

we:Ride

תרבות אופניים ישראלית
מרץ 2015 // גליון 009



ליגת אנדורו 22

סמרתון 30

כל הדרכים מובילות ל...? 72

זאת אתיופיה? 80

משפחות הענף 92

**צילום: יואב לביא**

סוף חודש פברואר וזינו בסופ"ש מושלג - וההזדמנות לרכוב בשלג בהרי ארצנו היא לא משהו שאפשר לפספס! כבישי הגישה להרי ירושלים ולרמת הגולן חסומים, וכך גם הכביש לצפת. אז נסענו לראש פינה ודיוושנו במעלה הכביש לצפת לרכיבה בשלג. רכבנו כבישי העיר הירקנים מכלי רכב וירדנו מהצד השני של ההר דרך יער בירייה בנופים אלפייניים משובבי דוושות. היה קר, פנורמי ומגניב!
יואב לביא צלם OUTDOOR רכוב 0525-433-433 septAA@gmail.com



צילום: אילן שחם

מדי שנה בשנה חבריי ואני יוצאים לטיול חוצה מדבר בן שלושה ימים. מדי שנה בשנה אין לי כח לכל ההתארגנויות לפני, אני תמיד לא מוצא זמן לשבת ולתכנן את המסלול המתאים עד לרגע האחרון, ובכלל מרגיש שאת הכל כבר עשינו ואין מה לחדש. מדי שנה בשנה אני מופתע בסוף מכמה שהמסלול חדש לי, ומדי שנה בשנה אני נהנה בטיורי! שלושה ימים של ניתוק מושלם מהעולם בתוך נוף בראשית על סינגלים שחצבו שיירות גמלים לאורך אלפי שנים עם החברים הכי טובים שיש. השנה, כפי שניתן לראות בתמונה, שוב לא היה גרוע מדי..."

ilanshacham.com

03.2015 | גליון 009

we:Ride



על השער

דימה ריפקין מדגם בגשם
צילום אלון רון
מבחן בעמ' 118

מגזין we:Ride

מו"ל Alf / עורך חוכמת ההמונים /
מפיק אילון שניא /
עורך טכני אריק פלדמן /
עורך גרפי פיטר 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 / אילת ניר /
טל רוזוב / טל פיטל / מנחם זיבצנר /
אילן "המלך" כרמל / שלומי דויטש / צחי אוהובסקי /
כפיר כחלון / ליאור דיין /
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

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

השימוש במגזין זה על תכנון ושירותיו רון על אחריות המלאה של הקורא,
אנו ממליצים שלא לקרוא מגזין זה במקום רכיבה. הסתובבות שלטו מצהירים כי
סכנת סלקסטה של תחת השפעת אלכוהול, אך אנחנו לא מאמינים להם;
למחרת זאת מל' וסוית הקניין הרחבני וסוית היצורים של הכתבות והצלילונים
במגזין זה הן של הנהלת המגזין בלבד. משמח לתת אישורים לשימוש חוק
במסגרת שיתופי פעולה אבל לשם כך יש ליצור עימנו קשר מראש ובאשר
בהתאם, מל' עד 16:00-14:00.

תוכן

80..... טיול: אתיופיה	10..... we:Start
92..... La Familia	12..... משתתפים
98..... זה רק אני והאופניים שלי	14..... חדשות
102..... סקירת מוצרים הזולים בעולם	22..... ליגת Enduro
104..... מבחני ציוד	30..... סמרתון
116..... פרוייקט: חזרה לחיים בריאים יותר	40..... הפריים המנצח
118..... מבחן אופניים: Niner Jet 9 RDO	48..... טכניקת רכיבה להמונים
130..... מבחן אופניים: Mondraker Foxy Carbon XR	54..... רכיבה בתודעה
140..... ראיון: אלינור וסנר	56..... מבחן אופניים: Trek Superfly FS9.8 SL
146..... איחוע: White Style 2015	64..... קיר מכנאופן
156..... אנדורו: Andes Pacifico Ednure	68..... פינה אישית: איילון שניא
	72..... זורם מרומא לטולוז
	78..... we:D.I.Y

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.



תקופת בחירות

או שמא עדיף להתחבר לאינטואיציה ו"תחושות הבטן"?
מי שלא תהיו, היכן שלא תהיו, זכרו כי לבחירות שלנו
יכולות להיות השלכות הרות גורל..
אז בבוא הרגע, תבחרו בתבונה...*

*גם את האופניים הבאים, כן? (we)

הסדורה משל הייתה דברי אלוהים חיים..
אז איך בוחרים? איך מתמודדים עם שטף המסרים
וההבטחות? איך יודעים מי פיו וליבו שווים ומי סתם
מנסה להשפיע עלינו בתחבולות דמגוגיות זולות ואין לו
שום כוונה לעמוד בהבטחותיו? ובכלל, האם הבחירה
שלנו צריכה להתבסס על "מה אומרים החברה" או
שעלינו לבחון את האפשרויות לבד.. ואם לבד, אז האם
בחינה שקולה והעלאת טיעונים לכאן ולכאן היא השיטה

לא תמיד יש יחס ישר בין גודל הבחירה לגודל תוצאותיה
שכן לפעמים דווקא הבחירות הקטנות והשוליות לכאורה
יכולות להשפיע על חיינו בצורה דראסטית.
ואם לא די בכך, הרי שכל העת אנו חשופים לניסיונות
של גורמים חיצוניים להשפיע על מערך ההחלטות
שלנו.. "כדאי לכם לבחור בזה" יאמרו אלה או "אסור
לבחור בהוא.." יאמרו אחרים, וגם ימציאו צידוקים
ונימוקים כחול אשר על שפת הים כדי לתמוך במשנתם

בחירות הן חלק בלתי נפרד מהחיים, אנחנו עושים
אותן בכל זמן, כל הזמן, גם אם אנחנו לא מודעים אליהן.
ישמע הדבר פנטאסטי ככל שישמע, אבל כל בחירה
שלנו, קטנה כגדולה קובעת את מהלך חיינו שדומים
לריצה בשביל בו יש רבבות פיצולים ובכל פעם שאנו
בוחרים אנו למעשה נכנסים למסלול חדש שאת סופו
מי יישורנו..
ישנן בחירות קטנות ובחירות גדולות, אבל אל נא תטעו,



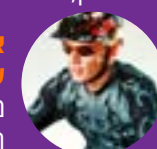
איילון שניא: רוכב, חושב
כותב אחרי שסייע לארבעה פסיכולוגים לצאת לגמלאות וגם כל טיפול תרופתי הידוע לאדם לא סייע בעדו גילה את הרכיבה על אופניים ומאז הוא אולי עדיין לא מאזן בנפשו, אבל לפחות מעיד על עצמו כמאוס. כשהוא לא כותב טורים חדים במגזין, הוא מבזבז את זמנו בין רכיבה על הסינגל ספיד ריג'ד הצבעוניים בארץ, 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



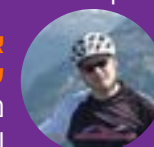
אריק פלדמן: משנורר
אופניים מקצועי רוכב שטח מסוף שנות התשעים של המאה הקודמת ולא נראה שמתעייף. אריק ליווה את סצנת האופניים המקומית פחות או יותר מראשיתה, שימש שנים רבות בתפקידי כתב ועורך טכני בכל שני המגזינים הכתובים שהתפרסמו בארץ זצ"ל. הוא נחשב בעל נטייה לזיכרון יתר בעיקר בפרטים שוליים הקשורים לאופניים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



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



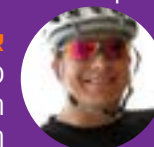
חני מילוא: אני מתקן
משמע אני קיים "אופניים הם לא התחביב שלי", כך מעיד על עצמו אחד מאייקוני מכונאות האופניים המקומית. בשבילו הם כלי הרכב, המקצוע, והמאמן האישי. כשהוא לא פותר בעיות נאבה מורכבות, הוא עוסק בסוגיות פילוסופיות של האדם מול ראי הקדנס העולמי.



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



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 סטייל alonron.com



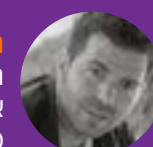
עידן סופר: קשבנו לענייני אופניים רוכב כביש ו-XC כ-14 שנה, 8 שנים מתוכן מגולח בטייץ בתירוץ של תחרויות, אימונים ומסאג'ים. בקורות החיים של סופר עשרות אלפי קילומטרים של כביש ושבילים, הוא מגדיר עצמו כסגפן חובב רכיבות סולו ומרתון ארוכות במדבר. ייסד את "גרופי" עם חבר מכוכב אחר, Alf. הרבה מילים ב-3,000 פוסטים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



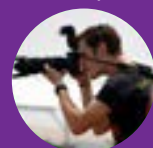
איילת ניר הגיעה לעולם רכיבת השבילים באיחור סמלי קל, מנסה ככל יכולתה להשלים את הפערים, בעיקר ברכיבות ארוכות כדוגמת אפיק ישראל, טיולים, בכל מקום שרק אפשר ואם אין ברירה, גם בתחרויות. איילת תנסה להעביר נו את חווית הרכיבה מהזווית של מי שרוכבת לכיף, גם בלי להבין מה באמת המשמעות של קשיחות צידית.



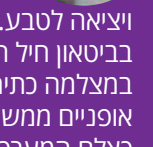
עדי ניא: מתי כבר מגיעים?
כעשור חורש את מסלול הטיילת בתל אביב, לפעמים על אופניים, מכיר כל אבן ואדנית בה מקרוב. רוכב עם חברים בעיקר XC, תוכלו למצוא אותו תמיד בסוף ומקלל את כולם. עשה את מסלול הכביש תל אביב אילת 5 פעמים – כרכב מלווה, המציא את המונח "מאסף עירוני" באתר גרופי ומאז אסף אחריו כמה עשרות אלפי רוכבים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



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



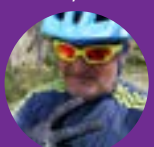
טל רוזוב: כדי להיות מורה טוב, צריך לאהוב ללמוד
מייסד חברת Sababike, מתמחה בלהפוך רוכבים לזורמים ורכים יותר במסגרת ההדרכות טכניקת רכיבה שמפרנסות אותו. את שאר זמנו הוא מחלק בין הדרכות טיולים של



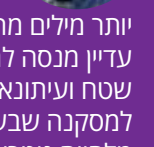
סל פיסל: WE:סקורסדה
בן 44 אב לשנים, רוכב כ-15 שנים מתוכן 11 שנים רכב רק בכיוון אחד ורק על אופני דאון היל. כמה עצמות שבורות ואוליטימטום חד משמעי מהאשה גרמו לו לגלות את העולם המופלא של האול-מאונטיין אינדרו. טל שמעביר את זמנו בין הרכיבות כבימאי טלוויזיה יביא את הצורה הטבעית שלו לביטוי במגזין בסרטים וכתבות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



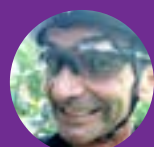
אוריאל כהן בן 33 אב לשניים, ירושלמי מלידה אבל גר במודיעין, החל כצלם רכב בעיתון הארץ אצל יואב קווה, וגמר כצלם אופניים אצל אריק... אבל עדיין הצליח לממש חלום מקצועי כשיצא כצלם הרשמי במשחקים הפראולימפיים בלונדון 2012. אוריאל רוצה להתעורר יום אחד גיטרסט ולצאת לרוד טריפ עם משפחתו בניו-זילנד אבל עד אז יש לו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



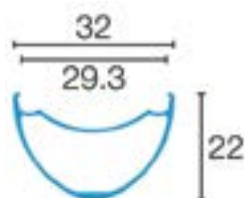
פיטר שטרנס פיטר רודף אחרי רוכבים טובים וחזקים ממנו כבר 12 שנה, בכביש ובשטח - מתוך עקרון. למחייתו ממנה ומעצב בדיג'יטל ופרינט לחברות היי-טק אבל גם למגזינים ולקוחות בתחום האופניים. לאחרונה פיתח הפרעה טורדנית-כפייתית קשה ואפשר למצוא אותו כל בוקר עושה סיבובים שעות על אופני כביש בראש ציפור. שוב, אחרי רוכבים טובים וחזקים ממנו. שוב, מתוך עקרון כלשהו... psdesign.co.il



WIDE LIGHTNING

Tubeless Enduro / Cross country

Pair: 27.5" - 1512g | 29" - 1569g



עכשיו בחנויות האופניים המובחרות

במחירי ארה"ב + מע"מ

לדגמים נוספים: www.amclassic.com



PUSH elevenSIX

יורדים במשקלים עם השנים, כך שלדעת החברה תוספת של 400 גרם לא תשפיע מהותית על המשקל והתנהגות האופניים, בעוד השיפור בביצועים ישתנה דרמטית. נפח שמן מוגדל ועבודה עם קפיץ מתכת מקטינים את התחממות הבולם יחסית לבולמי האוויר וכך שומרים על ביצועים אחידים גם ברכיבות קשות.

לבולם שליטה על כל טווח מהירות הדחיסה (High & Low Speed Compression) ועל מהירות ההחזרה (Low Speed Rebound). בעוד שהכוונים הללו די סטנדרטיים בבולמי קפיץ, התכונה הייחודית באמת של ה-elevenSIX הינה השימוש בשני מעגלי דחיסה נפרדים לכוון אופטימלי של הבולם בהתאם לתנאי השטח. בכל בולם רגיל ישנו בד"כ מתג אשר "מקשיח" את מנגנון הדחיסה בכדי לשפר את יכולת הפידול של המתלה, מכיוון שהמתג פועל על מעגל אחד, ישנה פשרה מסוימת בבולם בכל אחד ממצבי הדחיסה. בבולם החדש של PUSH, ניתן לכוון שני סט-אפ שונים לחלוטין אשר לא משפיעים אחד על השני וכך להנות מאקטיביות מושלמת ושיכון איכותי במסלולים אגרסיביים אל מול יכולת טיפוס מעולה למסלולים שונים.

הבולם יגיע ללקוח מכון ספציפית לכל דגם אופניים ולכל לקוח על פי דרישתו ורצונותיו. כמו כן, הבולם יורכב בארה"ב ידנית על ידי עובדי PUSH ויכלול רק חלקים שמיוצרים בארה"ב.

מחיר הבולם – 1200 דולר (!!!)

