הרכב, המקצוע, והמאמן האישי. כשהוא לא פותר בעיות נאבה מורכבות, הוא עוסק בסוגיות פילוסופיות של האדם מול ראי הקדנס העולמי.



**אדי נודל: עמידות זה עניין יחסי** לא משנה על מה רוכבים רק שיהיה חזק וקשה... משמש בתפקיד בוחן העמידות הבכיר של התעשייה, 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 גבוה.



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



**אילן כרמל** הצ'ק נוריס של סצנת הרכיבה בחוף פולג. הכרמל נגע בכל דספלינות הרכיבה האפשריות, חוץ מחד אופן גנ"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 הזוי רק כי הוא שם, היום הוא מתן 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 בנגעות, צובר KOMים "בלי להתכוון". מר בלן הוא מוותיקי בוחנים האופניים בביצה המקומית, בעבר התפרנס משתיית בירה מקצועית לצורכי ביקורת ומהדרכות טכניקת רכיבה בעז הרים ובפארק האופנים היחיד שהיה בישראל, "צובייק" זצ"ל. הוא תל אביבי "שורשי", אבא צעיר והייטקיסט ותיק, חיי ונושם אופני הרים, אבל לא מסרב לצאת לסקי "קיצוני" כשבנות המשפחה מאשרות.



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



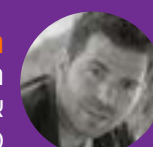
**עידן סופר: קשבנו לענייני אופניים** רוכב כביש ו-XC כ-14 שנה, 8 שנים מתוכן מגולח בטייץ בתירוץ של תחרויות, אימונים ומסאג'ים. בקורות החיים של סופר עשורת אלפי קילומטרים של כביש ושבילים, הוא מגדיר עצמו כסגפן חובב רכיבות סולו ומרתון ארוכות במדבר. ייסד את "גרופי" עם חבר מכוכב אחר, Alf. הרבה מילים ב-3,000 פוסטים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



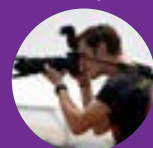
**איילת ניר** הגיעה לעולם רכיבת השבילים באיחור סמלי קל, מנסה ככל יכולתה להשלים את הפערים, בעיקר ברכיבות ארוכות כדוגמת אפיק ישראל, טיולים, בכל מקום שרק אפשר ואם אין ברירה, גם בתחרויות. איילת תנסה להעביר נו את חווית הרכיבה מהזווית של מי שרוכבת לכיף, גם בלי להבין מה באמת המשמעות של קשיחות צידית.



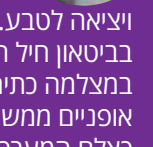
**עדי ניא: מתי כבר מגיעים?**  
כעשור חורש את מסלול הטיילת בתל אביב, לפעמים על אופניים, מכיר כל אבן ואדנית בה מקרוב. רוכב עם חברים בעיקר XC, תוכלו למצוא אותו תמיד בסוף ומקלל את כולם. עשה את מסלול הכביש תל אביב אילת 5 פעמים – כרכב מלווה, המציא את המונח "מאסף עירוני" באתר גרופי ומאז אסף אחריו כמה עשורת אלפי רוכבים שממשיכים בדרכו.



**גיל בניטה: חזק במוותגים**  
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 (הגונו)



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



**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 סטיל.



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



**טל רוזוב: כדי להיות מורה טוב, צריך לאהוב ללמוד**  
מייסד חברת Sababike, מתמחה בלהפוך רוכבים לזורמים ורכים יותר במסגרת ההדרכות טכניקת רכיבה שמפרנסות אותו. את שאר זמנו הוא מחלק בין הדרכות טיולים של



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



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



**מנחם ייבצנר: מניב או רייב מנחם בשבילכם**  
ממציא 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 גיטריסט ג'אז הוא לא יראה כסף, אז הוא מנסה את כוחו בסטארטאפים שיהיה בהצלחה. אוהב לרכב בעיקר סינגלים, בתנאי שיש בירה. כתב טור-כרזו ובלוג בשם "בגובה הכידון" במשך שנים, היום הוא ממנהלי קבוצת BikeTalk בפייסבוק ומנסה לקדם את ההאשטאג #סעמק לשיפור תרבות הדיון ברשתות החברתיות.



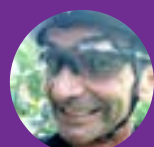
**אוריאל כהן** בן 33 אב לשניים, ירושלמי מלידה אבל גר במודיעין, החל כצלם רכב בעיתון הארץ אצל יואב קווה, וגמר כצלם אופניים אצל אריק... אבל עדיין הצליח לממש חלום מקצועי כשיצא כצלם הרשמי במשחקים הפראולימפיים בלונדון 2012. אוריאל רוצה להתעורר יום אחד גיטריסט ולצאת לרוד טריפ עם משפחתו בניו-זילנד אבל עד אז יש לו הרבה אופניים לצלם...



**זאכי אוחובסקי** (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 סייקלורוס. מוטו: "אם זה לא בסטראבה זה לא קרה".



**שלומי דויטש**  
**Shlomi Deutsch** מכור לחידושים טכנולוגיים, משתדל לא מחמיץ אף תערוכת אופניים, חנות או מסע רכיבה אתגרי. עסק ועוסק בכל תחום בענף האופניים מפיתוח עיסקי, דרך הדרכה, יבוא ועד הקמת פארק האופניים צובייק זצ"ל. אבל בעיקר משתדל לרכב כמה שיותר ולפתח קשרים חברתיים בכל העולם. כשמסתובבים איתו ביורובייק, חושבים שהוא נולד שם...



**פיטר שטרנס** פיטר רודף אחרי רוכבים טובים וחזקים ממנו כבר 12 שנה, בכביש ובשטח - מתוך עקרון. למחייתו ממנה 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)





Cape Epic 2014  
322-1 Yuval Fridman



Joe's Eco Sealant הפתרון היחיד לצמיגי Tubeless ready וצמיגים בעלי דופן דקה במיוחד

[www.facebook.com/JoesNoFlats](https://www.facebook.com/JoesNoFlats) | [www.joes-no-flats.com](http://www.joes-no-flats.com) | 03-9027080



## קראנק חדש HOPE

שלל התכונות הייחודיות לקראנק דורשות כלים ייעודיים להתקנתו/ פירוקו והוא יגיע עם לא פחות משלושה כלים שונים לצורך כך, ללא קשר לכלים להתקנת הציר המרכזי. בשלב ראשון יוצע הקראנק בצבע שחור, אולם מאוחר יותר ישתמשו בחברה באמבטיית האנודיז המוכרות שלה לצבעים נוספים (כחול, אדום, סגול, כסף...).

### נתונים נוספים:

אורך זרועות: 165, 170, 175

משקל זרועות וציר: 641 גרם

משקל כולל מיסבי BB30 וגלגל"ש T36: 800 גרם  
מחיר בארה"ב (אין עדיין תמחור בארץ): 470 דולר  
לזרועות + גלגש Spiderless (ללא ציר מרכזי)

יבואן: מצמן את מרוץ

אחרי תקופה ארוכה שבה הוצגו טיזרים של המוצר הסופי, שחררה חברת HOPE הבריטית את הקראנק שעליו היא עבדה במשך 7 שנים.

כיהא לאמני ה-CNC האנגלים, הקראנק מיוצר מאלומיניום מסדרה 7000 ומעובד במכונות החברה באנגליה.

הקראנק מיועד לכלל הרוכבים בכל קטגוריות השטח מ-XC ועד ל-DH.

דגש רב הושם במהלך תהליך הפיתוח על אמינותו של הקראנק וחוזקו והוא נבדק במשך תקופה ארוכה (מאד) על ידי רוכבים שונים בסביבות ותנאי רכיבה שונים, כמו גם במכונות העיניים של Hope.

בדומה לקראנקים מבית E13, RaceFace ו-SRAM, הקראנק מבוסס על ציר מרכזי בקוטר 30 מ"מ שנועד להגדיל את קשיחותו. בנוסף לשימוש בציר המעובה, פיתחו מהנדסי Hope מערכת סגירה ייחודית המשתמשת בעקרון ההרחבה (בדומה לברגי ג'ימבו), אשר לטענתם משפרת את תהליך הסגירה והידוק הקראנק ומונעת שחיקה של חיבור הציר לזרוע.

שוב, בדומה למקובל בשוק היום ובדגמי קראנקים של היצרנים המתחרים, הקראנק של Hope יכול לקבל גלגל שיניים בודד עם ממשק חיבור ישיר (Spiderless) לחסכון במשקל או שילוב גלגלים בתצורת דאבל ע"י שימוש בספיידר ייעודי.





# TIME TO GO *FORWARD*



MONDRAKER®

דגמי  
**2015**  
כבר כאן



יניב - 054-4580425  
717 - 054-4580582

www.MONDRAKER.co.il

we:News

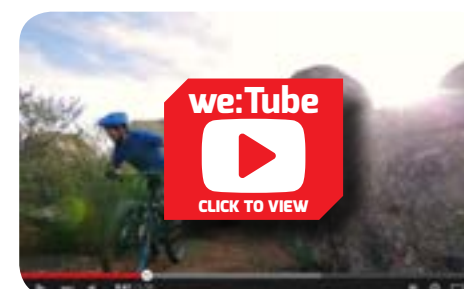
## Kali MAYA



כיוון גובה אוטומטי, ריפוד פנימי אנטיבקטריאלי עם רשת למניעת כניסת חרקים, מגן שמש (Visor) חזק ומתכוון הכולל תפס למצלמות Go Pro ו-Contour או לפנס (כרגע רק של חברת Light And Motion) ו-12 פתחי אוורור, בקדמת ואחורי הקסדה. הקסדה שוקלת כ-350 גרם ותוצע בשלושה צבעים - כחול, לבן, שחור. מבחן מפורט לקסדה יפורסם באחד הגליונות הקרובים של we:Ride היבואן: BIKE-TEC

אחרי פיתוח שארך מס' שנים, חשפה חברת קאלי את קסדת האנדורו החדשה שלה ה-MAYA. הקסדה מצטרפת למס' הולך וגודל של קסדות בשוק המציעות תכונות של קסדות XC "סטנדרטיות" כמו משקל נמוך ואיוורור נרחב תוך הרחבת יכולות המיגון שלהן, בדגש על כיסוי משמעותי יותר של החלק האחורי בקסדה.

ה-MAYA מצוידת בטכנולוגיה ה-Composite Fusion Plus היחודית ל-KALI שלטענת החברה מספקת הגנה טובה יותר בעת התרסקות. הטכנולוגיה עושה שימוש בקצף פנימי בעל צפיפות משתנה המשולב במעטפת העיקרית של הקסדה ע"י חיבור דמוי קונוס (ראה/י תמונה). שילוב דרגות הצפיפות השונות עוזר בספיגת האנרגיה ובעת קריסה צורת הקונוס עוזרת "להרחיק" את אנרגיית הפגיעה מהראש. [סרטון על הטכנולוגיה.](#) בקאלי לא שמו את הדגש רק על בטיחות ותכונות נוספות בהן מצוידת ה-MAYA הינן מערכת הידוק חדשה עם





# מגזין we:Ride למען הקהילה



## חנויות משתתפות

1. בייקלאב- חשמונאים 115 תל אביב
2. סלאום כפר מלל- עין חי 49 כפר מל"ל
3. סלאום בית חרות- מתחם בית חרות מחלף ינאי
4. טרק נתניה- גיבורי ישראל 17, יכן סנטר, א.ת. פולג, נתניה
5. תלת אופן- השמורה 2 זכרון יעקב
6. חק אנד רוד לטרון- מתחם אלונת לטרון
7. רוזן מינץ מודיעין- מתחם ONE HOME, א.ת. פאתי מודיעין (צמוד למתחם ישפרו)

יש לכם בגדי רכיבה שאין לכם כבר מה לעשות איתם, אבל הם עדיין במצב טוב? הצטבר לכם ציוד מיותר מכל השדרוגים 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.

את הפרויקט מרכז 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 הכידון... הבנדנה לא משתלבת עם הקסדה... והמכנס בכלל קטן בשתי מידות, סיטואציה מוכרת אהה?

הארוכות 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 וירוק 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.



OVERMOUNTAIN  
OVERDO IT

THE ALL NEW 2015 JEKYLL

Don't just do it...Overdo it. Push it harder, faster and further than you ever have - or probably should. The all-new Jekyll's DYAD-fueled dual personalities and 27.5" wheels are engineered to let you overdo any Enduro or all-mountain adventure and come back for more.

cannondale

RECYCLES  
הרים | כביש | טריאתלון



# “אבא, תוביל מבנה”



**מוטו ספורט**  
מקבוצת דוד לובינסקי

**KTM**  
BIKE INDUSTRIES

לחנויות  
ולמשווקים







# סיכום סבב תחרויות Lazer סייקלוקרוס ושורט טראק בהנעת Ridley של עז-הרים ו-Bikeway





מסלולים מפותלים, נבנו מכשולים, ובשניהם מצאו המתכננים גם עלויות קצרות וכאבות, גירמי מדרגות, ובפארק דרום גם מספר מעברי בוץ חלקים. שתי התחרויות גם הצליחו להביא כמות יפה של משתתפים וכמות מכובדת ביותר של קהל. התחרויות יצרו סביבן אוירה מדהימה – בשתיהן יכול היה הקהל לראות חלקים גדולים מהמסלול בעודו עומד בנקודה אחת עם כוס בירה ביד. בתחרות השנייה אף חולקו לקהל פעמוני ברזל של


והתחרויות השנה כללו מסלולים משופרים ומדידת זמנים ע"י איגוד האופניים (בהערת שוליים, יש מקום לשיפור בנושא המדידה והכוונת הרוכבים בזמן התחרות). הם גם רתמו את מועדון האופניים CSC שקבוצת הילדים שלו הביאה גם כמות נכבדה של ילדים רוכבים וגם הרבה קהל תומך ומעודד. שני המסלולים התאפיינו במשטחי דשא עליהם סומנו

התקיימה ביום כמעט קייצי, אבל זיו ענפי שתכנן את המסלול, הצליח למצוא מספיק שלוליות בוץ כך שכל אחד מהרוכבים יזכה למסת בוץ רצינית. זוהי השנה השנייה שזיו חובר לנמרוד כהן, ובחסות DAA יבואני קסדות Lazer ו-Rock n'Road יבואני Ridley, מרימים השניים סבב של שתי תחרויות סייקלוקרוס במרווח של מספר שבועות. השניים הפיקו לקחים משנה שעברה,

10 מעלות אפור, קר, ויבש. 25 מעלות. חם, בהיר ובוצי. סבב אחד, שתי תחרויות, ומזג אויר שונה לגמרי. התחרות הראשונה בפארק הטיילת במרכז ראש העין התקיימה ביום סגרירי המזכיר יותר תחרויות בבליה. אמנם הגשם החל לרדת רק לאחר סיום התחרות, אבל ההרגשה הייתה של מרוץ בלגי טיפוסי. התחרות השנייה בפארק דרום בתל אביב, במתחם סקי המים Lake TLV,





מצליחים לרתום אחריהם חבורה הולכת וגדלה של רוכבים ונותני חסות. מי שהיה באירועים מבין במה מדובר. מי שלא היה, כדאי שיבוא ויטעם. כל מי שהאופניים בדמו ימצא עניין בתחרויות אילו, כצופה או כמתחרה. ולא משנה אם הוא כבישן או שטיחון – הסייקלוקרוס באמת משלב בין שני העולמות 

לצפות ברוכבים האחרים ולשתות בירה... זיו ונמרוד ידועים כמפיקי אירועים מהמוצלחים שיש, ומדוחפי ענף הסייקלוקרוס והגראבל הרציניים בארץ. בחודש האחרון הם הפיקו שלושה מירוצים (שתי התחרויות של סבב זה ואת המתיש לכיש עליו כתבנו בנפרד), כאשר שלושתם היוו הצלחה היסטורית מבחינת רמת ההנאה של המשתתפים והקהל. הכח המניע אותם הוא אהבה אמיתית לנישה האיזוטרית הזאת והם

תענוג גם לראות את כמות ורמת הרוכבים הילדים, להם המסלול הקצר היווה הזדמנות להתנסות בתחרות טכנית מהירה ומהנה. ברמה האישית, המרוץ הראשון היה עבורי מוצלח. החזקתי קצב טוב יחסית וסיימתי בתוצאה לא רעה בכלל. המרוץ השני כבר היה סיפור אחר לגמרי, ושילוב של הילוכים קופצים וחולשה כללית הביא אותי לפרוש לאחר שתיים מתוך שבע הקפות. לפחות נשאר לי יותר זמן

שימנו שהעצימו את הרעש והאווירה. כבוב המרוצים מסוג זה בארץ, הייצוג של אופני הסייקלוקרוס קטן בהרבה משל אופני הרים. בשני המרוצים ניצח בנימין שמידט על אופני הרים, אולם תכנון המסלולים השנה הביא לכך שהקרב בין אופני ההרים והסייקלוקרוס היה צמוד מאד. היה תענוג לראות מסלולים המשלבים מישורים מהירים עם אלמנטים טכניים, הדורשים מהרוכבים מיומנות גבוהה. היה






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 

**GIANT**

#RIDELIFE



# מתיש לכיש

מצדיק את המוניטין שיצא לו

המלא. הקילומטרים הראשונים עברו על פני הכבישים המשובשים והחלקים ודרכי הכורכר של פארק עדולם. דרכי הכורכר היו ספוגות מים ודרשו מהרוכבים ערנות גבוהה, בעיקר בסיבובים החלקים ומעברי נחלים ושוליות. הצמחייה הרעננה והשמים האפורים יצרו תפאורה מרהיבה.

לאחר כשעה וחצי של רכיבה, עם ההגעה של ראשוני הרוכבים לתחנת הרענון הראשונה ליד שקף, החל לרדת גשם טורדני. אמנם הטמפרטורה לא הייתה מאד נמוכה, אבל השילוב של המים והמהירות גרמו לתחושה לא נעימה אצל מי שלא היה לבוש כראוי. בכלל, מזג האוויר

על רכב החילוץ בהמשך. חלק מה"רשמיות" של האירוע הייתה גם במדידת זמנים אמיתית, דירוג ותוצאות אמיתיים, בניגוד לאירועים פיראטיים אחרים (צ'ימצי'ורי, סיקס פארק) בהם אתה מוזדד לעצמך ומספר לעולם איזה תוצאה שבא לך.

הרוכבים יצאו לדרך תוך פריצה קדימה של רוכבי קבוצת CCC שהגיעו בהרכב כמעט מלא, מלווים בעוד מספר רוכבי עלית ורוכבים מקבוצת בייקויי. עקב מזג-האוויר עודכן המסלול יום לפני התחרות כך שיעקוק את רוב הקטעים המועדים לבוך, וכמו כן נוספה גרסא מקוצרת למסלול - 75 ק"מ לעומת 108 ק"מ למסלול

רוכבים לתדריך לפני הזינוק, מתוכם כ-15 על אופני קרוס גראבל. נמרוד כהן, כהרגלו, סיפק תדריך ממצה ומבדר. להבדיל מהמהדורה הקודמת והראשונה של המתיש, שהייתה אירוע קרוס גראבל פיראטי לחלוטין, ניסה השנה זיו ענפי ליצר אירוע רשמי וחוקי עם מעטפת ביטוחית וארגונית. המעטפת הרשמית הביאה לעלייה בעלות ההרשמה, אולם תודות לנותני חסות (DAA, אופני NINER ומבשלת שריגים), קיבלו הרוכבים תמורה נאה ביותר לכסף, שכללה שתי תחנות רענון, חולצה וחטיפים, בירה ונקניקיה בסיום, ושני רכבי ניהול וחילוץ עם חובשים שהסתובבו בשטח. אנחנו עוד נשוב לדבר


המהדורה השנייה של ה"מתיש לכיש" נדחתה מספר ימים לפני המועד המתוכנן, מפני שאותו שבוע היה מהשבועות הסוערים והקרים שידענו בשנים האחרונות. התחזיות לשבת אליה נדחה האירוע היו טובות וצפו ממטרים מקומיים קלים. בשבע בבוקר, עם הגעת המארגנים והמתחרים למבשלת שריגים, נקודת הריכוז והסיום של האירוע, התברר שמרפי (ההוא מהחוק) דאג שהממטרים המקומיים יהיו בדיוק באזור התחרות. משבע בבוקר ועד הזינוק בשמונה, לא הפסיק לרדת גשם. אמנם לא גשם חזק, אבל גשם. רטוב.

על קו הזינוק, בכניסה לפארק עדולם התכנסו כ-90





משמונה שעות רכיבה. כחלק מההפיכה של האירוע לרשמי – מישהו חיכה אפילו לאחרונים עם חיוך ובירה בסוף המסלול

האירוע השנה היה בסימן גשם וקור, ובהתאם התוואי היה ירוק ופורח ודרש לא מעט התמודדות עם שלוליות, ומעברי מים ובוצ. החיוך על פניהם של הרוכבים עם ההגעה לסיום, גם של אלה שנאלצו לפרוש עקב תקלות, אמר הכל. סיכם זאת יפה בפייסבוק אחד הרוכבים, אמיתי טפלא: "המסלול היה יפהפה, זורם וכיפי, ולמרות הקיר של תל גודד בסוף גם לא מאד קשה. מה שהפך את ה-108 ק"מ האלה לאחת הרכיבות היותר מאתגרות היו הבוצ המגעיל והמקלחות שקיבלנו לאורך הדרך. השאלה היא לא אם אני שם בשנה הבאה, אלא על אילו אופניים". ואכן, מזג האוויר המיוחד העצים את האווירה וההנאה, והתוואי שהותאם למזג האוויר נתן יתרון לאופני קרוסו גראבל. טוב, אולי למעט קטע הבוצ... 

בראשית המובילה חזרה צפונה לכיוון שריגים. בסביבות 12:30 כבר החלו להגיע ראשוני הרוכבים לשריגים. גיא שגיב וים פוליאקוב מ-CCC הגיעו בזמן מדהים של 04:11 שעות. כעבור כ-20 דקות הגיעו רוכבים נוספים בהם אביב יחזקאל, גל צחור ועודד דנון שהיה הראשון להגיע על אופני קרוסגראבל.

רוכבים נוספים המשיכו לטפטף, כוח החילוץ כבר חזר לבסיס, הבירה זרמה והאווירה נעשתה יותר ויותר עליזה. לאחר כשש שעות מהזינוק, כששני שלישי מהרוכבים עדיין על המסלול, נערך טקס חלוקת הפרסים. בזכות נותני החסות הנדיבים שלושת המקומות הראשונים בנשים, גברים וקרוס זכו כל אחד בקסדת לייף בים מוזדדת דופק בשווי 1,350 שקלים. גם מקומות שניים ושלישיים זכו בפרסים שווים, וכדי שלא רק "הכי חזקים" ייקחו משהו שווה הביתה נערכו הגרלות פרסים אקראיות בין המשתתפים. אחרוני הרוכבים, ביניהם צמד גיבורים על אופני טנדס כשהאחורי מביניהם עיוור, הגיעו לאחר יותר

הגלגל ונשבר. לאחר מבט מהיר במעביר ההחלטה לכנוס חזרה לכביש ולהזמין רכב חילוץ הייתה קלה. בדרכי חזרה לכביש, רוכבים רבים עברו מולי כשעל פניהם מבט סובל ומרחם. על הכביש חברתי לרוכב נוסף שחיכה לחילוץ, ונמרוד כהן הגיע לאסוף אותנו עם הטנדר. לאחר 3 דקות קרות ורטובות על ארגז הטנדר מצאנו את עצמינו בתחנת האיסוף האזורית, שם היו שישה זוגות אופניים וארבעה רוכבים המחכים לחילוץ. מסתבר שחלק מהרוכבים כבר חולצו אבל השאירו את אופניהם מאחור. מתוך כ-15 זוגות קרוסו גראבל שזינקו, סיימו רק כ-5 ללא תקלות. היו גם אופני הרים שסבלו מהבוצ, אבל נראה שרכיבי הכביש המורכבים על אופני הסייקלו עדינים יותר ממערכות אופני ההרים, ונוטים להישבר יותר בקלות.

לאחר כ-20 דקות של המתנה בקור הגיע ערן גיל-בר מ-NINER עם רכב מסחרי והסיע אותנו חזרה לשריגים. ממקטע הבוצ המדובר המשיך המסלול לכיוון לכיש עם קטע כביש של מספר קילומטרים, ובהמשך התחבר לדרך

ההפכפך בבוקר גרם לדילמות רציניות עבור הרוכבים לגבי הלבוש. מעיל או סט? עם ערדליים או בלי? טייטס ארוך או שלושה רבעים? היו אף בוזדים שיצאו עם ביגוד קצר וסבלו קשות מהקור.

לאחר כחצי שעה של רכיבה בגשם הגענו לכביש הגישה לבסיס שומריה, ממנו החל קטע שלגביו הזהירו בתדריך שיהיה בוצי מאד. 200 המטרים שהובטחו בתדריך התגלו כמעל קילומטר של ירידה ועליה ארוכה, על שביל בוצי ועיסתי. הייתה באוויר תחושה קלה של כאוס כשמספר רוכבים החלו לחזור חזרה לכביש עקב תקלות, אחרים עצרו לנקות בוצ מהגלגלים שנסתמו, ואחרים רכבו או דחפו את האופניים במעלה העלייה. אני בחרתי לרוץ ליד האופניים עד שראיתי אחרים רוכבים וקפצתי על האופניים. די מהר שמעתי רעש והבנתי שהאזון האחורית התכופפה מעט. יישרתי אותה והמשכתי לטפס ברגל. כשהיה נראה לי שאפשר שוב לרכב עליתי על האופניים, ובלחיצת הפדאל הראשונה המעביר האחורי נכנס לתוך



2 תאים

2 צינורות

2 משקאות

מערכת אחת



חדש בשורש:

# Divide

המימיה הכפולה



**SOURCE™**  
Human.Nature



שורש 

[WWW.SOURCE-ISRAEL.CO.IL](http://WWW.SOURCE-ISRAEL.CO.IL)



# אבודים בארץ הקודש

## טיול רכיבה בישראל

כוכב הטריאל הספרדי דוד קצ'ון, רוכב-על בעל חזומה רכיבה עשיר הכולל את מיטב אתרי הרכיבה בעולם הוזמן להרפתקת רכיבה בארץ. אחרי שבוע של רכיבה בשבילים ובאתרים המקומיים שלנו, דוד הגדיר את ישראל כ"אחד המקומות המדהימים בעולם". למרות שאנו יודעים ומעריכים יום את המתנה שניתנה לנו, בחרנו לתרגם ולהביא לכם את עיקרי סיפורו של דוד, על מנת לתת לכל אחד ואחת מאתנו את הפרספקטיבה האמתית על המקום בו אנו חיים ורוכבים יום יום.







מעט טכנית אבל רוב המסלול נחמד ומהנה. הקרקע קצת יבשה ומאובקת אך האחיזה די טובה והשביל במצב מושלם. מאוחר יותר אנחנו מחליטים לבקר במבצר ביריה הסמוך, בונקר מלחמה ישן שמצליח להעיר את דמיוננו... בשעות אחר הצהריים אנחנו נוסעים לעכו, אחת מערי הנמל העתיקות ביותר בעולם. הרכיבה במורד ומעלה הרחובות הצרים, החזירה אותנו לזמן קצר לאותן השנים בהן העיר הזאת זרחה בעולם כמגדלור.

לאחר היכרות קצרה עם אנשי העיר ותרבותם, אנחנו מחליטים לשתות קפה בבאזר-תורכי, מעין מנהרה צרה מלאה בחנויות ובכוכים קטנים בהם אתה יכול לשתות תה או קפה ולטעום קצת מהמאכלים המקומיים. הזכיר

ידידותי של משרד התיירות מחכה לנו ואנחנו חוברים לרכב ההסעות שלוקח אותנו מהשדה לנהריה. שעתיים במרצדס נוח עם מושבי עור, ניאונים כחולים, וואי-פי, וכצפוי מיזוג אוויר פועל במלוא העצמה. מגיעים למלון מרכיבים את האופניים ובזווית העין אני קולט שיש לנו ג'קוזי על המרפסת, זה השלב שבו הטיול שלנו לישראל מתחיל לקבל קצת צבע.

## יום 2

יום הרכיבה הראשון שלנו מתחיל מוקדם, השעה 06:00 והמדריך שלנו, רן גנור, כבר למטה ומוכן ליציאה. היעד הוא יער ביריה, אזור הררי למחצה בו אנו רוכבים באחד הסינגלים הכי כיפיים בישראל, פה ושם ירידה

## יום 1

השעון המעורר קטע חלום שאני בספק אם יחזור על עצמו, פקחתי עיניי בבהלה והתחלתי למעוד סביב החדר מנסה בהצלחה חלקית להתאים את הרגליים למכנסיים. אני יוצא למדריד היום, שם אפגוש את ישמעאל חברי הטוב, וצלם הפרויקט. אני מגיע למדריד הבירה, אוסף את ישמעאל, מחנה את המכונית ומזמין מונית לשדה התעופה... הנהג מתפלץ כשהוא רואה את הארגז הענק והעמוס שלנו. בשדה התעופה, החבר'ה ממשרד התיירות של ישראל מקדמים אותנו בברכה ובחברת התעופה מתחיל פרוטוקול האבטחה עם רשימה של שאלות המתמקדות במי אתה ולמה אתה רוצה לנסוע לישראל. כמה שעות אח"כ בשדה התעופה בישראל נציג

ישראל היא מדינה שניפצה לחלוטין את כל הדעות הקדומות שהיו לי עליה לפני ביקורי והראתה לי אנשים עם רגש ואהבה אמיתיים לרכיבת אופני הרים. מצפון הארץ לדרומה, מצאנו חנויות אופניים מקומיות ותוססות המצוידות במילה האחרונה בתחום. מסתבר גם שהממשל בנה לאחרונה שבילים רבים לטובת רכיבת אופניים בעזרתם של קהילות הרוכבים המקומיות המשתתפות בפרויקטים שכאלה באופן פעיל.

ישראל היא מקום היסטורי מדהים, וירושלים בפרט היא אחד המקומות המרתקים ביותר שאי פעם ביקרתי, בזכות שילוב מדהים של דתות, תרבויות, טעמים וריחות, שיצרו חוויות שמעולם לא חוויתי קודם. זהו סיפור המסע שלי בישראל.





ואותנטיות שהעלו אותי לרמה חדשה של רכיבה. אחרי ההרפתקה של אתמול בלילה, החלטנו שאנחנו צריכים להשקיע יותר זמן ב'ללכת לאיבוד' במעמקי ירושלים. רכבתי על גגות העיר, ביקרתי בשווקים, וכאשר הגשם התחזק, עצרנו לטעום את האוכל המקומי הנפלא. ירושלים היא עיר שנבנתה לפני אלפי שנים. ההיסטוריה שלה מהדהדת בלחישה של הרוח דרך הקירות, שבו כל אבן מספרת סיפור מאלף על מקום שמשך מיליוני צליינים במשך אלפי שנים. זוהי ירושלים בירת ישראל, העיר היחידה בעולם שיש לה 70 שמות של אהבה וגעגועים, שמופיעה במרכזו של העולם במפות עתיקות ועדיין מושכת אליה הערצה ככלה צעירה. ירושלים היא עיר

לא יכולנו למצוא מארחים טובים יותר מאשר הח'ברה של אופני ירושלים. הם הובילו אותנו דרך מעברים אינסופיים ברחובות המפותלים של העיר העתיקה, צמרמורת עברה בגופנו ממחשבה על מה שקרה ברחובות אלה לפני אלפי שנים. ישבנו לאכול באחת המסעדות בעיר העתיקה, כמה עוגות סלטים, קבאב ולימונדה עזרו להתאוששות מהמסלול האינטנסיבי תחת אורות העיר העתיקה.

#### יום 4

היום היה אחד מהימים המדהימים ביותר שאי פעם חוויתי על אופניים. ניתנה לי ההזדמנות לרכוב במקומות שהם חלק מההיסטוריה של האנושות, לגעת ולחוש בהם, בריחות ובמראות. הרכיבה שם העלתה תחושות עמוקות

ציפורי, מבנה ארכיאולוגי קדום הממוקם ממערב לכנרת ליד העיר נצרת, בראש גבעה המוקפת באדמה חקלאית פוריה. אני מרגיש מאוד בר מזל על כך שאפשר לי לצאת והשתעשע בין החורבות על האופניים. רכבתי במורד הטרסות של התיאטרון הרומי, ובסמוך למה שנשאר מהבתים העתיקים. התרשמתי מהפסיפסים המדהימים ששרדו וביקרתי במבצר ובשרידי בית הכנסת מהתקופה הביזנטית מהמאה השביעית לפני הספירה.