זמינות – ישירות מחברת PUSH

חברת PUSH האמריקאית עוסקת בשיפור בולמים מזה כשני עשורים ונחשבת סדנת שיפורי הבולמים הגדולה בעולם.

עד כה הציעה החברה מגוון שירותים, מטיפולים בסיסיים ועד החלפת חלקים פנימיים והתאמה אישית של הבולם לרוכב. כל זאת השתנה החדש עם הכרת החברה על בולם זעזועים אחורי חדש לאופני שבילים/אנדורו פרי פיתוח ה-elevenSIX.

בעוד ייצור בולם אחורי לתחומים החמים בעולם אופני ההרים נשמע כצעד טבעי של PUSH, ההפתעה האמתית עם הצגת הבולם החדש הייתה עצם היותו בולם קפיץ/שמן, בניגוד לבולמי אוויר אשר הפכו בשנים האחרונות לסטנדרט המקובל בסגמנט זה.

לרוב בולם קפיץ יהיה כבד משמעותית מבולם אוויר ובעיקר מסיבה זו רוב החברות לא טורחות לייצר בולמי קפיץ ייעודיים שלא לתחום הזאון היל. אחרי עבודה מאסיבית על גוף הבולם ובחירת קפיץ יעודי קל משקל, עומד משקל ה-elevenSIX של PUSH על 825 גרם, כ-400 גרם יותר מבולמי האוויר המובילים בשוק (FOX Float X, ROCKSHOX Monarch Plus) וכ-100 גרם פחות משאר בולמי הקפיץ המוכרים.

כששואלים את החברה למה לטרוח בשוק שכה מקדש משקל, עונה הבעלים דאן מרפי, כי כאשר רוצים לתכנן את הבולם האחורי האולטימטיבי לרכיבות אגרסיביות, אין ממש אופציה אחרת מלבד בולם קפיץ/שמן. מסלולי האנדורו החדשים והאופניים מהדור החדש מאפשרים לרוכבים לרכוב במהירויות אשר היו שמורות לאופני דאון היל בעבר, כל זאת על שלדות עם מהלכים של 140-160 בלבד. יתרה מכך, אופניים מהסוג הנ"ל

FULL CONTACT.

CONNECT WITH THE TRAIL LIKE NEVER BEFORE.



דגמי ה-RANGE 160 וה-SIGHT 140 עם מתלה ה-A.R.T. הגאוני, הם מכונה קנדית מושלמת של יעילות דיווש ובליעת מהמורות, המשולבת בגיאומטריית ה-Gravity Tune ששמה אותך בול במקום, עם חיווט פנימי למוט אופק טלסקופי, כידון רחב, סטם קצר וכל מה שרוכב צריך כדי לעשות הכל יותר מהר, יותר בטוח, יותר **NORCO**!

עכשיו בדגמי קרבון ואלומיניום
בחנויות הרשת ובצי אופני המבחן

NORCO

הפצה בלעדית:
מצמן את מרוץ
רשת האופניים הגדולה בישראל

1-800-30-44-30
www.matzman-merutz.co.il

יבואן:
ציר מרכזי
הרבה יותר מאופניים

Lindarets x Wolf Tooth GoatLink

מהקסטה, דבר המקטין את שטח המגע שלה עם גלגלי השיניים ופוגע באיכות ההעברה.

בכדי לפתור את הבעיה, פיתחו Lindarets ו-Wolf Tooth חוליית חיבור תחליפית למעביר האחורי אשר משנה את הזווית בה הוא ממוקם, מקרבת את הפולי חזרה לקסטה ומגדילה את שטח המגע שלה ללא הצורך בשימוש בבורג B-Tension מיוחד, התוצאה, שיפור משמעותי באיכות ההעברה.

חשוב להדגיש שהמוצר מתאים למעבירי שימנו 10 הילוכים בלבד עם חוליית חיבור מקורית ברוחב 8 מ"מ ולא מתאים [לשלדות עם תקן חיבור ישיר למעביר האחורי](#).

משקל: 20 גרם

מחיר: 20 דולר

להשיג ב- lindarets.com

wolftoothcycling.com

אחד השיפורים/שדרוגים הנפוצים בעת האחרונה באופני שבילים/אנדורו הוא התקנת גלגל שיניים אחורי מוגדל (40 או 42 שיניים) להרחבת טווח ההילוכים במערכות 10 הילוכים המבוססות גלגל שיניים בודד מלפנים.

בניגוד לעלות הכספית הגבוהה הכרוכה בהתקנת מערכת 11 SRAM הילוכים או שימנו 11 XTR, הוספת הגלגל"ש האחורי מאפשרת למגוון רחב יותר של רוכבים ליהנות מנפלאות השימוש במערכות סינגל רינג או פלטה בודדה כפי שנהוג לכנותן (אין מעביר ושיפטר קדמי - עלות נמוכה יותר, חסכון משמעותי במשקל המצטבר, אופניים "שקטים" יותר וכו'...), בעלות יחסית נמוכה.

אחת התלויות העולות ממשתמשים בעקבות השדרוג/שיפור הנ"ל היא איכות העברה ירודה ביחס למערכות 11 מקוריות. הסיבה המרכזית נעוצה בעובדה שעל מנת שהמעבירים הקיימים יצליחו "לטפס" לגלגל"ש המוגדל, יש צורך בהתקנת בורג B-Tension ארוך אשר מגדיל את הפתיחה של המעביר וגורם לפולי העליון להתרחק



יום שישי, 27 במרץ 2015
במיר"ב - מרכז קהילתי חוף הכרמל וביער עופר
 יום כיף לרוכבות שטח בסימן מודעות לסרטן השד
 בשיתוף עם עמותת "אחת מתשע" ומח' הספורט
 מ.א. חוף הכרמל ובחסות GIANT ישראל

יום הרוכבות

יום הרוכבת חוזר בפעם השלישית וזו כבר מסורת! כל רווחי האירוע קודש לתמיכה בפעילות העמותה למען נשים חולות סרטן השד וקרוביהן, ולהעלאת המודעות לגילוי מוקדם של המחלה.

בתוכנית:
6:30 ואילך

כינוס והתארגנות במרכז מיר"ב. רכיבה באחד מ-4 מסלולי רכיבה יפהפיים ביער עופר וסביבתו:

רגועה מסלול קצר אך מאתגר של כ-7 ק"מ שמתאים לרוכבות שטח עם מעט ניסיון, או כאלה שרגילות בעיקר למישורים ודרכים רחבות. רכיבה עצמאית במסלול מסומן ו/או בהובלת מדריכים. הגעה עד 7:30, רכיבה מודרכת: 8:00, 8:30.

טעימה אלה שעוד לא רוכבות מוזמנות להתנסות ולהבין על מה כל הרעש. כ-6 ק"מ של רכיבת שטח קלה, כולל השכרת אופנים + קסדה, הדרכה וליווי לאורך המסלול. **אופני ההשכרה באדיבות GIANT ישראל.** הגעה עד 8:00, תחילת רכיבה בשעה 8:30.

תוססת הכרמל במלוא עוצמתו! מסלול ארוך, קשה ויפהפה של 27 ק"מ עם הרבה שיפועים ושפע של אתגרים טכניים. מיועד לרוכבות חזקות וטכניות בלבד. רכיבה בקבוצה עם מדריכה בלבד. הגעה עד 6:30, רכיבה 7:00.

סימפטית מסלול של 14 ק"מ עם שפע של עליות, ירידות וכמה סינגלים משמחים, לא כולם קלים! מיועד לרוכבות עם ניסיון ושליטה בשטח אמיתי. רכיבה עצמאית במסלול מסומן ו/או בהובלת מדריכים. הגעה עד 7:00, רכיבה מודרכת 7:30, 8:00.

הפנינג יום הרוכבת: מפגש עם נציגות "אחת מתשע" והיכרות עם פעילות העמותה, יריד איכרים עם אמנות, אומנות ותוצרת מקומית, דוכני ספורט נשי וציוד אופנים, אוכל ושתייה, הגרלות, ומוסיקה. חתימה טקסית על "אמנת הרוכבת" לשמירה על בריאות, רכיבה רבה וחוש הומור.

10:00 ואילך

יש להירשם מראש באתר - www.znook.co.il/rd15. אין מכירת כרטיסים במקום. רווחי האירוע ייתרמו לעמותת "אחת מתשע". עדכונים גם ב [f](https://www.facebook.com/onein9) יום הרוכבת.

שימו לב! חבילת סופ"ש Wonder Woman
למשתתפות ביום הרוכבת ובמרוץ האיילה!

Pro Guide Workshop



סדנת טכניקה למדריכי רכיבה

הזדמנות למדריכים להקדיש זמן למקצועיות שלהם וללמוד מאחד המדריכים הטובים ביותר באזור מורזין באלפים הצרפתיים. אני מאמין שעם העלאת רמת ההדרכה, כל ענף האופניים ירוויח – וזו הזדמנות לעבור סדנה ברמה של אירופה, כאן בשבילים הביתיים".

פרטים מלאים בקישור: gomtb.co.il

טל רוזוב מ-Sababike יחד עם ג'ו פאולי מ-Ride Ability Morzine פותחים בראשון לאפריל את סדנת המדריכים Pro Guide Workshop בפעם השנייה בישראל. הסדנה מיועדת למדריכים פעילים או רוכבים שרוצים להדריך ומעוניינים ללמוד כלים ושיטות להעברת טכניקת רכיבה משיטת ההדרכה של בית הספר לאופני הרים בצרפת. טל רוזוב על הסדנה: "הסדנה באה לתת

“אבא, תוביל מבנה”



מוטו ספורט
מקבוצת דוד לובינסקי

KTM
BIKE INDUSTRIES

לחנויות
ולמשווקים



ליגת Enduro 2015 – פתיחת עונה

שנמצאת כאן בביקור מולדת מארה"ב, אשר לקחה את המקום הראשון בקטגוריית הנשים בפער של 16 שניות מיוליה רפקין המתמודדת הוותיקה והמתמידה ביותר בליגה. גיא בר מהרוכבי האנדורו הבולטים בארץ נמצא בימים אלו בסבב תחרויות בניו-זילנד ולכן לא התחרה, אנחנו מאחלים לו בהצלחה ובטוחים שהוא יהפוך את הליגה לעוד יותר מעניינת וצמודה כשיחזור. 

קטגוריית האנדורו פרו היוקרתית והקשה שכוללת שלוש מדידות זמנים על המסלול ושלושה טיפוסים התשה מצביעה על עליית רמה נוספת השנה, כאשר בין המנצח תמיר זינגר, למקום השני, יונתן יתום (שדווקא עשה את הראן הבודד המהיר ביותר לאותו יום) מפרידה עשירית שניה בלבד על זמן מצטבר של עשר וחצי דקות. אפילו בתחרויות בחו"ל קשה למצוא פערים קטנים כל כך על הפודיום, מדהים.

במחלקת המופיעים והנעדרים בלטו אלינור ווסנר

רפואי או בדיקת ארגומטריה כתנאי להשתתפות, הקהילה הראתה רצינות וכמאה רוכבים במגוון גילאים וקטגוריות התייצבו על קו הזינוק בשבת האחרונה של חודש פברואר.

קטגוריית האנדורו המשלבת מדידת זמנים בירידות יחד עם טיפוס עצמאי מוגבל בזמן גג חזרה לקו הזינוק ממשיכה לצמוח, כשליש מסך המשתתפים בתחרות בחרו להתאמץ קצת יותר ולהפוך את התחרות ליום רכיבה מלא, על כל מאפייניו.

ליגת ה-Enduro Vall Mountain בהובלתו של עירא שמש פתחה את עונת 2015 באירוע לא פחות ממעולה. גם השנה התחרות הראשונה התקיימה בפארק קנדה הפופולרי, אך הפעם על סינגל הפרסה המחודש שעבר שיפוץ מאסיבי וקיבל כמה תוספות מעניינות על ידי יפתח סהר מאול רייד במהלך 2014 והפך לחלק רשמי משבילי האופניים של הפארק.

הליגה מתבגרת ומבשילה עם השנים, ולמרות דרישה חדשה מכל המתחרים מתוקף חוק הספורט להציג אישור





חווית משתמש - דימה ריפקין

בהזדמנות זאת, אני לא יכול שלא לציין את יוליה ריפקין, רעיית האהובה והמתחירה התותחית, שרכבה בצורה מטורפת והגיע שניה אחרי אילנור ווסנר המקצוענית! השיפור מהעונה שעברה גדול ואני צופה עוד הפתעות בקטגוריית הנשים בעתיד הקרוב, ברכות על המקום השני והמכובד, אשתי.

תודה גדולה לניינר, רשת ריסיקל, DAA ורודי פרוג'קט ישראל, על התמיכה והעזרה.

במהלך התחרות הצלחתי לתת שלושה ראנים מהירים ויציבים, ללא טעויות חמורות או תקלות טכניות, אך לצערי הגיל הקלנדרי נתן את אותותיו ולא יכולתי הפעם לאריות הצעירים, תמיר "המהיר" זינגר, ויונתן "טיל בליסטי" יתום שסיימו במקום הראשון והשני בהתאמה.

החברים הצעירים נתנו לי בראש בקטעים טכניים ולמרות שנלחמתי והצלחתי להחזיר מעט זמן בעליות זה לא הספיק הפעם. סה"כ אני מרוצה מהתוצאה שלי ומצפה לשיפור בהמשך העונה.

שידריך אותי השנה באופן שונה ומאוד מבטיח לעתיד. אז בתחרות הראשונה קבלנו מסלול חדש מגוון ומהנה מאוד, בתכנון וביצוע מעולה של יפתח מאול רייד, קבלנו מזג האוויר מושלם ומעל הכל קיבלנו אירוע מושקע בניצוחו של עירא שמש.

הפעם עמדתי על קו הזינוק עם אופני NINER RIP RDO במפרט קרבי, אופניים שהספקתי להתרגל עליהם ולהתאהב בהם בהכנות לעונה, כאשר המטרה כמו תמיד, כמובן לנצח!

תחרות פתיחת העונה תמיד מרגשת אותי במיוחד, אני סקרן לראות את החידושים בארגון התחרות, במסלולים, ובעיקר מה קרה עם המתחרים שלי. מי התאמן חזק בעונת המעבר והשתפר, מי יהיו הפרצופים החדשים השנה? וכמובן איפה אני ממוקם בכל האספקטים.