המשכנו דרומה לירושלים, עיר ענקית והומת תנועה קיבלה אותנו בזרועות פתוחות, באותו אופן שהיא מקבלת בברכה את כל הדתות שחיות בה יחדיו. אחרי מקלחת ומנוחה קצרה יצאנו ללמוד על עיר קסומה ועתיקה והיסטורית, ההיסטוריה של האנושות.

לנו מאוד את השווקים של מרוקו, לאחר ארוחת מאכלי ים במסעדת הדגים המעולה אורי בורי, הגיע הזמן לחזור לנהריה, זה הלילה האחרון בו נבלה במלון קרלטון, מחר נעבור לאזור אחר של ישראל.

#### יום 3

לפני שעזבנו את צפון הארץ יצאנו לבקר באזור יערות ציפורי. מסלולי הרכיבה פה עוברים ממש בסמוך לחנות אופניים הממוקמת באמצע היער והסינגל היוצא ממנה מתפתל בין סלעים ועצים. הכיף אדיר... מהירות, עיקולים וקפיצות מאולתרות בין הסלעים, אנחנו שואבים פה מספיק אדרנלין לכל הבוקר... או שאולי לא? לפני ארוחת הצהריים אנחנו מחליטים לבקר בחורבות





מתארגנים כדי ליהנות מהזריחה במכתש רמון. אנו משתמשים בכמה סלעים כדי לאלתר איזור לרכיבת טריאל. אני לא טיפוס של בוקר ובדרך כלל לא מתפקד היטב כל כך מוקדם, אבל המאמץ שווה את זה. לאחר ארוחת בוקר דשנה יצאנו לבקעת צין, אזור מדברי מדהים שלרגע מזכיר לנו איזור מדברי בדרום ספרד (Bardenas Reales) אבל בגרסא פראית יותר. הח'ברה מג'או-פאן, המומחים המקומיים באזור המיוחד הזה של ישראל, מגיעים כדי ללוותינו. נאמר לנו כי לא מעט כסף הושקע פה כדי ליצור מסלולי אופניים טובים באזור, והאמת היא שהם הצליחו. מאות קילומטרים של סינגל מחכים לנו, מתפתלים בשובבות דרך ההרים.

למהירות גבוהה. לאחר זמן מה החלטנו להסתכן ולרכוב בנתיב חליפי שלוקח אותנו לקרבת הגבול עם עזה... בונקרים, מיכלי מים, טנקים ומכוניות צבא הם בני הלוויה שלנו בהרפתקה הזאת, אנחנו לא משוכנעים בהתחלה, אבל בהדרגה אנו מבינים שזה אזור די מבוקר ובטוח. אני יוצא לחקור אזור דיונה בקרבת כמה טנקים ולאחר הרפתקה אישית זו אנחנו מחליטים לחזור לנקודת ההתחלה, ולהחזיר קצת כוח עם גלידה ב"לה מדווש". מכאן יצאנו דרומה יותר לאזור המדבר, נסיעה של שלוש שעות לוקחת אותנו למלון פונדק רמון במצפה רמון.

#### יום 6

השעון המעורר מצלצל ממש מוקדם, 05:00 ואנו

בתכלית ועליה קלה ברמת החום קיבלו את פנינו. אנחנו מתארחים בקיבוץ בארי בסמוך לרצועת עזה, אחד האזורים הידוע בעולם, למרבה הצער בשל העימות המזוין בין הפלסטינים לישראלים. ההרפתקה מתחילה בחנות האופניים "לה מדווש" הכוללת מחסן ענק המכיל מאות אופניים להשכרה, סדנת אופניים מלאה לתיקונים, תערוכה מרשימה של אופניים למכירה ואפילו מסלול פאמפ-טרק.

ממש בפתח החנות מתחילה גם רשת הסינגלים של האזור, הידועה כסינגל בארי. אנחנו מחליטים לרכוב לאורך המסלול המסומן, מדובר בשביל חלק ומהודק המשלב עיקולים וגבעות קטנות בהם ניתן להגיע


המעוררת רגשות חזקים המבטיחים חוויה רוחנית ודתית, עוצמה והנאה, סיורים מעניינים והרפתקאות משעשעות. ליבה של העיר העתיקה בירושלים מוקף בחומה ומחולק לארבעה רבעים: יהודי, ארמני, נוצרי ומוסלמי. קירות אלה מקיפים את אתרי קודש החשובים לשלוש הדתות המרכזיות: הכותל המערבי, כנסיית הקבר הקדוש ומסגד כיפת הסלע בהר הבית.

#### יום 5

היום אנו עוזבים את מלון הר ציון שבירושלים, זוהי וילה מפוארת המצוידת בכל מה שרוכב צריך: ספא, חדר כושר, בריכה, בר ... וכמובן הנוף המדהים של ירושלים. לאחר כמה שעות נסיעה הגענו לאזור הנגב, נוף שונה





מעולה לאופניים באורך 19 קילומטרים. לאחר ההרפתקה הזאת, הגיע טיולינו לסופו. אנחנו חוזרים למלון סמר להתקלח, לארוז, לאכול משהו ולומר שלום לחברים החדשים שלנו, שכבר נגעו ללבנו: רן גנור וירון דרעי. ההסעה לוקחת אותנו לתל אביב, ומשם לטיסת הלילה שלנו הביתה.. ביי, ביי חברים, שלום נראה בקרוב. אנחנו רוצים להודות למשרד התיירות של ישראל ולחברת התעופה אל-על על כל העזרה שלהם במהלך הטיול שלנו ועל כך שהקלו עלינו בעבודות הנירת והעברת ציוד הצילום והרכיבה 

של האזור, זה המקום שהכי התאים לציפיותיי שכללו חום ואזורי מדבר מסולעים והררים. השבילים באזור הם פנטסטיים. שבילים לכל הרמות והסגנונות; לצד מסלולים רגועים להולכי רגל יש מסלולי רכיבה מסגנון קרוס קאנטרי ועד מסלולים טכניים ברמות הגבוהות. לאחר ביצוע אחת מרכיבות הפרי-רייד הטובות בחיי, קיבלנו אישור להיכנס לאזור מיוחד מאוד ולהצטלם עם האופניים בפרק תמנע, אזור שמורה מוגן מצפון לאילת, הממוקם ממש בסמוך לגבול ירדן. המקום הזה הוא מדהים ובתוכו כמה מפלאי הטבע היפים ביותר של האזור: העמודים שלמה מלך, מכרות הנחושת, אגם תמנע, פטריות האבן המדהימות וכמובן מסלול

מקסים ומשוגע רכיבה כמו ירון דרעי שמוביל את 'סמר', מעצימה בנו את התשוקה לרכיבה והיתה נקודת השיא במסעינו. ירון החליט יום אחד לראות את העולם, הוא ראה כמעט את כל כדור הארץ לפני שהשתקע באיים הקריביים שלנו לכמה שנים ושם למד את שפתינו. לאחר מכן הוא החליט להגשים את חלומו: חזרה לישראל והקמת מחנה לרוכבים שבו הוא יוצר השבילים הטובים ביותר בארץ. אם אני צריך לייצג למישהו על מקום לרכיבה על אופניים בישראל, אני בהחלט ממליץ על 'סמר' כמקום אותנטי ב 100%. מכל הימים שבילינו בישראל זהו בודאות הדבר האמיתי, מבלי לשכוח את ירושלים. אם לפני שהגעתי לישראל היתה לי איזו דעה קדומה על מזג האוויר והנוף

משם המשכנו עד לביתנו החדש בקיבוץ סמר, בסמוך לשמורת החי-בר המדברית, שם חיכו לנו מרק חם ובירה, קבלת פנים שאנחנו מעריכים מאוד מעומק לבנו. לאחר בדיקת השטח אנו מגלים שיש בו פאמפ-טרק מבוסס שנראה מדהים. חבל שכבר החשיך.. עכשיו הדבר היחיד שאני יכול לחשוב עליו הוא כמה זמן נותר עד שהשמש תעלה שוב. בינתיים, אני נהנה מצפייה במסך הענק באזור הצייל-אאוט של מלון האופניים 'סמר בייק'.

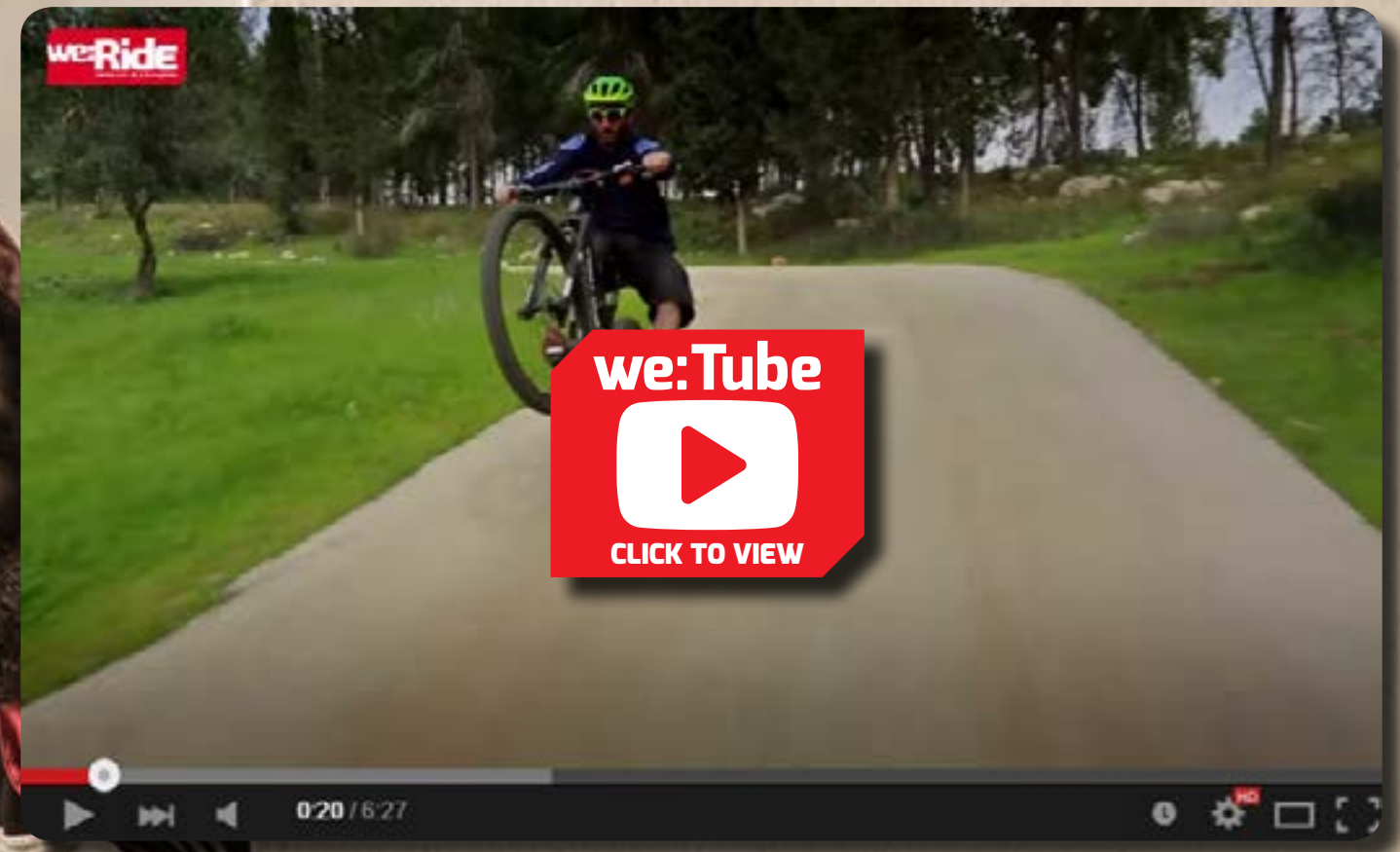
## יום 7

הלילה הוא כנראה הלילה הטוב ביותר שבילינו פה, נטשנו את המותרות של מלונות פאר כדי לשהות במלון רוכבים עם בונגלוס – ואנחנו לא מרגישים שאנחנו מפסידים משהו, להיפך. השהייה במחיצתו של איש












דן דורון, קבלן תארים בפרישה אקטיבית, בחזמה של רוכב הבית של רד בול בדימוס, אין ספור פודיוםים במגוון תחרויות בכללם תואר אלוף וסגן אלוף הארץ ב-DH, אלוף תחרות הדואל סלאום של רד בול בחיפה, אלוף סבב ה-DH הישראלי וכו'. גם דנצי' נמנע על דור המייסדים של הדרכת רכיבה טכנית בארץ ובמרכז מיר"ב ובימים אלה הוא יוצא לדרך חדשה ועצמאית כמדריך רכיבה טכנית, כדאי לעקוב...

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 אנדורו, מתחרה DH בדימוס ותופר מרחקים לא שפויים בתחרויות מגה בייקפאקינג. בשאר הזמן הוא מדריך קבוצות ובודדים בטכניקת רכיבה מתקדמות בשילוב דמיון מודרך. [www.bkedmy.com](http://www.bkedmy.com)  

לרוחב השביל ומתגלה רגע אחד מאוחר מידי. הסטופי (Nose Wheelie) משלים את חבילת תרגילי השליטה ממשפחה זאת. מהות הטכניקה היא שליטה מתקדמת במעצור הקדמי ובאיזון. מעבר לווירטואוזיות בביצוע סטופי ארוך ויפה, הסטופי מלמד שליטה אבסולוטית במעצור הקדמי. כזאת אשר תסייע לכם בכל סגנון רכיבה שתבחרו. המניואל, הסטופי וה"באני הופ", היא כלי מעולה על מנת ללמוד תנועה נכונה של הגוף על האופניים אשר תשמש אותו רבות בהמשך הדרך ותעזור לו בכל פניה, קפיצה או מעבר מכשול במסלולים השונים. קדימה לעבודה 

טכניקות רכיבה וירטואוזיות נוספות שישלימו לכם חבילת תרגילי שליטה בסיסיים (אך לא פשוטים) ברכיבה על אופניים. כאשר תשלטו בשלושת התרגילים הללו, תוכלו להתמודד כמעט עם כל מכשול בעזרת שליטה טובה יותר באופניים. כמובן שלכל רוכב, גם לטובים ביותר, יש תמיד מקום לשיפור, בייחוד בשלושת התרגילים הללו אשר דורשים לרוב שייף וחיכוך תמידיים. המניואל הוא תרגיל שליטה בסיסי המשמש כמבוא לתרגילים רבים וטכניקות רכיבה שונות. הוא יכול לסייע לרוכב לעבור קטעים משובשים במהירות רבה יותר וגם לצאת ממצבים קשים ופתאומיים כדוגמת בול עץ השוכב

רכיבה על אופניים בשטח היא פעולה הרבה פחות טריוויאלית מאשר סיבוב פדלים. השטח טומן בחובו שלל אתגרים איתם רוכבי אופניים נדרשים להתמודד. הדרכים להתמודדות הן רבות ומגוונות, כל אחד על פי אופיו, תפיסת עולמו ומעל הכל כישוריו האישיים. לסדרת כתבות מצולמות בנושא טכניקות רכיבה נכונה, רתמנו למענכם את מיטב מדריכי הרכיבה הטכנית בישראל לסדנת רכיבה פרטית. בהתייעצות עם המגה "מאסטרים" בחרנו להביא לכם מספר טיפים לשיפור הזרימה, היכולת הטכנית, ההנאה והסטייל שלכם ברכיבה. אחרי שהבאתם את מיומנות קפיצת הארנב שלכם לשלמות, הגיע הזמן להתמקד במניואל וסטופי, שתי



# 2015 BUONGIORNO

## דגמי 2015 מחכים לכם

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.



בוטקיה T1 Tourmalet ★

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







עם החולצה ומעריצות. ככה זה כשאתה בטופ!

3:23:00 על קו הסיום במרתון טבריה

רוכב אופניים היכולת לב ריאה די מפותחת יחסית למה שהרגליים יכולות לרוץ. אומנם הרגליים חזקות לרכיבה, אבל לא לריצה. אליה וקוץ בה. היה לי ברור שאני מתחיל לאט ולא נגרר אחרי הלב-ריאה. אחרי כמה שבועות של שילוב הריצה התוצאות התחילו להראות. למרות שירדתי לרכיבה שבועית ועוד איזה שתי ריצות בשבוע, הצלחתי לשמור יפה על מקומי בחבורה, שוב הייתי מקדימה בזמן הטיפוסים.

לשמחתי אחרי מספר מועט של חודשים הצלחתי לאסוף את עצמי ולחזור למסגרת הרכיבה המוכרת, הישנה והטובה. הגיע הזמן להיפרד מנעלי הריצה ואלו הופנו, לאחר כבוד, לאחיי (אחסנה יבשה/מגירה).

רגליים וידיים... כלול. אז יאללה, ניגשתי לחנות ציוד ריצה הקרובה, עליתי על המסילה, רצתי קצת וטיק טק התאימו לי נעליים לפי צורת הריצה שלי. מגניב.

עכשיו נשאר רק לצאת לרוץ. אי שם עמוק בתוכי עוד קיוותי שלא אצטרך את הנעליים, תוך שבוע, מקסימום שבועיים אני חוזר לרכוב כמו פעם (כמו עד לפני שבועיים...). אט אט נוכחתי לדעת שזה כנראה לא יקרה ממש בקרוב. רכיבות שישי מזדמנות עם החבר'ה הוכיחו לי שהגרוע מכל מתחיל להתממש, אני מתחיל בזליגה הבלתי נמנעת לירכתי החבורה, אכן קשה להחזיק מעמד בחזית. נו טוף, אין ברירה, חוזרים ל"פלאן ב".

אט אט התחלתי לרוץ, זו איננה משימה פשוטה כי בתור

כל כך מסובך, הרי אני מקצוען בכל הקשור לאופניים, רגיל לקום מוקדם, עם קילומטאז' רב ברכיבות לילה, כמה גיחות רכיבה לחו"ל. אז ריצה, מה הבעיה? ציוד? אני מצויד במיטב הציוד רכיבה, בטוח שאצליח להצריך ציוד לריצה.

### נעליים קונים מהר וגרביים לא חסר

נעליים זה די ברור מעליו, חייב לקנות, זו גם דרך טובה ליצור מחויבות. מכנסיים, אסתדר עם משהו. חולצות, גרביים? בטוח שאוכל להסתדר עם אלו מהרכיבה. מה זה לקנות נעליים? זה הרי זול בלפחות סדר גודל מעלות אופניים, זה כמו... כמו... כמו לקנות סט מגיני

פתאום התחלתי לגרד את הראש. זה לא היה איזה גירוד ממוקד, זו הייתה איזה תחושה כללית לא ממוקדת.

היורש השני זה עתה הגיע הביתה ויביא איתו סכנה ברורה ומיידית. סכנה לכושר רכיבה. מה עושים עכשיו? האפשרות להפוך לאחד האיטיים בחבורה לא ממש באה בחשבון, אז שוב התחלתי לגרד את הראש.

אחרי כמה גירודים והירהורים על מר גורלי, באה ההתגלות. ריצה. כן, כן אותה פעילות גופנית שבשבילה (לצער) לא צריכים אופניים. ריצה. נראה שעם ריצה או שתיים שבועית אצליח לתחזק את הכושר כדי לשמור על מקומי בקדמת החבורה. נשמע מבטיח, ועל פניו לא





כתבינו, עם החברים החדשים....

ריצה של 42.195 ק"מ, זו ריצה שהיא פיזית ויחד עם זאת מאוד מנטלית. זו ריצה שבה יש לא מאט רגעי משבר, שאותם צריך לצלוח ולהמשיך להתקדם לכן מאוד חשוב להיות ממוקדים.

חייב לציין שהטייפר הזה מאוד מוכר לנו, הרי בכל רכיבת שטח אנחנו חייבים להיות ממוקדים, לשים לב לקו הנכון בירידה התלולה, לשים לב למיקום שפת הדרופ כדי שנמשיך ברגע הנכון ועוד הרבה מאוד רגעי מיקוד וחידוד בכל רכיבה.

אז היום המרתון הגיע. הגעתי זינוק עם החולצה של we:Ride, בקו הסיום חיכה לי המעיל רוח של הרכיבה ביד"י אישתי האהובה. הכל פיקס. אחרי 3:23:00 שעות המטרה הושגה, אומנם מרוב עייפות בסוף המרתון שכחתי להצטלם עם החולצה של we:Ride אבל זה נסלח.

### ממשיכים להתגלגל

כמו שזה נראה עכשיו, מצאתי את השילוב הנכון בין הרכיבה לריצה. אז אני ממשיך להתגלגל ולהתקדם. ברכיבה עם החברה ובריצה עם חברים אחרים. הכי חשוב להיות בתנועה.

כאן המקום לציין לשבח את משפחתי האוהבה והמדהימה, שללא התמיכה שלהם השילוב הזה, ובינינו הרכיבה בכלל, לא היה מתאפשר. תודה.

אז יאללה, למה אתם מחכים? צאו לרכוב 

למען הסר ספק, לריצה בשטח יש חיסרון אחד מאוד משמעותי, זה ללא אופניים. אבל בכל זאת זה עשה אותי רוכב טכני טוב יותר.

### השידרוג

עם שני חצאי מרתון מאחורי והר לעמק אחד (שברגע האחרון נאלצתי לבטל, אבל התאמנתי אליו..). הגיע הזמן לעשות שדרוג. באופניים השדרוג מאוד ברור, קונים אופניים חדשים. בריצה? נעליים חדשות זה שדרוג? לא ממש. אז משדרגים את המטרה. מרתון.

מרתון טבריה, אבל לא סתם מרתון טבריה, הולך על תוצאה. תוצאה שמשקפת את היכולות, הרצונות ושומרת על העוגנים הידועים. בשלב זה הדברים קרו מהר, מאמן ריצה חדש, תכנית אימונים חדשה. פה כבר נכנסים לליגה אחרת, רמת המחויבות עולה, רמת תכנית אימונים עולה. והעוגנים? העוגנים נשארים עם שינוי קל, הרכיבה של רביעי נאלצה לעבור לשלישי.

בשלב הזה הכושר עלה פלאים וזה היה מאוד מורגש ברכיבות. נפח הריצות השבועי הגיע בשיא לכמעט 90 ק"מ. זה לא היה קל, אבל היי! אנחנו רוכבי שטח, קטן עלינו.

### טייפר (בעברית, חידוד)

בשבוע וחצי לפני המרתון נאלצתי לוותר על הרכיבות לטובת הטייפר. הטייפר היא התקופה לפני אירוע משמעותי, שבו נדרשים לעלות את יכולת המיקוד. כאן אני חייב הסבר קצר על המרתון. המרתון זו לא סתם

הכמעט יחיד שיש לריצה על האופניים הוא היכולת לצאת לרוץ מפתח הבית, אלא אם אתה גר מול יער בן-שמן/ פארק קנדה. מסתבר שהשילוב הוא שילוב מנצח, אני מרגיש הרבה יותר חזק ברכיבות.

### המטרה

כל רכיבה היא הרכיבה. אין משהו אחר. לא מתפשרים על האופניים, הציוד, השותפים, על המסלול. מידי פעם ישנם כל מיני יעדים כגון חופשת רכיבת מדבר (סמר, סמר, סמר) ומידי כמה שנים איזה גיחה מתוקה לחי"ל (צ'רוויניה, לה ז'ה וכד'). המטרה ברורה, שכל רכיבה תהיה ה-רכיבה.

בריצה הרגשתי צורך להציב מטרה. מבט חטוף בלוח תחרויות ריצה וסימנתי את חצי מרתון תל-אביב כמטרה. מאחר ואני לא עתיר ניסיון בריצה, והיה לי חשוב להגיע ליעד בצורה מיטבית ובלי פציעות שימנעו ממני לרכוב, החלטתי שאני מחפש מאמן ריצה שיבנה לי תכנית ריצה. בתוכנית ריצה יהיו שני עוגנים: 1. יום רביעי - רכיבה 2. יום שישי - רכיבה. עכשיו אפשר לעשות תכנית.

מפה לשם התקדמתי בתוכנית, רצתי את חצי מרתון ת"א, אח"כ על הדרך עוד חצי ברמה"ש (מרוץ האביב). ואז חבר שהוא גם רוכב מדופלם הציע שנרכיב קבוצה למרוץ (שטח) השליחים בשם "הר לעמק". כך הגעתי פעם ראשונה לשטח, אבל בלי אופניים. תשמעו, לרוץ בשטח זו חוויה מיוחדת במינה. לעבור ברגל בסינגלים שאנחנו רוכבים, לנתח קוים טכניים מבלי שנצטרך לרדת מהאופניים, עונג צרוף. ממליץ בחום.

### שוב חוזר הגירוד...

כך עברו להם אי אילו חודשים רבים (יש לציין, בהנאה מרובה), ושוב איזה תחושה ישנה/מוכרת התחילה להזדחל לה במעלה העורף.

Number 3 is on it's way.

Houston, we have a problem.

בשלב זה כל המערכות גויסו, הדחייה, ההדחקה ועוד כמה. כלום לא עזר.

The bird has landed.

עכשיו תמונת המצב הייתה טיפ'לה מורכבת מלפני שנתיים. אבל היי! אנחנו הרי רוכבי שטח קשוחים, לוקחים דרופים בזרימה, רוכבים לילה גם על רטוב, ותיקי לה ז'ה, רוכבים רק עם מגיני ברכיים מינימליסטי ובאגני מעל הלייקרה. מה יכול עלינו? כנראה שהסינרגיה שהמספר שלוש יוצר, יכול לאתגר גם רוכב קשוח (ומסוקס) כמוני. מזל, מזל, מזל ושוב מזל. הנעליים עדיין בארון והסוליה לא התייבשה (אמרנו אח"י...). צריך מזל בחיים!

אז יאללה, התרגולת מוכרת. יוצאים לרוץ. רכיבה אחת בשבוע חובה, כי הרכיבה בין היתר מחזיקה אותנו שפויים ואז לא כדאי לנסות אחרת, ומספר הריצות שמתאפשרות.

כך עברו להן מספר שבועות רב יותר מהפעם הקודמת. עם הזמן, כאשר הצלחתי שוב להתייצב על מספר הרכיבות השבועי האפשרי (בכל זאת יש מחויבויות, עבודה שצריכה לממן את האופניים) גיליתי להפתעתי שאני מצליח לשלב את הרכיבה עם הריצה. הרי היתרון

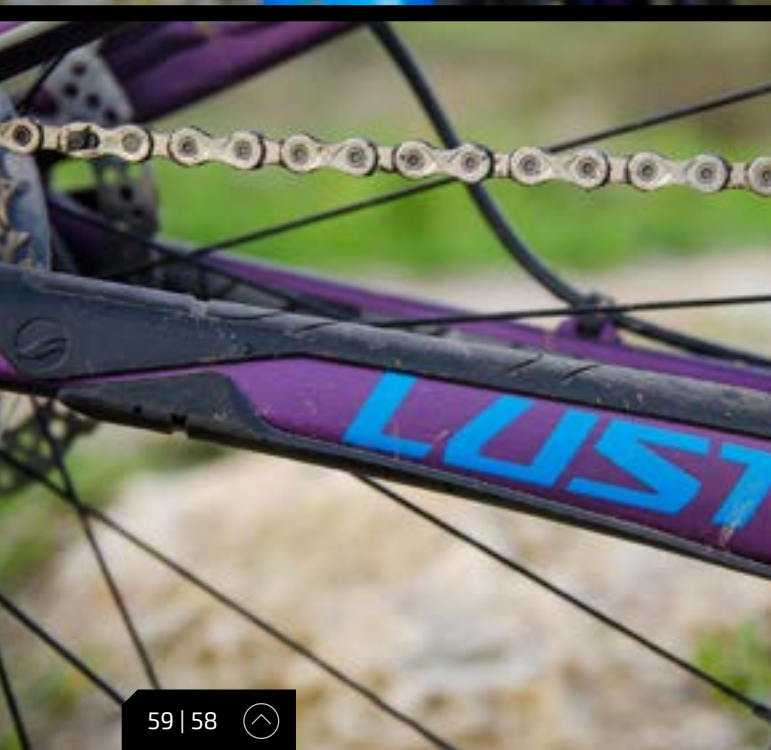


יבואן: ג'יאנט ישראל | מחיר: 11,900 ₪

# Giant Lust 2







### Highlights

- גלגלי 27.5
- מתלה Maestro מהלך של 100 מ"מ
- שלדת אלומיניום ALUXX SL
- גיאומטרית נשים ייעודית
- אורך צינור עליון 590 מ"מ
- אורך תומכות שרשרת 440 מ"מ
- זווית צינור ראש 71 מעלות
- זווית צינור כסא 73 מעלות
- משקל "רטוב" - כולל פדלים וחומר בצמיגים - 13.4 ק"ג

\*הנתונים הם למידה M





נשים ייעודי וכידון רחב במיוחד (69 ס"מ) שהתקבל בברכה וסייע אף הוא ליציבות, במקביל לנוחות הטיפוס.

#### על השביל

הדבר הראשון שמורגש באופני הלאסט הוא הנוחות. האופנים שנבדקו היו במידה 17 (M), שהתאימו בול למידותי (164 סנטימטרים של דיווש) ופינקו אותי בקוקפיט שנדמה כאילו נבנה בדיוק לפי מידותיי (למעט הגבהה של מוט הכיסא, לא נזקקתי לשום שינוי והתאמה)

הנכון אחרי קיצור הטופ-טיוב ע"י הארכת תומכות השרשרת, הדטיוב גבוה יותר וכמובן – מרווח גדול יותר מהצינור העליון.

#### חלקים בולטים

רמת המפרט של אופני המבחן הייתה לא רעה בסה"כ והתבססה על תמהיל של סראם ושימנו במערכת ההינע, בולמים של פוקס ברמת Evolution מלפנים ומאחור, מעצורי M505 של שימנו ומגוון חלקים גנריים של ג'יאנט הנושאים את השם Connect. בכללם אוקף

או שמא הם מתבטאים בקיצור המרחק שבין הכסא לסטם ואוקף נשי בלבד.

אופני לאסט הם קודם כל ואחרי הכול אופני נשים, בגיאומטריה ייחודית והתאמה ארגונומית המתבססת על גלגלי 27.5. גיאומטרית השלדה זהה לדגם הקרבון התחרותי שעליו דוהרות חברות נבחרת ליב, בגרסת אלומיניום ידידותית לכיס.

הבדלי הגיאומטריה הנשית הם בעיקר המרחק מהכסא לסטם, בסיס גלגלים מותאם, ששומר על האורך

אופני האנת'ם של ג'יאנט ביססו את מעמדם הבכיר כאופני שבילים תחרותיים נוחים ומתגמלים. גרסת הנשים, אופני לאסט/ ליב מבוססת על רכיבים דומים, אך עם תכנון, גיאומטריה וחשיבה לכיוון הנשי.