השנה חלו אצלי מספר שינויים אישיים שיהוו גורם משפיע לאורך העונה. בראש ובראשונה ספונסר חדש – רשת RECYCLES יחד עם אופני Niner אשר תומכים בי השנה באופן מדהים. הדבר השני והלא פחות חשוב הוא מאמן אישי חדש (כבר מספר חודשים) – דרור פאקץ'



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

סינגל תמנע - חוויית רכיבה ייחודית



סמרתון

מירוץ השלבים המדברי
של סמר בייק הוטל ועז הרים



אפרה-רייד סמר סטייל



פודיום מאסטרס



רוכבי ccc על קו הזינוק

המיתולוגי, סינגל שביל ישראל לאופניים דרך חולות כסוי לשחרות (שם התפצלו רוכבי המסלול הבינוני) ומשם דרומה עד הר ברק. מהר ברק ירידה לכיוון באר אורה וסיום בקטע מישורי נוסף בחזרה לסמר. במהלך הסטייג' הראשון רוכבי הסמרתון הארוך רכבו בסך הכל 52 ק"מ של סינגלים בנויים למשעי, מהטובים והיפים שיש בארץ, שהיוו 40% מהסטייג' - אחוז סינגלים גבוה מאוד ביחס לנהוג במרתוני השטח בארץ. כדי לאזן את החוויה, לצידם היו גם לא מעט קטעי קישור כואבים, קטעי חול קצרים ודשדש. קשה לתאר במילים את הנופים המגוונים ועוצרי הנשימה - החל מהסוויצ'בקים של מעלה קטורה, חציית הדיונות בחולות כסוי, הערבה הנגלית מקו המצוק ליד

בראש ברכיבות לא-קלות וארוכות, ואז לתת בראש ב-Apres Ride" המתחם כלל פינות רביצה, דוכני מזון ומשקאות, חדר אוכל תחת כיפת השמיים, פינת אוהלים וחניית אופניים. המפונקים שבחבורה יכלו לבחור לינה בצימרים במושבים בסביבה.

היום הראשון

ליום הראשון רקחו המארגנים מסלול אפי מהמיטב שיש לאזור להציע - 129 ק"מ לגרסה הארוכה עם 1,660 מטר טיפוס ו-76 ק"מ לגרסה הבינונית עם כ-1,000 מטר טיפוס. המסלול החל בקטע מישורי של כ-25 ק"מ במקביל לכביש הערבה לכיוון צפון, טיפוס מעלה קטורה

האירועים בארץ ובעולם. "אנחנו מאמינים שאירוע שנתי מסורתי איכותי חושף רוכבים רבים לסגולות הייחודיות של האזור, יותר ממה שמלון אופניים פעיל יכול לעשות, ושהאירוע הראשון יצליח להפיץ את הבשורה לאלפי רוכבים בארץ ובעולם. רכיבה לפנים במזג אוויר כזה בפברואר היא נכס ישראלי מאוד ייחודי."

84 רוכבים (42 זוגות) הגיעו לסמר בחמישי בערב והתכנסו במתחם האירוח המדוגם שנבנה במיוחד בפאתי הקיבוץ. המתחם תופעל על ידי אנשי הקיבוץ, תחת תפיסת המארגנים:

Ride Hard, Live Harder. "אנחנו אוהבים לתת

מי ששוטט בפייס בסופ"ש האחרון ויש לו חבר או שניים מקרב רוכבי האפיק לא יכול היה לפספס תמונות מרהיבות מהסמרתון הראשון של קיבוץ סמר. הסמרתון הינו מירוצ שלבים דו-יומי, מדברי, בנופים עוצרי הנשימה של דרום הערבה. כנראה שצריך חוזה/הוזה כמו ירון דרעי ובודדזור כמו נימי כהן בשביל להזות וליישם אירוע כזה. ירון ונימי החליטו לקחת את חוויית האירוח והרכיבה של סמר בייק הוטל עליהם קראתם ותקראו במגזין, להוסיף לה את האלמנט התחרותי, אבל לא לפגוע במאום בפאן החברתי והסטלני של האירוח הסמרניקי הידוע. לדבריהם, הכוונה היא לשים את אזור הערבה והרי אילת, ואת הרכיבה המדהימה בהם בסינגלים מהמשובחים בעולם, על מפת



סינגל תמנע במלוא הדור





דוחפים המעלה קטורה



קבוצת החוד בתחילת היום הראשון



כבר רכבתי בעבר. אבל האווירה של האירוע, האלמנט התחרותי, תפירת המסלולים, הפכו את החוויה לחזקה וייחודית. חבורות הרוכבים סביב שולחנות האוכל במתחם הנעים, כמויות הבירה הנאות, התדריך המשעשע של נימי מידי ערב, ובליל שישי הופעה של להקה מהאזור שמשכה אליה רבים מתושבי הקיבוץ. אולי גם התחושה שאתה חלק ממשהו ראשוני ומיוחד.

הסמרתון הוא אירוע עם פוטנציאל עצום. הקיום העתידי שלו תלוי בקיבוץ סמר וחבריו, בספונסרים (השנה נרתמו בעיקר ספונסרים מהאזור), אבל בעיקר בקהל הרוכבים שיצטרך לבוא, לשלם ולהשתתף במרוץ המפרך הזה. אני בטוח שגם המארגנים יפיקו לקחים ויפעלו להפוך את האירוע לכה שימשוך עוד רוכבים. אני אישית כבר מחכה לחורף הבא

WR

ואפילו עמדת תיקון באמצע המסלול. האירוע ניסה גם לשמר את התפיסה האקולוגית של קיבוץ סמר, כך שלדוגמא, במקום מדליות מתכת מסין קיבלו המשתתפים מדליות גבס שנעשו בקיבוץ, ובמקום מים בבקבוקי פלסטיק כללו תחנות הריענון מים במכלים רב פעמיים. גם ברמה התחרותית הפגין האירוע רמה גבוהה. החל ממדידת זמנים ע"י איגוד האופניים בעזרת ציפים, וכלה ברמת המשתתפים, בין היתר קבוצת CCC, קבוצה מחנות טרק במשמר העמק, Bikeway, ועוד זוגות שלא באו לשחק. את התוצאות ניתן לראות [באתר האיגוד](#).

ברמה האישית הייתה לי חוויה מדהימה. התארחתי בסמר כבר 3 פעמים בעבר לסופ"ש של רכיבות, אני מכיר ומחבב את הנפשות הפועלות, ואת רוב המסלולים

שנבנה שם ע"י אנשי סמר, הוא מהיפים בארץ, ועומד בכבוד מול מרכזי רכיבה מדבריים כמו מואב ביוטה, וסדונה באריזונה. אם טרם רכבתם שם, כדאי שתעשו זאת לפני שנהיה חם מידי. שער הסיום בסמר היה קו הסיום עבור רוכבי הסמרתון הבינוני, בעוד רוכבי הסמרתון הארוך יצאו משם לעוד הקפה שכללה רכיבה הלך חזור לכיוון קיבוץ גרופית, שם יצאו ללופ של כ-9 קילומטרים של רכיבה מדברית פראית בנאקבים וערוצי נחלים שאפילו גמלי האיזור לא שמעו עליהם. היום החל ברוח ערה שלא ירדה עד הצהריים, וכדרך של רוחות, הייתה זאת רוח-פנים כמעט לאורך כל המסלול.

הארגון היה מופתי. סימון המסלול היה ברור ומדויק. תחנות האכלה מתוקות עם תמרים, בננות, כריכים ומשקה איזוטוני של גו. מרשלים עם מים בנקודות שונות

שחרות, פריחת צמחי המדבר בערוצי הנחלים, הקניון של נחל מתק, המורדות מהר ברך לכיוון הערבה, ונחל עתק ומצוקיו. וכשכל זה קורה עם האדרנלין והמאמץ של אירוע תחרותי הכול מקבל עוצמות אחרות. וכן, היו גם קטעי קישור ארוכים וכואבים.

הזוג הראשון הגיע בזמן מדהים של 06:20 שעות. האחרונים הגיעו יותר מ-3 שעות מאוחר יותר. והיה גם החום - 30 מעלות בצל.

היום השני

היום השני תוכנן להיות קצר יותר, עם מסלולים של 67 ק"מ ו-39 ק"מ בהתאמה. המסלול יצא לכיוון פארק תמנע וכלל את רובו של סינגל תמנע, הקיף את מכרות הנחושת וחתך חזרה לסמר. פארק תמנע והסינגל המושקע

עכשיו בחנויות:

התיקים החדשים של שורש



SPRY

BRISK

DUNE

FUZE

DURABAG PRO

SOURCE^{TM}
Human.Nature



WWW.SOURCE-ISRAEL.CO.IL



הפריים המנצח

טיפים לתמונות אש

הנוף פשוט מטמטם, הירידה מטורפת, הביצוע של החבר לרכיבה מדהים, והתמונה שלנו.... לא כל כך... הרוכב יצא מרוח, השיפוע נראה כמו משהו שסבתא שלנו עוברת ב"נו הנדר", והנוף כולו בהיר וחסר פרטים. אז מה עשינו לא נכון? איך נוכל לשדרג את הצילום שלנו כך שיחמיא לביצועים ולנוף במקום לרצוח אותם?

אילן הוא צלם כח טוב
שבדומה לחומה הסינית
אפשר לראות אותו מהחלל
ilanshacham.com



הרוכב בהשכבה עם הרבה שפת גוף, בשליש הפריים, מוביל פנימה וההר מאזן את הקומפוזיציה



צילום מזווית נמוכה מעצים את הרוכבים



פאנינג ליצירת תחושה של אקשן



צילום מהצד עוזר להעביר את זווית הדרופ

הצידה וצריך להחזיר אותו בכדי לראות את הצד השני של התמונה או שהוא באופן טבעי מטייל בכל רחבי התמונה? בתמונות שיראו לכם מוצלחות יותר המבט באופן טבעי יסרוק את התמונה ולכן כשאתם בונים את התמונה נסו לחשוב איך לגרום לכך שמבט המתבונן יבל דרך התמונה. אם יש רוכב בתמונה, תנו לו לאן לרכב – שימו אותו בצד מה של המסגרת כך שרואים את השביל אליו הוא רוכב ומבטו מופנה אל החלק הגדול והפנוי של הפריים. אם יש אלמנט קווי באזור – שביל, קו רכס, שפת אגם או כל קו מתאר ברור אחר – השתמשו בו להולכת עינו של המתבונן דרך התמונה. קומפוזיציה טובה תהיה בדרך כלל מאוזנת. אם נתבונן בתמונה, לכל אלמנט בה יש "משקל", לפי כמה הוא מושך את העין, נסו לגרום לכך ש"מרכז הכובד" של האלמנטים בתמונה יהיה במרכז – אם יש רוכב בצד ימין, אולי נשים עץ בצד שמאל שיאזן אותו? אם הרוכב מאוד קרוב לקצה הימני של

מחות לצופה, העין תברח החוצה והצופה יעבור לתמונה הבאה. בניית הקומפוזיציה היא אמנות, אין כלל אחד שיתאים תמיד ולכל כלל יש יוצא מן הכלל. להלן מספר כללים בסיסיים אשר בדרך כלל יביאו לתמונה יותר נעימה לעין וינחו אתכם עד שתפתחו את ה"עין" שלכם. כלל ראשון - אל תשימו את הנושא במרכז – אם רוכב האופניים שלנו נמצא במרכז הפריים העין תמשך אליו מיד, לא תבחין בשאר התמונה, תשתעמם ותמשיך הלאה. נהוג לחלק את התמונה לשלישים, להעביר שני קווים אנכים וירטואליים במרווחים שווים בתוך הפריים, ושני קווים אופקיים. את נקודת העניין בפריים ננסה לשים על המפגש של קו אנכי וקו אופקי, וגם את קו האופק רצוי למקם על אחד הקווים האופקיים – בשליש גובה של הפריים, או שני שלישי. עיינו בכמה תמונות ושימו לב לאן הולך מבטכם - האם הוא פתאום בורח

אם אין תמונה – זה לא קרה)... דא עקה, המצלמה תופסת מסגרת קטנה מתוך המרחב העוטף אותנו, דוחסת את שלושת הממדים לתוך שניים ואינה מעבירה את הריחות והתחושות שחווינו לאורך השניות, הדקות או אפילו השעות האחרונות. המצלמה אינה כלי להעברת כל אלו, אלה רק כלי לתפיסה של שבריר שנייה בתוך מסגרת מלבנית מאוד מוגדרת מתוך הנוף הסובב אותנו. הצופה בתמונה יראה את מה שיש במסגרת, ואך ורק את מה שיש במסגרת, לכן בבואנו לצלם, יש חשיבות עליונה להחלטות בדבר מה אנחנו מכניסים למסגרת הזו, מה אנחנו לא מכניסים, ואיך אנחנו מסדרים את מה שבחרנו להכניס, לזה קוראים קומפוזיציה. אם הקומפוזיציה מוצלחת, עינו של הצופה תשוטט בין האלמנטים בתמונה ותישאר בתוכה. אם היא אינה מוצלחת, הצפייה תגרום לחוסר

בימים דיגיטאליים אלו כל רוכב הוא צלם, יש שמשקיעים במצלמה ייעודית, ויש שמסתפקים במצלמת הטלפון, אבל ברור שעוד לפני שהחבר (או החברה) נוחת מהקפיצה התמונה שלו באוויר כבר תעלה לפייסבוק, לאינסטגרם, ל"וואטס-אפ" ול"וואט נוט". בכתבה שלפניכם נטיב אתכם בטיפים, עצות ורמזות מה לעשות בכדי להוציא כל פעם את התמונה המנצחת.

הקומפוזיציה

כשאנחנו רוכבים באופניים, או בכלל מסתובבים בעולם, אנו מוקפים לגמרי בצורות, בצבעים, בריחות ובתחושות אשר מרכיבים יחד את האופן בו אנו חווים את הרגע, ואם ברגעים עסקינן, הרי שאחת הדרכים לשמר את הרגע הזה וכאילו "להקפיא" אותו היא כמובן למהר לשלוף את המצלמה על מנת להנציחו ולא פחות חשוב מכך, לשתפו עם כל העולם (כי בנינו,



חשיבה מחוץ לקופסא – צילום מרחוק ממלא את הפריים בנוף הרחוק



שפת גוף בסיבוב, רוכב בשליש הימני תחתון מוביל אל תוך התמונה, הר למעלה מימין מאזן את הרוכב שלמטה משמאל וההשתקפות סתם בשביל היופי...