ההחלטה האסטרטגית של החברה להתמקד בדגמי נשים לוותה בהשקעה במערך פיתוח שכולו מבוסס על נשים ובמקביל, תמיכה בנבחרת נשים חזקה (הכוללת את יולנדה נף, מריאנה ווס ומאיה וולושצ'ובסקה). יצאנו לשטח לבדוק האם השינויים האלו אכן מורגשים,







THULE®  
SWEDEN

Giant Lust 2

we:Test



#### סיכום

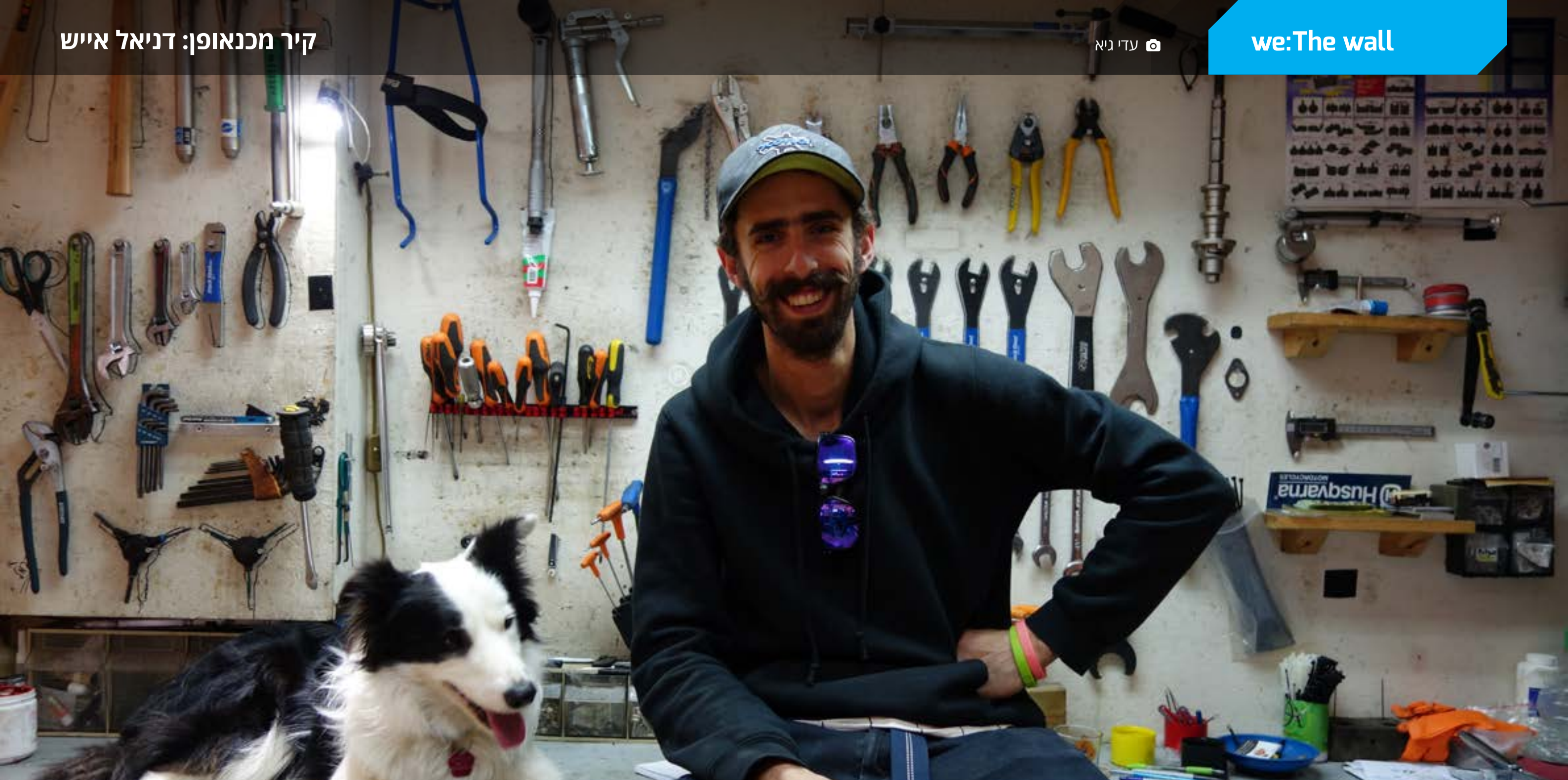
הנוחות, היציבות, אחיזת הקרקע ויכולות הטיפוס ממצבים את הלאסט כאופני שבילים מצוינים לנשים שמחפשות אקשן לצד נוחות, גם ברכיבות ארוכות. במחיר אטרקטיבי מתקבלת חבילה מלאה שאפשר ליהנות ממנה כפי שהיא, או לשדרג אותה לתצורה תחרותית יותר עם החלפה של הגלגלים. עם יתרונות העבירות של הגלגל הגדול ויכולות התמרון של גלגל לא גדול מדי, אופני ה-27.5 האלו מציעים חווית רכיבה משובחת שבסופה תרצו להמשיך עוד ועוד ובמהלכה רק תחפשו איפה ניתן לאתגר את עצמך עוד – בין אם מדובר במעבר מכשולים מאתגרים יותר, טיפוסים קשים יותר או פשוט להאריך את הרכיבה אליה יצאתן.

לטעמי – האופנים המושלמים ליום טיול, בין אם מדובר בסינגלים של הכרמל או תוואי המדבר ברכיבות ארוכות

בסינגלים טכניים ובירידות מדורדרות, האופנים יציבים ומהירים – מערכת השיכור והגלגלים הגדולים עוזרים לאופנים להדבק לקרקע ומעניקים רכיבה יציבה ובטוחה. האופנים גיהצו באלגנטיות כל מכשול והיו מהנים במיוחד בסיבובים, המתלה המוצלח של ג'יאנט דואג לעקבה מהירה ומדויקת של הגלגל האחורי אחרי תוואי השטח, לפעמים אפילו טוב מדי לטעמי (חסר לי קצת זמן אוויר). ההבדל המהותי והמהנה הוא בסיבובים חדים ומהירים. בסיס הגלגלים המקוצר והכידון הרחב נולדו בדיוק בשבילם.

בטיפוס, גלגל שיניים אחורי של 36 היה מעל ומעבר לזרישות והאופנים מטפסים היטב, למרות משקלם והעובדה שהגלגלים שנבדקו לא קלים במיוחד ושהאופנים צוידו בצמיגים רחבים וכבדים לתנאי מדבר. החיסרון המהותי מבחינתי היה במעבר לדיווש בעמידה: כאשר הבולם האחורי אינו במצב Climb, עליה לדיווש בעמידה לוותה בתנודות נמרצות של המתלה ובחוסר יעילות כללית של הדיווש. המעבר בין המצבים בבולם האחורי היא לא מהלך פשוט באופנים, בעיקר בגלל הגיאומטריה הנשית והצינור העליון הנמוך.






**מי הבן המועדף?** הכלי האהוב עלי הוא אלן 8 של Beta הוא צמוד אליי ומשמש אותי כמעט בכל טיפול.

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

מסתמן שזה יהיה ארון כלים של Beta.

**לוקח את העבודה הביתה?** בבית שלי יש לי ארגז ותיק כלים שמכילים את כל הכלים שיש בסדנא שלמה.

**ה-תיקון?** היו לי לא מעט אילתורים בשטח, אך זכור לי תיקון שרשרת עם שתי אבנים שהחזיק שלוש שנים בלי להיקרע 

[אתר](#) סלולר כפר מל"ל, [פייסבוק](#)

**סדר על הקיר?** הסדנא שלי מסודרת לפי אזורים, פינה לבניית גלגלים, פינת יבבני משקל, שולחן עבודה, ואזור של כלים מיוחדים.

**הכי כלי כלי?** אלן 4, 5, 6 וכלי מנגל של Park Tools

**הכי לא כלי כלי?** מפתח BB שטוח של שימנו שמצורף לערכות העתיקות. הוא יכול לפעמים להיות קשוח.

**כלי מיוחד/יחודי?** הכלי המיוחד ביותר שמארגן לי את העבודה הוא קודם הידיים שלי, השני הוא 2 שפיצים מחוברים לספוג קשיח שעוזר לי לשמור על הסדר של צירי גלגל.

והרכבתי אותם כילד צעיר משתווה בקלות לעבודה של שנה בסדנא שלי בסלאום. בתחילה השתמשתי בשרותי החנות השכונתית, אבל למרות שהייתי ילד נחמד ומנומס, עליתי על העצבים של משה שנהגתי להתנחל אצלו בחנות. לאט לאט התחלתי לתקן בעצמי והעיקר ללמוד ולהתמקצע גם לבד וגם ממשה, היום אני מנהל את חנות סלאום כפר מלל ואת הסדנא שבתוכה.

**רוכב?** משתדל לרכב כמה שיותר, פעם הרבה DH כולל חצי שנה בוויסלר קנדה, היום בעיקר AM על ה-Kona Process 134 DL שלי ואנדורו על אופנוע.

**מי אתה האיש שבקיר?** טוב אז למרות שאני צעיר יחסית, השריטה התחילה אצלי בגיל מאווד צעיר (יותר צעיר...). לסבא שלי היה משהו שהוגדר בכלליות כמחסן, בו הייתי מתנחל ומבלה שעות. זה לא היה מחסן רגיל... זה היה מחסן הקסמים של סבא.

כל דבר שנכנס לשם מקולקל יצא תקין ואפילו עובד יותר טוב, שם למדתי הלכה למעשה שסדר זה חצי עבודה ושם התחלתי עם "התקונים" או יותר נכון קלקולים.

בשלב מסוים קנו לי אופניים כמתחייב, רכבתי המון ושברתי המון, בתחשיב כללי כמות הפעמים שפירקתי





# 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







# המגייברים

אחת המחמאות הכי גדולות שמישהו יכול לקבל היא את התואר "מגייבר". למי שלא נולד בשנות ה-80 נסביר שמדובר בגיבור סדרת טלוויזיה בעל נטייה להסתבר עם ארכי פושעים ומנה טרוריסטים ולהיחלץ מכל המצבים האיומים הללו באמצעות שרוך, אטב ומשחת נעליים. כמוהו, גם הרוכב שניחן בתושייה ויכולת אלתור שתאפשר לו לתקן את המעביר האחורי שנתלש באמצע רכיבת מדבר עם מסטיק וכמה ענפי סירה קוצנית, יהפוך חיט מהר למושא הערצה ולא בכדי, שכן היכולת להתגבר על תקלות בשטח באמצעים דלים היא ללא ספק כישרון מבורך. אלא שלתכונה החיובית הזו יש גם צד פחות יפה, שלא לומר מכוער.. שכן אין דין רוכב שיודע לתקן תקר עם חופן עשבים וגללי עיזים כדין זה שיחליף את הנוזל ההידראולי במערכת הבלמים שלו בשמן קנולה... לפי מיטב הבנתי ההבדל המהותי בין שני סוגי המגייברים הללו טמון בשאלה כמה עקשן וקמצן כל אחד מהם..

עקשן, מפני שאילו שניחנו במתת הזה יעידו שבחלק גדול מן המקרים מדובר באתגר מחשבתי המונע מעקשנות נטו כשעומדת לפתחם בעיה הדורשת מענה יצירתי, ונפשם לא תשקוט עד שימצאו הפתרון הראוי (בעיניהם כמובן), כן, לעיתים גובר הרצון להוכיח את צדקתך, על השכל הישר ואפילו תקלות פעוטות לכאורה יכולות לזמן שעות ארוכות של רכינה על ארגז הכלים, מפלי גיצים מן המשחזות וניבולי פה לרוב עד שחתן השמחה מתייצב עם חיוך של דביל ובידו ה-פתרון שנראה דומה ליצירה שתתקבל לו יבקשו מדוב גריזלי לייצר מאיץ חלקיקים. וקמצן מפני שלא אחת עניין ההוצאה הכספית כשלעצמה, הופך לקרדום לחפור בו.. אצל אלו (לאמשנה מאיזו עדה..), הרעיון שבמרכז עומד הפתרון הפשוט של לגשת לחנות ולרכוש את הפריט

הדרוש אינה מתקבלת על הדעת והם יבכירו למשל לרכוב עם תיק אוכף שבמקור היה קופסת סנדביצ'ים לבצפר המחובר עם עשרות איזיקונים וחוט שפגט למוט הכיסא רק כדי לחייך בסיפוק ולהרגיש ש"דפקו ת'מערכת" ולא באמת משום שידם אינה משגת כלכלית רכישת תיק אוכף מקורי.

הרצון הזה להוכיח שאתה יכול לעשות את זה טוב יותר וזול יותר הולך מצוין עם ה"רוח הישראלית" כי אנו הרי אומה שידועה כמובילה בענף הספורט המוכר בכינוי "קומבינה"... הבעיה כמובן מתחילה כאשר האלתורים הללו מחליפים חלקים בטיחותיים ואחת לכמה זמן עולה למשל בקשה בפורומים להמלצה על רתך שיכול לתקן שלדה ישנה שנבקעה ואנשים מסכנים את שלומם לא אחת, ובשם החיסכון שוכחים שחמישה חודשים בגבס ועוד שנה של שיקום, עולים הרבה יותר משלדה חדשה...

בת דודתה מדרגה ראשונה של הקומבינה היא כמובן תופעת רכישת החיקויים. מאז שנפרצו הגבולות באמצעות האינטרנט והעולם הפך לכפר גלובאלי, יכולים אנו בלחיצת כפתור להזמין לעצמנו איזה רכיב שעולה בדמיוננו מהפינה המרוחקת ביותר על הגלובוס. הנגישות הטוטאלית הזו לכל פיצ'פיקס הידוע למין האנושי יצרה בין היתר גם שוק משגשג של חיקויים. אין כמובן שום פסול בלחפש מכנסי רכיבה לא ממותגים שעולים רבע מכאלו המגיעים מחברה ידועה, אבל מה בדבר רכישת חיקוי של מותג ידוע? הרי גם אם אף אחד לא יבחין בעובדה ש-TLD מעולם לא הוציאו חולצה עם דוגמת צביעה שכזו האם עצם הידיעה שאתה הולך עם חיקוי לא די בה כדי להציק?

באיזו שווארמה ברמת גן מתנוסס שלט עליו רשום משהו בסגנון של: "טעמה המר של האיכות הירודה נותר זמן רב לאחר שפג טעמו המתוק של המחיר הנמוך..." אך

מנגד יהיו לא מעט שיטענו שלא זו בלבד שאיכותם של המוצרים המלוכסנים אינה נופלת מזו של המקוריים (שאגב מיוצרים גם בסין..), אלא שבחלק מן המקרים אף עולה על האורגני. רכיבה על אופניים היא ללא ספק תחביב יקר ובין הנהנים ממנו ניתן למצוא בקצה אחד את אילו שירוצו לרכוש כל מוצר חדש רק מפני שהוא שם, בלי שום קשר לצורך האמיתי בו (וכל המרבה במחיר הרי זה משובח) ויהפכו את אופניהם והציוד הנלווה לסמל מעמד גרידא, ומן הצד השני של המתרס, יהיו אלו שיקשרו את בקבוק השתייה עם מסקינטיף לשלדה ויבלו טרזי עיניים לילות מול מסך המחשב בחיפוש אחר הדיל הכי זול באתרי הקניות ולאחר מכן יפרסמו סטטוס בו יגנו בכל פה את מחירי החלקים בארץ ויעודדו את חבריהם להדיר רגליהם מן "העושק" המקומי ולעבור לרעות בשדות האי-ביי הנצחיים...

ואתם, מה אתם? 





# LIFE IS A RIDE™

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

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



**GRAVITY CHECK™**

APRÈS-RIDE APPAREL







# החצר של דני

ולמדתי את זה מאבא שלי שהיה מסגר מחונן". נפגשנו באותה חצר טובלת ירוק בבית בהוד השרון, חלק משכונת ותיקים הקרובה מאוד לרחוב הראשי של העיר. כשנכנסים לחצר חווים פאזזה מהחיים. פינת חמד צבועה פסטל שבה ממוקם מוסך מסודר לאופניים משופע בחלקי חילוף, גלגלים וכלי עבודה, וכמובן שלדה כלשהיא שתמיד נמצאת על המתקן לטיפול. כשהגעתי דני היה עסוק בבניה מחדש של השלדה שלו אחרי התעללות לא קטנה בבוע הקפוא של ינואר. "ביום שישי אביב (עוד פצצת כשרון ממשפחת ינובסקי האיליתית) מתקשר אני בבית זית אני אצל אח שלי. בא נרכב. יום שישי ירד מבול...נסענו למעיינות, אימבה, אבן ספיר. היינו רטובים קפאנו מקור אבל הייתה אחת הרכיבות הטובות בחיי. שני חברה, אין נפש חיה" מספר דני. אפס מעלות מזכיר לכם.

"אבל בא קודם נעשה קפה" אומר דני ואני מסכים

אביעד יזרעאל, מאמן נבחרת ישראל באופני הרים, דניאל אייש המוכשר שמנהל את הסדנא בסלאלום כפר מלל (כתבה עליו בפינת קיר המכנאופן), מיכה "דום" דומברוויקי ששווה סיפור לכשעצמו אודות הורדת משקל דרסטית ומצוינות ברכיבה (כיום חי בשבדיה), אור שמש, אור אדמוב, תום יותם, יונתן יתום, רובם רוכבי בצמרת הדאונהיל והאולמאונטיין המקומית ועוד. מסתבר שלדני יש נטייה לאסוף סביבו אנשים, לדאוג להם ולטפח אותם סביב תחום האופניים. מילדים, דרך מבוגרים ועד אפילו קבוצות נוער בסיכון. "החבורה התקבצה מגיל 14-15 בחצר שלי. אתה לא מבין מספר דני "הם קפצו את המדרגות בהוד השרון את כל הדאבלים והטריפלים וכשיש תקלה מתקנים בחצר של דני. ככה זה התחיל....הייתי מאלתר להם דברים כי לא ידענו, לא הכרנו וגם לא היה כסף לציוז, נראה שעד היום יש לי את זה. יש קטע נורא מנחם בעבודת ידיים

לצפות בדני רוכב זאת חוויה. דני מחובר לאופניים כגוף אחד וכולו פרוזה של שפת גוף ותנועה. אין טיפה של עצלות. כל קפל בקרקע מנוצל לדחיסת ושחרור הבולמים, כל קיקר זה תירוץ לקפיצה, הקווים אולטרה יצירתיים, הסיבובים מבוצעים בשפת גוף בולטת ואלגנטית, המבט נכון, תנוחת המוצא מוקפדת, האיש חרוץ, בלתי מתפשר ולא מוותר. אין רגע דל ובתור רוכב שני אחריו, עף לך התחת. לפעמים אני יורד למקומות האחרים בשורה רק כדי להירגע ולחזור למעטפת כי דני תמיד מאתגר אותך לקצה. אבל לא רק.

## דני ועוד

דני הוא שלם הגדול מסך חלקיו. פודיומיסט קבוע בתחרויות אולמאונטיין, בונה סינגלים, משקיע בסרטוני הדרכה, מכנאופן מוכשר ואיש יקר וצנוע שבחצר ביתו הקסומה ומלאת ההשראה שבהוד השרון צמחה שורה של רוכבים מוכשרים והישגיים, רשימה חלקית:

בואו נדבר רגע על Flow. התחושה הנמרית הזאת שהכל זורם חלק בסינגל, מעל כל מכשול אתם דופקים באני-הופ, הסיבובים מרגישים מושלמים עם מבט מחוייב קדימה, הנה המנואל הנחשק ביציאה מהברם, הדרופים שקופים והגלגל האחורי נזרק באלגנטיות של בלרינה כאשר אתם שועטים במהירויות שעוד לא נרשמו בסטרבה שלכם. לרובנו שרוכבים בסוף שבוע וקצת במהלכו, החריצות המתבקשת לייצור רכיבה שכזאת באופן קבוע קשה להשגה, אבל די בטוח שחוויתם את זה כשרכבתם בשובל ההשראה שמשאיר אחריו אליל רכיבה מקומי. ההרגשה הזאת הכי זכורה לי מהפעמים שיצא לי לשבת על הזנב אפילו לכמה דקות אחרי למשל, דן דורון בנחל שוקף, אמיר כספי בכמה שיעורים שלקחתי, ניל אובריאן במסגרת כתבה ותיקה, כמה צעירים בראנים הכנה לתחרות וכמובן אחרי דני יותר.



**OVERMOUNTAIN  
OVERDO IT**

Mark Weir and Jérôme Clémentz - 7,217 ft, 42 miles in, somewhere on Tenerife.

**THE ALL NEW 2015 TRIGGER**

Go too far. Take it higher, faster and further than you ever thought possible. The all-new Trigger is engineered to overdo any adventure. Just make sure you can find your way home...

Attitude-Adjustable Ride / 140-85mm Dual-Travel DYAD Shock  
Dual Crown Lefty SuperMax / 27.5 Wheels

**RECYCLES**  
הרים | כביש | טריאתלון

**cannondale**

אצל רועי וחברתו דאז שהתהדרה בכינוי "מותק" למי שזוכר. החברה חרשו את הפלני עשר פעמים ביום משפרים זמנים, אבל גם הצטרפו אלינו למסע רכבלים בלתי נשכח לשאטל שסיפק לנו הרפתקאות גשומות ומרתקות. כבר אז בלט הזיווג החריג בין האיש הבוגר לחבורת הנערים הנמרצת, כשהם מדגימים יכולות מרשימות במסלולים המאתגרים. מאז זכיתי להיות במעגלים של דני ולרכוב אתו בין היתר עם צעירים וגם חבורה ותיקה שהמשותף לכולנו הוא שעברנו את ה-50. דני היום בן 54.

"ומה, עוד פעם יכתבו על הזקן ההוא שרוכב?" שאל בחשש דני כשהתקשרתי אליו לראשונה לצורך הכתבה. "לא" אמרתי לו "לא ניפול לקלישאה הזו של סבאליה על אופניים או החצר של גיפטו... אבל נדבר על זה קצת בסדר? בכל זאת אתה תופעה". דני לא מסכים. "אני לא תופעה, בשבילי הכל טבעי. זה נכון שבבית לא תמיד מקבלים את הבילוי המשותף עם נערים בני 17 והרצון להיות כמוהם חזק ובכושר טוב אבל אני לא מוותר לעצמי" אומר דני משפט שחוזר רבות במהלך השיחה, ואכן דני קשוב כל הזמן לביקורת על אופי הרכיבה, מתאמן המון, נמצא בכושר מעולה, עובד על הטכניקה וכל הזמן לא מסופק. "עוד פעם ועוד פעם וההתקדמות של הצעדים שלי היא במיקרו מילימטר". דני לא יודע מה יהיה עוד עשר שנים ומקווה שהגוף עדיין ישתף פעולה. הוא רואה אנשים מבוגרים שהם שבר כלי זה

כשאני נושף לכפות ידי הרועדות מהצינה ואנו מתגודדים לפני מכונית הקפה הידנית כמו סביב מדורת שבט. ברור שידנית. דני לא מוותר לעצמו על זה סיכמנו כבר. הפולים נטחנים, הקפה נמזג, אספרסו כפול-ארוך בלי סוכר כמובן וחשוב לדני שנשתה אותו מיד, הטיימינג חשוב. אנו מתיישבים בחוץ בחצר עם מספר חתיכות עוגה מנחמת שהכינה דורית ושוכחים את הקור בשעות הקרובות בהם אנו משוחחים.



#### יתום או יתום

"בא נסגור קודם את הקטע של השם משפחה. בכניסה כתוב יתום, לך אבל קוראים יתום, כמובן שגם לבן שלך, אבל ליונתן קוראים יתום והוא בן אחיך, תסביר..." אני שואל ודני עונה "נכון, יונתן הוא בן אחי הרבה חושבים שהוא הבן שלי. לילדים שלי קוראים תמר תום וגל ואני ילד אמצעי. אחותי ירשה את היופי והחכמה, אחי את החכמה והיופי ואני כלום..." הוא מחייך, "עץ המשפחה פולני ולאבי קראו יאסם. כשהגיע לארץ אמרו לו לעברת. מכיון שיאסם בפולנית זה לבד זה תורגם ליתום. כאשר אבי התחתן בגיל צעיר החליף את השם מיתום ליתום שנשמע לו יותר אופטימי, חלק מהמשפחה שמר על הגרסה הראשונה וזה המקור של הבלבול".

#### פיטר פן

את דני פגשתי לראשונה במורז'ין ב-2008, הוא הגיע לשם עם כל חבורת הנערים והתארחנו כולנו







מפחיד אותו אין מצב שאני אהיה ככה. לא מוותר לעצמי, הגיל הוא סתם מספר ומבחינתי יכול גם להיות 20. אני כן מבטיח לעצמי שלא אפסיק לחלום, לחשוב, להתגעגע, להשתוקק ולרכוב..." ילד נצחי שעוד נצפה בו לא מעט שנים נותן בראש.

#### שטח ועוד שטח

דני עובד בחברה פרטית עבור הצבא ונמצא הרבה בשטח, מה שמערב המון עבודת כפיים וזוג אופניים ברכב תמיד מוכן לכל הזדמנות. "האוסו שלי ראה המון שטח הוא ככה גם נראה. מאוד אוהב את ההתעסקות בציווד. אני עובד 30 שנה באותו מקום מ-13 לינואר 1985. ולא קיים אצלי

אשתי מפרגנת, לפעמים אומרת נמאס אבל תומכת".

#### ילדים וחברים

יש לדני נטייה לאסוף אנשים לסביבתו וללוות אותם. הוא יודע להתחבר למהירים ולאיטיים, לספורטאים ולאלו עם הקשיים, לאדרנלין ולחברותא. "כל הצעירים שדיברת עליהם הם חברים של תום הבן שלי בעצם. כולם ילדים טובים, חלקם עברו התבגרות לא קלה אבל אצלנו התאספו בגלל האופניים והרגישו בנוח. במקרה של יונתן הבנו שמגיל אפס הוא ילד שונה, והיום הוא ספורטאי שמשקיע בריצה ושחייה גם בצבא למרות הצבא. דניאל ילד מיוחד ומוכשר, דורית ואני ומשפחת יותם

מאוד אוהבים אותו. אביעד מגיע לפה ומרגיש מאוד נוח אתנו. כולם ככה כולל כמובן הילדים שלי" מחייך דני. "הייתה תקופה שאיציק (גרוסמן, חבר ותיק) ואני הקדשנו כל שבת במשך שנה לילדים בסיכון. יצאנו יחדיו כי לא היה להם עם מי לצאת. דאגנו להם לאופניים, לציווד ורכיבות כל שנה. היום האפרוחים עזבו את הקן, זה בסדר לנו. אנחנו לא פולניים" מחייך דני.

#### אבא

"אנחנו שלוש שעות כאן ולא דיברנו על אבא שלי" מפתיע אותי דני "אבא שלי היה דמות מאוד חשובה לילדים שלו. אני בעצם יצירה שלו. לא נוח לי

## מבצע טריינרים של



FunKier

חנות האופניים של גרופי store.groopy.co.il

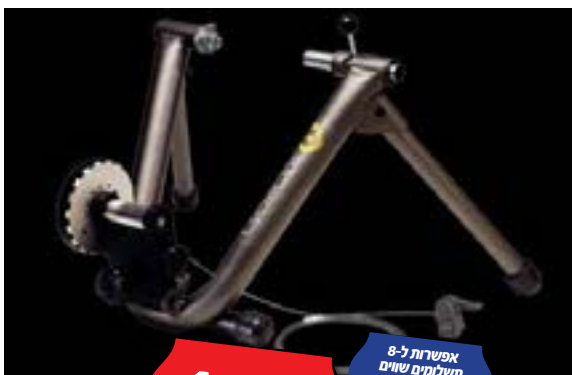
עכשיו גם מותאם סמארטפון ואייפד



### CycleOps Mag+ w/Adjuster Trainer

ה-CycleOps Mag+ הוא טריינר בסיסי המיועד למעוניינים לשפר את הכושר בכלל ואת כושר הרכיבה בפרט. ל-CycleOps Mag+ w/Adjuster חמש דרגות התנגדות שונות והוא מאפשר לרוכב להנות מאימון נוח ומגוון. בזכות הבורר החיצוני ניתן לשנות את דרגת ההתנגדות באופן רציף, תוך כדי רכיבה. ה-CycleOps Mag+ קל להרכבה ובכך הופך את האימון היומני לזמין ללא הרבה התעסקות בפירוק והרכבה.

ה-CycleOps Mag+ מספק את כל סעיפי החוזק, האמינות ועילות התפעול אשר ניתן למצוא בטריינרים המקצועיים ביותר מבית CycleOps.



להזמנה

רק 1,117 ₪  
במקום 1,319 ₪

אפשרות ל-8 תשלומים שווים בעסקה טלפונית  
איי: 054-4549500

### CycleOps Magneto Trainer

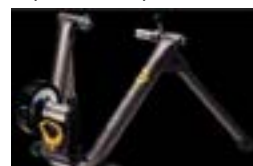
ה-CycleOps Magneto הוא הטריינר המגנטי הראשון והיחיד מסוגו בעולם בעל התנגדות מדורגת שמגבירה את ההתנגדות ביחס ישר למהירות סיבובי הרגליים. טכנולוגית רצועת ההנעה הייחודית מאפשרת טווח התנגדות רחב ללא צורך בשינויים ידניים ביחידה אלא רק בהחלפת ההילוכים על גבי האופניים. ה-CycleOps Magneto מאובזר ביחידת קירור עצמאית ומאפשרת זמן ביצועים ארוך ועיל.



להזמנה

רק 1,287 ₪  
במקום 1,519 ₪

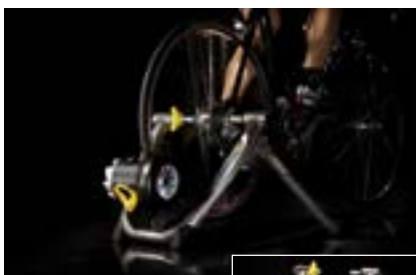
אפשרות ל-8 תשלומים שווים בעסקה טלפונית  
איי: 054-4549500



### CycleOps Jet Fluid Pro

מאובזר בטכנולוגית Power Tuned, טריינר ה-JetFluid Pro מספק תאוצה חלקה ואינרציה ריאליסטית המדמות מגוון רחב של סגנונות רכיבה. טכנולוגית ה-Power Tuned, מספקת שילוב מושלם בין עקומת כוח אמינית ודיוק באיזון לגלגל התנופה, להבטחת מאמץ ממושך ואפשרות להאצות. יחידת ההתנגדות של ה-CycleOps JetFluid Pro עובדת בשיטת קירור חום מקורית ורשומה בפטנט. שיטה זו מבוססת על תיעול אופטימאלי של זרם האוויר הנכנס ליחידה, לקירור מקסימאלי שלה, ובכך מאפשר זמן ביצועים ארוך ועיל, ושמירה על עקומת כוח פרוגרסיבית והתנגדות קבועה לאורך זמן בכל סוגי האימון ובכל סגנונות הרכיבה. בנוסף יחידת ההתנגדות של ה-CycleOps JetFluid Pro מצטיינת בעבודה שקטה ועמידה לאורך זמן.

גלגל תנופה יציב ומאוזן המייצר אינרציה גבוהה, מאפשר האצות (ספרינטים) ומדמה באופן ריאליסטי את כל סגנונות הרכיבה. הגלגל עצמאי ומנטרל את משקלו מעקומת ההתנגדות.



אפשרות ל-8 תשלומים שווים בעסקה טלפונית  
איי: 054-4549500


רק 1,725 ₪  
במקום 2,035 ₪

להזמנה



לסדנא ולרכיבות בדד ולפעמים מפזר עצמו לדעת בין אלו שצריכים את תשומת הלב והנתינה, יש תמיד את חוסר הסיפוק התמידי, האוטודידקטיות, השאיפה למציאות והמחשבה שאף פעם לא מוותרים. ומה יותר מתאים מלסיים את המפגש בציטוט מהפוסט בפייסבוק לסרט שהפיק עצמאית לכבוד היומולדת האחרון ושאותו הקדיש לנדב ריימונד ז"ל, שנהרג בצוק איתן: "אני רוצה להודות לכל כך הרבה אנשים טובים שפגשתי בשבילים



שהפכו לחברים קרובים. לכל אחד ואחד מכם גם אם פגש אותי לשבריר בר חלוף, יש מקום VIP אצלי בלב!" סיימנו בהבטחה משותפת להצטרף לאחת התחרויות של עירא בליגת האולמאונטיין יחדיו כדי לייצג את הקטגוריה הוותיקה שוב. "זה קל ופשוט. נעבוד ביחד על קוים." אומר לי דני "ולא לוותר, אף פעם לא לוותר" 



לא פשוטה שחווה בשנה שעברה במהלך אימונים בסינגל ה"שחור" בקנדה מה שגרם למשפחה לתגובה מגוננת ודואגת. דני ידוע במינימליסטיות שלו באופניים גם בקטעים טכניים ומהירים מאוד. "מיגון זה סוג של כניעה. אם נפלתי עכשיו אז להתמגן? בשבילי זה ויתור. לא מרגיש שזה נכון, להיפך כמו טיפול בהלם קרב, צריך לחזור למקום. לא לוותר!" היום רוכב דני רק עם קסדה. בלי כפפות ומגינים. קסדה ואופניים בלבד. "לא יודע אם זה נכון אבל שם אני נמצא. בלי תיקים, בלי תוספות, נקי כי אחרת כל דבר שמה מפריע לי. רוצה להיות אני והאופניים והתחושות. להרגיש את הדברים קרוב אליך, להיות מחובר"

#### אפילו

אי אפשר באמת לסכם את דני. רק אומר שמעבר לרוכב מוכשר, חבר נאמן, מנטור, שלפרקים חוזר לעצמו



מרוד, ראש הממשלה או אישה זקנה בלויית סחבות. זה משהו שאני ממש מתחבר אליו. זה היה דור אחר שחיי בפשטות אבל עם הרבה חכמת חיים. עוד תכונה שקיבלתי ממנו היא שהחצי כוס תמיד מלאה ובעצם הכוס תמיד מלאה בעצם בכל סיטואציה של קושי, משבר ודיכאון. ההורים גדלו באירופה בדלות ועוני והם השראה בשבילי כי הם בחרו באופטימיות, וככה אני היום".