קו הסינגל מוביל אל תוך הנוף

כמות האור נמוכה והמצלמה מחפה על זה על ידי הארכת זמן החשיפה ואז הרוכב אשר זו מהר נמרח. בואו ננצל את החיסרון הזה ליתרון – במקרים כאלו השתמשו בטכניקת הפאנינג.

באופן כללי מומלץ למקם את הגוף כך שהחזה מופנה כלפי הנקודה בה נרצה לצלם את הרוכב. נתחיל לעקוב אחריו עם המצלמה כשהוא מתקרב, רצוי אחר הפנים מכיוון שהם החלק שהכי חשוב שיהיה חד, ונצלם בזמן שהוא או היא עוברים בנקודה בה רצינו לצלם, נמשיך עם המעקב גם אחרי הצילום על מנת להבטיח תנועה חלקה ותמונה חדה של הרוכבים.

פאנינג

מכירים את התמונות האלו בהן הרוכב טס לו בשביל, חד כתער, בעוד הרקע שלו מטושטש מרוב המהירות שלו? לצילום תמונות כאלו ישנה טכניקה הנקראת פאנינג (Panning). זמן החשיפה ארוך יחסית (לדוגמא 1/60 של שנייה) והמצלמה עוקבת אחר הרוכב. מכיוון שמיקומו של הרוכב בפריים קבוע הוא ייראה חד בעוד הרקע ייראה מרוח מכיוון שהמצלמה זזה בזמן הצילום.

כאשר מצלמים בתוך היער פעמים רבות יוצאות לנו תמונות מטושטשות –

התחילו לנוע ולחשוב – מאיפה תהיה הזווית הכי טובה לצילום מה שאנו רוצים? אולי לשכב על האדמה? לעמוד על התלולית? לכרוע ברך? להיצמד לפרח ולצלם אותו בגדול עם הרוכבים ברקע? להשתמש בשלולית לקבלת השתקפות של הרוכבים?

הזינו את עצמכם וחשבו מחוץ לקופסא. תמונות מזוויות שאיננו רגילים לראות (מכיוון שלרוב אנחנו רואים את העולם מגובה העיניים שלנו) יהיו בדרך כלל יותר מעניינות ומוצלחות.

הפריים, העץ יצטרך להיות קרוב לצד שמאל בכדי לאן אותו וכו'. כמובן שגם הרים, סלעים, פרחים, מבנים, עננים, השמש ועוד אובייקטים נותנים משקל בתמונה ועוזרים לאן אותה, או פוגעים באיזון.

מיקום מיקום מיקום

דורות על גבי דורות של אבולוציה הביאו אותנו למצב שבו אנו עומדים זקופים, וטוב לנו עם זה, אבל למטרות הצילום זה לא דווקא מוצלח – קיימות אינספור אפשרויות למיקום ממנו ניתן לצלם – חקרו אותן. עצרתם לצלם? דבר ראשון רדו מהאופניים, הם מאוד מגבילים אתכם, ועכשיו



פאנינג מוסיף הרבה דינאמיות לצילום, ושפת הגוף בסיבוב לא מזיקה



גם מלמעלה אפשר לצלם



ירידה מהשביל נותנת זווית שונה של הרוכב. הרוכב מוביל אל תוך הפריים והקומפוזיציה מאוזנת עם ההר הרחוק

• חצי לחיצה – על מנת לוודא שאנו מקבלים את הקומפוזיציה אותה אנו רוצים, עם הרוכב בפוקוס, רצוי לכוון את המצלמה למקום בשביל בו אנו רוצים לתפוס את הרוכב, לעשות חצי לחיצה במצלמה, אשר תקבע את הפוקוס למרחק הזה, לכוון את המצלמה כך שנקבל את הקומפוזיציה בה אנו חפצים, ואז להשלים את הלחיצה ברגע שהרוכב נכנס למקום שלו בפריים.

יאללה, צאו לצלם

הטיפ הכי חשוב לצילום הוא להשקיע מחשבה ולא סתם לכוון את המצלמה לכיוון ולצלם, אלה לחשוב מאיפה הכי כדאי לצלם? מה ייראו בתמונה? מה לא ייראו בתמונה? איך הרקע משתלב עם האובייקט? פשוט להיות מודע!

אז יאללה, צאו לצלם ונשמח לראות את הביצועים שלכם [we](#)

כנגד כיוון הדחוף (ליצירת שיפוע גדול יותר) תוכל לתרום להגברת השיפוע בצילום.

• שפת גוף! חפשו נקודות בסינגל בהן שפת הגוף של הרוכב מודגשת – סיבובים, זרופים, עליות בעמידה וכו', וצלמו בהן - זה מעביר הרבה יותר טוב את תחושת האקשן שברכיבה.

• למצלמה הדיגיטאלית טווח דינאמי הרבה יותר קטן מאשר לעין האדם, מה שאומר שהיא אינה יכולה להתמודד עם הפרשים גדולים בבהירות בין האזורים הכהים לאזורים הבהירים. אם נצלם רוכב כשהשמש מאחוריו כל השממים יישרפו (יהיו לבנים) או שהרוכב ייצא שחור לגמרי. לפעמים זה האפקט אותו אנו מחפשים, אבל לרוב פשוט נעדיף לצלם כשהשמש בגבנו או מהצד.

המשיכו לשלב העיבוד – התוצר של הצילום הדיגיטאלי אינו ה"אמת", אלה אוסף של רכיבים אלקטרוניים ואלגוריתמים שפיתחה יצרנית המצלמה בניסיון להעביר בצורה הטובה ביותר את תמונת המציאות בכל מצב אפשרי, אך כמובן שהם אינם יכולים לעשות זאת בצורה מושלמת, ואין כל רע בניסיון לעזור לאלגוריתם להגיע לתמונה כפי שראיתם אותה בשטח.

עם זאת, כמובן שכדאי להקפיד To Keep it Real. צבעים מטורפים אולי מושכים יותר את העין בתחילה אך נמאסים מהר מאוד. נסו לדאוג שהתמונה תהיה יפה, אך עדיין מציאותית.

קטנות

• צילום של דחוף בדרך כלל ייצא הכי טוב מהצד, אם כי גם אז הוא לרוב ייראה הרבה פחות מרשים מאשר במציאות. הטיה קטנה של המצלמה

אם רוצים ניתן להוסיף פלאש על מנת לעזור בהקפאת הרוכב, אך נשים לב שאלמנטים קרובים בתמונה (קרקע, שיחים, עצים) "יחטפו" גם הם פלאש ויוקפאו חלקית, מה שעלול להראות מוזר בתמונה.

סינון ועיבוד

אם ברצונכם להתקדם ולהשתפר חשוב מאוד להמשיך גם בבית – עברו על התמונות וסננו אותן למוצלחות יותר ופחות. עיינו בתמונות הטובות וחשבו מה הופך אותן לכאלו. עיינו בתמונות הלא מוצלחות וחשבו מה הופך אותן לכאלו? הקפידו להתנתק רגשית מהתמונות – כשאנו רואים את התמונות אנו חווים מחדש את כל מה שהיה סביב צילום התמונה, אך עלינו לזכור שמה שייראה הצופה בתמונה הוא אך ורק רק מה שיש בה – האם התמונה באמת טובה, או שאנו רק חשים ככה מכיוון שאהבנו את הנושא שלה בשטח?

ה-סטכניקה!



דן דורון קבלן תארים בפרישה אקטיבית, ברזומה 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 דנצ'י נמנע על דור המייסדים של הדרכת רכיבה טכנית בארץ ובמרכז מיר"ב ובימים אלה דן יצא לדרך חדשה ועצמאית כמדריך רכיבה טכנית, יותר ממומלץ לעקוב אחרי הפעילות בעמוד הפייסבוק [f](#)

בן קדמי המנטור עם שיער הפנים, האיש שהוכיח כי זקן צפוף ושחור חותך את האוויר טוב יותר מאירובר וחליפת לייקרה צמודה. בן הבעלים והמדריך הראשי של "בן קדמי הדרכות רכיבה טכניות" הוא 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 בייקפאינג. בשאר הזמן הוא מדריך קבוצות ובודדים בטכניקת רכיבה מתקדמות בשילוב דמיון מודרך. www.bkedmy.com [f](#)

רכיבה על אופניים בשטח היא פעולה הרבה פחות טריוויאלית מאשר סיבוב פדלים. השטח טומן בחובו שלל אתגרים איתם רוכבי אופניים נדרשים להתמודד. הדרכים להתמודדות הן רבות ומגוונות, כל אחד על פי אופיו, תפיסת עולמו ומעל הכל כישוריו האישיים. לסדרת כתבות מצולמות בנושא טכניקות רכיבה נכונה, רתמנו למענכם את מיטב מדריכי הרכיבה הטכנית בישראל לסדרת רכיבה פרטית. בהתייעצות עם המגה "מאסטרים" בחרנו להביא לכם מספר טיפים לשיפור הזרימה, היכולת הטכנית, ההנאה והסטייל שלכם ברכיבה. מידי חודש אני מנסה לתרגם את הטכניקות שמעבירים המנטורים לטקסט בהיר ככל שניתן שמהווה סוג של מבוא לכתבה המצולמת. אני חייב להודות שאני מאוד נהנה לעשות זאת אבל לאחרונה לא קל לי. הפעם ויתרתי על זה על מראש, האמת היא אפילו לא ניסיתי, שיהיה בהצלחה... [we](#)

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



להתחיל כמו אלופי עולם

המרכזי, מיקום העקבים (נמוכים מציר הפדל) והשימוש במרפקים כפופים כלפי חוץ כדי להתמקם נכון על האופניים ולהרוויח את בולמי הזעזועים המשמעותיים יותר שעומדים לרשותנו. דיי במרכיב אחד בלבד, ממרכיבי עמידת המוצא שאינו מדויק, וכל העסק לא עובד. הקפדה היא המפתח.

3. עמידת מוצא מדויקת, בניגוד להרבה כישורי רכיבה אחרים – אינה דורשת כושר יוצא דופן, ניסיון רב או כישרון טבעי. קצת למידה, קצת אימון וכל רוכב ורוכבת מסוגלים לסגל לעצמם עמידת מוצא מעולה – בלי פשרות.

אז אם לסכם- הבנתם את החשיבות של עמידת המוצא, את העובדה שהיא עובדת לטובתנו רק כשאנחנו מבצעים אותה באופן מדויק וללא פשרות, ובעיקר שכל אחד יכול לעשות אותה.

להפוך להיות אלופי עולם הוא משהו שיחיד סגולה מגיעים אליו. צריך להתחיל לרכב בגיל צעיר מאוד, עדיף להיות מוכשרים, ליפול אל תוך הסביבה הנכונה ולהתאמן במשך תקופת חיים משמעותית. את זה רוב קוראי הטור, כמו גם הכותב – כבר לא יעשו.

מה שבטוח, גם לאלופי העולם יש עמידת מוצא מושלמת וגם הם משתמשים בה בכל קטע טכני ברכיבה. אז אם יש דבר אחד שאתם יכולים להתחיל לעשות החל ממחר ממש כמו אלופי עולם, וזה גם יעבוד לטובתכם בשבילים באופן מיידי – לא תעשו?

אל תתפשרו על עמידת המוצא, תרכבו בטוח יותר, מהר יותר ותהנו יותר מכל רגע על השביל .

למרות שלרבים קשה להודות בכך, כולנו מתחילים בנקודה מסוימת. הפרוגרסיביות שלנו כרוכים תלויה במגוון רחב של גורמים החל מהשטח שאנחנו רוכבים בו, החברים לרכיבה, הציווד, ממי אנחנו לומדים לרכוב והאם לקחנו הדרכה מסודרת. כמובן כשרון טבעי, התמדה, תדירות, הקדשת זמן לאימונים, כושר כללי ועוד כמה גורמים.

שונות זאת שבין רוכב לרוכב היא התשובה הנצחית לשאלה הבסיסית: מדוע ישנם רוכבים מיומנים יותר ומיומנים פחות? וגם מדוע לא כולנו מתקדמים באותו הקצב. ישנם רוכבים שנראה כאילו האופניים הם טבע שני להם כבר מהרגע הראשון, ויש מי שיימצא את הדרך לרכיבה מאוזנת וזורמת יותר ארוכה והדרגתית.

בטור הראשון שכתבתי למגזין התייחסתי לנושא שהוא ללא ספק החשוב ביותר בטכניקת רכיבה – עמידת המוצא, כאשר הדיון היה מתי אנחנו רוצים להיות בעמידה על האופניים, מתי לא ומדוע.

הפעם נחזור אל עמידת המוצא ונבחן אותה מכיוון אחר – הפעם לא של מתי, אלא של איך.

ראשית נבסס שלוש הנחות חשובות לגבי עמידת המוצא שכדאי לזכור:

1. עמידת מוצא נכונה מאפשרת לנו רכיבה יציבה, בטוחה ונשלטת בכל מצב. לא רק זה- אלא שכל טכניקה נוספת שתצרו לבצע כמו: סיבובים, דרופים, בלימה, מעבר מכשולים או עליה וירידה של מדרגות תוכלו לבצע בקלות יחסית עם עמידת מוצא נכונה או בקושי רב עם עמידת מוצא שגויה.

2. אין חצי עמידת מוצא. כשאנחנו מדברים על טכניקת רכיבה לא מדובר בעניין של מיסטיקה אלא במכניקה ופיסיקה, הכללים ברורים ואם מפרים אותם התוצאות לא צפויות. עמידת מוצא חייבת להיות מדויקת לחלוטין ברמת חלוקת המשקל של הרוכב (דרך הציר



יבואן: CTC | מחיר: 25,200 ש

אופני הסופרפליי של טרק הם מכונת קרוס קנטרי/ מרתון המתבססת על ניסיון של שנים שנרכש ע"י חלוץ אופני ה"29", האיש האגדה והשפם - גארי יבדל"א פישר. החל מ-2010 "שאבה" טרק (חברת האם) את המותג גארי פישר באופן סופי אל תוך שורותיה והוציאה את הסופרפליי 100. הדור הנוכחי של גרסת השיכון המלא של הסופרפליי כולל 7 דגמים, מתוכם שניים מבוססים שלדת אלומיניום, וחמישה עם שלדת קרבון OCLV מתקדמת. דגם זה זוכה להצלחה לא מועטה בסצנת המרתון והקרוס קאנטרי הישראלי בשנים האחרונות, הודות לתמחור סביר, פריסה רחבה של חנויות היבואן, ולא מעט בזכות הקשר ההדוק עם קבוצת הרכיבה CCC המקבלת חסות מ CTC יבואני טרק ומייצגת את המותג בכבוד בכל האירועים המתקיימים בארץ (וגם בחו"ל). גילוי נאות - יצא לי כבר לבחון את האופניים האילו בגרסת 2013 והם השאירו עליי חשם בינוני. כפי שמיד תקראו, משהו השתנה ←←

Trek Superfly FS9.8 SL



Highlights

- שלדת קרבון OCLV בגיאומטריית G2, עם תומכות שרשרת מאלומיניום
- גלגלי 29 של DT SWISS עם צמיגי בונטרגר טיובלס
- מתלה Active Breaking Pivot עם בולם Fox Performance Float CTD מהלך של 100 מ"מ
- מזלג קידמי 100 Fox 32 Performance Float CTD מ"מ עם ציר 15QR
- נעילה כפולה לבולמים מהכידון
- חיווט פנימי מלא ומגיני שלדה מקרבון
- מערכת הנעה 1x11 של SRAM
- משקל רטוב 11.6 קילוגרם

*הנתונים הם למידה M

ה-Performance, סדרת הביניים של Fox, שניהם עם מערכת CTD בעלת שלושה מצבי קומפרשיין וכוללים נעילה כפולה מהכידון. אחד ההבדלים הבולטים מהדגם הקודם הוא המעבר משימנו XT למערכות X1/X01 של SRAM, כאשר בדגם הנבחן עברו טרק ממערכת 2x10 ל-1x11. המעצורים נשארו של שימנו מסדרת XT והגלגלים הינם DT SWISS 1700X טיובלס, 142x12 מאחור וציר 15 מ"מ מלפנים. שאר המכלולים וחלקי השליטה מבוססים על הליין העשיר של בונטרגר, חברת החלקים של התאגיד. החבילה השלמה מביאה את האופניים למשקל כולל נאה של 11.6 ק"ג (כולל פדלים שימנו M520). מפרט מלא באתר היצרן.

דגם ה-FS9.8 SL שהתקבל למבחן נמצא בדיוק באמצע טווח המפרטים של הדור הנוכחי וכולל משולש קדמי מקרבון עם צינור כסא מעוקל מעט בחלקו התחתון, משולש אחורי מקרבון עם תומכות שרשרת מאלומיניום, וצביעה נאה אך-לא-הכי-סקסית בשחור וכתום. סך הכל, שלדה בקווים נקיים, בנויה צינורות קרבון פשוטים למראה עם העברת כבלים בתוך השלדה ופלטה קדמית בודדת.

חלקים בולטים

שלדת הסופרפליי מבוססת גם היא על גיאומטריית G2 הייחודית של טרק/פישר ומתלה ה-ABP הוותיק והמעולה של טרק. הבולם האחורי והמזלג הינם מסדרת



הגלגל לקרקע ומספקים אחיזה מעולה בעליות. הנעילה מהכידון התגלתה כמאוד שימושית ויעילה ברכיבה אגרסיבית בתנאים משתנים, אולם אינה חפה מבעיות – ראשית המתג דורש מעט תרגול על מנת לעבור בצורה חלקה בין המצבים, בעיקר באקט פתיחת הבולמים. חוץ מזה מצאתי חוסר גמישות בבחירת מצבי הבולם – הנעילה היא סימטרית בין שני הבולמים, כך שאי אפשר לדוגמא להיות במצב ביניים בבולם האחורי עם מזלג פתוח – מצב שעשוי להיות שימושי במתארי רכיבה לא

עתירי פניות בהם זריזות ההיגוי ויעילות המתלה ביציאה מפניות נתנו יתרון משמעותי.

אבל את המבחן האמיתי שמרתי לסמרתון (עליו אתם יכולים לקרוא [בגליון זה](#)). מרוץ המדבר הדו-יומי המפרך הזה היווה הזדמנות מצוינת להביא את הסופרפליי לקצה ברכיבת מרתון מדברית אמיתית. גם שם בקצה הדרומי הסופרפליי המשיכו להפתיע לכל אורך התחרות. בין אם זה דרכי 4x4 מהירות, סינגלים, או עליות. המתלה יחד עם המזלג פעלו בסנכרון מעולה ובדיוק, מצמידים את

שלי. כבר ברכיבה הראשונה הופתעתי לטובה, הרגשתי שהאופניים זריזים ובעלי תגובה מהירה הרבה יותר מההתרשמות הקודמת שלי מהם. התכונה העיקרית שזכרתי הייתה נטייה לבובינג מוגבר של החלק האחורי ואילו בדגם זה לא רק שהבובינג היה מינימלי, אלא שגם בהאצה מהירה בעמידה, האופניים זינקו קדימה בצורה מפתיעה ללא נטייה לכווץ את המתלה האחורי. מרכיבה לרכיבה הרגשתי החיבור לאופניים גברה וגרמה לי להוציא מהם ביצועים מעולים, כולל בשבילים טכניים

על השביל

בהתבסס על הזכרון שהיה לי ממבחן השוואתי שביצעתי לאופניים אילו מדגם 2013 בעבר (שלדה זהה לנוכחית), לא ציפיתי להרבה. טרק הינו מותג חזק ומוצלח בארץ ובעולם, ומצליח מאד בזירה התחרותית, אולם לפחות בעיני, ואני חושש שאני לא היחיד, הם נתפסים כאופניים יעילים אך חסרי ברק. "לא סקסיים". מתוקף תפקידי הפעם ניסיתי להשאיר את המחשבות האלה בבית ולקחת את האופניים למגרש המשחקים הביתי



בהם האופניים הוציאו ממני קריאות אושר. כבר רכבתי את המסלולים באיזור מספר פעמים בעבר על אופניים שונים, אולם הפעם הרגשתי שהאופניים מהווים שילוב מנצח בין מהירות וזריזות מחד ונוחות מבורכת מאידך. יצא לי לדבר על האופניים עם מספר חברים, רוכבים מוכשרים וחזקים הרוכבים על הסופרפליי, כאשר חלקתי את תחושותיי כל מה שהיה להם להגיד הוא "סוף סוף מישהו הבין וכתוב עליהם משהו טוב". אז נכון, אין בהם את מקדם הסקסיות שרבים מאיתנו מחפשים באופניים, אך הסופרפליי הם אופני מרתון/קרוס-קאנטרי מעולים 

ביותר. המקום היחידי שהרגשתי מחסור כלשהו היה דווקא ברכיבה מהירה על כביש שם פלטה גדולה הייתה מאפשרת מהירות גבוהה יותר. הצמיגים סיפקו אחיזה טובה, אולם צמיג ה-2.0 האחורי עדין מידי בעיני, בעיקר לרכיבה מדברית, ואכן הצלחתי לקרוע אותו ביום הראשון של הסמרתון. גם את ידיות הכידון הייתי מחליף למשהו מעט רך ומפנק יותר, בעיקר לרכיבות ארוכות.

סיכום

הסופרפליי FS9.8 SL היוו הפתעה מרעננת ביותר, במהלך 200 הק"מ של הסמרתון היו לא מעט מקרים

הסופרפליי אפשרו לי לרכב מהר יותר וגם להוריד באופן משמעותי את העומס מהגוף.

שאר המערכות פעלו גם הן בצורה טובה. בלמי ה-XT עובדים מצויין ומערכת ההילוכים 1X11 עושה עבודה מעולה. ההילוכים עוברים בצורה חלקה, השרשרת מחזיקה במקומה ואינה מייצרת רעשים מיותרים, והפשטות של מעביר אחורי בלבד ממכרת. למרבה הפלא, גם במסלול ארוך ותובעני כמו של היום הראשון בסמרתון, לא הרגשתי מחסור ביחסי העברה. ההילוך הקל (32x42) אפשר לי לטפס גם את העליות התלולות

מעטים. אך בסיכום הכללי, נראה שהיתרונות רבים על החסרונות, והאפשרות לשלוט על הבולמים בלחיצה אחת מהכידון מהווה יתרון משמעותי ברכיבה בתנאי שטח משתנים. יש לציין שניתן לכוון את פעולת הנועל כך שתתאים להעדפות הרוכב אולם אנו הסתפקנו בכיול הראשוני.

בסמרתון מצאתי את עצמי רוכב רוב הזמן במצב Trail, אולם כל פעם שהיה קטע יותר טכני או ירידה עברתי למצב פתוח. בשנים האחרונות אני רוכב על אופני ז"ק תחרותיים, ואני יכול להעיד באופן חד משמעי כי





לאופניים, מסגרות, נגרות, מכונאות ושאר כלים שאני עדיין מברר למה יש לי אותם **ה-תיקון?** תיקנתי הרבה אופניים להרבה לקוחות לאורך השנים, שבת בבוקר (0600 בבוקר) זה הזמן להוכיח ללקוחות שלי שלא משנה מה התקלה שהם "גילו" בערב שישי - הם יוכלו לצאת לרכיבת השבת שלהם. אני גאה בהרבה דברים שעשיתי לאורך השנים, החנות והמקלחות בלטרון, וכמובן איפיון ובניית האופניים שדיברתי עליהם בסעיף הראשון 

אתר [Rock n' Road](https://www.rocknroad.co.il)

שיורד מהקיר לעתים רחוקות מידי (יותר מידי קרבון על הסטנד). **כלי מיוחד/ייחודי?** זה לא כלי, זה הנשק הסודי. זה לא מה זה, זה מי זה. זה ציפור? זה מטוס? זה באסל מלטרון - והוא מתקן אופניים **מי הבן המועדף?** אני חייב להודות שזה ה-Headset Press. למדתי לעשות אתו דברים שהשתיקה יפה להם, זהו, אמרתי את זה, מצפוני נקי. **מחשבות לעתיד, מצרפים עוד כלים למשפחה?** Internal Cable Routing Tool של פארק וטרקטור למשק. **לוקח את העבודה הביתה?** בבית יש סדנה שלמה

לכיוון, זווית דיווש אפקטיביות שהותאמה למזלגות -130 160. יוצרו ונמכרו 56 שלדות סה"כ שעד היום מופיעות בלוחות יד שניה מדי פעם. **רוכב?** מסיים בניית אופני פלדה עירוניות בכדי לדווש בין הילדים לעבודה **סדר על הקיר?** הסדר שלי הוא תמיד הסדר של מי שעובד איתי, הסדר שלי הוא שלי פרטי ואף אחד חוץ ממני לא מבין אותו. אבל - נינגה, קאטר ופיליפס על הסטנד או בסינר או בכיס או.... **הכי כלי כלי?** אלן מס 5 **הכי לא כלי כלי?** מכיון ש"בקושי בשימוש" זה לא ממש "לא בשימוש", אז זה יהיה Frame alignment gauge

מי אתה האיש שבקיר? שמי גל רוטמן, עניין האופניים אצלי התחיל בסוף 2003 כאשר החלטתי לפתוח חנות למטיילים בלטרון. תוך כדי העבודה על המיזם חיים ממצמן מכר לי אופני הרים "כי אתה מושבניק והולך לעבוד במקום שאפשר לרכוב בו", ההבנה שחנות המטיילים תהיה בעצם חנות אופניים הגיע מהר מאוד, הרקע שלי היה מכונאות רכב ואופנועים, מיד נתפסתי לעניין ומאז אני באמצע בניית זוג אופניים כזה או אחר. ב 2008 יזמתי עם חבר את אופני ה"ריקולה פטאדה" שהיו הכלאה של כל מיני אלמנטים מאופניים שאהבנו, שלדת ז"ק פלדה איכותית עם דרופ אאוטס הניתנים



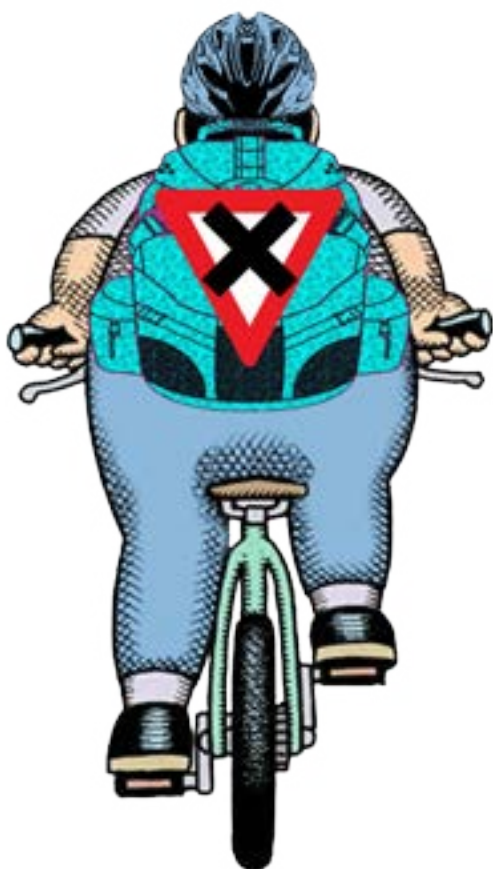
LIFE IS A RIDE™

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



GRAVITY CHECK™
APRÈS-RIDE APPAREL



זה שעולה או זה שיורד?..

קמו במטרה ללבן את הנושא ועדיין, למרות החפירות האינסופיות אין תמימות דעים באשר לתשובה: האם המהיר יתחשב באיטי, או ההפך?.. הנה, רק לאחרונה צץ ברשת חברתית דיון שמה בו ברנש אחד העלה על הכתב את חוויותיו כרוכב נעקף. התיאורים כמובן היו קשים והלב ממש נכמר על אותו תמים ש"רק רצה להגיע הביתה בשלום".. ברם אולם, לסיפורו נוגע הלב יש גם צד אחר, מאחר ואם בוחנים את התרחיש מנקודת מבטו של זה שהגיע לרכוב מהר בכיף שלו, הרי שיתכן שאותו שם תמים שהתעקש לזחול על 3 קמ"ש וליצור מאחוריו פקק של רוכבים זועמים הוא הוא המפגע האמיתי.. שאלה..