נוכח המונולוג הנרגש על אבא חשבתי שבעשייה של דני יש קוים דומים לאביו בין היתר נתינה מאוד גדולה. אלו שצריכים את הנתינה חשים שיש מקום שאפשר לקבל אותה ומגיעים. דני בעצמו שונה-מתננות-יחיה ומתקשה מאוד לקבל בחזרה, לדוגמא עצם הכתבה אודותיו הביכה אותו מאוד, אבל לאחר מחשבה הוא מאשר "לא ניסחתי לעצמי את זה אף פעם אבל מסכים שיש פה סממן ברור של נתינה ברמה של אפילו תחושת שליחות. חלק מהחיים אני מקדיש לקהילה. זה לא משהו שכלי, זה חלק מחיי, לא משהו שאני חושב עליו. גם לא מסתכל על המחר רוכב כאן ועכשיו."

#### מינימליסטיות

דיברנו גם על תאונות ועל מיגון בייחוד לאחר נפילה

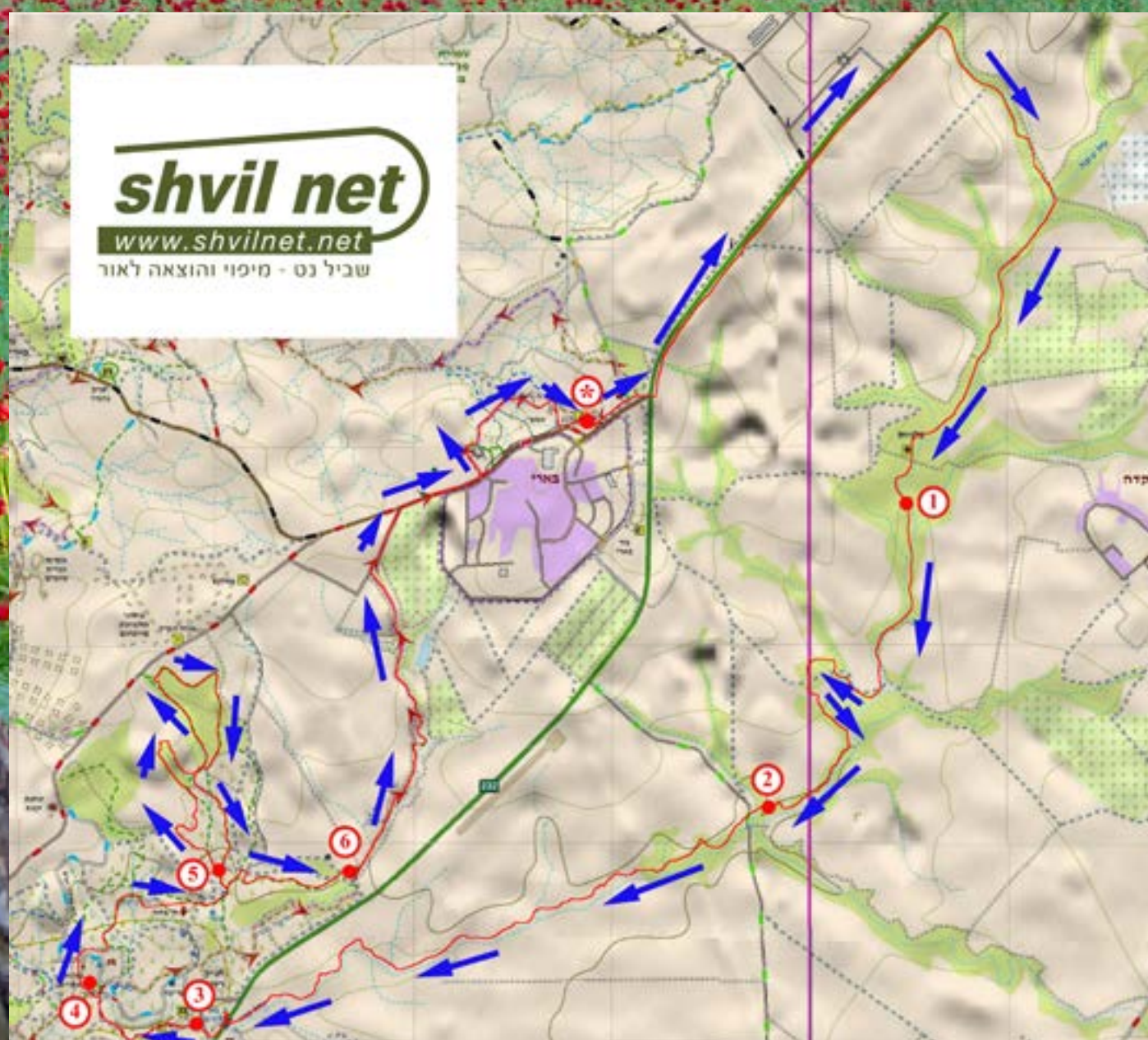
לדבר על עצמי אבל אני יכול לדבר עליו בלי סוף. היה בן 75 כשחיבקתי אותו ונשמתי יצאה, הוא לא ויתר... אמרתי אבא שחרר יהיה בסדר אנחנו נסתדר והוא לא רצה לעזוב. 10 שנים חלפו מאז והאמת שהתחלתי לרכב אחרי מיד אחרי שנפטר מסרטן. אבי היה הגון וישר והתייחס לכולם בגובה העיניים אם היה זה עני





# שוקדה בלהבות





## הנתונים הבסיסיים

מרחק: 22.5 ק"מ

זמן: 2-4 שעות

קושי פיזי: קל-בינוני

קושי טכני: בינוני

קושי ניווט: קל-בינוני (הרוב מסומן וברור, למעט התוספת שלנו לפני החיבור חזרה לסינגל בארי)

טיפוס כולל: 200 מ' אנכיים

מפה: מפת שבילנט - "חבל בארי" (אינה כוללת את אזור שוקדה), או מפת סימון שבילים מס' 13, "מישור חוף הנגב" (אינה כוללת סינגלים).

מעגלי: כן.

הגעה לנקודת המוצא: נקודת המוצא הינה בחניית חנות האופניים "לה מדווש" בקיבוץ בארי. נוסעים לכיוון קיבוץ בארי, ומעט לפני שער הכניסה לקיבוץ נכנסים ימינה לחניה.







## יוצאים לדרך

נצא לדרך ונרכב חזרה לאורך כביש הגישה לקיבוץ בארי, נחצה בזהירות מירבית את כביש 232, ונכנס מצד ימין בדרך שחוצה את הצמחיה, שם נראה שילוט של הסינגל שמאלה, ונפנה אליו לקטע סינגל מפתיע באיכותו עבור סינגל הדחוס ברצועת צמחיה צרה בין הכביש לבין הדרך התוחמת את

נזכיר לכם שגם המטיילים הרגליים אוהבים את האזור, ובעונה זו הפקקים בדרך דרומה בשבתות גדולים – מומלץ בחום להתחיל לרכב מוקדם בבוקר. כמו כן, השנה הקדימה הפריחה וכבר לקראת סוף ינואר היא בשיאה ואפילו מעט מעבר לשיא – בואו מהר לפני שייגמר!

יותר טכני מבארי – אין מדובר במדרגות סלע מסובכות, אלה בעיקר ב"אמבטיות" של ירידות תלולות ואחריהן עליות קצרות אך תלולות לא פחות – רק מי שבעל שליטה גבוהה באופניים ויכול לשחרר את הברקסים ולשמר את המהירות מן הירידה אל תוך העלייה, בלי "להישתל" בתחתית, יוכל לרכב את כל המסלול בלי להוריד רגל.

לו עוד כמה בונבונים קטנים בדרך חזרה לבארי.  
כמו אחיו, סינגל בארי, יוצא סינגל שוקדה מחנות לה-מדווש בקיבוץ בארי, וכמו סינגל בארי הוא מאופיין ברכיבה גלית על שביל אדמה צר, ללא אבנים וסלעים שמקשים או עלולים להיות מסוכנים במקרה נפילה, אך עם זאת, סינגל שוקדה

ומה נשתנה השנה מכל השנים? ובכן, כפי שכבר התרגלנו בשנים האחרונות, קק"ל ממשיך לפנק אותנו שוב ושוב ושוב, והפעם בסינגל חדש דנדש דרך יער שוקדה, שעד היום נודע בעיקר בקרב מטיילי ה"שבת עם המשפחה", כאזור שבו עוצמת הפריחה של הדרום האדום היא הגבוהה ביותר. כמובן שאנחנו נוסיף

כמדי שנה בשנה, גם בפברואר הזה נקיים את מצוות העלייה לרגל אל הדרום האדום. הסינגלים הארוכים ורווי האדרנלין התופרים רצועה חומה דקה בלב מרבדי הכלניות האדומים קוראים לנו מרחוק, ואנו, כמי ששמעו את שירת הסירנה, איננו יכולים לעמוד מנגד ונמשכים אל המנגינה הערבה.







השדות. לאחר מרחק קצר צומת סינגל משולט, שם נמשיך ישר עם הסינגל בסימון הכחול. לאחר כ-2.5 קילומטרים של תנועה צפונה לאורך הכביש, הסינגל מתעקל ימינה, עובר בתוך סבך צמחיה מקסים, וגולש לתוך מרבדי הכלניות ביער שוקדה ההולכים ומתעבים עד שאנו פוגשים דרך כורכר רחבה בלב

היער (1).

עד כאן ייתכן שתהיתם בלבכם מה השטויות האלו שגיבבתי על סינגל טכני, אך אל פחד, מיד זה מגיע. השילוט הכחול פונה ימינה בדרך הכורכר, אך אנו נמשיך ישר עם הסינגל בסימון האדום אל לונה פארק מטורף של ירידות, עליות,

ומגלשות טבעיות עם הרבה ירוק ואדום בעיניים ולאחר 2.6 ק"מ נוספים נפגוש זוג מבנים (2). מצד שמאל נראה באר עמוקה, מהסוג שמסתכלים פנימה, מתאמצים ומתאמצים ולא רואים את התחתית, ומצד ימין מבנה עתיק ובלוי בריכה גדולה ויבשה, העובר שיפוץ בימים אלו. ככל הנראה מה שאנו רואים

אלו שרידים של באר אנטייליה – בבאר כזו מערכת מכנית שאבה מים באמצעות דליים מתוך הבאר העמוקה אל הבריכה שלצידה ואפשרה גישה נוחה אל המים לשתייה ולחקלאות. נמשיך עם הסינגל ונרכב בו עד שלבסוף הוא עובר מתחת לכביש

232. מיד לאחר הכביש נפגוש דרך. אם אין זרימה בנחל משמאל, נרכב שמאלה ונפגוש את דרך הכורכר הרחבה בצידה השני, אם יש זרימה גדולה נפנה ימינה, שוב ימינה, נרכב בכביש מעל הגשר ונפנה ימינה לכיוון חניון רעים. כבר בתחילת הדרך נראה מבנה מצד שמאל – סימון שבילים אדום הפונה


שמאלה (3).

זוהי "באר רעים" הדומה בפעולתה לבאר הקודמת אותה ראינו, ואשר חודשה בימי המנדט הבריטי לטובת התושבים המקומיים. נרכב מכאן מערבה עם סימון השבילים האדום. השביל הצמוד למצוק סגור בגדרות וסרטי סימון, כנראה







לאורך ערוץ נחל, ימינה בדרך כורכר, שוב ימינה בכביש הישן ואז שמאלה מסביב לבית הקברות למקטע סוכריה אחרון לפני שנוחתים חזרה בלה-מדווש, לסיום המסלול 

בפיצול, ניקח שמאלה ומיד לאחר מכן ימינה ונמשיך עד למפגש עם דרך רחבה בקצה השדות ונראה מימין את המשך סינגל בארי הקלאסי (6). מכאן אנו רוכבים לאורך הקטע האחרון של סינגל בארי - קטע ארוך

הסינגל מטפס ומתפתל בשטחים הפתוחים היפים ונרכב בו 1900 מ', עד שנגיע לפיצול כשמרחוק נראה את המפגש של הסינגל עם דרך רחבה, כאן נפנה ימינה לרכיבה בסינגל מסומן חזרה דרומה בכף גדול, נחלוף בנקודה בה עזבנו את סינגל הכלניות ולאחר 120 מ',

ימינה ל"סינגל הכלניות", ולאחר מרחק קצר נפגוש פיצול בשביל ונפנה בו שמאלה. 1400 מ' לאחר כניסתנו לסינגל הכלניות נפגוש דרך רחבה. הסינגל ממשיך ישר וימינה, אך מצד שמאל נראה סינגל פחות ברור הממשיך אף הוא צפונה ונכנס אליו (5).

מהתקופה הביזנטית. במקור היו בורות המים מתחת לפני הקרקע ומי הגשמים הוזרמו לתוכם, אולם במשך הזמן נסחפה הקרקע מסביבם וכעת הם חשופים כמעט לגמרי וניתן להיכנס לתוכם, מן הצד. נפנה שמאלה בדרך ומיד נכנס

מסכנת התמוטטות, כך שבקטעים אלו נעבור מסביב. כשנגיע לקטע בו יורד השביל האדום אל ערוץ נחל גרר, נפנה שמאלה ונרד אל הערוץ במקום בו מעט יותר נוח לחצות אותו ונמשיך ישר לעלייה בגדה השנייה אל זוג מבנים דמויי פעמון (4). מבנים אלה הינם בורות מים



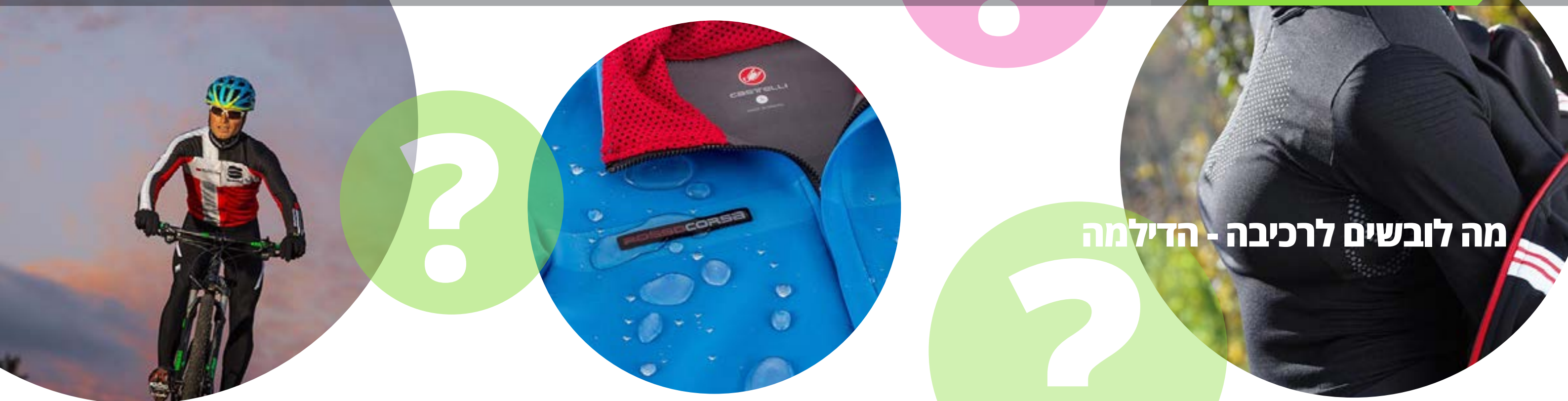


# אתם אומרים שאלה האופניים הכי טובים... אנחנו רק מיצרים אותם!



**אתר Ynet בדק את אופני TREK EX FUEL 9.8 החדשים והחמיא:**  
 "אלו האופניים המרשימים ביותר שרכבנו עליהם עד היום, כולל זוגות יקרים  
 מהם. מעבר למכללים המצוינים, לקדמה הטכנולוגית ולביצוע ללא דופי,  
 מדובר באופניים שירחיבו את מעטפת היכולת של כל רוכב, בכל סוג רכיבה.  
 ומבחינתנו, אין מחמאה גדולה מזו..."






## מה לובשים לרכיבה - הדילמה

מאוד ארוכות (כלומר 4-5 שעות או יותר) נרצה ריפוד שמיועד לזה. ריפוד עבה לא בהכרח נותן את הפתרון האולטימטיבי, אלא עדיף ריפוד צפוף ולא עבה במיוחד במקומות הנכונים. המקום החשוב ביותר הוא ללא ספק עצמות הישבן (Sit Bones), הריפוד חייב להגן עליהם ולא לזוז בזמן הרכיבה גם במצבי מאמץ. חשוב לציין כי ריפוד לגברים ולנשים שונה בצורה ובעובי.

אותם כללים שנזכרו קודם חלים גם לגבי ציוד נלווה כגון מחממי ידיים ורגליים, כפפות וכובעים. כלומר בהתאם לעונה ולמזג האוויר הצפוי ניתן לבחור מוצרים נלווים מתאימים ביותר.

**סיכום:** אחרי שבחרים את הלבוש הנכון, רצוי להדגיש נושא חשוב מאוד ה-Fit. כמו שהאופניים עצמם לא נוחים אם הם לא מותאמים לרוכב (מידות הגוף, גיל, וסוג הרכיבות) בגד במידה הלא נכונה לא יהיה נוח והחומרים המיוחדים לא יעשו את עבודתם. לא מדובר רק בביגוד ששייך לקטגוריה התחרותית כלומר Race Fit. כל בגדי הרכיבה כולל מכנסי Baggy חייבים להיות במידה נכונה ע"מ שיעבדו כמו שצריך ולא יפריעו. שכבת הבסיס תקרר פחות ממה שהיא יכולה או תחמם פחות אם היא לא צמודה, הריפוד במכנסיים או בביב לא יישב במקום ללא תזוזה עם המידה לא נכונה, והחולצה, הווסט או המעיל יתנפנו ברוח עם הם גדולים עלינו 

**השלב הבא** בלבוש על פלג הגוף עליון הוא השכבה החיצונית. בקיץ הכי קל - אין שכבות נוספות! בסתיו או באביב (מזג אוויר של 10 עד 18 מעלות) נרצה שכבה חיצונית שתחסום קור ורוח ושניתן לפתוח או להוריד אותה כשמתחמם. לרוב השכבה יכולה להיות ווסט או מעיל קל על פי עדיפות הרוכב. אם מזג אוויר קר יותר או מגיעים למקום גבוה ובחודשי החורף מעל 700 מטר (גליל, גולן, הרי אילת, ירושלים או החרמון) אפשר לבחור ווסט או מעיל שיש בו שכבת פליז בנוסף להגנה מפני הרוח. מאוד רצוי בגד המצויד ב-Wind Stopper מקדימה ובד נושם מאחורה ומתחת לידים. בירידה עם בד נושם מאחורה לא נסבול, אבל מאוד נשמח בעליות. מעיל גשם של ממש כשמו כן הוא, מיועד לימי גשם ולא למצב שאין גשם. כי למרות הטכנולוגיה המתקדמת, מעיל תמיד יהיה יותר מסורבל מווסטים או חולצות חמות במיוחד שיש מסלול טכני בשטח או עליות רבות.

**הביב או הטייטס** מגיעים בצורות שונות בהתאם לעונה והתנאים. יש ביב למזג אוויר חם במיוחד שעשוי מלייקרה קלה יותר ונושמת, וביב חורפי עם שכבת פליז וגם ציפוי חיצוני שדוחה גשם וקור. לעונות עם מזג אוויר נוח נוכל לרכוב עם ביב רגיל. כידוע סוגים שונים של ביבים ומכנסיים נוחים במידה שונה בין רוכב לרוכב. לכל אחד מבנה גוף שונה ומה שמאוד מתאים לרוכב אחד יכול לגרום לסבל לרוכב אחר. יחד עם זה איכות הביב נקבע על ידי סוגי הבדים, איך הביב יושב על גוף הרוכב, מיקום התפרים, ומעל הכול הריפוד שאנחנו יושבים עליו.

**כמה כללים חשובים** בבחירת הבגד שלמעשה נושא את משקלנו: יש סוגים שונים של ריפוד, למשל לרכיבות

לכן עדיין נשארת השאלה הבסיסית, מה ללבוש? ומה זה אומר ללבוש שכבות ברכיבה?

**נתחיל מהבסיס** והיא השכבה שנלבש מתחת לחולצת רכיבה. ישנם הרבה סוגים של שכבות בסיס (Base Layers) רצוי לבחור אחת שמיועדת לטווח טמפרטורה שבה נרכב. בקיץ יש רוכבים שנוהגים ללבוש שיכבה מיוחדת שמקררת יחד עם שרוולי ידיים שמגנים מפני השמש. השרוולים הללו מאד נפוצים אצל טריאתלטים ואנשי ברזל שמבלים המון שעות בשמש באימונים ובתחרויות.

**אחרי שבחרנו את שכבת הבסיס** המתאימה יש לבחור חולצת רכיבה. יש מגוון סוגים וגזרות. עידן ההיי-טק לא פסח על תעשיית הביגוד ויש מגוון חומרים ואריגים המאפשרים ליצרנים לתת לחולצות תכונות של מעילים ולהיפך. כלומר, ביום שאנחנו מתכננים לטפס הרבה באופני כביש וקיים סיכוי לגשם נוכל לבחור חולצה ושרוולים שעמידים לגשם אך עדיין נושמים. פתרון עדיף על מעיל שיסרבל אותנו מאוד בעליות וגם עשוי לגרום לחימום יתר בזמן המאמץ. ברכיבה בחודשי החורף באזור קר יחסית נוכל ללבוש חולצה ארוכה עם שכבת פליז. בעונות מעבר עדיף חולצה קצרה עם שרוולים שמחממים, כאלה שניתן להוריד אותם אם מתחמם. ברכיבות קיץ ממש רצוי חולצה קצרה שהיא גם קלה ומיועדת לטמפרטורות גבוהות, כלומר אריג אוורירי במיוחד. נקודה לא פחות חשובה בהקשר הזה היא לבחון את הכיסים של אותה חולצת קיץ, ואיך הם יושבים כאשר הם מלאים באוכל, טלפון חכם וקצת כלים או פנימית. חולצה טובה תאפשר למלא את הכיסים, ותישאר צמודה לגוף בכל מצבי הרכיבה.

מזג האוויר בישראל, לכאורה מאוד נוח בהשוואה למקומות אחרים בעולם ובתחום האופניים השאלה מה ללבוש אמורה להיות לא מסובכת מידי. לפעמים אנחנו מתבדחים שיש לנו עונה אחת מאוד דומיננטית שהיא כמובן הקיץ, אך בהתחשב בעובדה שלא מעט רוכבים יוצאים לרכוב מוקדם בבוקר יש למעשה הרבה יותר מעונה אחת. במובן מסוים רכיבה שמתחילה בכמה מעלות בודדות ועשויה להסתיים ב-15 או אפילו ב-22 מעלות מציבה אתגר לבוש רציני.

רבים בוודאי שמעו את העצה הכללית ללבוש שכבות כדי שניתן יהיה להוריד משהו כאשר מתחיל להתחמם. העצה בבסיסה נכונה, אך אם נכנסים קצת יותר לעומק צריך לקחת בחשבון לא רק את התחזית הכללית אלא גם את מסלול הרכיבה המתוכנן. למשל, טיפוס באופני שטח במסלול טכני ותלול גם ב-15 מעלות יביא את הגוף מהר מאוד לרמת מאמץ שתחמם אותנו, וכמובן בהתחשב בזמן שנבלה בטיפוס או בסינגל טכני מאוד. בעונות השונות השמש נמצאת בזווית שונה שגם משפיעה על כמה מהר הסביבה מתחממת. אפילו שהחזאי נותן סיכוי לגשם אנו יודעים שזה שונה בצפון, ברמת הגולן וירושלים מאשר בנגב או בהרי אילת. התמודדות עם חום קיצוני או קור קיצוני שונה ממקום למקום ומעונה לעונה. 4 מעלות בבוקר קר במרץ יתחלף מהר מאוד ל 10 או 15 מעלות לעומת ינואר ש-4 מעלות בבוקר קר בהרי ירושלים עשוי להישאר די קריר בצל גם ב-10 או 11 בבוקר ביחוד אם זה יום מעונן.



# we:Epic-Israel







• גל צחור יזם ומפיק אפיק ישראל מזמין אתכם להיות שותפים למפעל ייחודי פורץ דרך זה, הדרך טרם נסללה במלואה, דרך בה יש עוד להשקיע, דרך שמובילה ליעד בו בענף האופניים הישראלי יהיה אירוע בינלאומי תרבותי ברמה הכי גבוהה בעולם, לצד מפעלי אופניים רב יומיים מהמפוארים והמוכרים שיש. יעד בו לא נצטרך לחצות את הים בכדי להשתתף בטור אופני הרים אמיתי על כל המשתמע, יעד בו יצאו מישראל בכל שנה שגרירים שידיברו בפה מלא על האנשים הטובים שיש פה על הנופים היפים, ועל ישראל היפה כפי שאנחנו אוהבים ורוצים שיראו.

• אפיק ישראל 2015 מתקיים בתאריכים 8-10 לאוקטובר. ההרשמה נפתחת ב-7/2 בחצות היום, פרטים נוספים ניתן למצוא באתר: [epicisrael.org.il](http://epicisrael.org.il).

צוות אפיק ישראל ישמח לעמוד לרשותכם בכל נושא, פנייה או שאלה.

שנת רכיבות ואימונים בטוחה ושמחה לכולנו.



• התחרות מתארכת במועצה אזורית מגידו בקיבוץ דליה שם נבנה "כפר תחרות" בו מתגוררים הרוכבים. בכפר תחרות זה ניתן למצוא את כל הפינוקים, הצרכים והשירותים להם המשתתף זקוק במהלך שלושת ימי האירוע.

• התחרות הינה תחרות "Full Board", חבילת ההרשמה כוללת הזנה מלאה החל בכל הארוחות וכלה בחבילת תזונה מקיפה ומקצועית. בנוסף, קיימים מספר מסלולי לינה מהם ניתן לברור את המסלול המתאים והנכון לכל אחד.

• אפיק ישראל הינו אירוע הנצחה לזכרו של גיורא צחור שעמידה באתגרים מיוחדים, מקצועיות, עמידה במטרות וערכי אהבת הארץ היו אבני דרך שסללו את נתיב חייו.

• אפיק ישראל שם לו למטרה ללוות את כל הנרשמים מעת ההרשמה ועד לחציית קו הסיום, לסייע בהכנות לאתגר מיוחד זה, לתמוך, ולייצר את התנאים האופטימאליים להצלחת ולהפיכת הנרשמים ל"פינישרים" גאים.

• אפיק ישראל הינו אירוע המספק למשתתפים בו חווית חיים שעד 2013 ניתן היה לפגוש רק במספר אירועים בודד בעולם.

• אפיק ישראל הינו טור אופני הרים זוגי, של 3 ימים, המיועד לרוכבי אופני הרים ששעות על האוכף, התמודדות עם מרחקים ונופי ארץ ישראל מרחיבים וממלאים את ליבם.

• מסלולי התחרות משתנים משנה לשנה ומספקים לרוכב מסלול מגוון, מאוזן ומאתגר, הנע בין 75 ק"מ ל-110 ק"מ ביום, כאשר האתגר המשמעותי הוא לעמוד בזמן הגג ולסיים.

• תפוסת התחרות התלת יומית המלאה הינה 275 זוגות.

• במסגרת הטור המלא והמאתגר במיוחד מתקיים מרתון חד יומי בשלושה מקצים – קצר, בינוני וארוך. אירוע חד יומי חגיגי זה מתקיים ומשתלב ביום האחרון והמרגש של טור שלושת הימים, ובכך יוצר הפנינג אופניים שמח, חגיגי ומרגש בין משפחות המסיימים "הפינישרים" הטריים ומתחרי המרתון החד יומי.

כמו בשנתיים האחרונות גם באוקטובר הקרוב תחגוג קהילת האופניים המקומית את האירוע החשוב והמשמעותי ביותר בתרבות האופניים הישראלית, חג האפיק ישראל. אירוע ספורט אשר מציב את ישראל בשורה אחת עם מדינות גדולות, בעלות תרבות ספורט ופנאי עשירה ומפותחת, מדינות שחרטו על דיגלן את השרשת הווית האופניים ככלל ואת תרבות הרכיבה בטבע בפרט. מגזין we:Ride הינו שותף העיתונות הרשמי של האירוע, מעתה ועד תום האירוע אנו נהיה שם על מנת ללוות את ההכנות, את התחרות ואת הקתריס שאחריה. בין היתר נלווה את ההכנות המפרכות של זוג העיתונאים מטעמנו שידווח בזמן אמת מתוך הפלוטון, נפיק סדרת הרצאות וכתבות בנושא, ונפרסם מספר תכניות אימונים מומלצות שהכין גל צחור, יזם ומפיק האירוע, והמאמן הראשי של מועדון CCC.

מי מכם שלא נחשף לאירוע החשוב ביותר שהניבה תרבות האופניים הקצרה שלנו, מוזמן ללמוד עליו מתעודת הזהות של אפיק ישראל כפי שמפרסמים מארגניו.





# תוכנית האמונים הראשונה לקראת האפיק ישראל


התחרות. חשוב מאוד להיוועץ ברופא לפני תחילת האימונים, התוכנית הינה המלצה כללית ואינה מתאימה לכל האוכלוסייה.

הטרמינולוגיה המופיעה בתוכנית הינה פשוטה להבנה ויישום, ארבע עצימיות אימון מבוססות הרגשה (אין צורך במד דופק למרות שניתן בחלט להיעזר ולדייק את האימונים בעזרת מד דופק): קל, בינוני, חזק וחזק מאד. בתוכנית נשלב את חבילת ההכנה ומחנות האימון של "Epic Israel", הכוללת ימים מרוכזים, אימוני וסדנאות

חוכבים יקרים וקוראי we:Ride שלום ובהצלחה בתחילת האימונים, להלן המלצות לתוכנית אימונים כללית למתחילים שיכולה להוות בסיס לשגרת אימונים לתקופת הכנה של שמונה חודשים שנתרו עד התחרות. התוכנית מבוססת בעיקרה על ארבע יחידות אימון שבועיות וכוללת 11 שבועות בשלב ראשון לקראת "Epic Israel".

תוכנית זאת היא הראשונה מבין רצף תכניות שילוו אתכם עד יום הזינוק. התוכניות יפורסמו בתזמון ובמתכונת שתשלים אחת את קודמתה ויהוו רצף הכנה עד יום

טכניקה, המלצות והרצאות במגוון נושאים נוספות שיסייעו בהכנה לאתגר. בבלוק אימונים זה מתקיים ה"יום המרכזי" הראשון ב-24/4 שהוא השבוע ה-11 לתוכנית.