ומה בדבר עליה? האם מן הראוי שגם בעליה האיטיים יותר יפנו דרך לאלו שניחנו בכושר טוב יותר או שמא העובדה שיש להם שלדות קרבות, גוף אתלטי, מקצועות חופשיים ובטח גם *%# גדול די בה כדי להעניש את המנוולים כי אנחנו אמנם טרנטה על אופני מדבקה, עם כרס, ומשכנתא (על ה*%# לא נדבר), אבל לפניכם..

הבדלי הגישות שמקורם מן הסתם בסביבה בה גדלת, בתפיסת עולמך ובשאלה כמה כיפסו אותך בבצפר באים לידי ביטוי גם במקומות אחרים, קחו למשל את השאלה הקיומית הכה כבדה – כמה לבלוט לתוך הסינגל, נחשב לבלוט לתוך הסינגל. נקדים ונאמר, אין עוררין על כך שרוכב שחוסם את הסינגל סתם כך ולא מפני שהוא כרגע עסוק בלאסוף את שאריות הלסת שלו מהשביל אחרי שהתרסק עושה דבר שלא יעשה, אבל מי מכאן לא נתקל לפחות פעם אחת בחבורת פלצנים שמעירה לכם באינטונציה של מורה לתושב"ע על כך שאתם חוסמים את הסינגל כאשר מה שבפועל מציץ פנימה לשביל היא קצה בלוריתכם?.. מצד שני יש לא מעט טיפוסים שלא יצליחו להכניס אוטוביאנקי לחנייה של משאית אז לך תדע..

כאמור בדרך תלולה והנסיבות מחייבות עצירתו של אחד מהם, **חייב הרכב היוור להיעצר!**

אם לא ידעתם, אי ציות לתקנה זו יכול לזכות אתכם בקנס של 250 שקלים בהתאם לסעיף 2554 אבל בחייאתכם, עם יד על הלב, כמה מכאן באמת זכו לטפט בעליה את "המהיר" בן שמן מבלי שידרסו אתכם 40 פעם וינקבו בכינוי הסלנגי של איבר רבייה של בנות משפחתכם? ובכן באופן טבעי יטה הרוב לצקצק בלשונו ולציין כמה חסרי תרבות וברברים הם אלה שדוהרים תוך התעלמות מוחלטת מסעיף 64, אבל הרשו לי להפנות אליכם שאלה.. כמה מכאן באמת היו מוותרים על הכיף שבדהרה מהירה מטה אחרי שהקאתם ריאה כדי לעלות לתחילת המסלול רק כדי לפנות את הדרך לזה שבחר דווקא לטפס?

זוהי דוגמה מצוינת המראה כיצד כל צד רואה את הדברים אחרת.. אלו שמטפסים חושבים לעצמם: "אני גם ככה טס על האדים, כל דחיפה של הפדל עולה לי בדם, אם אאלץ לעצור, כבר לא אוכל לגמור..." בעוד אלו היוורדים רוסנים: "אוף!! מה זה הטמבל הזה שנתקע לי באמצע הירידה והורס לי את הכיף שבזרימה!!!"

אחד הפתרונות הוא כמובן להפוך את כל המסלולים המוכרים לחד-סטריים ולהחליט מנדטורית מי מהם ירכב בעליה ומי בירידה ובכך לפתור את המחלוקת, אבל בינו, זה לא ממש ישים.. ומה החלופה? ככל הנראה רק לקיים דיון מעמיק בשאלה מי נדפק יותר, זה שצריך לעצור עכשיו ולהפסיד את בדל המומנטום שלו בדרך למעלה, או זה שהגיע עד הלום וכל כך ציפה לתת בראש ועכשיו התבאסה לו כל הירידה..

סוגיה נוספת ממשפחת זכות הקדימה נוגעת למקרים בהם התנועה אמנם זורמת בכיוון אחד, אך ישנו הבדל גדול במהירויות ואז נדרשים אנו לעניין העקיפה. אוי.. העקיפה, העקיפה.. כמה פוסטים ודיונים סוערים

אחת הפרדיגמות השכיחות ביותר הנוגעת לענף הרכיבה היא ש"רוכבי אופניים הנם אנשים מתורבתים", אך כדרך של פרדיגמות מדובר בתפיסה שגויה שגורמת ללא מעט צרות בשבילים. הנחת היסוד שמי שחובש קסדה המשווה לו מראה של בולבול אקבולבול, ששותה מים מצינורית ומרהיב עוז להתהלך בפרהסיה בטייץ צמוד שלא מותיר ספק באשר למיזותיו הטובות ובאופן כללי נראה כיצור בלתי מזיק בעליל, בטעות יסודה! אותו ברנש חביב שנדמה כי לא יפגע לרעה אפילו בזבוב, יכול פתאום להגיח מאחוריו, לשאוג "זוז כבר" תוך שהוא דוחק אותך הצידה לתוך שיח קוצני ובעוד הוא מרים סביבך עננת אבק, לציין ש"הרסת לו ת'מדידת זמנים" ולקנח בקללה עסיסית. כן, כל העולם כולו סינגל צר מאד וכשמסות כל כך גדולות של אגו מתנגשות זו בזו, התוצאה לרוב הרסנית.

אבל תופעתו לדעת שאני דווקא מחבב את אלו האחרונים, ולא זו בלבד, אלא שחלק משכמותם נמנים על חבריי הטובים ביותר.. מבולבלים? לא אנחנו.. שכן לשיטתי כל הבוקה ומבולקה הזו, כל ההערות הסרקסטיות, הנאצות, העקיפות הברוטאליות וההתנחחויות בשבילים ומאחר יותר מעל גלי האתר, מקורן, כמה מפתיע, בחוסר הסכמה על כללי הנימוסים וההליכות שאולי נדמה כאילו כולם תמימי דעים לגביהם, אך בפועל ישנן אי הסכמות מהותיות באשר לדרכי ההתנהגות הבסיסיות וזהו בעצם לב ליבו של הסכסוך.

קחו למשל את השאלה הכל כך פשוטה הנוגעת לזכות קדימה בעליה... ע"פ סעיף 46 לתקנות התעבורה: "שני כלי רכב הבאים מכיוונים נגדיים בכביש שאינו רחב במידה מספקת למעבר חפשי של שניהם, יפחיתו הנהגים ברכב את מהירות נסיעתם וימינו את רכבם ככל האפשר לשפת הכביש ולפי הצורך אף מעבר לשפת הכביש, עד כדי בטחון מפני התנגשות". אבל שימו לב למה שכתוב בסעיף ב' – "נפגשו כלי הרכב

אבל אם חשבתם שבזאת תמו תלאותינו הרי שטעות בידיכם, החוכא והאיטולא יכולה להגיע לשיאים שלא העליתם בדעתכם שיכולים להתקיים במציאות ודוגמה לכך היא רוכב אחד שהלן על כך, תחזיקו חזק, שלא בירכוהו לשלום.. כן, ביזארי ככל שישמע הדבר מסתובבים בינו כאלה שאם חלפתם על פניהם ולא אמרתם בוקר טוב יחשב בעיניהם הדבר כעלבון. יש לא מעט דוגמאות נוספות המבהירות כמה מגוונים (ומעצבנים) יכולים אנשים להיות ומדוע העובדה, שכולנו חובשים קסדה, אין בה כדי לאגד אותנו תחת קטגוריה אחת הומוגנית ושממש, אבל ממש לא כל הרוכבים הם אנשים נעימי הליכות וחביבים ואני אפילו לא מזכיר את משליכי הפנימיות והאשפה..

בעבר נעשו כמה ניסיונות לנסח "אמנת רוכבים" שתגדיר את כללי ההתנהגות בשבילים, המוכרת ביותר מבניהן היא אולי זו של IMBA הנקראת "Rules of the Trail" שאף תורגמה לעברית והפכה לעצומה שנעלמה משום מה.. ככל הנראה מה שמתאים לאמריקאים מעודנים לא ילך פה בלבנט...

אשר על כן אולי הגיע הזמן לנסח אמנה מקומית, מזו המדברת בשפה שלנו ולוקחת בחשבון את המזג התרבותי הייחודי לנו בה יקבעו אחת ולתמיד אמות המידה וכללי ההתנהגות הראויים בשבילים כך שמי שלא יסור למרותם יוכל להיקנס בהתאם לסעיף 46? 



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



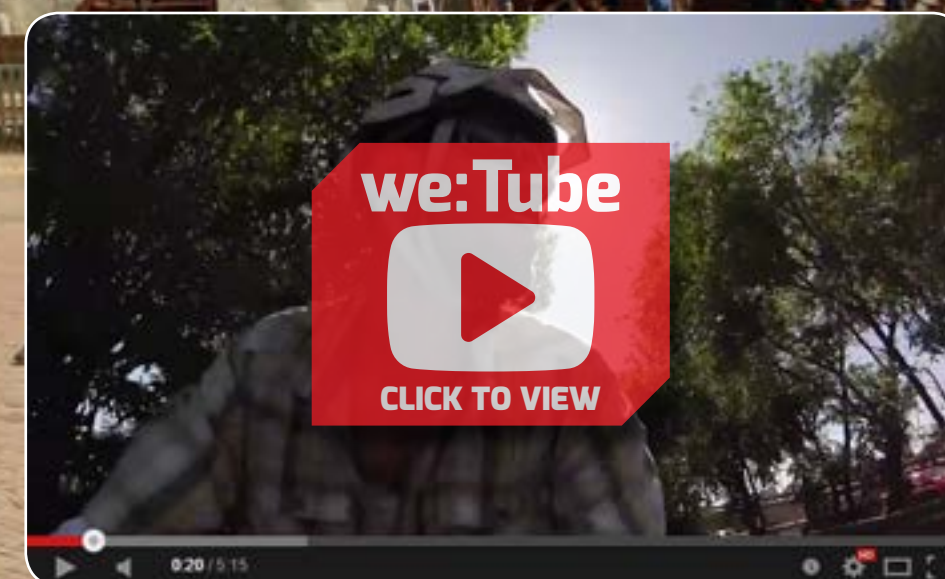
GRAVITY CHECK™

APRÈS-RIDE APPAREL



זורם מרומא לטולוז

סיפורו של רם ברוסרד, מהנדס קול במקצועו, עורך וידאו בתחביבו וז'ונגלר בנשמתו שהחליט ככה סתם לצאת ולתור את אירופה הקלאסית והפחות קלאסית.



cannondale TEST YOURSELF TO THE EDGE

הזמן ברשת קבל בחנות

www.almogdvir.co.il



היכנסו לאתר ReCycles והזמינו רכיבת מבחן על אחד מדגמי Cannondale, האופניים יחכו לכם באחת מחנויות הרשת. הרכיבה עליכם – החולצה עלינו!!!

להזמנת אופני מבחן לחץ כאן

RECYCLES
הרים | כביש | טריאתלון



www.recycles.co.il
מהרשת לשטח בלחיצת כפתור



פרק ראשון: מרומא לפיזה

טיול האופניים שלי התחיל בזה שגנבו את אופני ההרים שלי בתל אביב. חיפשתי ביד-שתיים אופניים שיתאימו יותר לעיר ולכבישים ופחות לדרכי שטח מאובקות. מצאתי מודעה לאופני גאזל הולנדיות, במודעה היה רשום אופני טורנג, נשמע לי סבבה..

קניתי את הגאזל (Gazelle) שלי באלף ש"ח ומכיוון שהאופניים היו במחסן כמה שנים טובות הם היו זקוקים לתחזוקה והחלפת חלקים. הרכבתי צמיגי 35 דו-שימושיים של WTB, מושב של ברוקס, תיק כידון ושני תיקי סבל מאחור. ציוד אחר כלל נעלי רכיבה עם קליטים בקבוק מים של ליטר ועוד אחד של 750 מ"ל, אוהל קל משקל, שק שינה וציוד בישול.

התוכנית: טיול זול!

הרפתקה ראשונה מסוגה בשבילי, הרבה טבע, אתגרים ומדיטציה. כל זה לבד.

לצרכי מפות שימש אותי האייפון שלי במוד Offline, כלומר מה שהאייפון "זכר" מנקודת הוואי-פאי האחרונה זה מה יש ועם זה ננצח את המסלול חקרתי מעט בעזרת Google Maps Walking Directions ו-Google Earth והתכנן התבסס על שימוש בכבישי צד ככל הניתן.

קודם לטיול הזה מעולם לא רכבתי יותר מ-40 קילומטר

ביום. אני לא אתלט או רוכב מקצועי ו-50 ק"מ נראו לי כמו די והותר פידולים ליום אחד. כדי לשמור על טיול זול ככל הניתן וגם כדי להתחבר יותר אל הטבע רציתי לישון באוהל איפה שאמצא לי מקום למקם אותו ולאחר 5-6 ימי רכיבה תכננתי להישאר בהוסטל ליום יומיים מנוחה, מקלחת, כביסה, שינה על מיטה וכמובן תיקונים...

נחתי בשדה התעופה ברומא, משם היו לי כ-40 ק"מ רכיבה להגיע לעיר רומא עצמה.

זו הייתה אחת הרכיבות הקשות ביותר שעשיתי בכל הטיול, עייף ומתוסכל מהאתגר שהצבתי לעצמי, פידלתי תוך כדי מחשבות לבטל את כל הסיפור ה"משוגע" הזה שתכננתי לעצמי.

נשארתי ברומא יומיים, כדי לראות את העיר, כדי לנוח נפשית ולצבור כוחות וגם להתארגנויות נוספות לטובת היציאה אל הטבע (מיכל גז לגזייה, אוכל טרי וכו').

יום הרכיבה הראשון היה מדהים! היה זה יום שמש בהיר והאוויר היה צח. רכבתי כ-40 קילומטר במשך כמה שעות לאגם ברסיסו, שם אכלתי ארוחת צהריים והמשכתי צפונה. ביציאה הצפונית מהאגם הייתי צריך לטפס עלייה תלולה מאוד שבחלק גדול ממנה נאלצתי ללכת ולדחוף את האופניים. גם אם הייתי רוצה לרכב, לא היה לי הילוך שהיה מתמודד עם שיפוע תלול כזה.

מפה לשם, הגיע הערב. רכבתי 80 קילומטר ליום



מבצע טריינרים של



שבוע ימים ללא מע"מ!
+ משלוח חינם עד הבית!
+ מתנה בשווי 119 ש"ח
-2 חולצות ריצה
פאנקי"ר לבחירתך!

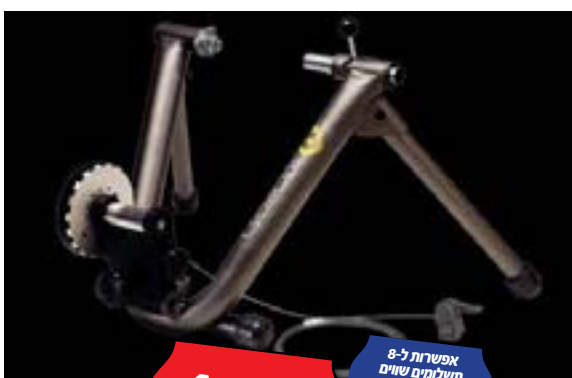


חנוות האופניים של גרופי store.groopy.co.il

עכשיו גם מותאם סמארטפון ואייפד

gröopy STORE

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 היומי לזמין ללא הרבה התעסקות בפירוק והרכבה.

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

רק 1,117 ₪
במקום 1,319 ₪
להזמנה

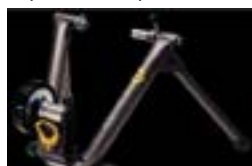
CycleOps Magneto Trainer



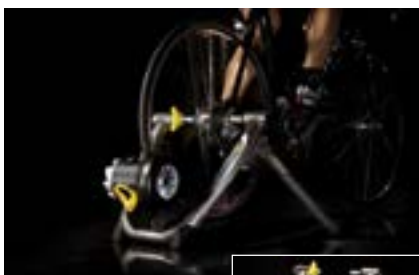
ה-CycleOps Magneto הוא הטריינר המגנטי הראשון והיחיד מסוגו בעולם בעל התנגדות מדורגת שמגבירה את ההתנגדות ביחס ישר למהירות סיבובי הרגליים. טכנולוגיית רצועת ההנעה הייחודית מאפשרת טווח התנגדות רחב ללא צורך בשינויים ידניים ביחידה אלא רק בהחלפת ההילוכים על גבי האופניים.

ה-CycleOps Magneto מאובזר ביחידת קירור עצמאית ומאפשרת זמן ביצועים ארוך ויעיל.

רק 1,287 ₪
במקום 1,519 ₪
להזמנה



CycleOps Jet Fluid Pro



מאובזר בטכנולוגיית Power Tuned, טריינר ה-JetFluid Pro מספק תאוצה חלקה ואינרציה ריאליסטית המדמות מגוון רחב של סגנונות רכיבה. טכנולוגיית ה-Power Tuned, מספקת שילוב מושלם בין עקומת כוח אמיתית 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 אופטימלי של זרם האוויר הנכנס ליחידה, לקירור מקסימלי שלה, ובכך מאפשר זמן ביצועים ארוך ויעיל, 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.

רק 1,725 ₪
במקום 2,035 ₪
להזמנה

מדחים והררי. רכיבה זורמת והמשכתי. קצת הסתבכתי ביציאה, נהג מונית נתן לי הוראות שלא

התאימו לצרכיי וגם השילוט שנוטה לכוון נהגים לכבישים מהירים לא עזר לי להחליץ מהעיר. בקיצור, פיסטנטי על ההרים הסובבים את סיאנה במשך כשעתיים עד שמצאתי את הכביש הנכון. גם הלילה מצאתי מקום מצויין לשים את האוהל שלי והפעם באמצע יער. שמעתי מוסיקה ממסיבת לילה רחוקה וקשרתי את האופניים לאוהל כי לא היה שום דבר אחר לקשור אותם אליו. השעון הראה 87.5 ק"מ ממוצע 16.4 קמ"ש ומהירות מקסימלית של 60 קמ"ש.

ביום החמישי רכבתי לי רכיבה קלילה של כ-20 ק"מ למרכז פיזה. נשארתי שם יומיים לחידוש כוחות ותיקון הכרחי במיסבי הגלגל האחורי... עוד ארוכה הדרך לטולוז, צרפת

WR

נחת, שתיתי, "תדלקתי" וואי-פאי והמשכתי. קצת הסתבכתי ביציאה, נהג מונית נתן לי הוראות שלא התאימו לצרכיי וגם השילוט שנוטה לכוון נהגים לכבישים מהירים לא עזר לי להחליץ מהעיר. בקיצור, פיסטנטי על ההרים הסובבים את סיאנה במשך כשעתיים עד שמצאתי את הכביש הנכון.

גם הלילה מצאתי מקום מצויין לשים את האוהל שלי והפעם באמצע יער. שמעתי מוסיקה ממסיבת לילה רחוקה וקשרתי את האופניים לאוהל כי לא היה שום דבר אחר לקשור אותם אליו. השעון הראה 87.5 ק"מ ממוצע 16.4 קמ"ש ומהירות מקסימלית של 60 קמ"ש.

ביום הרביעי רכבתי חזק. רציתי להגיע לפיזה באותו יום או לפחות להגיע קרוב כך שנשאיתי על מושב האופניים שעות רבות. רכבתי דרך כל אזור טוסקנה שהיה

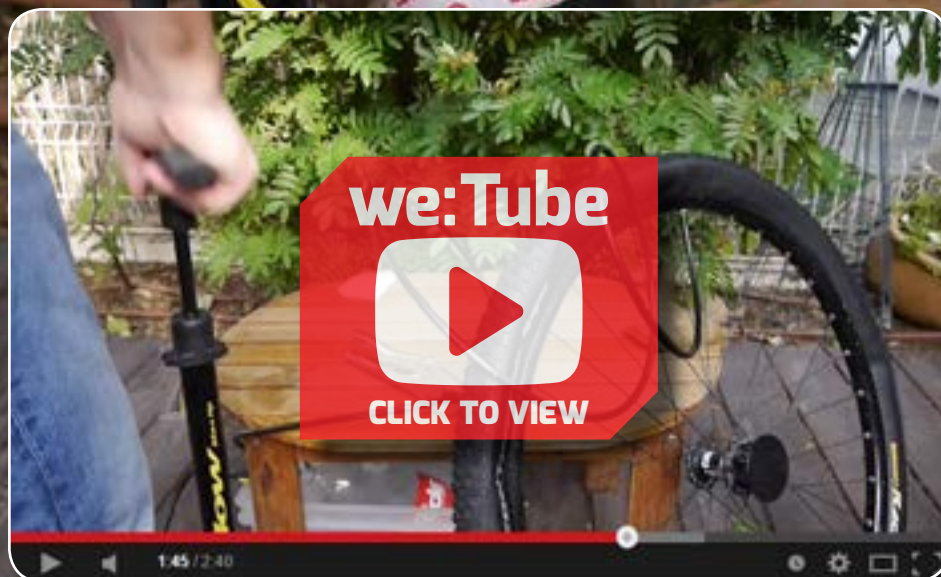
הגשם המשכתי עד ששוב התחיל גשם כבד ואני מצאתי מחסה בבית נטוש. פה כבר הקמתי אוהל והכנתי אוכל חם, הייתי מוכן ללילה אבל אחרי שעה כשהפסיק הגשם החלטתי להמשיך לרכוב. מצאתי מקום לאוהל שלי מאחורי מפעל שייצר משהו לא ברור על שפת נחל. היה לילה מדהים ומרגש. השעון הורה על עוד 76.8 ק"מ ליום רטוב במיוחד.

היום השלישי התחיל בשלוש שעות רכיבה ללא מים. השתמשתי בכל מי השתייה שלי במהלך הלילה ולקפה של הבוקר, ועל מי הנחל לא סמכתי לכלום חוץ מלשטיפת כלים. ללא ספק התחלה קשה ליום רכיבה ארוך אבל לא סוף העולם... כך חשבתי.

ואז החלה עלייה מתונה אך אין סופית! בערך 40 ק"מ של ייסורים בדרך לסיינה אבל הגעתי!

ולמעשה כבר הכפלתי את מרחק הרכיבה היומי שעשיתי אי פעם בחיי. התחלתי לחפש מקום לנטוע אוהל. חושך ירד ועוד 29 קילומטר עברו עד שנשברתי. שכרתי חדר B&B ב-30 יורו ב-Viterbo. בעסה... רעיון הקמת אוהל בשטח היה חלק גדול מתכנון הטיול, בעיקר מבחינה כספית אבל גם מבחינה חוויתית.

היום השני התחיל בירידה תלולה וכיפית (מתועד בסרט) ל-Bolsena Lake. לפי מחשב האופניים שלי הגעתי ל-60 קמ"ש (-: קצת צפונה מהאגם כבר התחיל גשם כבד שנהפך לברד בגודל של עגבניות שרי. עצרתי בבית קפה, לא היה איך לקרות את האופניים, באמצע שום מקום, אז עשיתי מה שיכולתי, שמת את מעיל הגשם שלי על התיקים, ישבתי מעבר לחלון הזכוכית ובהיתי באופניים שלי נרטבים... כשנחלש



מוזיקה: Creedence Clearwater Revival

"מדחס" ביתי להקפצת צמיג טיובלס

טיפ #3

- שני ונטילי פרסטה, אחד ללא הליבה, ניתן להשתמש בונטיל מפנימית שהפיחה נשמתה
- מקדח 5.5 מ"מ או מברג פיליפס בקוטר דומה
- צינור פלסטיק גמיש בקוטר פנימי של כ-6 מ"מ, צינור תמי 4 בקוטר 5.8 מ"מ יהיה פיקס
- משאבת רגל (או משאבת יד לידיעת הקורא פופאי)
- פלאייר פטנט, ג'יבקה בפי יודעי דבר
- כל דבר שיגרום לכם להרגיש בטוח ליד בקבוק פלסטיק מנופח ללחץ גבוה, עיטוף בדאק-טייפ, הכנסה לשרוול ג'ינס, או במקרה שלי קופסת פלסטיק קשיח אליה הכנסתי את הבקבוק
- משקפיים ואטמי אוזניים לבטיחות

לפני כמה שנים, עוד לפני שבצמיג האינדורו היה חור, נתקלתי בפטנט שנראה לי מופרך ונפיץ מדויק לכדי לנסות בעצמי, שהרי ידוע שאפילו מקגיור המקורי יבדל לא מתעסק במיני נפצים, אז מי אני... בכל מקרה, לאחרונה פירסם גל אוהיון בדף הפייס של קומונות 4אפיק שהטריק אשרה עובד ושעד כה לא נרשמו אבידות, אז אמרתי יאללה, צריך לטעום הכל בחיים (וחיים כהן אפילו טועם פעמיים).

תכלס, מפתיע אבל זה עובד! רק נקדים ונאמר שהביצוע באחריותו המלאה של המשתמש ואין לראות בכתוב מטה המלצה, הנפצה או החפצה.

שימת המצרכים

בקבוק שתייה מוגזת בנפח 2 ליטר, בקבוקים אלה יכולים לעמוד בלחצים גבוהים משמעותית מבקבוקי שתייה לא מוגזת, וזו גם הזדמנות לטעום קריסטל מנטה.

קדימה לביצוע

1. בינונו אין מה לקרוא פה, עדיף לצפות בקליפ ולשמע את הקרידנס (נרוקן את בקבוק השתייה (לא, לא חייבים לשתות את זה).
2. נקדח שני חורים בפיקק הבקבוק כך שיתאימו לשני הונטילים, אך לא קרוב מדי לדופן כדי שנוכל להבריג את הפקק לבקבוק.
3. נשחיל את שני הונטילים דרך החורים ונהדק את טבעות הנעילה שלהם כדי למנוע בריחת אויר.
4. נבריג את הפקק לבקבוק ככל שניתן.
5. מלביש את צינור הפלסטיק על הונטיל ללא הליבה.
6. מלביש את הקצה השני של הצינור לונטיל הגלגל (אחרי שגם ממנו נפרק את הליבה).

7. את הצינור נחסום במרכזו באמצעות הג'יבקה (כדאי להשתמש בפיסת בד כדי לא לפצוע את הצינור).
8. נחבר את משאבת הרגל לונטיל הנוסף ונתחיל לנפח, כ-60 PSI אמורים להספיק (בקליפ הגעתי ל-80)
9. נשחרר את הג'יבקה ו... הטראח – הצמיג מזנק לדום מתוח תוך נשיקה רמה על שפתי החישוק.
- אני שוב מדגיש לנקוט במשנה זהירות ולעטוף/ללפף/לאחסן את הבקבוק במקום שישמור עליכם.
- עורך הדין שאין לנו מדגיש שוב שאין לראות בכתוב כאן המלצה ושהביצוע באחריות המשתמש בלבד, טל"ח בס"ד ודי לחכימא ברמיזא ויפה שעה אחת קודם. בהצלחה

לרכוב בין טבע
אנושי לבין
תופעות טבע
עוצמתיות

אתיופיה





מחריש האדמה על ידי שוורים ועד הכנת המזון הדל שברשותם. אנו מתקרבים לגדת הנהר, מעמיסים את האופניים על סירות כדי לחצות את הנהר לכיוון המפלים המרשימים וקולטים שהמים רחשים תנינים לא קטנים וכנראה לא ממש שבעים. התחלה אתגרית יותר לתחילתו של יום רכיבה כנראה שלא יכולנו לקבל.

איפה החמצן?

הגענו לעיר Mobark אוכלים ארוחה שהטבח המהולל עמנואל פרש לפנינו, פורקים את האופניים מהמשאית ויוצאים לרכיבה של 25 ק"מ עם טיפוס מצטבר של 650 מ' לעבר פארק Simian Mountain מגובה 3000 מ' ועד לגובה 3400 מ', המרחקים והטיפוס

חשוף שיער, ודיות אשר מתרגלות אקרובטיקה שטייסים היו חולמים לעשותם, כדי לחטוף חתיכת אינג'רה (הלחם האתיופי המסורתי העשוי מקמח טף בעל סגולות בריאותיות וגם ללא גלוטן) שהופקרה לרגע ע"י אחד הסועדים.