פרטים על חבילת ההכנה הרשמית של Epic Israel ניתן לקבל [כאן](#). לקבלת תכנית אימון אישית ניתן ומומלץ לפנות למאמן אופניים מדופלם, צוות "Epic Israel" ישמח לסייע במציאת מאמן מקצועי שמור לאזורכם 



# Gravity Check



## הכל עניין של מיתוג

ה, שועל קרבות ותיק בתחום הלייף סטייל, מחזיק באמתחתו את הקמת "וודיס", שהפכה לחנות הדגל בתחום הגלישה, כמו גם הקמת רשת Blue Bird בשיתוף עם "לי קופר". זה הבין שהכל קשור לנושא המיתוג, ועל כן שקד על לוגו גאוני הבנוי מאופניים היוצרים מעגל. "אנשים רוצים להראות שהם שייכים לחברה כזו או אחרת, האחד יקנה שעון רולקס והאחר ירכיב משקפי אוק'לי". לכן בחירת הלוגו היתה אבן היסוד במיתוג העסק, לזה מתווספת החשיבה על צרכי רוכבי האופניים העירוניים, חברה שרוכבים לא בהכרח מתוך

ה, שצבר לא מעט קילומטרי' בתחום, החל את דרכו כבעלים של חנות גלישה, דרכה נחשף אל המותג "בילבונג" וברבות השנים אף שיתף פעולה עם הזכין הישראלי, ושיווק את מוצרי החברה בחנותו. הרעיון המרכזי ביצירת מותג, השואף להגיע לכלל הרוכבים (כביש, שטח ומה שביניהם) הוא יומרני מעט, בייחוד כשר לא מפסיק להעלות את "בילבונג" כמקור להשוואה (ואולי שאיפה?). כאשר אני נחשפת לרעיונות המיוחדים והשימושיים לרוכבים, בעיקרם הרוכבים העירוניים, אני מבינה מדוע השאיפה אינה יומרנית, היא רק זקוקה לזמן הטמעה נכון בחברה.

לשלוח אישה לכתוב כתבה על מותג אופנה ובאמת שאין זה משנה מהי האופנה, זה כמו לשלוח ילד לחנות ממתקים. כבר בעלייה לקומת הגג, שם ממוקם בסיס האם של החברה, לכדו את עיני הדגל שובר המוסכמות הן מבחינת הבד והן מבחינת הלוגו המעניין (עליו ארחיב בהמשך).

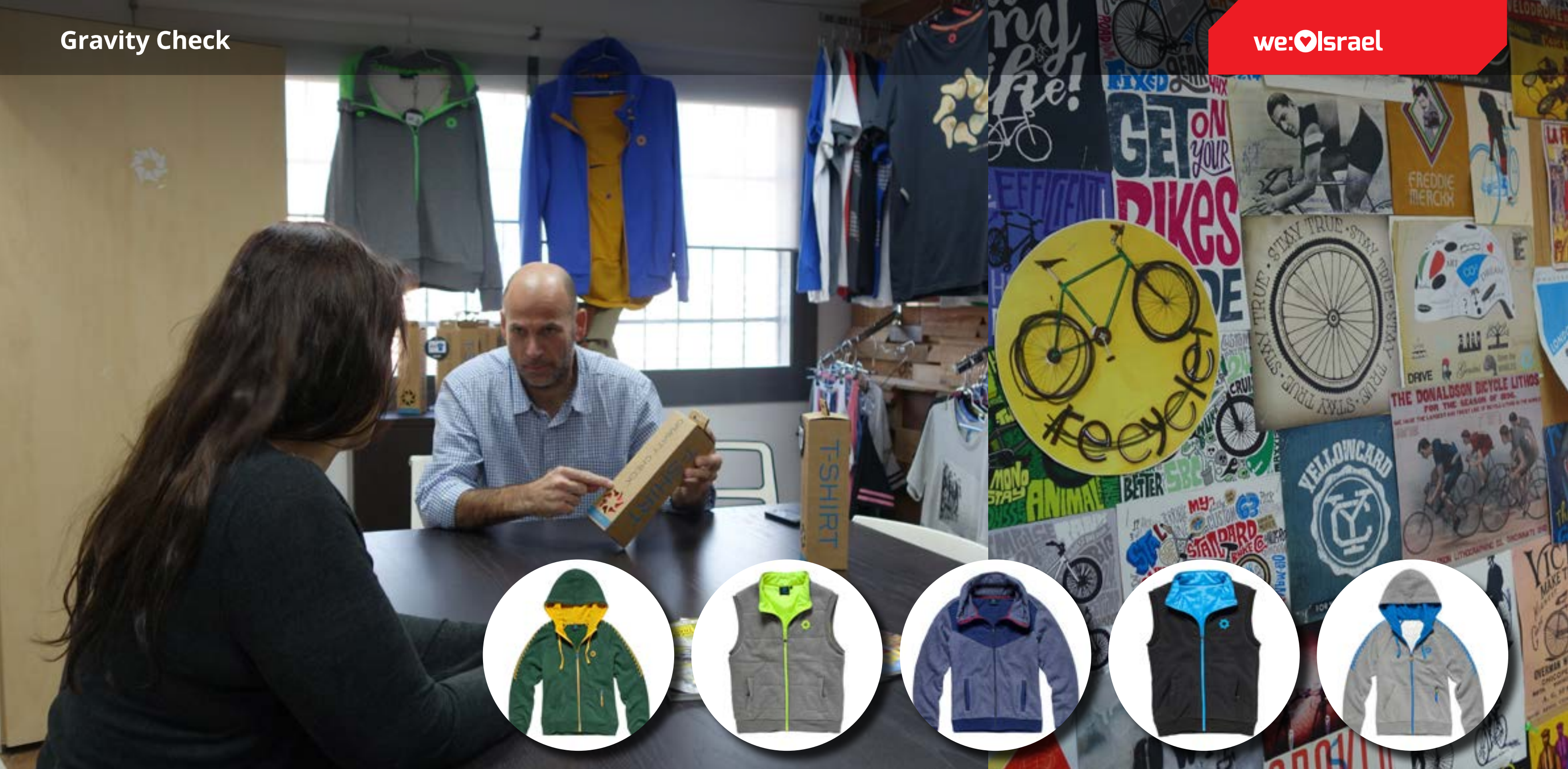
עופר ה, הבעלים ומייסד החברה, מגדיר עצמו כאיש "לייף סטייל", ולאחר שיחה מרתקת איתו על דרכו בתחום, אני בהחלט מבינה למה התכוון. זה הציב לעצמו מטרה: להביא אל עולם האופניים את עולם הלייף סטייל, כפי שעשתה זאת חברת "בילבונג" לעולם הגלישה.


אהבה לז'ו גלגלי, אלא כפתרון פרקטי לבעיית הפקקים והחניה, ואליהם החברה מכוונת בעיקר אך לא רק. ומה בעניין השם אתם שואלים? הכל נעשה בהומור, כל רוכב באשר הוא מעדיף להמנע מנפילה, אם כבר אומר רז אז לבדוק את כוח המשיכה.

## הציאה מהמרתף

כחברה הממוקמת על גג בניין, שקדו רז ועובדי החברה במהלך שנתיים תמימות על הפקת אופנת לייף סטייל "מתחת לראדר" (כפי שהגדיר זאת). עולם הבטיחות כמו גם השיקויות הנלוות לכלל הפריטים, מעידה על מחשבה





האופניים, מי אמר שלא חושבים שם על הכל? מהפריט הגדול ועד הקטן. אם לרגע חשבתם שיצאתי ריקות, טעות בידכם, בשקית חומה נארוז להם פריט מותג אופנה ישראלי חדש - אני בטוח הולכת להנות מהם. אם גם נפשכם חשקה בפריט או שניים אתם מוזמנים להכנס לאתר החברה, או להגיע אל אולם התצוגה הנמצא ברחוב שארית ישראל 35 תל-אביב המשמש גם כחנות ובכ-30 חנויות ברחבי הארץ 

היא שכולם ירצו ללבוש את המותג שלי". אני תוהה בקול רם מדוע אין מכנסיים בקולקציה הנוכחית וזו עונה כי הוא לא רוצה לייצר "עוד" זוג מכנסיים, הוא רוצה שתהיה למכנסיים שלו כמו גם לתיקים, הכובעים ושאר האקססוריז ייחודיות. בשקט בשקט הם מובילים אותי לראות דגמים ראשונים של ביגוד הקיץ הכוללים אוברול מגניב המגיע עם כובע קסקט בילט אין, שמלה המתחברת בחלקה התחתון עם תיקתק והופכת למכנסון ועוד שלל רעיונות. אגב, את פריטי הקיץ מאפיין פאנצ' קטן, כיס פנימי קטן המיועד לכסף או מפתח למנעול

תיק היכול להחליף את התיק אותו נושאים הרוכבים ובכך להקל על הסרבול. בחולצות הטי-שירט ניתן אפילו למצוא לולאות המיועדות לאוזניות. העיניים שלי סורקות את חדר התצוגה שוב ושוב, ואני מוצאת עצמי מבינה כי אפילו אני, הבאה מעולם המחול, יכולה בקלות לרכוש ביגוד, כי אחרי הכל מדובר באופנה לכל דבר.

#### פנינו לא?

כשאני שואלת את עופר מהי השאיפה שלו, הוא מחייך ועונה בבטחה "להגיע לכל רוכב בכל העולם, השאיפה

מרובה ובעיקר בידול. לכל פריט הדפסת רפלקטור, כך שניתן לרכוב עם הבגדים גם בשעות הלילה - הנהגים כבר יראו אותך למרחוק. נכון לעכשיו, קולקציית החורף כוללת בעיקר חולצות, סווסטרטים ומעילים ולכל פריט הייחוד שלו כגון: האפשרות להאריך את חלקה האחורי של החולצה (להסתרת הישבן או הגנה על הגב מפני הרוח), אותה ניתן לקפל פנימה חזרה, כמו גם כיסים אחוריים המזוהים עם עולם רכיבת האופניים. היופי בכיסים אלה שהם יכולים להתאים בקלות למכשיר נייד או ארנק, במעילים לעומת זאת הגדילו בחברה לעשות ובנו



# ניסנס, לא רק וואדי בחיפה

תמימות (יותר מרוב הזוגות שאני מכירה). הם נפגשו עוד בילדותם בקיבוץ נחשולים ובמשך שנים רבות שמרו על קשר חברי, שבבסיסו קיים חיבור חזק ומשמעותי לאופניים. שנים שהם חולמים לעשות משהו ביחד, עד שמצאו את הנישה בה שניהם באים לידי ביטוי- כל אחד מתוך החוזקות האישיות שלו.

מקס בהשכלתו מעצב המוצר, בוגר המכללה לעיצוב בחולון, ובכל מה שידי הזהב שלו נוגעות הופך למעוצב, ייחודי, שונה, מקורי, ובאחריות מלאה - כזה שלא נתקלתם בו עד כה. הוא אוהב לעבוד עם חומרי גלם טבעיים כגון: עץ, מתכות, ועור. בנוסף לפעילות המשותפת עם יוסי, מקס מוכר היטב בקהילת רוכבי

ממנו. והנעליים... טוב- למעשה סנדלים חצי סגורות; ואני תוהה איך לא קר לו לבנאדם הזה? או במילים אחרות חורף?

אני לוקחת את הפיקוד ומנסה להבין לאן הגעתי; מי האיש ופועלו? וכן, בכל זאת צריכה לצאת מזה כתבה למגזין האופניים הנחשק ביותר, ובנקודה זו אין לי שמץ של מושג איך זה עומד לקרות. הראיון מתקדם על בסיס אסוציאטיבי ותוך כדי מגיח גם מקס, עם הברומפטון שלו מהמבול שבחוץ.

**יוסי לוי (36) ומקס צ'פרק (32)**, הבעלים של העסק החברתי "תעשיות ניסנס", מכירים כבר לפחות 22 שנים


הגעתי לאיזור ה"סדנאות" ומצאתי את עצמי מכתתת רגליים בבוב הקיבוצי, בעוד אני אוזנת במטריה סטייליסטית, ולבושה במיטב הביגוד החורפי. במרחק של כמה עשרות מטרים אני רואה את יוסי, שמנופף לי לשלום ומזמין אותי להיכנס פנימה לתוך ה"סדנא" הפרטית שלו. מדובר במבנה ארעי מוגבה המונח על קרקע בוצית ועמוס בצידוד טכני, ובולט בו ריח עץ ועור בשלבי עיבוד. "נשב פה או בקפה?" יוסי מציע, ואני מנסה להיות אוטנטית. פושטת מעיל במקום, ומתקשה למצוא סנטימטר פנוי נטול אבק להניח אותו עליו. יוסי מתיישב על כיסא בר, לבוש ג'ינס משופשף, מעיל שחור מרצ'רץ' למשעי כאשר גופיה לבנה מבצבצת

התקשרתי ליוסי לוי לתאם פגישה. שיחת הטלפון הייתה מלווה בציוצי תינוק, ובניסיון לארגן מפגש במסגרת לוי צפוף של טיפת חלב וגני ילדים. מיד הבנתי שמדובר באיש מיוחד במינו שלא נותן לשום גורם חיצוני (אפילו לי), לשנות לו את התכניות.

יום שישי גשום וסוער, ואני מחפשת את אתר ה"סדנאות" בתוך קיבוץ "עין כרמל" שהפך לנהר עם מעט אדמה. יוסי מנסה לתאר לי איך מגיעים, וחוש הכיוון שלי ביחד עם ההסברים שלו לא צולחים את המשימה. רק לאחר כמה וכמה סיבובי בוך איכותיים, אני מצליחה להגיע.





מיצובם בתוך הצמד. לדברי יוסי, העסק נמצא כעת בצומת דרכים משמעותית מאחר והביקוש למוצרים עולה על היכולת הקיימת לייצור. יש צורך לקבל החלטות לגבי הרחבה פיזית ואנושית או לשמור על הקיים. בנוסף, הם שוקלים כניסה לפרויקט נוסף (שוב, עסקי וחברתי) של בניית גלשני עץ בידי ילדי בית ספר, תוך שחזור המודל המוצלח של בניית אופניים בעבר. לעומתו, מקס מתרכז בפן היצירתי והעיצובי ועסוק גם בטרדות היום-יום. הראיון הסתיים בנקודה זו עקב אילוצי אבהות של יוסי, ואני חוזרת הביתה עם החומר הגולמי, טעונה באנרגיות מתיישבת לכתוב ומבינה שניסנס, הוא לא רק וואדי חיפאי 

החברתי זורם בדמו של יוסי מאז ומתמיד כולל הדרכת נוער מצוקה בבוסטון, פעילות מרכזית ב-Greenpeace ועוד. אם אצטט אותו "אין כל היגיון בלא לשלב תרומה חברתית בכל פרויקט שהוא לרבות עיסקי". לפני פתיחת העסק הנוכחי, הוא ומקס הקימו פרויקט בבית הספר הדמוקרטי- ערבי חיוואר בוואדי ניסנס, במסגרתו בנו ילדי בית הספר אופניים כפלטפורמה להעצמה והתפתחות אישית וחברתית. את ההון הראשוני להקמת העסק שלהם הם גייסו ברשת גיוס הכספים החברתית kickstarter, עם הצלחה מרשימה ביותר. לשאלתי "לאן פניכם מועדות", הם מביטים איש על רעהו במבט הססני ומחויך ותשובותיהם הולמות את

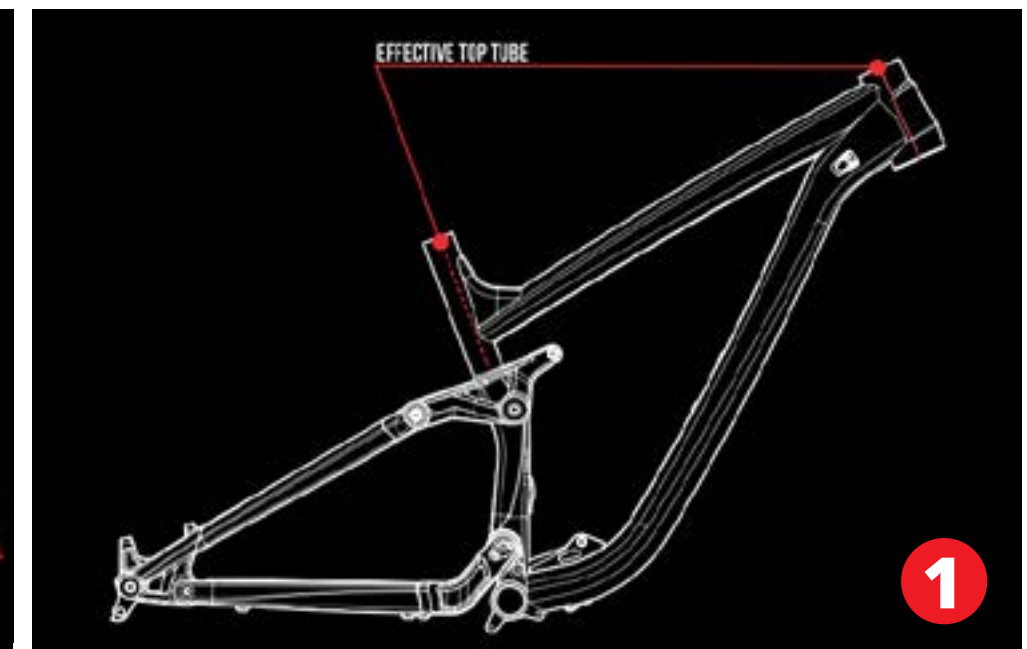
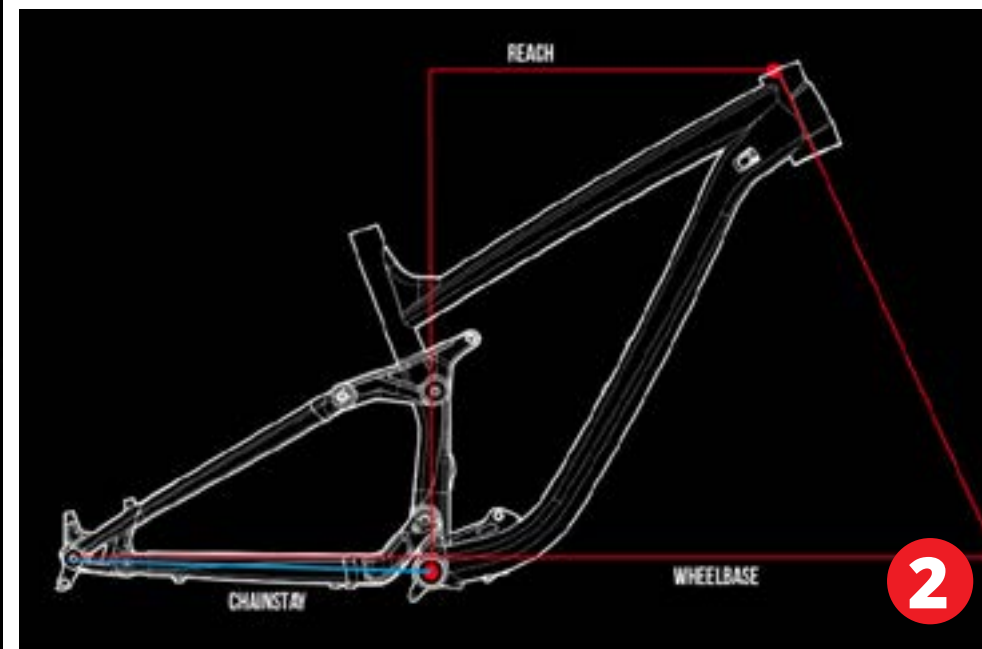
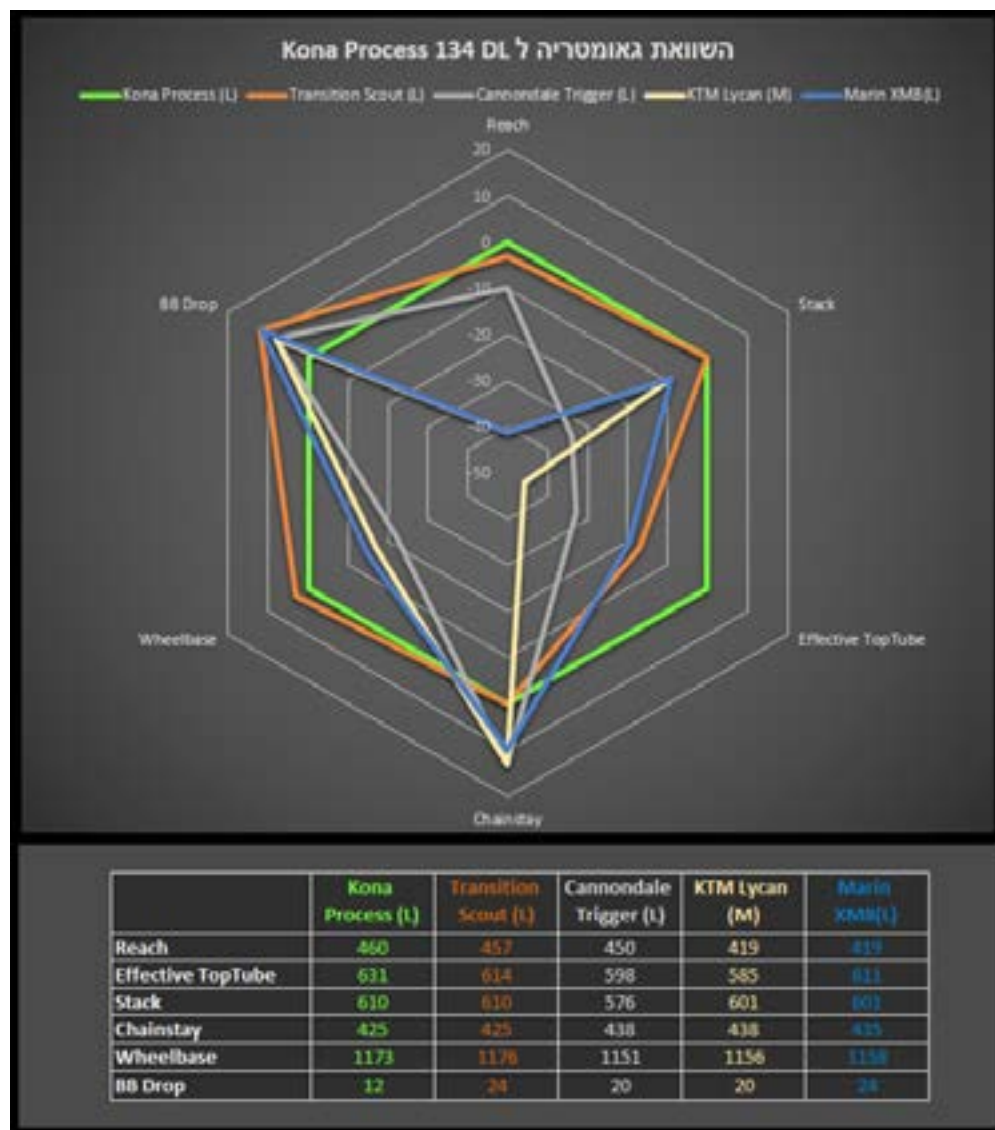
ההערכה שיש לי אליהם אחרי המפגש הזה), פיתח ליון של מוצרים משלימים ומעוצבים להפליא לאופניים עירוניים. המוצרים פונים לשוק שנקרא commuting (ובעברית: יממות) - שימוש באופניים למטרות יומיומיות של הגעה לעבודה וממקום למקום- טרנד חזק ביותר בשנים האחרונות בערים הגדולות בעולם ואף בישראל. המוצרים המובילים כוללים תיק עור סטייליסטי המתלבש על קורת הראש של האופניים, fenders מעץ נגד הבוץ העירוני, וגרפים מעוצבים. אבל חברים, השוס האמיתי הינו האספקט החברתי של העסק: מכל רווח כספי, 15%-30% מועבר ישירות לקידום פרויקטים קהילתיים של ילדים בוואדי ניסנס בחיפה. מסתבר, שהחיבור

האופניים כבונה שילדות בוטיק אצל ארי מבנימינה. יוסי, הרוח השיווקית של הצוות: בעל תואר ראשון בספרות אנגלית מאוניברסיטה יוקרתית בבוסטון (על מילגת חותר-על), ותואר שני במנהל עסקים מאוניברסיטה בקהיר (לקטע הזה צריך להקדיש לפחות כתבה נוספת). מוכר כאחד מראשוני רוכבי ומקימי מסלולי הדאון היל בישראל. יוסי מעיד על עצמו שאסור בשום פנים ואופן לתת לו להתעסק בפעילות טכנית כלשהי, ולעומת זאת, אסור לתת למקס להתבטא בקטעים שאינם כאלה. הזוג המדהים הזה (ותסלחו לי על הסופרלטיבים, אבל אין שמץ של סיכוי שאצליח להעביר ולו חלקית את



# זמנים מודרניים

על צינורות ומספרים – מורה נבוכים לגאומטריה מודרנית



לגובה האופק).  
על פי רוב, ריץ' ארוך יותר משמעו (תלוי גם בזווית הראש) מרחק רב יותר בין הציר המרכזי למרכז הגלגל הקדמי, דבר אשר מגדיל את בסיס הגלגלים (Wheelbase) תחת כל אורך תומכות שרשרת (Chainstay) נתון ותורם ליציבות הכיוונית שלהם. ריץ' ארוך מאפשר לקצר את תומכות השרשרת ולקבל אופניים זריזים יותר מבלי לפגוע ביציבות זו (ראו תרשים 2). ראוי לציין שלאחרונה אנו פוגשים במספר הולך וגדל של יצרנים, בעיקר מסצנת האינדור, אשר מאמצים את הפילוסופיה של פרונט ארוך ונמוך ותומכות שרשרת קצרות. לסיום מצרף גרף המשווה בין כמה זוגות אופניים אשר בחנתי בחודשים האחרונים. נקודת הייחוס להשוואה (קו האפס בירוק) הינה הגאומטריה המהוללת של ה-Kona Process 134-<sup>WR</sup>

העולה ממרכז הציר המרכזי (ראו תרשים 2). פרמטר זה נותן אינדיקציה **לכמה ארוכים ירגישו האופניים כאשר עומדים על הדוושות** (כמו שצריך בעמידת המוצא, בקטעים טכניים או סתם כאשר יוצאים מן האופק לדיווש מתפרץ)  
אורך הצינור העליון עשוי להטעות מאחר שהוא תלוי מאוד בזווית מוט הכיסא (ככל שהיא חדה יותר ה-ETT מתקצר, וההיפך כמובן) - הבה נשווה שני זוגות אופניים בעלי אותו ETT אך לאחד מן הזוגות זווית מוט כיסא מתונה הרבה יותר. בזמן עמידה זה האחרון ירגיש קצר יותר מחברו ובעת דיווש בישיבה יועבר פחות משקל אל הגלגל הקדמי והוא עשוי ל'הזדקק' ביתר קלות בעליות. (יתרה מזאת, ככל שהאופק גבוה יותר האופניים ירגישו ארוכים יותר, כך שהריץ' הינו מדד 'קונסיסטנטי' יותר מה-ETT ואינו תלוי בגובה הרוכב או העדפותיו בנוגע

(כמובן שיש מספרים נוספים כגון זווית הראש המשפיעה על ההיגוי ובסיס הגלגלים אשר משפיע על היציבות... על כך בפעמים הבאות)  
כמו מסורות רבות שהשתרשו בלי הצדקה מיוחדת (עיין ערך גלגל 26"), גם הדרך המסורתית למדידת אורך האופניים (אשר נלקחה מאופני הכביש) הייתה אורך הצינור העליון, ה-ETT הינו קו דמיוני מפולס למשעי, אשר נמתח ממרכז צינור הראש עד למרכז קו צינור הכיסא (ראו תרשים 1). מדד זה נותן אינדיקציה **לאיך האופניים ירגישו כאשר מדוושים עליהם בישיבה**.  
כמו שלגימת בירת IPA צוננת בסוף רכיבה החליפה את שתיית הלאגרים הנמוכים מהסופרמארקט, גם ה-Reach הופך להיות הדרך העדכנית למדידת אורך האופניים. הריץ' הוא קו דמיוני לא פחות מה-ETT אשר מתחיל ממרכז צינור הראש ונקטע במפגש עם האנך

רוב מבחני האופניים אשר מתפרסמים במגזין כוללים שלל נתונים על גאומטריית השלדה. נכון שקשה לנבא אפרוריות כיצד האופניים ירגישו בשטח על סמך אוסף של כמה מספרים, אולם ישנם נתונים אשר יספקו הערכה ראשונית לגבי אופיים ולא פעם אני משתאה כיצד שינוי/הבדל בן 20 עד 30 מילימטרים במימד זה או אחר מסוגלים לשנות את ההרגשה וההתנהגות של זוג אופניים נתון. טור זה הינו ראשון מתוך סדרה הנכתבת בסיוע ובהשראת סדרת ה-Get Dialed של חברת אופני Transition.  
אתחיל את הסדרה עם ההבדל בין שני הפרמטרים אשר מספרים רבות על איך ירגישו לכם האופניים:  
**Reach** באמת הגיע הזמן למצוא לזה מילה בעברית **ETT** (Effective Top Tube) אורך צינור עליון אפקטיבי



# Rudy Project

Rudy Project הוא מותג המשקפיים אשר נתפס ומזוהה עם סצנת האופניים המקומית, יותר מכל מותג אחר בתחום זה בארץ. למעשה מאז שהחל השיווק של המותג בכישרון ובעבודת שטח קשה על ידי רוני ענר וצוותו, הפכו משקפי Rudy Project לסוג של סימן היכר/ סימול גנרי לעוסקים ברכיבה, גם בשעות שהם מחוץ לאוכף. חברת Rudy Project נוסדה ב-1985 בטרויסו איטליה ע"י רוני ברוזה, במהלך השנים החברה צברה פופולריות רבה והפכה להיות אחד ממותגי המשקפיים הטכניים המפורסמים והמובילים בעולם. דגמי המשקפיים של המותג מאופיינים בוורסטיליות רבה בכל הקשור להתאמת המוצר למבנה הפנים, באפשרות להחליף חלקים בזמינות רבה ובקלות יחסית, באפשרות להתקין תותב אופטי כמעט בכל הדגמים ובעיקר באפשרות להחליף עדשות לשימושים שונים מתוך המגוון הרחב מאוד שמציע היצרן.

## Rudy Project Agon

מחיר: 1090 ₪ עם עדשות ImpactX2  
משקל: 25.5 גרם

דגם ה-Agon מבוסס על הפלטפורמה המפורסמת ביותר של רודי, מסגרת פלסטיק גמישה האוחזת את העדשות בחלק העליון בלבד. כמו כל דגמי המסגרת העליונה של היצרן, המסגרת של ה-Agon גמישה מאד וכמעט ולא מורגשת על הפנים, אך עם זאת היא מצליחה לשמר מבנה יחסית יציב למשקפיים שמתבטא בעיקר כאשר נדרשים לנגב את המשקפיים לא תמיד בעדינות במהלך רכיבה.

**התאמה לפנים:** דגם ה-Agon מאפשר התאמה מלאה למבנה הפנים, ע"י זרועות גמישות ואפונים מתכווננים. למעשה זהו הדגם הנוח ביותר שחוינו מכלל הדגמים של היצרן שיצא לנו לבדוק במהלך השנים.

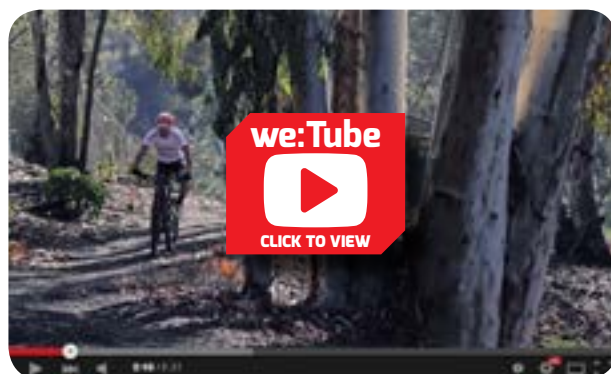
**אוויר וניקוז זיעה:** המבנה הכללי של ה-Agon פתוח ומאוויר מאוד מכל הכיוונים, יתרה מזאת הוא מעמיד את המשקפיים בריחוק מסוים מאזור ארובת העין, כך שמתאפשרת כניסת זרימת אויר חופשית לחלוטין. כל מהלך המבחן לא נתקלנו כלל בזליגת זיעה והצטברות אדים על העדשות גם ברכיבות במזג אויר קיצוני, למעשה ה-Agon הפכו להיות הזוג המועדף עלינו ברוב הרכיבות.

**עדשות:** גולת הכותרת של ה-Agon הן עדשות ה-ImpactX2, הדור השני של העדשות הפוטוכרומטיות של היצרן. עדשות ה-ImpactX2 Black של הסדרה שהגיעו עם המשקפיים משנות את הגוון ורמת הסינון שלהן משקוף כמעט לחלוטין ועד שחור ברמת סינון גבוהה ביותר. למעשה הם מאפשרים רכיבה בכל תנאי

התאורה מרכיבת לילה ועד רכיבה מדברית (או רכיבת שלג לחובבי הז'אנר) ללא החלפת עדשות. המעברים בין המצבים אולי לא מהירים ברמה של הפעלה אלקטרונית ב-WiFi, אך מהירים דיין בשביל לעבור בין קטעי שמש לקטעי יער צפופים מבלי להוריד את הרגל מהגז. שיפור מובהק נוסף בדור החדש של עדשות אלו, הוא האפשרות לנהוג איתן. שלא כמו בדור הקודם ה-ImpactX2 עובדות ומתכהות גם בסביבה מוגנת UV כמו הרכב, עבדה כלל לא שולית המאפשרת שימוש רציף במשקפיים.

**סטיילינג:** אומנם לא חידוש אופנתי מרעיש במבנה הכללי, אך הירידה לפרטים, המסגרת בגוון צהוב זרחני ומעודכן והטוויסט העיצובי בזרועות מרמזות שהיה מעורב שם משהו עם טאץ' איטלקי...

**יותר** עדשות וורסטיליות, משקל, אוויר, מראה **פחות** מחיר, אבל על איכות משלמים.



## Rudy Project Zyon

מחיר: 960 ₪ עם עדשות Hi Contrast  
משקל: 32 גרם

ה-Zyon הם משקפיים במראה "ספורט קז'ואל", הם גדולים יחסית ובנויים מסגרת מלאה אשר מכסה אזור נרחב יותר בקדמת ובצידי הפנים. בנוסף לכך המשקפיים מגיעים מצוידים עם כנפונים מתפרקים לכיסוי מלא של העיניים למניעת כניסת אבק או כהגנה מקרינה חזקה כמו בסקי או בים.

**התאמה:** ה-Zyon מאפשרים התאמה מלאה לפנים ע"י אפונים מתכווננים וזרועות גמישות שאותן ניתן לעצב לכל צורה או גודל גולגולת.

**אוויר וניקוז זיעה:** למרות המבנה הסגור והעוטף של ה-Zyon, המשקפיים מאווררים מאוד. האפונים המתכווננים מאפשרים הרחקת המסגרת מהפנים ומונעים זליגת זיעה על העדשות. בימים קיצוניים של

קור או חום חוינו פה ושם הצטברויות אדים על העדשות שנעלמו מיד שהתחלנו תנועה והזרמה של אוויר.

**עדשות:** גם ה-Zyon כאמור מאפשרים החלפת עדשות להתאמה מלאה לתנאי התאורה ואופי הרכיבה. המשקפיים במבחן הגיעו בצבע Graphite וצוידו כברירת מחדל בעדשות ה-Hi Contrast בגוון חום בהיר. עדשות איכותיות מאוד ברמת סינון בינונית עם הפרדת צבעים טובה ואפשרות רכיבה עם המשקפיים גם בתנאי תאורה קשים.

**סטיילינג:** גרסת הגרפיט של ה-Zyon היא סולידיט יחסית במראה, אך הזרועות הירוקות מעניקות למשקפיים סוג של טוויסט שובב שייתן רמז לכך שלא מדובר כאן על משקפי קז'ואל פר אקסלנס.

**יותר** נוחות, אפשרויות התאמה בלתי מוגבלות, עדשות מעולות. **פחות** לא מצאנו דבר.



יבואן: [The Single Track](#) | משקל  
מוצהר: 1.92 קילו | מחיר: 4956 ש,

# Fox 36 Float RC2

## שובו של השועל 2?! מבחן ארוך טווח לבולם חלק 2

### תקציר הפרקים הקודמים:

כתבה זו היא כתבת המשך למבחן הראשוני שפרסמנו על ה-36 [בגיליון מספר 5](#), למרות שאנחנו בטוחים שקראתם ושיננתם כל מילה מחלקו הראשון של המבחן, להלן תקציר הפרקים הקודמים:

עד לפני כשנה וחצי Fox שולטת כמעט ללא עוררין בשוק ה-High-End של בולמי האול-מאונטיין/אנדורו, זאת אומרת עד לרגע יציאת הפייק של רוקשוקס היוצר "רעידת אדמה בז'אנר" וגורם למנהלי מוצר בכל התעשייה לאבזר את התוצרת החדשה של רוקשוקס במפרט ה"לא תוכל לשדרג אפילו אם תרצה אבל זה יעלה לך \$7000" שלהם.

צלצול ההשכמה הזה נשמע היטב עד למשרדי פוקס בקליפורניה והם ידעו היטב שהם חייבים (אבל חייבים) להוציא בולם מרשים מאוד ל-2015 על מנת להחזיר את ההגמוניה שלהם לכנה.

בכתבה הקודמת התרשמנו עמוקות מה-36 קאשימה שקיבלנו מאלון שפר מ"סינגלטרק", היבואן הכמעט מיתולוגי של פוקס בישראל, אך כיוון שרצינו ליידע אתכם הקוראים כמה שיותר מהר, הספקנו לרכוב על הבולם תקופה קצרה יחסית, מה שלא העמיד במבחן את עמידות הבולם לאורך זמן.

מאז עברו 3 חודשים נוספים בהם הסנטה קרוז ברונסון שלנו התהדרו ב-36 השחור, ואנחנו התענגנו על כל רגע ובחוסר רצון מופגן נאלצנו להפקיד את הבולם חזרה בידיהם של אלון שפר ועמית מהסניף של סינגלטרק בתל אביב, במעמד ההפקדה גם תפסנו את אלון לשיחה לא רשמית כדי להתרשם ממנו על הלך הרוח בשנתיים האחרונות בחברה אותה הוא מייצג בארץ (אלון ונציגים אחרים מסינגלטרק נוסעים מדי שנה להשתלמויות מקצועיות של Fox, בה הם נפגשים עם מהנדסי החברה שמתכננים ובונים את הבולמים).

מהשיחה ברור שצלצול ההשכמה שהגיע מכיוונה של המתחרה הגדולה מבית תאגיד סראם לא נפל על

אוזניים ערלות, אלון מספר על שינוי גישה משמעותי המתבטא בעיקר בירידה משמעותית ברמת היהירות של החברה ובתקשורת משופרת עם הנציגים שלהם שמדווחים להם על התקלות הנפוצות ועל הטעון שיפור מבחינת קלות התחזוקה של הבולמים. מעבר לכך נראה ש-2015 היוותה קפיצה משמעותית מבחינת אמינות הבולמים של פוקס וסינגלטרק מדווחים על כמות תקלות פחותה משמעותית בשנת הדגם הנוכחית לעומת שנים עברו.

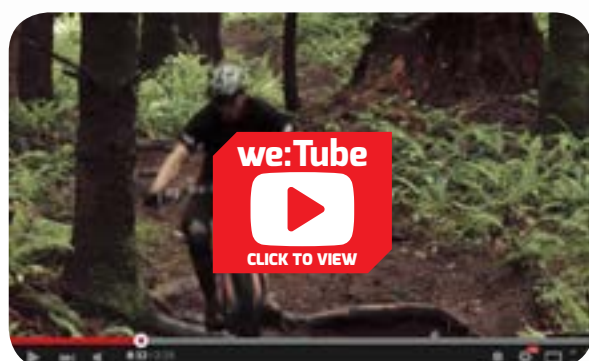
### רכיבה

מאז שדיווחנו לכם בפעם האחרונה על חווית הרכיבה על ה-36 עברו הרבה מים בנחל גימזו בבן שמן, בשלושת החודשים הנוספים שקיבלנו להתרשמות הצלחנו לרכוב מספר רב של פעמים במגוון תנאים והשבילים שיש בנמצא. אם בכתבה הקודמת התרשמנו (מאוד) לטובה, אז לאחר זמן ארוך יותר המחמאות רק הולכות ומתעצמות. זהו אחד מהבולמים החלקים והעיקביים ביותר שאנחנו זוכרים, לא חשנו בשום הדרדרות בביצועים גם אחרי שעות עבודה רבות יחסית (חלקן בתנאי בוץ לא נעימים כלל).

עוד שעות מנוע על הבולם גם לימדו אותנו להעריך את היכולת לכוון אותו היטב לתנאי השטח, בעיקר את ה-Low Speed Compression שבו גם 2-3 קליקים עשו הבדל גדול ברמת השקיעה של הבולם תחת בלימה (משמעותי יותר ככל שרוכבים באיזורים תלולים יותר), את ה-High Speed Compression כמעט ולא שינינו כיוון שהיינו מרוצים מאוד מהפרפורנסיות של הבולם לקראת סוף המהלך.

הבולם עבד באופן שקט לחלוטין, לא נתקלנו בתופעת התקתקים מהקראון שהייתה נפוצה באחוז מסוים של בולמי 2014, ולמעשה לא נשמע כל "ציוץ" מכיוון הבולם למעט הרעש המסוים של "עבודת" השמן בתוך הבולם עצמו.

הבולם נסך בנו בטחון אדיר, ולמעשה ישנם כמה קווים



שמעולם לא ניסינו עד לרכיבות על ה-36, מיותר לציין שהבולם "אכל לארוחת בוקר" את כל המכשולים בדרכו, והציל את עורנו פעם או פעמיים במקרים של בחירת קווים גרועה במיוחד.

שנת 2015 היא גם שנת שינויים באופן מתן השירות שסינגלטרק היבואן המקומי מציעים, ניתן להתרשם מהשירותים החדשים [באתר היבואן](#).

**סיכום** Fox הצליחו להוציא תחת ידם מתחרה ראוי מאוד על תואר מוביל הקטגוריה של מזלגות האנדורו, אחרי מספר חודשים של רכיבה על ה-36, אנחנו יכולים בלב שלם להמליץ עליו כבולם פנטסטי לאופני אנדורו או אול-מאונטיין, ישנם שני חסרונות קטנים ל-36, ראשית המחיר שלו גבוה למדי (אם כי דומה למחירו של המתחרה הישיר), וחסרוננו של השחרור המהיר שעיצבן אותנו בכל פעם שנדרשנו לפרק את הגלגל הקידמי.

לסיכום הסיכום, פוקס הוציאו תחת ידם מוצר מנצח, גם אחרי שעות עבודה רבות ואינטנסיביות ה-36 מספק עבודת בולם איכותית, חלקה ועיקבית מאוד.

**יותר** כל מה שלא מצוין ב"פחות". **פחות** חמישה (!!!) ברגי אלן כדי לפרק גלגל קידמי? באמת?!



# סט ביגוד Mavic Crossmax



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 הו'אנר. בהמשך למבחן נעלי ה-Crossmax שפורסם לפני מספר חודשים אנו מביאים את המוצר המשלים להופעה מלאה א-לה פביאן בארל, אן קרולין שוסון וקלמז' לפני שעזב לאלפיין סטאר.

## חולצת Crossmax

מחיר: 419 ש"ח

ה-Crossmax הינה חולצה בסגנון פריירייד/ אנדורו, בגזרה רחבה וחופשית עם צווארון V משוחרר. היצרן הצרפתי משתמש באריג אותו הוא מכנה Trail Wick, סוג של פוליאסטר עם יכולת נידוף גבוהה מאוד ועמידות למפגעים. צידי החולצה והחלק הפנימי של השרוולים עשויים אריג רשת צפוף לפינוי משופר של לחות מהגוף. החולה נעדרת כיסים ושילל פיצ'רים של אכסון וניגוב.

## בשימוש הגזרה של החולצה נוחה מאוד, היא משוחררת

אבל לא רחבה מידי. צווארון ה-V נוח מאוד ולא מציק כלל. החולצה נראית אמנם כמו עוד חולצת פריירייד, אבל הפרנקופילים ממאביק הוכיחו שאין אצל עוד מוצר כמו אצל כולם, ואכן הבד התמים למראה מבדיל את החולצה באופן מובהק מחולצות אחרות. הוא נוח, מנדף ונשאר יבש גם בימים לחים ומהבילים במיוחד.

**יתר** נוחות, מראה, נידוף מעולה. **פחות** יתכן והצבע הירוק/ צהוב לא יתאימו לרוכבים הסולידיים ביותר שביננו.

## מכנסי Crossmax Short Set

מחיר: 689 ש"ח

מכנסי ה-Crossmax עשויים אריג המשלב ניילון וספנדקס המכונה Trail Tech ST, הוא מאופיין במשקל קל מאוד, אלסטיות גבוהה ביותר, ועובי חומר המעניק הגנה ללא פגיעה בגמישות של המכנסיים. ה-Crossmax מוגדרים כמכנסי אנדורו, כלומר כאלה שנדרשים ללוות רוכב גם בפעולת דיווש אינטנסיבית, לפיכך הם מגיעים עם מכנס טייץ פנימי עשוי אריג רשת מאוורר ביותר עם פד מסדרת Ergo 2D המעולה של היצרן. למכנס חמישה כיסים פונקציונליים, שניים צדדיים גדולים אשר מסוגלים להכיל כמעט הכול, שניים קדמיים בינוניים המתאימים לשטרות, חטיפים, עטיפות ג'ל אנרגיה או מפתחות לרכב וכיס אחורי דיי מיותר.

**בשימוש** המכנס לא מאפשר את שינוי היקפו בעזרת רצועות כמקובל, לכן בחירת המידה היא קריטית ביותר. לאחר שזאת נבחרה המכנס יושב בנוחות רבה על הגוף ומאפשר שימוש בחגורה לכל אלו החוששים לאבד את המכנסיים או נמצאים בין מידות. המכנס הפנימי עשוי הרשת ישווה אמנם מראה קינקי למי שיבחר ללבוש רק אותו, אבל הנוחות שהוא מעניק לחלק זה של הגוף שווה את הפדיחה, הוא אחד הטובים שניסינו. הגזרה של המכנס מצוינת והם נוחים להפליא, לא רחבים ולא צרים מידי על הגוף ואינם מגבילים את התנועה על האופניים. הבד האטום למראה, מתברר כמאוורר ביותר אפילו לתנאי הקיצון של הקיץ הישראלי.

**יתר** נוחות, מראה, אוורור, בטנה פנימית. **פחות** מחיר





יבואן: מצמן את מירון | מחיר: 785 ש"ח

# Specialized Flux Expert

ועוד כמה גימיקים זה קצת מאתגר... טוב על מי אנחנו עובדים – אף אחד לא באמת קורא את החוברות האלה. הפנס שנראה מרשים ועוצמתי הוא לא מהקלים בז'אנר, אך הוא כולל ביחידה אחת גם את הסוללות. התקנת מתקן הכידון במיקום אופטימלי לפני הסטם היתה פשוטה ואינטואיטיבית והצריכה שימוש במפתח האלן המצורף. יש לקחת בחשבון שרוכב בעל יותר מזוג אופניים אחד לרכיבות לילה יצטרך להשקיע כמה דקות בפירוק והרכבה בכל החלפה. כדי להתקינו יש להחליקו על גבי מתקן הכידון ולסובב קלות עד ישמע הקליק, לחיצה על מנגנון השחרור שבמתקן תאפשר את

טכנולוגיים, אם אתם כאלה, הפיסקה הבאה מיועדת לכם, אם לא, אפשר לדלג ללא חשש לסעיפים הבאים ולקליפ הקצר המתאר את השימוש, הפיצ'רים והאלומות השונות.

## הרכבה

עם הוצאת הפריטים מאריזת הקרטון גילינו שחוברת ההדרכה מקורית בצורה מפתיעה. מישהו בספשלייזד חשב ירוק והחליט לחסוך בנייר, כך שבמקום לייצר מספר גרסאות במספר שפות, קיבלנו את כל הוראות התפעול בציורים בלבד וללא מילים. צעד מבורך תיאורטית, אך כשמדובר בניסיון להבין איך לתפעל 8 מצבי תאורה

בכל מקרה, יצרניות פנסי הפרימיום הבינו שכדי לשרוד צריך לנצח את המחיר הזול דרך אבטחת איכות קפדנית וטכנולוגיה, קרי – שימוש בנורות ומעגלים מהשורה הראשונה, פיזור אור נבון באמצעות רפלקטורים חכמים, זמן סוללה ארוך ואמצעים לטעינה מהירה, וכמובן, פיצ'רים מיוחדים – כל יצרן והגימיקים שלו.

לרשימה המאד מכובדת של פנסי הפרימיום הצטרפה לאחרונה חברת הענק ספשלייזד המציעה מספר דגמים מודרת ה-Flux. למבחן קיבלנו את דגם העל ה-Flux Expert. איתו יצאנו לשוטט בעיר וביער. דיסקליימר – עולם פנסי הרכיבה הוא גן עדן לגיקים

עם כניסתם של פנסי הלד לפני כמה שנים ויצירתם אל האור של יצרנים סיניים המוכרים את מרכולתם בזול ולפעמים אף באיכות סבירה, נראה היה שחלה ירידה משמעותית בצריכת הפנסים ממותגי הפרימיום דוגמת אקספוז'ר, דינוטה, נייט-ריידר, לופין ואחרים. בפועל, קיים עדיין ביקוש ער לפנסי הפרימיום, אם מצד רוכבים שנדבקו בחיידק דרך שימוש בפנסים הסיניים והחליטו לעבור הלאה מסיבות שונות (שדרגת, בעיות אמינות לאורך זמן), ואם מצד רוכבים מקצוענים שלא מוכנים בכלל לשמוע על האופציות הזולה מסיבות שונות (קנייה ממותג ללא 'אבא', חשש מבעיות אמינות, פלצנות).





## מפרט טכני

**זמן תאורה:** עצמה מלאה 1:45 שעות, עצמה נמוכה 6 שעות, נצנץ 20 שעות.

**סוללות:** 2 סוללות 2600mAh (מדגם 18650, ללא אפשרות החלפה עצמאית) – סה"כ 5200mAh

**זמן טעינה ע"י המטען המצורף** (2.1 אמפר, 3: V5) שעות עד ל 90% טעינה, שעה נוספת ל 10% הנותרים.

**זמן טעינה מפורט USB של מחשב** (0.5 אמפר): 12 שעות עד ל 90% טעינה, שעה ורבע נוספת ל 10% הנותרים.

**ולסיום:** שלט לתפעול כל מצביי התאורה הנ"ל, כבל USB לטעינה, מתקן כידון קבוע המאפשר שליפה מהירה של הפנס עצמו, וכמובן הבטחה לעמידה בסטנדרט הגנה מפני מזג אוויר (טוב לאבק ולגשם, לא בנוי לצלילה חופשית לתוך שלולית).

**משקל:** כולל מתקן כידון ושלט 295 גרם

**מידות:** בקירוב - 9 סמ רוחב, 5 סמ גובה, 5 סמ עומק

**נורות:** 3 נורות מדגם Cree XP-G2 cool white LEDs כל נורה מכוונת לעבוד ב-200 או 400 לומנס.

**עצמת אור:** 400-1200 לומנס

**רפלקטורים:** שתי נורות הצד מכוונות לתאורת הקרקע שלפנינו, הנורה המרכזית מכוונת כאור גבוה.

**מצבי תאורה:** עצמה מלאה (עם/בלי אור גבוה 800/1200 לומנס), עצמה נמוכה (עם/בלי אור גבוה 400/600 לומנס), פולס \* 2, ניצנוץ \* 2.

**עוד פיצ'רים:** צופר אור (הבהוב חירום), מעבר מהיר לעצמה מלאה.



יתרה בזמניי הטעינה והשימוש כפי שהוגדרו ע"י היצרן. לסיכום: אין ספק שאכן מדובר במוצר פרימיום ללקוחות שייצעו להאריך את איכות ופיזור האור, את המבנה החסון שלו, ואת היצע הפיצ'רים ההופך אותו לבן לוויה מושלם לרוכב העירוני החוטא גם בדרכי עפר כפריות. למי שעיקר רכיבות הלילה שלו נעשות בתוואי שטח יותר אתגרי נמליץ בחום להוסיף פנס ראש לחבילה.

**יותר** פיזור אור, עצמה, שליפה מהירה לפנס, טעינה מהירה, מבנה חסון. **פחות** רעידות בשטח (פתיר), מתקן כידון ללא שליפה מהירה, החלפת סוללות עצמאית

לא אפשרית 

בשטח העדפנו להשתמש במצב עצמה גבוהה/ אורות נמוכים (800 לומנס) עד למצבים בהם רצינו את מלוא העצמה ע"י הוספת האור הגבוה (1200 לומנס), למשל בכניסה לסינגל או במקום בו רצינו להעיף מבט למרחק גדול יותר.

ברכיבת השטח הראשונה הורגש נדנדוד קל מהפנס על גבי המתקן – הדבר פתיר ע"י שימוש בגומייה משרדית או או-רינג על צינור מתקן הכידון המאפשרת הידוק טוב יותר של הפנס. (אגב, ספשלייזד קיבלו ביקורות דומות והזדרזו להוסיף או-רינג לחבילה).

בסיום המבחן שמחנו גם לגלות שהפנס עמד בהצלחה

שהבאים ממולנו בירכו על כך שהאור החזק אינו מסנוור אותם (אגב, אחת הרעות החולות של פריצת הפנסים הסיניים לחיינו). השימוש בפיצ'ר "צופר האור" ע"י לחיצה מהירה על כפתור האור הגבוה התגלה כמאכזב מעט, לפעמים זה הצליח, כלומר הפיק הבהוב עצבני, לפעמים פחות, כלומר במקום הבהוב העלנו והורדנו את האור הגבוה. לחיצה ארוכה יותר על הכפתור העבירה אותנו, כמתוכנן, למצב עצמה גבוהה.

בעת רכיבת לילה בשטח ובמקומות חסרי תאורה לחלוטין, התגלה כוחו האמיתי של הפנס, הפיזור שלו פשוט מדהים! ללא נקודות מתות, או שינויי עצמה.

שליפתו – בשני המקרים מדובר על שניות.

נותר רק לכוון את האלומה כך ששתי נורות האורות הנמוכים אכן יכוונו אל הקרקע ולחזק את ברגיי המתקן.

אחרון חביב הוא השלט המציג שני כפתורים מוארים (אחד לבחירת מצב עוצמה והשני לברירת אור גבוה), זה מתחבר באמצעות כניסת מיני USB לפנס, ומחוזק לכידון באזור הגריפ ע"י חבק משלו.

**בשימוש** במהלך רכיבת לילה בעיר ובפארקים לא מצאנו סיבה להשתמש בעצמה חזקה יותר מהעצמה ההנמוכה העושה שימוש בלדים המכוונים אל הקרקע (400 לומנס). מצב זה היה מספק לרכיבה מהירה ואין ספק



# ביגוד חורף מבית Bontrager

נתחיל בווידאו, קר לי, כמעט תמיד, לא ניכנס ללמה וכמה (חנון) אבל לא נדיר לראות אותי חמוש בשרוולי ידיים וברכיים גם ברכיבות אביביות. מצד שני גשם ובוץ לא מפריעים לי, מה שהפך את המבחן הבא לציוד החורף של בונטרגר, למהנה במיוחד במהלך ינואר הסופתי ובפרט תוך כדי ה"מתיש לכיש", מירוץ הגראבל של בייק-וואי, שהיה משופע בגשם, בוץ, אוזניים שבורות וטמפרטורות נמוכות. צחי אוהבסקי הרחיב על כך בכתבה בגליון זה.

על מותג בונטרגר קצרה היריעה מלתאר לפחות הפעם, נספר רק שקיט' בונטרגר האיש והאגדה, אחד מחלוצי תכנון וייצור אופני ההרים, הפך לחלק מתאגיד TREK לפני כעשרים שנה ומאז מתמקד בייצור ותכנון חלקים, אביזרים וביגוד איכותי לרוכבים. סיסמת החברה: שימושיות וביצועים במקום הראשון, גימיקים ואופנה זמנית - פשוט לא.

**היידה למבחן!** ברשותכם נסקור את הפריטים בגישת Bottom-Up, פשוט כי ככה יותר קל למצוא את מקור הבאגים... או משהו כזה.



## ערדליים Bontrager RXL Stormshell MTB

מחיר: 290 ₪ | מידה במבחן: XL מומלץ למדוד על נעל רכיבה לפני הקניה!

ערדליים תמיד נתפסו בעיני כרכיב כבישני למהדרין, זאת גם הסיבה שהתלבטתי לא מעט אם בכלל לנעול אותם במירוץ של זיו. ככל שנקפו הדקות לקראת הזינוק ראיתי יותר ויותר רוכבים מעורדלים ולאחר התייעצות קצרה עם צחי, כתבינו לענייני רכיבות כואבות, אצתי רצתי להרכיבם.... וטוב שכך!

תודות לרצועת ההידוק ולמנגנון הרכיסה האיכותי, ההרכבה הייתה מהירה ונראה שההידוק לנעל מוקפד מחד אך לא לוחץ על הרגל מאידך. נציין גם את המראה השחור הסולידי שעדיף בעיני על עיצובים יותר צעקניים שנראו מסביב... כנראה קטע של כבישונים.

אין לי שמץ של ספק שהשילוב בין הערדליים לגרביים מהסעיף הקודם תרם לא מעט לתחושת הנוחות שלי לאורך כל המירוץ, וגם במהלך גשם הסיכות שנמשך כשעתיים לא סבלתי מרטיבות או מקור באיזור כפות הרגליים. כל זה היה נכון עד שהגעתי לשלוליות בוץ מאסיבי אותן חציתי בהליכה וכאן גם נמצא עקב האכילס של הערדליים (שבמפתיע לא נמצא באזור העקב). למרות ההידוק והאטימה הטובה מלמעלה, הרבה מאד מים, בוץ ותופינים אחרים הצליחו להשתחל מלמטה בין סוליית הנעל לערדליים ולהצטבר בקדמת הנעל, מעליה, בתוכה ובאופן כללי ברוב אזור החרטום.

תכלס לא נעים, אבל - לא נורא. זה לא באמת הפריע מבחינת קור, רק הפתיע כשפשטתי אותם בסיום.

**יותר** בידוד מגשם ורוח, רוכסן ורצועת הידוק מאסיבים, עיצוב סולידי. **פחות** אטימה מלמטה, מאזור הסוליה.



## מחממי ברכיים טרמיים Bontrager Thermal Knee Warmer

מחיר: 220 ₪ | מידה במבחן: L

מחממי הברכיים הם ללא ספק פריט החורף החשוב והשכיח ביותר בארסנל ביגוד החורף של הרוכב Wהישראלי. האפשרות של שימוש בעת הצורך וקיפול/הורדה בעת התחממות הופכים פריט זה לפופולרי מאד בעיקר בקרב רוכבי השטח.

כאמור, אני רוכב הרבה עם מחממי ברכיים, זולים ויקרים, פשוטים ומתחכמים, אני ממש לא בררן והתנאי היחיד שלי הוא שיהיו שחורים. עוד מכה משותף למחממי הברכיים שלי הוא שבשלב מוקדם או מאוחר של רכיבה מאומצת, הם מחליקים לי - וזה מקומם.

מחממי הברכיים הטרמיים של בונטרגר לא לוחצים צ'אנסים עם שכמותי, יש תוויות מי לימין ומי לשמאל, גריפים מסיליקון למטה ולמעלה, ותפרים אסטרטגיים המבטיחים התאמה אנטומית מלאה לאזור הברך ואחוריה.

בנוסף הם אלסטיים כמצופה וחמים ונעימים אפילו מעל למצופה.

ניסיתי הכל, גשם, בוץ, זיעה, רגל מכווצת מקור, רגל נפוחה מחום, רכיבה, הליכה, ריצה, טוסטר משולשים... אבל גם לאחר שימוש ארוך ואינטנסיבי הם לא זזו מהברך! בנוסף, גם פה התקיימה ההבטחה לבידוד הגוף לטובת חום תוך כדי ניזוף יעיל של זיעה בעת מאמץ.

לטעמי, למרות מחירם המרתיע, הם נותנים תמורה מלאה, מוצר מושלם.

**יותר** התאמה מושלמת, בידוד טוב מקור, ניזוף מעולה. **פחות** לא מצאנו.

## גרביים טרמיים Bontrager Race Thermal Wool

מחיר: 90 ₪ | מידה במבחן: L - פיקס למידת נעל 45

נתחיל בשורה התחתונה מדובר בגרביים נפלאות. מחממות מעולה לכל אורכן בתחילת הרכיבה כשממש קר, ומצד שני לא אטומות אלא מנדפות היטב לאחר שהגוף מתחמם - זאת תודות להרכב המכיל 75% צמר מרינו מפנק.

רטיבות וגשם לא הפריעו גם הם לשימור החום ובזאת נוכחתי לתדהמתי כשהתברר לי בתום מספר רכיבות, שלמרות שהגרביים היו ספוגות לחלוטין במי-בוץ, טמפרטורת הרגל נשארה סבירה - ושוב תודות לצמר המרינו המופלא.

**עיצובית** נימור הגרביים משדר איכות והלוגו אמנם לא קטן אך עדין ובטוב טעם.

**שרידותית** גם לאחר כמה רכיבות בוץ נדיבות מלוות בכביסות הכרחיות, צורת הגרב והאלסטיות שלה נשארו כחדשות.

**יותר** חימום על יבש ועל רטוב, ניזוף, אורך.

**פחות** 90שח לגרביים, ואפילו טרמיים זה לא מעט.







### מעיל רוח Bontrager Race Convertible Windshell

מחיר: 530 ש"ח | מידה במבחן: XXL

אחד הפתרונות לימים קרים נטולי גשם כמו רוב ימי החורף שלנו הוא מעיל רוח אשר מונע את חדירת הקור ללא איטום מלא ומסורבל כפי שמעניקים מעילי גשם שונים. מעיל הרוח שבמבחן היה קליל ומתכווץ בקלות וכמו כן בעל שרוולים ושכמיה הניתנים לפירוק מהיר כאשר הטמפרטורה עולה ויש צורך רק בוסס ייצוגי.

למרות שמידת ה-XXL התאימה לי ברמה התאורטית, וייתרתי על המראה התחרותי הצמוד ובחיתי במידה הגדולה ביותר כדי להרגיש קצת יותר חופשי ומאוורר. גם הפעם נבחר הצבע השחור הסולידי (והמרה) למרות שהמעיל מגיע בצבעים נועזים יותר.

לאורך כל תקופת המבחן, המעיל שימש אותי יותר מכל פריט אחר ומימדיו הצנועים בעת קיפול הפכו אותו לבן לוויה קבוע בתחילת רכיבות הבוקר. למרות מראהו הדקיק והתחושה הקלה שהוא משדר המעיל בהחלט עושה את העבודה ומגן מרוח ומגשם קל (גם מה שנמשך כשעתיים...). בעת רכיבות ארוכות המעיל סיפק אוורור מספק תודות לפתחים הפזורים במקומות אסטרטגיים מתחת לבית השחי, זאת בניגוד למעילי גשם קלים אחרים (הידועים גם בשם "מיקרו מבשלות").

בנוסף, נהניתי גם מאופציית פירוק השרוולים והשכמיה, אלה מתפרקים כמקשה אחת עם פתיחת שני רוכסנים יעילים, מנגנוני הרכיסה אמנם נראים עדינים אולם לא נרשמה כל בעיה בפירוק וההרכבה המהירים תודות לתכנון מבריק שניכרת בו המחשבה. לאחר הפירוק, יחידת השרוולים מצאה את מקומה בכיס האחורי החיצוני של המעיל שהפך לווסט, הכיס הוא בעל פתח צד ורוכסן אנכי - כראוי ממוצר הבא להתמודד עם תנאי גשם.

עוד נציין את הכיס החיצוני הקדמי שנמצא ממש באיזור החזה ומאפשר שליפה מהירה של ציוד חיוני, או טלפון לסלפי חיוני לא פחות.

**יותר** וורסטיליות, הגנה טובה מרוח וגשם קל, איורור. **פחות** רשת לבנה בגב הווסט, מעט מחירי אור (בדגם השחור)



### גופיה תרמית ארוכה Bontrager B2 baselayer

מחיר: 400 ש"ח | מידה במבחן: XL

החורף שלנו מתאפיין בהבדלי טמפרטורה גדולים יחסית בין שעות הבוקר המוקדמות לבין יתר שעות היום, לכן שכבות בסיס הם אחד מפרטי הלבוש המתאימים ביותר לרוכב המקומי. מחד שכבת הבסיס חייבת ליצור בידוד מפני הטמפ' הנמוכה ומאידך היא צריכה לנדף זיעה ולא להתחמם מידי, על מנת לאפשר שימוש רציף ללא "התקלפות".

יחסית לגופיות תרמיות אחרות המשמשות כשכבת בסיס, פה מדובר על חולצה קלילה ואפילו נאת מראה החובקת את הגוף בלי לחנוק אותו, יתרה מכך, גם הלוגו החביב יכול להציץ אל העולם ברגע שהעניינים מתחממים קצת ואפשר לפתוח את רוכסן המעיל.

גם כאן חשוב ומומלץ ללבוש את החולצה במשך כמה דקות לפני שקורעים את הטיקט, לפחות במקרה שלי מידת ה-XXL הרגישה נפלא, אבל לאחר כמה דקות הרגשתי לחץ ונימול ביד שמאל, בדיקת דופק זריזה הרגיעה שאין מדובר באירוע לבבי, אבל רק כשעברתי למידה הגדולה יותר (בעלת הבדל מידות מינורי ביותר) קל גם הלחץ על היד הטרופה.

בכל מקרה, בזמן רכיבה ברוח ובגשם החולצה שמרה על חום הגוף תוך כדי ניזוף זיעה מעולה - הסוד פה טמון בשילוב נכון בין בד חוסם רוח באזור החזה והכתפיים והצמר המנדף באזור הגב והזרועות.

גם פה, כמו בכפפות חסינות-הרוח, מדובר בחולצת בסיס שתתאים לפי הגדרת היצרן (12-6 מעלות) לחורף הישראלי, לעונות המעבר מומלץ דגם ה-B1 הקליל ולתנאים קיצוניים יותר דגם ה-B3 המחזק.

**יותר** נוחות, הגנה טובה מרוח, ניזוף מעולה, שמירה על חום הגוף. **פחות** מחיר.



### כפפות Bontrager Race Windshell glove RXL

מחיר: 220 ש"ח | מידה במבחן: L

גם במקרה הכפפות חשוב היה למדוד את מידת ההתאמה ליד ולא להסתמך על ניסיון העבר, אם אני בדרך כלל משתמש בכפפות XL פה הופתעתי לגלות שדווקא מידה L יושבת עליי בנוחות חמימה.

העיצוב הוא שוב שחור סולדי עם פס אדום קטן וסטייליש, אבל לנועזים שבינכם מחכות גם כפפות בצבע ירוק-סטיקלייט שיראו למרחוק.

הכפפה אינה כפפת הקור הקיצוני של המותג אלא מוגדרת כחוסמת רוח וגשם קל ומיועדת לטמפרטורות של סתיו אמריקני - כלומר מושלם לחורף הישראלי.

עוד פיצ'רים בולטים היו: רצועת סגירה אלסטית נוחה וחסונה, נקודות גריפ סיליקון לאחיזה טובה בתנאי רטיבות, מחזירי אור ליד הלוגו הבולט... ופינת ניגוב באזור האגודל (ניגוב לאף אם למישהו היו ספקות).

האמת שהיו לי ציפיות שאותן נקודות סיליקון יאפשרו גם את תפעול מסך המגע של הטלפון אבל הניסיון לא צלח. מה שכן, הכפפה תפקדה באופן מושלם ברכיבות בוקר קרות ובתנאים של מקלחות גשם מזדמנות. גם פה למרות שהרוח החזקה נחסמה ביעילות, עדיין הורגש איורור עדין שמנע מהידיים ל"התבשל".

לרכיבה בתנאי שלג או גשם כבד עדיף יהיה כנראה להשתמש בכפפות אטומות יותר (או פשוט להישאר בבית). מנגד לרכיבות אביב-קיץ גם לא הייתי שוקל להשתמש בהן אלא בכפפות קלות ומאווררות יותר - בקיצור, מדובר בכפפות מצוינות למטרתן - חורף ישראלי קריר.


**יותר** נוחות, בידוד טוב מרוח וגשם קל, ניזוף ואיורור. **פחות** כפפות לחורף ישראלי - פחות מתאימות לשאר העונות, לא עוברות מסך-מגע.



### בנדנת חורף Bontrager Windshell Skull Cap

מחיר: 125 ש"ח | מידה: אחת ואין מלבדה

אחרונה חביבה נבחרה בנדנת החורף-לייט של המותג, אשר ספקה הגנה טובה מרוח ועמידה טובה גם בתנאי גשם קל. לא בדקתי, אבל מצאתי בה גם פתח אחורי מיוחד למי שמתחזק/מתחזקת שיער ארוך שזור לקוקו.

אין הרבה מה להוסיף מעבר לכך שהבנדנה הקלילה עשתה את עבודתה כראוי ועשתה זאת תוך שהיא נראית הרבה יותר טוב מבאף שמנסה לכסות גם את האוזניים 





# פרק א' להיחשף או לא?

עניין המשקל, אני בהחלט חושב שאני יכול ורוצה לתת לכם פרספקטיבה שונה. לכל אותם קוראים אשר התברכו בחילוף חומרים משובח, ראש "רזה" אבל חסרים את הידע והמודעות, אני מאמין שהתהליך שלי יכול לעזור גם לכם. לכל אותם הקוראים אשר התברכו בחילוף חומרים מושלם, ידע פורץ דרך ונשמה טובה, תתעניינו, תנו קריאת עידוד... כל דבר קטן יכול לעזור! אז ככה, המשקל הנוכחי הינו 104 ק"ג, המטרה הינה 85 ק"ג. משפחה וסביבה תומכת – יש, ידע – יש, מוטיבציה – יש, מערכת מגזין תומכת – יש, קוראים שאני מחויב להם כעת – אם הגעתם לקרוא את החלק הזה – יש, אופניים – ברור שיש!

אתם מכירים את המצבים הללו בהם אנו עוטים על עצמינו פאסון, ממלאים את עצמינו בביטחון ומשדרים "הכל יעבוד כמו שצריך"... אבל חוששים מאד מבפנים? מתלבטים האם הכל ילך כמתוכנן ומה ההשלכות? זה המצב שלי כעת...

אני אתעד בחודשים הקרובים את התהליך האישי שלי דרך הצגת מידע טכני יבש ועד שיתוף במידע רך יותר שיהיה רלוונטי וייתן ערך כחלק מהפרוייקט.

אני כבר התחלתי את השינוי. אני מזמין אתכם כמובן לקרוא ואפילו להתחיל תהליך בעצמכם.

בסופו של דבר זה לא האוכל אלא ההרגלים שלנו...

לכל תגובה, טיפ, הארה, דבר חכמה, כנסו לעמוד

[הפייסבוק של הפרוייקט](#)

(327 ק"מ מאילת ו-212 ק"מ ממטולה). יש לי פרויקט שמאתגר אותי כבר שנים רבות....

לפני הפניה למערכת We:Ride עמדה בפניי התלבטות לא פשוטה, האם החשיפה יכולה לעזור לי בצורה כלשהי לסיים סוף סוף את הפרוייקט? מה מחיר החשיפה? האם אוכל להשפיע בצורה כלשהי על הקוראים דרך שיתוף במידע עובדתי, תיעוד התנסויות וחוויות ודברים רבים אחרים?

לשמחתי המגזין נתן לי את הבמה ואני מתכוון לנצל אותה עד תום!

ברגעים אלו ממש, בזמן שאתם קוראים את השורות הללו, אני כבר נמצא בתוך התהליך שלקחתי על עצמי. התהליך הזה מצטרף לאינספור תהליכים אחרים שניסיתי, קניתי, בניתי אבל בשונה מהפעמים הקודמות, עכשיו יש לי קהל שאני רוצה להיות מחויב אליו.

עד לפני כחמש שנים "הצלחתי" להגיע ממצב של ספורטאי, חייל קרבי בצה"ל לאדם כבד משקל (120 קילוגרמים של נחת, בילויים, לחץ בעבודה, פיתויים, שמחות, לידות ועוד ועוד). במשך הכמעט עשרים שנה האחרונות שמתוכם ביליתי כשבע שנים בחו"ל התמודדתי עם בעיית המשקל בעזרת תזונאים, שיטות מובילות, שיטות פחות קונבנציונליות, רופאים, מאמנים, מטפלים ובסופו של דבר המשקל לא ירד לחלוטין (כיום אני שוקל 103 קילוגרם) אך בהחלט הפקתי תובנות שאני חייב לתקשר הלאה.

בקרב הקוראים שמזדהים וחווים את ההתמודדות עם

בגדול לא פספס אף טיפול נדרש.

בעצמו, לא טיפל... המון שנים שלא טיפל ועכשיו הזמן לשלם. בסופו של דבר זה מגיע!

130 ק"ג זה לא משקל שצוברים ביום. גם שנה אחת גרועה לא מביאה אדם לסדר גודל כזה. היו אלה שנים של הזנחה (פושעת יש לומר).

"שחר? ספר לי מה אתה מרגיש?" שאל הפרמדיק, שחר שמע את דבריו אבל לא עזר את הכוח לענות, הוא ידע שמצבו לא טוב, הוא מותש, שכוב באמבולנס, בדרך למיון, רק אלוהים יודע מה יש לו! כיצד הוא יכול לענות?

"איך אני מרגיש?" חשב, חבל שלא הקשבתי לכל הסובבים אותי. הכתובת לא רק הייתה רשומה על הקיר אלא הייתה רשומה בצורה יומיומית על הג'ינס שלי, על החולצות שרק הלכו וגדלו במידותיהן משנה לשנה, על דלת המקרר במטבח ובעיקר על קופסאות הוופלים שכה אהב לאכול באישון לילה כשאף אחד לא רואה.

לשמחתי הסיפור מעלה נשאר בגדר חלום שחלמתי לפני כחמש שנים אך אני זוכר אותו לפרטי פרטים...

שמי שחר, אני נשוי באושר רב ואב גאה לשלוש בנות מקסימות. אני שכיר (מהנדס אלקטרוניקה בהשכלה אבל נמצא יותר בתחום העסקי), אני חושב שיש לי חוש הומור לא רע, יש לי המון תחביבים כמו רכיבת שטח (רוכב על אופני Canyon Spectral 8.0) מוסיקה, ספורט, שירה, יזמות, אני מאד אוהב אנשים (בעיקר את הלא מעצבנים שביניהם), אני גר במרכז הארץ

המוניטור החל לצפצף בקול רם, "שחר? אתה שומע אותי?" שאל הפרמדיק תוך כדי הנסיעה המהירה של האמבולנס ברחובות העיר. "אנחנו מגיעים עוד כמה דקות למיון, תחזיק מעמד..."

הנסיעה באמבולנס, כמו נסיעה באמבולנס הייתה רועשת, מלחיצה וממש לא נעימה. הצפירות החזקות של הרכב, הברקסים המפתיעים, ואז גז... "מה קורה פה לעזעזע?" חשב, "אתם מנסים להרוג אותי?"

שחר היה אדם גדול ממדים, הוא לבש טי שרט אדום, מכנס ג'ינס ונעלי סניקס. הוא שכב באמבולנס ללא תנועה כשהוא מנסה להבין היכן הוא נמצא. הדבר האחרון שזכר זה ישיבה מול הטלוויזיה עם אשתו בסלון, צופים באחת הסדרות האמריקאיות...

האמבולנס דהר ברחבי העיר ולא השאיר מקום לספק. בתוך הרכב נמצא מישהו שחייב להגיע לבית החולים בדקות הקרובות אחרת כנראה ימות. כמה פעמים ראה שחר בחייו אמבולנס חוצה צומת במהירות עצומה וניסה לדמיין את אותו או אותה חולה שחייב עלולים להסתיים בדקות הקרובות.

שנים שהזהירו אותו שמשוהו עלול לקרות, אי אפשר באמת לתת לגוף שלנו לסחוב כזו מעמסה בלי לצפות שמשוהו ישתבש.

גם את רכב הליסינג היה לוקח מידי חמש עשרה אלף קילומטר לטיפול במוסך המורשה. לפעמים היה מאחר עם הטיפול, עד כדי שיחות לא נעימות מקצין הרכב, אבל



# It ain't over till the fat lady sing(le)

האופניים בעלי הצמיגים השמנמנים פרצו לחיינו בסערה ממש לאחרונה ועוררו סערה לא מבוטלת, הפורומים והפייסבוק געשו בכל פעם שמישהו העלה תמונה של היצור המוזר הזה ועוררו משנתם את דובי ה"אני יודע הכל" שנמו את שנתם מאז שדיון ה"חברה", אני צריך המלצה לצמיג" האחרון גווע.. מה לא אמרו עליהם.. שזה "טרנד חולף", שזה "כבד ומגושם" שזה "לא מתאים לארץ", שזה "רק לחול ושלג" וזה מצחיק.. לא, לא האופניים, מצחיק כי ההיכרות של הרוב המכריע של המלעזים עם האופניים הללו הייתה (במקרה הטוב) דרך תמונה במחשב. אשר על כן, לא פחות משהמבחן הזה יעסוק באופניים (הנהדרים!) של ari cycles, הוא ידון בפרדיגמות שאותי לפחות, מצליחות להוציא מהכלים בכל פעם מחדש ←←





בנו בולם קדמי מיוחד (Bluto) המתאים לצמיגים רחבים, מעידה על התפיסה לפיה אופניים כאלה בהחלט יכולים לשמש לרכיבה גם בבן שמן.

ואם בבן שמן עסקינן, הרי שאת האופניים של ari cycles פגשתי לראשונה ב Demo Day שארגן המגזין וברגע שעניני נחו על היצור המוזר הזה, נטשתי בהפגנות את עמדת הרישום עליה הייתי מופקד ורצתי לעשות סיבוב. אפילו הטיולון הקצרצר והלא ממצה הזה עם

לכלי תחבורה מקובל באלסקה ואין חנות אופניים מקומית שאינה מציעה אותם כדבר שבשגרה.

אני ממש לא יודע מי הראשון שחשב "למה FatBike לא יכולים להיות גם אופני הרים רגילים" אבל מסתבר שזה קרה ולאחרונה אנו עדים למבול של דגמים, מכמה מותגים גדולים וידועים, שמוצעים לקהל הרחב שאינו מתגורר בקרבת דיונות או מרבדי שלג אינסופיים. ואם לא די בכך, הרי העובדה שאפילו RockShox הגדולים

עבורו במיוחד ע"י חברת מישלן. אבל אם לשים בצד את האפיזודה ההזויה הזו הרי שה- FatBike כפי שאנו מכירים אותם היום החלו להפוך לכלי "סדרתי" בשנות ה-90 של המאה הקודמת, כאשר תושב אלסקה, סיימון רקובר אחד, ריתך יחד שני חישוקים סטנדרטיים, הלביש עליהם צמיג (שמיד הפך לשמנמן) והבין שמצא את הדרך להתנייד על אופניים בדרכים המושלגות שמאפיינות את האזור בו הוא מתגורר. האופניים הללו הפכו חיש מהר

אופניים עם גלגלים שמנים הוא לא רעיון חדש כלל ועיקר, ניסיונות לייצר אופניים כאלו כבר נעשו בשנות ה-30 של המאה הקודמת אבל האופניים הראשונים שיכולים לשאת בכבוד את התואר FatBike נולדו בשנת 1980 כאשר איזה מדורב אחד החליט לחצות את הסהרה (עניין פעוט של 3200 ק"מ) על אופניים מיוחדים שגולת הכותרת שלהם (מעבר לעובדה שהיו להם שני גלגלים אחוריים – בטור.) הם הצמיגים השמנים שיוצרו





להיות מדויקים..). בעוד שהרוב המכריע של ה FatBikes מצוידים בגלגלי 26 ובצמיגים ברוחב 3" (75 מ"מ אם אתם מאותגרי המרה) בעוד ה FatBikes טהורי הגזע מתהדרים בצמיגים בעלי רוחב סוליה של 3.7" וצפונה שככל הנראה כבר לא היו נדחסים לתוך מתקן ממוצע. על השביל

בכניסה לכביש המטפס לכיוון עמוקה עצרה אותנו משטרה, "אסור לעלות!" פקדו עלינו והחנו את הניידת לרוחב הדרך, "אבל תראו" התחננתי, "באתי מתל אביב במצוות we:Ride לבחון את ה FatBike של ארי..". "תעשו טובה..", "החברה שלנו עברו פה בדיוק לפני שתי דקות..". אבל השוטר בשלו.



נעלי הספורט על דוושות SPD, בלי בגדי רכיבה ועם קסדה שהושאלה ממישהו הותיר בי רושם עמוק ובו במקום נתליתי על צווארו של אריק פלדמן והתחננתי לקחת אותם למבחן רכיבה אמיתי. ההזדמנות נשרה לידי כפרי בשל כששככה סערת השלגים האחרונה וקבוצה של חברים התארגנה לגיחת אמצע שבוע ליער בירה. האופניים כבר המתינו לי, מאובטחים למתקן על הגגון של שחר, ואם גם אתם מופתעים מן העובדה שצמיגים כל כך רחבים נכנסים למתקן גג סטנדרטי אז זה מקום לגלות לכם שהאופניים הספציפיים האלו הם סוג של יצור כלאיים שנבנה במיוחד לאירוע הדמו בהתאמה ל"רוח הישראלית". הדגם מתקרא "Plus 29" ומתאפיין בחישוקי 29 (הקוטר האמיתי הוא 30" אם

### Highlights

- שלדת כרומולי משילוב צינורות של Columbus ,Dedacciai, Reynolds
- גלגלי 29, חישוקים ברוחב 50 מ"מ, צמיגים ברוחב 3"
- ציר אחורי ציר מרכזי בסטנדרט פאטבייק (170 מ"מ / 100 מ"מ)
- זווית ראש 70 מעלות
- זווית כיסא 72.9 מעלות
- אורך תומכות שרשרת 420 מ"מ
- גובה ציר מרכזי 307 מ"מ
- משקל שלדה 1.9 ק"ג
- משקל אופניים במבחן 12 ק"ג
- הנתונים הם למידה L









אנרגיה וקיבלתם חבילה שמהווה משקל נגד שמאזנת את התנגדות הגלגול של הצמיגים ויוצרת אופניים שאין שום בעיה, ואני חוזר – אין שום בעיה! לדווש איתם בעליות.

אחרי סשן צילומים מתחייב כשפסגת החרמון המושלגת ברקע יכולנו להתפנות למנה העיקרית – רכיבה בשלג. יש! מן הסתם גם אלו שעיקמו את אפם עד לרגע זה יסכימו שאין אופניים שיסחטו ממך יותר קריאות היד

קשה יותר מלעשות אותו עם אופני השיכור המלא שלי. אני יכול לזקוף את העובדה הנ"ל קודם כל למשקל האופניים, המכונה הזו שבנויה על בסיס שלדת כרומולי (ברזל למאותגרי המטלורגיה) שוקלת (לא כולל בוך..). כ 12 ק"ג!!! שזה משקל שאפילו אופני שיכור מלא עם שלדת קרבון היו מקבלים בברכה. הוסיפו על כך את העובדה שמדובר בשלדת זנב קשיח ומזלג ריג'יד שמעבירים כל דחיפת פדל ישירות לאספלט בלי בזבזי

עניין שכרוך בצבירת גובה של כ 200 מ' והזדמנות נהדרת עבוירי לבחון האם האופניים הללו באמת לא מטפסים טוב כפי שכולם טוענים. אז נכון.. מדובר בצמיגים רחבים, ונכון.. עם לחץ אוויר נמוך שיכול להגיע עד ספרות בודדות של PSI זה לא בדיוק צמיג XC צר אבל חרף כל המגבלות הללו (והמגבלה העיקרית – ע"ע כרס..). האופניים ממש, אבל ממש לא הקשו עלי את העלייה ואסתכן אפילו ואומר שהטיפוס לא היה

שלושים שניות וארבעים מטר מאוחר יותר כבר היינו חזרה על הכביש אחרי שמצאנו איזה שביל בוצי שעקף את השוטרים ההמומים שכל שנותר להם היה להביט במאזדה המתרחקת בחריקת צמיגים צווחנית. מגרש החניה של עמוקה המתין לנו עם ערמות שלג צחורות וכמה צלזיוסים בודדים שככל הנראה טעו בדרכם ואחרי התארגנות קצרה כבר היינו על האופניים. האתגר הראשון שעמד לפתחנו – טיפוס בכביש למצודת בירה,





כיהא לאופני קאסטום גם באגף הגיאומטריה ari הצליח לבצע תעלולים מרשימים, כבר במגרש החניה גיליתי שלא צריך יותר מהטיית ישבן קלילה לאחור כדי להזדקק לוויילי, דבר שלרוב מסובך יותר באופני 29, וזאת הודות לתומכות שרשרת קצרצרות וצינור כיסא שמוטה לאחור, בצד הקדמי של הקוקפיט ייצר ari זווית ראש שכאילו מוקמה (עבורי לפחות) בול על ה-Sweet Spot שמאפשרת מצד אחד דיווש נוח בעליות ומצד שני

כאן האופניים לא אכזבו ואפילו במהירות גבוהה הרגישו נעימים, שלדת הכרומולי ולחץ האוויר הנמוך מתפקדים על תקן בולמים ויוצרים אופניים שלא מאבדים אנרגיה בדיווש מחד גיסא ולא מפוררים את עצמותיך מאידך גיסא ואם לא די בכך, הרי שבמעברים טכניים מתגלה גדולתם האמיתית של הצמיגים הרחבים והם נאחזים כעלוקה על הקרקע ומאפשרים לטפס למשל במקומות בהם צמיגים קונבנציונאליים היו כושלים.

בשלג. ושוב, גם כאן לא הרגשתי נחיתות כלשהי והצלחתי לטפס אותן בלי מאמץ יוצא דופן ואם אתם לא מאמינים לי תקדישו דקה לקרוא את מסעו המופלא של דניאל בורטון שדיווש 700 מייל עד לקוטב הדרומי על FatBike כמובן ותבינו שזה אפשרי .. אחרי חוות בת יער השביל החל להתפתל במגמת ירידה והשלג החל להתמעט עד שבשלב מסוים נעלם כליל מה שאפשר לי לבחון את התנהגות האופניים גם על סינגל "רגיל". גם

וימשכו אותך הרחק מהשביל הבוצי אל מרבדי השלג הבתוליים מאשר האופניים הללו.. ואכן, בשלג, או בכל סוג קרקע לא יציב, האופניים האלו זורחים. הצמיגים הרחבים נמוכי הלחץ ריחפו בקלילות במקומות בהם חבריי צרי הצמיגים התחתרו והתחפרו ואני, שרק לאחרונה חגגתי 48 חורפים, השלתי מעצמי ברגע 40 שנה ורק חיפשתי היכן להשתעשע.. הירידות כאמור היו פאן טהור אבל היו גם כמה עליות.





ולא זו בלבד שהחוויה אינה טראומטית כפי שצפה, אלא שחפר מודה שזה הסקס הכי טוב שהיה לו בחיים..

ואם אתם, כמו מירי, תשאלו אותי "איך זה קרה", אשיב לכם במילותיו של חפר:

"צדקה הנוכלת הזו, אחרי לילה אחד איתה אתה לא יכול לחזור אחורה.."

אכן, יש הפתעות בחיים.. נסו ותיהנו! 

מזה שלל תירוצים וצידוקים לכך שהם "לא מתאימים" ונוקט מיני פעולות כדי להרחיק מעליו את הצרה. ואז השמנה אומרת לו משפט שכל אחד מכם הרוכבים צריך להדפיס ולהדביק על הכידון כדי למגר אחת ולתמיד את אחת התופעות הכי פתטיות בענף והיא פסילת מוצר מסוים מבלי שהתנסית בו, וכך היא אומרת לו: "אתה אולי יודע איך זה נראה אבל אין לך מושג איך זה מרגיש".. כך או כך בסופו של עניין מתפלשים השניים בינות לסדינים

### סיכום

קשה להיפרד מאופניים שהצליחו לגרום לך להנאה כל כך גדולה.. ואם כבר הנאה, אז עוד מילה ברשותכם.. באחד הפרקים של הסדרה "רמזור" מתמודד חפר עם בחורה עבת בשר הכופה עליו להיכנס בין הסדינים, גורי הנ"ל, שכאלגוריה מסמל את כל הרוכבים שמסוגלים לפסול אופניים על בסיס מראם בלבד, מתפתל ומנסה בכל דרך אפשרית להימנע מן האתגר, הוא ממציא אי

תחושת ביטחון ושליטה כשהחרטום מופנה מטה. כן, כן.. אני יודע, עכשיו תשאלו על התמרון.. אז נכון, זה לא אופני 26 אינטש זריזים, אבל אני נשבע לכם שמי שיכנה עוד פעם את האופניים האלו משאית בנוכחותי יזכה למקלחת צוננים! האופניים מתמרנים בצורה יוצאת מן הכלל בהתחשב במגבלותיהם ואני סבור שאין מקום בו תדרשו לרדת מהם וללכת ברגל רק בשל מגבלות אלו.



# הספסל האחורי, הוא כל כך מגניב אותי.



"הדובים" הם הספסל האחורי של עולם מבשלות הבירה הישראלית, נ-ק-ו-ה.

ספסל אחורי, בירה, דובים! מה לע%&ל הוא רוצה?? אני יודע מה אתם חושבים, הפעם הוא באמת שתה יותר מדי. ובכן, אתם כמובן צודקים אבל אנסה בכל זאת להסביר קו המחשבה המקוקו שלי.

תמיד רציתי להיות חלק מהספסל האחורי, אתם יודעים, כיתה י"א, טיול שנתי, יש 5 מקומות בספסל האחורי של האוטובוס ותמיד, אבל תמיד אותם חבריה יושבים בהם, הם הכי קולניים, "בועטים" ומרדניים והכי הכי מגניבים (או לפחות זאת הייתה המילה המקובלת כשכותב שורות אלו היה בתיכון, וכן זה היה פאקינג מזמן), אף פעם לא באמת התקבלתי לספסל האחורי, נטייה למדעים מדויקים ואופני הרים שלא בדיוק ייצגו את הבון-טון של התקופה גירשו את עבדכם הנאמן לפחות 4 ספסלים קדימה.

אבל היי, כל ההתעסקות הזו עם אופניים השתלמה, היום אני מקבל במשלוח מיוחד את הבירה של "המגניבים" ישירות אלי למבחן מקיף.

"הדובים" מייצגים את כל מה שהוא לא מיינסטרים בבירה, הם מבשלים בירות "בועטות", שונות, משונות מאוד תקופתיות, בכל רגע נתון שתקפצו לבקר אותם, תמצאו שהם שוקדים על כמה בירות עונתיות, חלקן מוטרפות יותר וחלקן מוטרפות פחות. ל"הדובים" שמור מקום של כבוד בספסל האחורי של הטיול השנתי של מבשלי הבירה בארץ, הם דוחפים את הקצה בכל הקשור לטעמים ונסיונות, וכנראה לא יתאימו לטעמכם אם אתם לא רוצים להתרחק יותר מדי מטעמה של הקרלסברג שלכם (במקרה כזה אבקש גם לדפדף לכתבה הבאה, חבל על הפיקסלים, אין לכם מה לחפש כאן)

## המבשלה

"הדובים" הוא מותג הבירה הביתי של מבשלת העם, מבשלת בירה שהוקמה ב-2010 באבן יהודה (מקום לא מגניב בכלל), ע"י האחים רותם ודגן בר-אילן, אחרי התנסויות בבישול ביתי הם קפצו למים העמוקים והקימו בהשקעה גדולה את מבשלת העם, שבה למעשה רק כ-30% מהבישולים הם עבור "הדובים" ושאר הבישולים עבור מבשלות קטנות אחרות שאין שבאפשרותן לרכוב

את הציוד המתקדם שקיים אצל האחים בר-אילן, שהינם גם הבעלים של הביר-מרקט, חנות הבירה המדליקה בשוק הכרמל (ובקרוב גם בשרונה, אחרי קמפיין ה-Headstart המוצלח שלהם). מ"הדובים" קיבלנו שני סוגי בירה, שאזלו במהירות מסחררת (או יותר נכון שתי רכיבות יום שישי של החברה). לא הייתה דעה אחידה על הבירה בקרב קבוצת הרכיבה שלנו, אבל ככה שאתה בועט ומורד במוסכמות, לא כולם יורדים לסוף דעתך.

**יונק הדבש** יונק הדבש היא ה"בלגית" בחבורה של מבשלת הדובים, מדובר בבירה עשירה מאוד בטעמים ובאלכוהול, אם אתם עוקבים אחרי [הטור](#) we:Drink, לא טור דה פראנס), אתם בטח יודעים שאנחנו לא מתים על בירות מהסוג הזה, הן לרוב כבדות מדי בעבור המזג (אוויר) הלבנטיני שלנו.

"הדובים" דווקא מתמודדים בהצלחה עם הז'אנר, הטעמים חזקים אבל לא מוגזמים, הבירה חלקה יחסית ונלגמה בהצלחה מרובה גם ללא אוכל.


מומלץ בכל זאת לשתות ביום קצת יותר קריר ועדיף לצד איזו מנת בשר שומנית ועסיסית, ועוד יותר מומלץ

שהמנת בשר הזו תחכה בחניון התחתון של יער שגב, בסיומו של סינגל המשובח ביותר שקק"ל הפיקו עד היום.

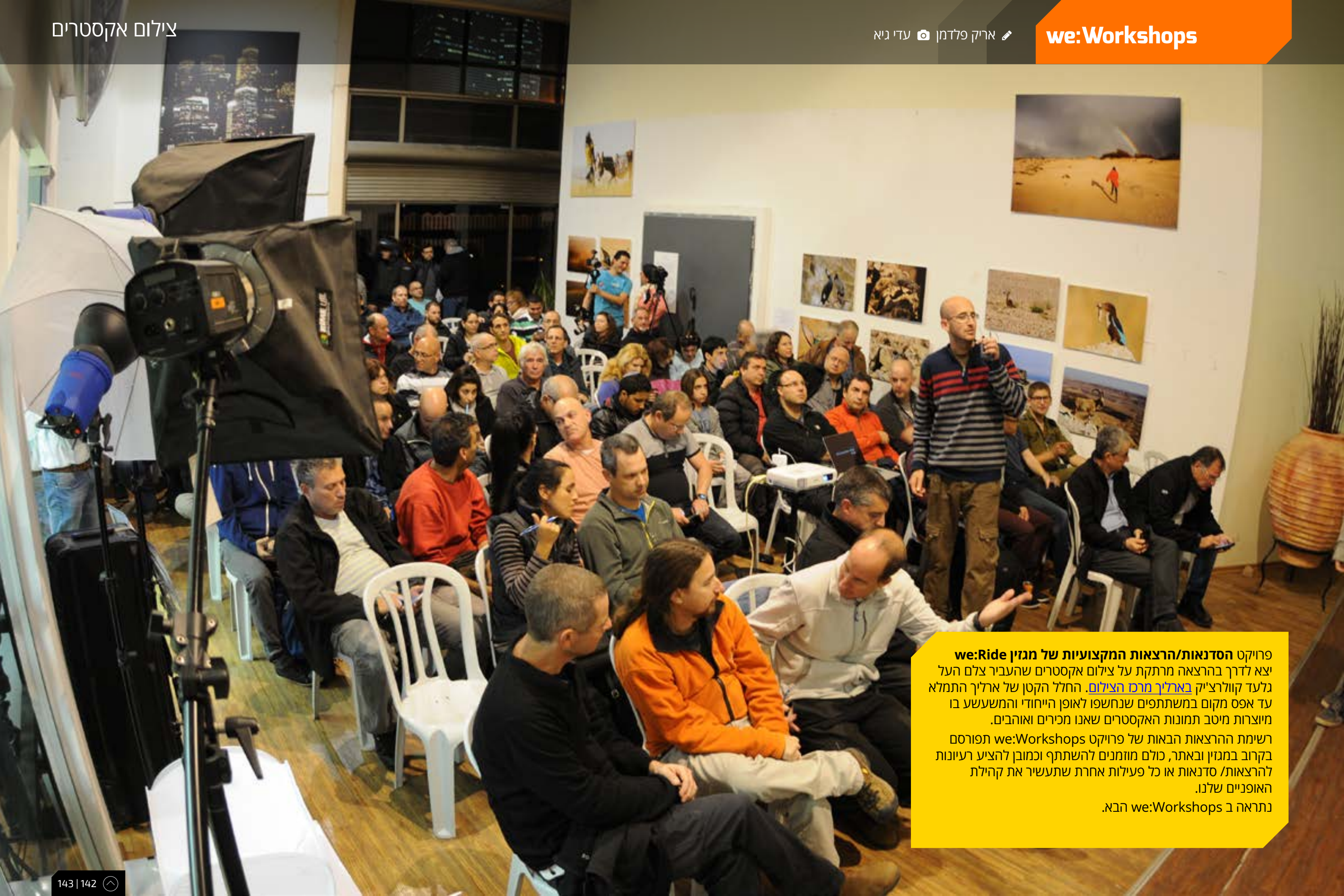
**הדוקטור** הדוקטור (אחד מהשמות המוצלחים ביותר לבירה ששמענו ללא ספק), היא APA, אמריקאן פייל אייל, זו בירה שמתאפיינת ב"יובש" יחסית גבוה ובמרירות גבוהה בדומה לקרוב משפחתה, ה-IPA החביב במיוחד על חברי וידידי מערכת we:Ride.

הדוקטור יצאה במסגרת מוגבלת כבירה נסיונית של "הדובים" ונשארה יותר מהמתכון לאור התגובות החיוביות.

הבירה מוצלחת מאוד לטעמנו, זאת אומרת, כל עוד אתם מסוגלים ואוהבים להתמודד עם בירה מרה (מאוד), אז אחרי שתחצו את קיר המרירות תזכו בטעם כשנתי משובח ובירה כיפית למדי.

מתאימה מאוד ליום שמש אביבי נעים בפארק TLV אחרי מירוץ סייקלוקרוס מבית היוצר של עז הרים ובייק-וואי, או סתם אפילו אחרי סקי מים בכבלים 





פרויקט הסדנאות/הרצאות המקצועיות של מגזין we:Ride יצא לדרך בהרצאה מרתקת על צילום אקסטרים שהעביר צלם העל גלעד קוולרצ'יק [בארליך מרכז הצילום](#). החלל הקטן של ארליך התמלא עד אפס מקום במשתתפים שנחשפו לאופן הייחודי והמשעשע בו מיוצרות מיטב תמונות האקסטרים שאנו מכירים ואוהבים.

רשימת ההרצאות הבאות של פרויקט we:Workshops תפורסם בקרוב במגזין ובאתר, כולם מוזמנים להשתתף וכמובן להציע רעיונות להרצאות/סדנאות או כל פעילות אחרת שתעשיר את קהילת האופניים שלנו.

נתראה ב we:Workshops הבא.





תודה! בזכותכם אנחנו פה



# Bergamont Contrail 8.0



ברגמונט הוא אחד המותגים הגרמנים הוותיקים והידועים באירופה עם ותק של למעלה מ-20 שנים בתחום. מטה חברה ממוקם בהמבורג ומשם הם הצליחו להתברג כאחד מהמותגים המובילים ביבשת. היצרן מציע מגוון רב של סוגי אופנים, החל מאופני עיר, אופניים חשמליים, כביש ואופני שטח כמובן שלשמהם התכנסו. בספטמבר 2014, המותג הגרמני נחת לראשונה בין דפיו הווירטואליים של המגזין עם דגם סופר מרתון העונה לשם Fastlane 9.4. לאלו שאינם עוקבים אחרינו באופן הדוק נספר כי המותג הגרמני הוותיק אך האלמוני בישראל, עשה חיל אצלנו ודגם ה-Fastlane הצליחו להרשים מאוד את אחד הבוחנים הוותיקים שלנו. כשברקע רף ציפיות גבוה, ניגשנו לבחון הפעם את אופני השבילים בגרסת ה-29 של היצרן, ה-Contrail 8.0 אותו קיבלנו מהיבואן רוק & רוד. הדגם בנוי משלדה היברידית, משולש קדמי מקרבון ומשולש אחורי מאלומיניום. השלדה מצוידת במתלה ציר יחיד בתצורת 4 זרועות המייצר מהלך של 120 מ"מ ועונה לשם השיווקי X-Link. מראה השלדה נקי ועדכני ויחד עם צבע שחור המט של הדגם הנבחן, קיבלנו שלדה יפיפה שיכולה לסובב ראשים כבר במגרש החניה 🏹🏹





לנו לרצות לזמן את מנהל המוצר של החברה לשיחה צפופה. אנו כמובן ממליצים בחום להחליפו באחד שתואם יותר את ייעוד האופניים. לצערנו הדגם לא מגיע עם מוט אוקף מתכוון כמתבקש, עובדה שלא משאירה ברירה אלא לשדרג לאחד במעמד הקניה כדי לנצל את יכולת אופניים מבלי לתרגל עצירות לצורך כיוון גובה האוקף.

#### על השביל

למידת מדיום, אורך הצינור העליון של הדגם הוא 595 מ"מ, נתון ממוצע למידה אך אורך צינור כיסא של 470 מ"מ יכול להיות קצר מדי עבור חלק מהרוכבים במידה



#### חלקים בולטים

דגם ה-0.8 של ה-Contrail מגיע עם בולמי Fox CTD מלפנים ומאחור. הבולם האחורי תפקד היטב אך הבולם הקדמי ממשיך לצערנו את הרושם הבינוני שמולגות ברמת הבסיס של פוקס משאירים כבר מספר שנים. מערכת ההינע מורכבת מקיט של Sram X0/ X9 המצוינים בסטנדרט 10 הילוכים, בגזרת המעצורים ה-Shimano SLX הפשוטים עושים עבודה סופר יעילה. ה-Contrail מציעים נלגלים דיי בסיסיים העטופים בצמיגי Schwalbe Nobby Nic קלילים ועדינים, כידון צר מידי באורך 720 מ"מ (אותו החלפנו במהלך המבחן באחד באורך 770 מ"מ) וסטם באורך 100 מ"מ שגרם

#### Highlights

- משולש קדמי מקרבון ומשולש אחורי מאלומיניום
- מתלה X-Link, ציר יחיד בתצורת ארבע זרועות
- מהלך מתלים 120 מ"מ
- אורך צינור עליון 595 מ"מ
- זווית צינור ראש 69.5 מעלות
- זווית צינור כיסא 74 מעלות
- משקל: 12.6 ק"ג ללא פדלים
- \* הנתונים הם למידה M





רכיבות עומק ארוכות כפי שמציעים השבילים המקומיים. בירידות, בסיס הגלגלים הארוך יחסית (142 מ"מ) לא הוריד במאום מהפאן שהאופניים מייצרים בסינגלים בעלי שיפוע שלילי. מתלה ה-X-Link ביצע עבודתו

הגלגל הקדמי יצר אחיזה מעולה ללא צורך בהקצנת שפת הגוף מצדנו. ככלל מהלך מתלים של 120 מ"מ מהווה לטעמינו נקודת איזון מעולה לאופני שבילים המיועדים למנעד הסגנונות שבין רכיבה טכנית לבין

מכת פדל. בעלויות טכניות, המתלה יצר עקיבה מעולה על הסלעים וסיפק אחיזה מצוינת גם בתנאי שטח מאתגרים במיוחד. בטיפוס "קירות" הפוקס עם ה-120 מ"מ מלפנים הרגיש מאוזן מאוד עם החלק האחורי,

זוויות ראש של 69 מעלות וזווית כיסא של 74 מעלות של ה-Contrail 8.0 מיצרים גיאומטריה וורסטילית מאוד לאופני שבילים המיועדים לרוכב המקומי. בקטעי דיווש האופנים הרגישו מאוד נמרצים והגיבו היטב לכל








עבור קטגוריה זו, פלטה אחת וללא מעביר קדמי יהפכו את האופנים לקלים ולמהנים יותר. ללא פדלים ומוט האוכף המתכוון, האופנים שוקלים כ-12.6 ק"ג. נתון טוב למדי ביחס מחיר/משקל של האופנים.

#### סיכום

ברמת המחיר של ה-Contrail 8.0 ישנם לא מעט יצרנים שמתחרים על תשומת לב של הרוכב כך שלדגם הנבחן יש תחרות רצינית מאוד. לזכות ה-Contrail 8.0 אפשר לזקוף חבילה אטרקטיבית שמספקת ביצועים טובים מאוד עם משולש קדמי מקרבון, מתלה מצוין ועבודת שיכון מעולה. בכל תאי השטח בהם בחנו את האופנים, למעט בולם קדמי בינוני בביצועים וסטם ארוך מדי, מצאנו כי ה-Contrail 8.0 יהיו שידוך מצוין לכל רוכב שבילים 



בצורה טובה תוך ספיגת המכות ללא כל טריקה מצד הבולם האחורי. עבודת הגיהוץ הטובה לא נפקדה גם במהמורות קטנות והמתלה ספג אותם בקלילות תוך מתן תחושה מפנקת יחסית. קשיחות השלדה והמתלה ששודך לה עשו עבודה מצוינת הן במעטפת הביטחון שהם מייצרים והן בבליעת מכשולים גדולים שהרגישו מאוד "קטנים". לאבזור האופנים אנו חייבים לזקוף שתי נקודות חובה, הראשונה היא הבולם הקדמי. לצערנו, ברמת הבסיס של פוקס, ביצועי השיכון אינם טובים מספיק והם מכבידים לעיתים על הביצועים הטובים של האופנים. נקודה שניה שהיא פחות קריטית בעבור רוכבים מסוימים אך עדין שווה לציין אותה היא המעביר הקדמי והמצאות של שתי פלטות בקראנק. חלק מהיצרנים (אירופאים בעיקר) עדין משדכים לאופני שבילים מעביר קדמי ופלטה נוספת, לטעמינו לפחות



# הרפתקה בבלקן

## טיול באופני הרים בבולגריה

פוגשים תוואי שטח ואדמה לא מוכרים – לרוב רטובים או לחים – ולעיתים אף רוכבים בגשם ובבוץ – אשר למרבה ההפתעה אינם מפריעים לרכיבה.

**האווירה** בעוד שבארץ אנחנו משלבים בד"כ את הרכיבה במהלך חיי המשפחה והעבודה הלחוצים שלנו – יוצאים עם אור ראשון או אפילו כשעדיין חושך – ובסיום הרכיבה ממהרים לחזור הביתה או אל מקום העבודה – הרי שמהלך חופשת אופניים בחו"ל שונה בתכלית וכל יום עומד כל כולו לרשותנו – וזה אומר יציאה יותר נינוחה אל אתר הרכיבה, התנהלות רגועה במהלך היום ועצירה למנוחה באתרי נוף ותצפית לארוחה קלה או תצפית והסברים על המקום וללא שוט הזמן מתנופף מעל ראשינו. ובערב מתכנסים בניחותא לארוחת ערב והחלפת חוויות וצחוקים רוויי אדרנלין במסעדת המלון.

פעם ראשונה נכונה חוויה בכל הקשור לארזות האופניים בארגז ייעודי, באופן שישמור על חלקי ומערכות האופניים שלמים ותקינים, בילוי משותף בהרכבתם מחדש בארץ היעד לאחר ההגעה אל המלון למצב שימושי לרכיבה שמיד מתחילה, וארזתם מחדש לקראת הטיסה בחזרה אל הארץ.

**המסלולים** בעוד שלרוב אנחנו נוהגים לרכוב בארץ שוב ושוב באותם מסלולים מוכרים ואהובים, הרי שבמהלך הטיול בחו"ל אנו פוגשים כל יום מסלולים חדשים ובלתי מוכרים, וההפתעות לא מפסיקות להופיע ולרגש – גם מההיבט של האתגר הטכני הלא מוכר וגם מפאת הגיוון הרב וההרגשה של הראשונות.

**התוואי** בעוד שבארץ אנחנו רגילים בד"כ לתנאים יבשים ומוכרים, הרי שבחו"ל, ובמקרה זה – בבולגריה – אנחנו

מוריקים ושופעי מים, הרים מושלגים ועמקים פוריים ובהם אגמים גדולים הניזונים ממי הנהרות הזורמים מהפסגות. בנוף המלהיב הזה פרוסה רשת מסלולים עניפה וסצינת רכיבה על אופני הרים, שכוללת דרכי נוף פנורמיות במעלה ובמורד הרי הרילה, לקאטישקה, ופירין, סינגלים ברמות קושי שונות המתפתלים בלב יערות מוריקים וחוצים נחלים ונהרות שוצפים – בתוך המים או על גבי גשרים, ואפילו מסלולי DH בפארקי אופניים ייעודיים כגון פארק בורובץ שכמיטב המסורת האירופאית משמש כאתר סקי בחורף ופארק DH בקיץ.

נסיעה לחו"ל עם האופניים טומנת בחובה מספר נושאים שמוסיפים רבות לתחושת ההרפתקה והראשונות.

**ראשית** אנחנו נוסעים עם האופניים שלנו! ולמי שזאת

כשגיליתי אי שם באמצע העשור הראשון של שנות האלפיים את העולם המופלא של הרכיבה על אופני הרים מצאתי את עצמי רוכב עם מיטב החברים במסלולים והנופים המאתגרים והיפים שארצנו מציעה ואף חוויתי ונהניתי מההתפתחות האדירה של התחום. בקיץ 2014, כאשר יצאתי לראשונה לחופשות אופני הרים כמדריך בחברת "בוץ הרפתקאות" נפל לי האסימון באמת – והבנתי שכל הרכיבות האלה ביערות הארץ ובסינגלים המדבריים שלה הן בעצם הכנה למשהו גדול ומלהיב מאין כמותו – טיול על אופניים בחו"ל. תחשבו על שבוע רכיבה, שבוע שמוקדש רק לאופניים, לחברים לעשות חיים, בלי למהר הביתה, לעבודה, למטלות ... שבוע של חופש!

**כאן נכנסת בולגריה לתמונה!**

ארץ כפרית, בצפון הבלקן, המתאפיינת בנופים ומרחבים





ראשוניות, גילוי ותיור, וחיבור לרכיבה אותנטית.

### האתרים

האתרים בהם ביקרנו תוך כדי רכיבה היו רבים ומגוונים. עברנו ברכיבה אתרי נופש הרריים, בקתות מבודדות בהן אכלנו ארוחה על הדרך, כפרים שקטים וציוריים, אתרי מרחצאות חמים, חוות אותנטיות ומבודדות, בזיליקות שבחגים הנוצריים מהוות מוקד משיכה לאלפי מאמינים, ועוד.

באחד הימים סיימנו את הרכיבה היישר אל תוך המסעדה הפתוחה ליד פסטיבל טבע עם מופעי רוק, מאות נופשי סופ"ש שרקדו ובילו בחיק הטבע, ובאופן כללי – הרגשנו כמו בוודסטוק בולגרי.

מאחר ולא קל לרכוב שבעה ימים ברציפות, בחרנו ליהנות ביום החופשי מרכיבה באמצע החופשה שכלל טיול רגלי, טעימות יין, קניות וארוחה טובה. הספקנו גם לבקר במנזר הרילה – אחד היפים והגדולים שראיתי מימי – שניתן

רגועים את האפשרות לחוות רכיבה בסינגל בלב יער מבלי להתמודד עם אלמנטים וגיות סלעים מרחבים, ולרכוב האגרסיבי הוא מאפשר לדהור במהירויות לא חוקיות ולקחת את הפניות בשפת גוף של אלי רכיבה וזאת מבלי לבדוק את יעילות המיגונים והקסדות.

העלויות בדרכי הנוף הפנורמיות מתאפיינות באפשרויות רבות של עצירה בנקודות תצפית אל עבר נוף ההרים המושלגים ברכס ממול או אל עבר הערים והכפרים בעמקים ששוכנים לרגלינו, ובסופה של עליה בה שרפנו את הקלוריות מתבשיל הגולאש הבולגרי הייחודי מליל אמש, מגיע הפיצוי בדמות סינגל ארוך בירידה שלוקח אותנו מפסגת ההר ועד למרכז הכפר שמתחתיו.

אחד הדברים שקסמו לי במיוחד היה שניכר שנפח הרכיבה בסינגלים ובמסלולים אלה רחוק ממה שאנו מורגלים בו בארץ. וכך – הסינגלים, ברובם, אינם טחונים ורחבים כמו בארץ, אלא נותנים לרכב תחושה של

בבולגריה לא נדבק ולא מפריע לרכוב – והרכיבה בגשם שוטף – כאשר כולנו ממוגנים היטב ע"י מעילי גשם – הייתה אחת החוויות הכי מלהיבות בטיול.

• **המחיר** העלויות במדינה שעדיין נמצאת בתהליך של יציאה מהעבר הקומוניסטי והכפרי אל עבר עולם הגלובליזציה הנוצצת – עדיין נוחות ביותר לתייר הישראלי. בקבוק בירה Kamenitsa או כוס קפה מפנקת בשני ש" – מה עוד נבקש? ארטיק? גם זה עולה כשני ש"...

### המסלולים

בין קבוצת ה-XC לבין קבוצת ה-AM התנסיתי וחוויתי מגוון מסלולים שמתאימים לכל ז'אנר. איך ניתן לתאר במילים סינגל באורך כ-11 ק"מ שמתמתח בלב יער מוריק בשיפוע מתון ודי קבוע לרוב אורכו כלפי מטה כשהוא מלווה קו צינור שמוביל מים מההר אל הכפר בו שכן המלון שלנו? מסלול זה שרכבתי פעמיים נותן לרוכבים היותר

היתרונות של בולגריה כאתר לחופשת אופניים משמעותיים ואטרקטיביים:

**ההנעה לשדה התעופה** החדיש של עיר הבירה סופיה בטיסה בת קצת יותר משעתיים והנסיעה הקצרה אל המלון הסמוך למסלולי הרכיבה, קצרות ונוחות ומאפשרות רכיבה משמעותית כבר ביום הראשון – לאחר הרכבת האופניים.

**המסלולים מסביב לעיר סופיה** ובטיול נודד – עד שעתיים נסיעה לכל כיוון למסלולים רבים ומגוונים – מאפשרים בניית תוכנית טיול מותאמת לרמת הרכבים.

**האנשים**, המלונות הכפריים, ונותני השירות המקומיים – נחמדים, מכניסי אורחים ומשרים אווירה טובה וביתית.

**האוכל והבירה** טובים, טעימים, מוגשים תמיד טריים ובטמפ' הנכונה – ולא פחות חשוב – בשפע וגיוון.

**מזג האוויר** נוח, בטמפ' מיטביות לרכיבה על אופניים – וביום בו רכבנו בגשם שוטף – גילינו יתרון נוסף – הבוץ





ניתן למלא מים לפינג'אן, או על פסגת הר עם נוף פנורמי לאחר הטיפוס שבעקבותיו נדהר בירידה בסינגל. כל הפסקה שונה ומיוחדת מקודמתה ופותחת עוד צוהר לנופים המגוונים של הרי הבלקן.

וכמובן המפגש היומי עם סלט הצ'ופקה הטרי והעשיר ועם הבירה Kamenitza המקומית בכל ארוחה, כי הצבא צועד על קיבתו וכך גם המדווש. ואם לאחר יום מרגש ותובעני אתה יושב עם החבורה ליד האח במלון ואפילו יש WI-FI חופשי – אז מה לנו כי נלין?

לסיכום – החוויה של טיול בחו"ל על אופני הרים מומלצת ביותר לכל רוכב ורוכבת ובולגריה בהחלט מומלצת כיעד שמציע מסלולים משובחים ונופים פסטוראליים בשילוב הכנסת אורחים חמימה ועלויות נוחות.

טוסו, דושו ותיהנו! 

לשולחנות הסועדים לצלילי מיטב זמרי וזמרות הבלקן. למה? כי כיף ושמח להן!

במסגרת הטיול רכבנו ליד נחלים ונהרות זורמים ואף חצינו אותם מדי פעם על גבי גשרים או בתוך המים במעבר רטוב. אבל לשי זה לא הספיק, ובשעה שמזג האוויר הנוח אפשר זאת – הוא עשה לו מנהג קבוע לרחוץ בתוך הנהר הסמוך בכל הזדמנות שנקרתה על דרכו – ויש כאלה שאפילו הצטרפו אליו. מתי תהיה לנו אפשרות כזאת בבן-שמך?

בסוף כל יום רכיבה ביצענו שחרור ומתיחות בניחותא. וואו – זה היה טו-אוב! בארץ אחרי הרכיבה כולם ממהרים לחזור הביתה/לעבודה ואילו הימים השלמים שעמדו לרשותנו בניחותא אפשרו לנו ליהנות מסשיין שחרור מרגיע ויסודי.

הארוחות והפסקות הקפה במהלך יום הטיול נעשות במקומות פסטוראליים – בלב יער ליד נהר ומפל שממנו

כל חברי הקבוצה שהחלו לשיר בקול רועם עם חיוך ענק, היינו מאושרים. כמה כיף הסינגל הזה!!! דמיינו לעצמכם את סינגל בארי על שלל מתקני הלונה-פארק שלו, אבל בשיפוע ארוך שלא נגמר!

ביום אחר הגענו לנקודה שבה על גבי מצוק בגובה מאות מטרים עומד צלב ברזל חלוד – המסמן את הנקודה שבה בעת ההפיכה הקומוניסטית הושלכו אל מותם עשרות אלפי אנשים שהתנגדו למהפיכה. הרוע הזה בלתי נתפס אל מול הפסטוראליות של הנוף והשלווה והרוע של המקומיים בהם פגשנו.

הביקור במנזר הרילה היה אי של רוגע ושלווה במהלך שבוע רווי אדרנלין וטסטוסטרון והעוצמה של השקט של ציורי הקיר, המסדרונות ואולמות התפילה בני מאות אלפי השנים השרו בי התעלות נפש.

באחד הערבים במלון בעיירת הסקי בורובץ פרצו עשרות הבולגריות במסעדת המלון במחול בולגרי מסורתי מסביב

להגיע אליו ברכיבה בסינגלים שחוצים את רכס הרילה. ניתן להוסיף לתכנית הטיול גם ימים מיוחדים של ביקור במרחצאות חמים וביקור באטרקציות מקומיות נוספות.

ביקרנו בעיר סופיה שבה יש מדרחוב שוקק, אוניברסיטה, שווקים ומרכזי קניות ואף ביקרנו בבית הכנסת הגדול (שלא רחוק ממנו ממוקם גם המסגד הגדול) – ולא פחות חשוב – חנות DECATHLON גדולה ומאובזרת היטב.

המודולאריות של המסלולים והקרבה היחסית אפשרה לנו להוסיף סינגלים לקינוח בימים שבהם נותר זמן ובהם דהרנו "בקטנה" במורד סינגלים מהירים על פני כשמונה ק"מ בהנאה מרובה.

## הרגעים

לעולם לא אשכח כיצד בסופו של יום רכיבה שבו חצינו את רכס הלקאטישקה קיבלנו את הדובדבן שעל הקצפת – הסינגל שיווד אל עיירת המרחצאות החמים Saparevo Banyas - שעבד עלינו כמו קסם, דמינו את



# ילדים חוצים מדבר



ולנו לא פעם באוהלים בשטח, בין מסלול של יום שישי למסלול של יום שבת, אבל מסלול זה, שבו רוכבים עד מקום הלינה עמוק בלב המדבר, עוד לא עשינו.

האחריות על בניית המסלול הוטלה עלי ומיד פצחתי במחשבות, רעיונות ועיון במפות על מנת לאתר מסלול חוצה מדבר אמיתי, לא טכני מדי או קשה מדי פיזית, שניתן לחלק אותו

הסיפור התחיל כשניר בן-ימיני, האב הרוחני של קבוצת טיולי המשפחות שלנו, החליט שכמו שאנחנו, הבוגרים, עושים טיולי עומק חוצי מדבר בני ימים אחדים, כך גם ילדינו צריכים לטעום מן החוויה הזו. הקבוצה שלנו קיימת כ-12 שנים בהן אנחנו מטיילים 7-8 פעמים בשנה על האופניים בכל רחבי הארץ. כבר חווינו טיולים ארוכים, רכבנו מסלולים מאתגרים במדבר,

תרדי ברגל". אבל היא עקשנית, עולה שוב על האופניים והפעם מצליחה להיכנס לזרימה – תחת אחורה ומבט נחוש קדימה. הכול עובר בהילוך איטי פתאום, כהורה מודאג אני מזהה כל אבן וסלע שהיא עלולה ליפול עליהם ומנסה להפעיל עליהם את כוחות ה"אורי גלר" שלי שיזוזו הצידה, והנה היא כבר מגיעה למטה ושולחת לי מבט גאה. ילדים גידלתי ורוממתי!

והנה מגיעה גם ליבי המתוקה שלי, מתחילה את הירידה אבל לא נכנסת לזה כמו שצריך ומורידה רגל. היא מתעקשת לרכוב, עולה שוב על האופניים והלב שלי יורד לתחתונים. קשה להתחיל לרכוב בתוך ירידה כזאת והיא שוב מורידה רגל. "ליבי", אני אומר לה, "את לא חייבת לרכוב את הירידה הזאת. אם את לא מרגישה טוב עם זה

מביט למעלה ורואה את ראשוני הילדים מגיעים. הם בוחנים את הירידה, עולים על האופניים, מתחילים לגלוש ואני, מביט בחרדה איך הם רוכבים בין כל האבנים החדות שמסביב ובמהרה הראשונים מגיעים לתחתית בהצלחה. וואו. טוב, אני ממהר לשלוף את המצלמה ולעלות לאמצע העלייה לתפוס אותם מהצד עם השיפוע,

אני גולש בירידה התלולה והמדורדרת לערוץ נחל קצרה. האבנים המשוחררות מושכות לכיוונים שונים, והלחיצה על הבלמים מגבירה את ההחלקה אבל אני שומר על שליטה, מגיע בשלום לתחתית ועוצר לחכות לכולם. הילדים מן הסתם ילכו את זה ברגל ומעבר הקטע הזה ייקח זמן רב.





כאן המקום להבהיר שלא סחבנו את כל הציוד על הגב, אלא נעזרנו בשירותי הלוגיסטיקה לשטח של גיל ולוחה שליוו אותנו עם הטנדרים שלהם ועליהם כל ציוד לינת הלילה שלנו, ערכו לנו פריסות מדוגמות בלב השטח ובעת הצורך אף הקפיצו ילד שהתקשה כבר דרך. השניים מלווים אותנו כבר שנים רבות בטיולים חוצי המדבר של המבוגרים ומומלצים בחום!

לנחל נקרות. הסינגל זרם מצוין וגם מעברי הדשדש בערוץ עברו חלק מהצפוי ולבסוף הבנתי שמישהו שם למעלה (בפרויקט שביל ישראל לאופניים) שמע את תחינות ליבי ועבר עם מכבש כלשהו על הסינגל, מה שהפך אותו ליותר חלק וזורם, והנה כבר הגענו אל חניון הלילה זמן רב לפני שהחשיך ואפילו שמעתי כמה לחשושים שהמסלול היה קל מדי. הללויה.

יצאנו לדרך ביום שישי אביבי בלב חג החנוכה מחניון בארות, 17 הורים ו-20 ילדים. הרוכבים הרבים שעברו בחניון בזמן שהתארגנו שפשפו את עיניהם למראה הקבוצה המוזרה, ועוד יותר כך כשהבינו לאן פנינו מועדות. אחרי הביקור בחאן סהרונים שפתח את "דרך הבשמים" מבחינתנו, עברנו בהצלחה את המבחן הטכני הראשון במעלה דקלים ונכנסנו

העצבים, ואילו ביום השני יש שתי עליות קורעות ושתי ירידות מסוכנות. אין ברירה, צריך לחזור אל המפות ולתכנן משהו אחר. באסה. הזמן היה קצר והרעיון המקורי נשמע מבטיח, כך שנר שאל אותי שאלות, התייעצנו עם עוד חברים בקבוצה ולבסוף החלטנו בכל זאת ללכת על אופציית דרך הבשמים. הילדים האלו קשוחים והם יסתדרו.

מידת עניין נוספת עבור הילדים והמבוגרים כאחד. אספתי קבוצת חברים ויצאנו לטיול הכנה בו רכבנו את המסלול, ועוד קצת, ביום אחד. נהנית מאוד מן המסלול אבל התחושה שלי הייתה שהוא קשה מדי לטיול המשפחות – את מעברי הערוץ המרובים בנחל נקרות ילכו רוב הילדים ברגל, מה שיאריך מאוד בזמן ויעלה את כמות

לשני חלקים של כ-15-20 ק"מ, עם חניון לילה באמצע. דרישות רבות ולא פשוטות, אבל אז נפלה עלי כפרי בשל הידיעה על סיום בניית מקטע שביל ישראל לאופניים מחניון בארות במכתש רמון אל מואה שבערבה (כן, כן, זה המסלול שפרסמתי בגיליון הקודם), שבנוסף למענה לכל הדרישות גם הוסיף את סיפור המסגרת של "דרך הבשמים" שילווה אותנו לאורך הדרך ויוסיף



# זאב זאב

כך טוב בלילה. האור של הפנס שלי שוב לא מוצא חן בעיניו והוא נסוג אל החשכה.

פטפטי עוד שעה ארוכה עם גיל ולוחה ולבסוף הלכנו לישון. בבוקר הסתבר שהזאב בא שוב לבקר - הוא הצליח להפוך צידניות, לפתוח את חלקן ולגנוב כמויות מרשימות של נקניקים, גבינות ואפילו חמאה, אבל זה לא הכול - מסתבר שלאחד החבר'ה נעלם תיק הרכיבה.

אנחנו פותחים בחיפוש סביב המחנה, לא מוצאים את התיק, מגייסים עוד אנשים ויוצאים לחיפוש נרחב יותר שלבסוף מניב פרי - התיק נמצא כ-250 מטרים מן המחנה. מסתבר שבאחד הכיסים של התיק היה כריך עם שניצל. הזאב הצליח לקרוע את הכיס הזה ולשלוף את הכריך. למזלנו בכרטיסי האשראי הוא לא נגע.


והתמונה? העקבות בתמונה הם בכלל של צבוע (ניתן לזהות לפי ההבדל בגודל בין כפות הרגליים הקדמיות לאחוריות) אותן ראינו יותר מוקדם, במהלך הרכיבה. למזלנו הצבוע לא הגיע אלינו לביקור בלילה.

שישי בלילה, חניון לילה נחל נקרות. אני יוצא מהאוהל. רק גיל ולוחה עדיין יושבים בחוץ ליד האש. גיל קורא לי לראות - היה כאן זאב והוא ניסה לגנוב לנו את אחד התיקים (תיק די גדול בסגנון צ'ימדין)! ואכן, הוא מראה לי את סימני הגרירה של התיק על האדמה וגם את שאריות הרוק של הזאב במקום בו הוא נשך את התיק. וואו.

אנחנו יושבים ומפטפטים כשלפתע גיל קורא שוב - "הנה, הזאב חזר!" ואני רואה אותו שם משוטט באזור ה"מטבח" שלנו, הארנו עליו בפנסים ואחרי מספר שניות ארוכות הוא החליט שזה לא לעניין ונעלם חזרה אל תוך הלילה.

עברה דקה נוספת, הסקתי שהוא בוודאי לא התרחק וקמתי לחפש אותו. פסעתי לכיוון ה"שכנים" שלנו, קבוצת נערים ונערות מחוגי הסיירות שהתמקמו בסמוך למחנה שלנו. אני מאיר עם הפנס לכיוונם ואכן, הזאב משוטט שם. החבר'ה הצעירים ישנים ללא אוהלים, על מזרנים בשטח, והזאב מסתובב מטרים ספורים מהם. אני בטוח שאם הם היו יודעים מזה הם לא היו ישנים כל



בסביבה כאילו לא דיוושו עכשיו במשך שעות מבהיר לך מה הסביבה הטבעית של הילדים האלו ולמה הם מסוגלים כשרק מוציאים אותם מן הבית והמחשב 

המאמץ התכנוני והלוגיסטי. לראות את הניצוץ בעיניהם מבעד לעייפות אחרי עליה קשה, או לאחר ירידה מאתגרת היה ממש מרגש. לראות אותם מגיעים עייפים לנקודת ההפסקה ולאחר דקת מנוחה כבר מטפסים על כל סלע וגבעה

שהילדים פשוט פורחים ונהנים עד תום מן המרחבים, הנופים, האוויר הפתוח, האתגר והחברה של בני גילם. אם לפני הטיול הייתי מעט סקפטי לגבי הערך המוסף של הטיול הזה לילדים, הרי שבמהלכו נהיה לי ברור שהיה שווה את

(פרסומת לא סמויה - גיל: 052-2308945).

גם היום השני, כפי שבוודאי כבר הבנתם, עבר קל מהצפוי - לא שלא היו קשיים בעלויות ופה ושם נפילות קלות, אבל התחושה הייתה



# כנסו, יש אתר חדש



כתבות // מבחנים // וידאו // הדרכות // טיולים // אירועים // ארכיון ועוד

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