תנינים על הבוקר

לאחר שינה בלודג' מפנק מרכיבים את האופניים בזריזות ויוצאים ברכיבה מהעיר Bahir Dar למפלי הנילוס הכחול שהוא אחד הנהרות שמצטרפים לנילוס הלבן. קבוצת רוכבים שלנו הופכת במהרה לאטרקציה בעיני המקומיים ומיד נוצר חיבור קרוב ובלתי אמצעי בינינו לבינם. צורת החיים הפשוטה והבסיסית של האתיופים הכפריים מעוררת התפעלות,

מבחינה אקולוגית. אגם טאנה בצפון-מזרח המדינה הוא מקור הנילוס הכחול שזורם לסודאן ומתמזג שם עם הנילוס הלבן. יתרה מזאת, באתיופיה מספר גדול של מינים אנדמיים המצויים רק בה, לדוגמה קופי ה-Gelada Baboon.

יוצאים לדרך, עולים צפונה

לאחר נחיתה באדים אבבה הבירה והתאוששות קלה בבית קפה מקומי, איך לא? קפה הוא אחד הגידולים המשמעותיים באתיופיה וגם טקס ההכנה שלו הכולל קליה, טחינה ובישול. נוסעים צפונה לעיר Bahir Dar, בדרך עושים חנית לילה בלודג' היושב על מצוק הרוחש קופי Baboon Gelada בעלי חזה אדום

ל-3,000 מטרים מעל גובה פני הים, עם הרים אשר מגיעים לגובה של 4,620 מטרים (איזור ה-Simian Mountain) שנחצים על ידי נחלים ואזורים הרריים, המחולקים על ידי הבקע הסורי-אפריקני שעובר מדרום-מערב לצפון-מזרח וסביבו שטח מדברי נמוך יותר. מגוון סוגי השטח הרבים מביא לגיוון גדול באקלים, באדמה, בצמחיה ובצורות התיישבות במדינה.

העונה הגשומה היא מאפריל ועד אמצע אוקטובר וארוכה מעט יותר ברמות הדרומיות, עם גשמים מקומיים מפרורא ועד סוף מרץ. שאר השנה לחב יבשה. אתיופיה היא ארץ מגוונת

מעולה הן בהיבט המסלולים והן בכל ההיבט הלוגיסטי מול חברת תיירות מקומית, שגם התגלתה כהפתעה נעימה. בנוסף תרם את עזרתו האדיבה - זיו שרצר שחרש את אתיופיה במספר מסעות בעבר.

קצת גיאוגרפיה

שטחה הכולל של אתיופיה הוא 1,100,000 קמ"ר. היא ממוקמת במזרח אפריקה ותופסת את רוב קרן אפריקה, שהיא הקצה המזרחי של היבשת האפריקנית. היא גובלת בצפונה באריתריאה, במערבה בסודאן ובדרום סודאן, בדרום בקניה, במזרח בסומליה ובצפון מזרח בג'יבוטי. מבחינה גאוגרפית אתיופיה מאופיינת ברמות גבוהות בגובה של בין 1,800

הרומן האישי שלי עם אתיופיה החל בשנת 1983, בלילה חשאי של הטסת יהודי אתיופיה לישראל ב"מבצע משה", כנראה זיכרון משמעותי החזיר אותי לכאן, הפעם לטיול אופניים משולב ומדהים בשלהי שנת 2014.

הכל החל כאשר התקשר אלי בקיץ לודווג אברהם, חבר ותיק לרכיבה עוד משנת 1987. לודווג סיפר לי על תוכניתו להוציא משלחת לטיול באתיופיה הכולל סיבוב בחלק הצפוני של המדינה ורכיבה במדבר המלח דנאקיל. לקח לי בדיוק יומיים להחליט שזו הזדמנות פז לחוות את המדינה העצומה והמדהימה הזו.

כדי לצאת לטיול כזה נדרשת הערכות מדוקדקת וירידה לכל הפרטים. לודווג עשה עבודת הכנה



ומקימיהן נעזרו ככל הנראה בפילים ובגלילים כדי לשנע אותן מהמחצבה העיקרית במרחק של 4 ק"מ מערבית למקום. האסטלות בשדה חדשות יחסית שכן האסטלות המוקדמות ביותר בסביבת העיר מתוארכות ללפני 5000 שנים.

אורכה של האסטלה הגדולה ביותר בשדה - "האסטלה הגדולה" - מגיע ל-33 מטר והיא שכובה על הקרקע ומפורקת למספר חלקים. נראה כי בעת הניסיון להרים את גוש האבן הענקי השוקל 517 טונות, הוא נפל על הקרקע, נשבר ונותר במקומו.

הסינגל והמצבה המקצועית

פורקים את האופניים מהמשאית ומסתבר שאחד המעבירים האחוריים עבר דפורמציה

אתיופיה בני השושלת הסולמונית. הכנסייה האורתודוקסית האתיופית טוענת שבכנסיית "גבירתנו מרים מציון" שוכן ארון הברית המקורי והעתיק, שבו לוחות הברית שניתנו למשה בהר סיני, ואתיופים רבים מאמינים בכך בכל לב.

שדה האסטלות (עמודי אבן) הצפוני שבו יותר מ-120 אסטלות הוא מאתרי העיר החשובים. גודלן של האסטלות נע בין מטר בודד ל-33 מטר, ונראה כי הן קשורות בדרך כלשהי למנהגי קבורה והנצחת המת, אם כי לא ברור אם מתחת לכל אסטלה אכן שוכן קבר. האסטלות הוקמו לפני שממלכת אקסום קיבלה עליה את הנצרות, ולכל המאוחר במאה ה-4, והן כוללות עיטורים פגאניים של הירח והשמש. משקלן של האסטלות עשוי להגיע למאות טונות

גונדר בחלק הצפוני של אתיופיה. כיום גונדר היא מרכז אזורי ועיר תיירותית שבמרכזה שוכן המתחם הקיסרי ההיסטורי, פאסיל גמב, המוכרז כאתר מורשת עולמית. גונדר היא גם מרכז דתי של הכנסייה האתיופית האורתודוקסית ומוכרת בישראל בשל כך שרוב היהודים שעלו לארץ מאתיופיה התגוררו בסביבתה של העיר. כיום עדיין מתגוררים בה מעט יהודים. אחת הכנסיות בעיר היא בעלת צורה של תיבת נח.

אקסום היא עיר בצפון אתיופיה השוכנת במחוז תיגראי וממוקמת לצד בסיסו של רכס הרי עדווה בגובה של 2,130 מטר מעל פני הים. אקסום היא העיר הקדושה ביותר לנצרים באתיופיה, ובה הוכתרו קיסרי

והקים, הכבש כבר נשחט וגם כמה תרנגולות עליהם השלום. המטבח נמצא במשאית, הכל מתוקתק, כל איש צוות יודע את תפקידו, ואנו זוכים לארוחה מפנקת. כל הארוחות כוללות אוכל טרי, ובכל ארוחה עמנאל הבשולן מפתיע אותנו מחדש- פסטות ברטבים שונים וסלטים המשולבים בירק ופירות. (חובבי החריף יחגגו עם פלפלי הציילי לגיבורים) השמש יורדת ואנו מתלבשים חם, אוגרים חום מסביב למדורה עם יין אדום לשיפור האווירה, לקראת לילה קר מאד שאילץ אותנו בבוקר לפנות את הקרח שהצטבר על האוהלים.

תיבת נח ולוחות הברית

גונדר היא עיר השוכנת בצפון מחוז

הסדר מיוחד לתושבים החיים בתחומי הפארק המאפשר להם לחיות את חייהם על פי צרכיהם הדלים בלשון המעטה. הכפריים גרים בבקתות עץ בעלי שלד של סנדוד אקליפקטוס המצופה בתערובת של בוץ וקש והגג עשוי מקש ללא חשמל ומים זורמים. את המים שואבים מבארות. לאורך הדרך בה רכבנו עצרנו ליד משפחות של קופים שהתרגלו לנוכחות שלנו ואפשרו לנו להתקרב עד לחשיפת שיניים חדות שהציבה את הגבול הברור...תוך כדי רכיבה פתאום מגיחים אלינו ילדים הרצים משום מקום והופ, הם לידנו, מלווים אותנו בריצה קלילה, בעוד אנו מתנשפים בכבדות בעליות. בסוף היום אנו מגיעים ל-Chennek בגובה 3620 מ' ללינת קמפינג שהצוות שלנו פרס

המצטבר מקבלים משמעות שונה לגמרי כאשר חוכבים בגובה, הדופק מהיר ומנסים להכניס עוד סמ"ק אוויר עם כל שאיפה. בואך סמיאן לודג' מקבלים את פנינו מאות קופים המלקטים שורשים לפני לינת הלילה במצוקים הגבוהים שיש בחבל ארץ זה. קופי ה-Gelada Baboon שהחוקרים לא החליטו עדיין אם הם בבונים או לא, אולי בגלל שאין להם תחת גדול ואדום, בכל מקרה הם הזן היחיד שישן על מצוקים ולא על עצים.

קרח על האוהל

פארק הסמיאן הוא שמורת טבע שגובהה בין 3000 ל-4600 מ' עם עמקים ומצוקים של מאות מטרים, מפלי מים וצמחייה ייחודית. ישנו





למי זה מתאים?

רוב מסלולי הרכיבה מתאימים לרוכבים מנוסים אך בפירוש לא רוכבים מקצועיים. המסלולים ברובם על דרכי 4x4 כך שיש רכב מלווה שאפשר להעזר בו. הסינגלים אינם טכניים ומרחקי הרכיבה נעים בין 15 קמ' ל-55 קמ'. משך הטיול היה 19 יום שמתוכם היו 10 ימי רכיבה. הניידות הייתה עם ג'יפים טובים ונוחים.

את האופניים הבאנו מהארץ עם חלפים מתאימים ובנוסף היו זוג אופניים חרבי שלהם דאג הספק המקומי .

הכותב, ערן פוביצר, מדריך אופניים, ניתן לקבל פרטים Eranpo62@gmail.com

לראות את המתרחש בפנים. קשה לתאר במילים את התחושה כשאנו עומדים על שפת לוע פעיל של הר געש ושלושים מ' מתחתינו הלהבה הותחת בטמפי' של 1200 מעלות צלסיוס, משנה צורה ומתפרצת במערבולות ותנועה אינסופיים שמהפנטים את מבטינו. מידי פעם פרץ לבה נקודתי שולח טיפות בוערות המתמצקות לאופסידיאנים. התחושה היא שאנו הכי קרובים שאפשר לליבת כדור הארץ. קשה להירדם אחרי עוצמת החוויה ומוקדם בבוקר למרות לחץ הזמנים הלכנו לראות את הזריחה על שפת הלוע הרגש כדי לספוג לעוד כמה רגעים את פלא הטבע עוצר הנשימה הזה.

אין הרבה מקומות בעולם שהרגשתי צורך לחזור אליהם. אך תחושת הגעגוע לאתייופיה, לאנשיה ותופעות הטבע שבה, צפו ועלו מיד עם הנחיתה כאן בארץ.

את השני. בסיתות מקצועי הופכים את משטחי המלח לפלטות מהוקצעות למשעי שאותם יעמיסו על שיירות של מאות גמלים ויצאו במסע של 5 ימים אל השוק המקומי, שם ימכרו את המלח. בנסיעת גיפים מהירה על חמדות אין קץ אנו מגיעים לשולי הלהבה שהתמצקה אשר אינה מרמזת במאומה על המראות הייחודיים אשר לפנינו. מטלטלים בג'יפ עד לנקודה בה מתחילים לצעוד. השעה חמש אחר הצהריים הטמפי' 30 מעלות ואנו צועדים לקראת הלוע המעשן של הר הגעש Ertale. עשר ק"מ בטיפוס מתון, מצטלמים ליד הלהבה שהתמצקה בצורת חבלים לאורך הדרך. החושך יורד ועם פנסים לראשינו צועדים לבקתות הקש על שפת הלוע החיצוני של הר הגעש. מתרגשים ויורדים אל הלוע הפנימי של הר הגעש בהובלת מדריך מקומי אשר יודע היכן לדרוך בחשיכה. הבזקי האור רק מגבירים את הסקרנות והציפייה

הבוקר מתחיל ברכיבה על שדות המלח העצומים לעבר אזורי הכרייה שהיו ריקים מחוצבים לצערנו כי היה זה יום שישי. אנו עולים על הגיפים ונוסעים לכיוון Dahlol שבה נמצאות בריכות גופרית בצבעים משכרים והתנשויות מלח שאפשר לדמיין רק באגדות. אנחנו עוברים בין נביעות של גופרית כאשר הקרקע רותחת מתחתנו, והבריכות המטעות את הציפורים שבאות להרוות את צמאונן בפעם האחרונה בחייהן... כי המים לא ראויים לשתייה.

הכי קרוב שאפשר...

התארגנות מהירה בבוקר נוסעים בחטף למדבר המלח כדי לחזות ב"עפרים" חוצבי המלח המיומנים אשר מפלחים את פלטות המלח עם גרזנים בתנועות מדודות ומתואמות, למתבונן מהצד נדמה שהם עומדים בכל רגע להרוג אחד

בכח ידיים תרתי משמע

פעילות בוקר של טיפוס על חבל לצורך הגעה לכנסיה וכפר נזירים על הר שולחן שאין יוצא ואין בא ממנו אלא באמצעות חבל הטיפוס... העלייה מותרת לגברים בלבד! אל חשש, העלייה מאובטחת על ידי מיר וחבל העשוי מרצועות עור של בהמה הקשורות אחת לשנייה. אם אימון הבוקר לא הספיק אז אחר הצהריים טיפסנו על מצוק בטיפוס חופשי (מאובטח על ידי חבל שהבאנו) אל כנסיה חצובה עם ציורי קיר המקוריים והיפים ביותר בכל כנסיות אתיופיה. בין אימוני הידיים רכבנו בסינגלים המחברים בין כפרים נידחים בנוף של אבן חול עד שלפתע נגלה לעינינו מחזה ספק משעשע ספק עצוב שבו הכפריים מעמיסים משאית בחול ע"י אתי חפירה.

אל נפלאות תחת פני הים

פלסטית קשה. סוף סוף יש קצת תקלות מאתגרות... מיד פרקנו חולית שרשרת מעוותת ובניתוח עדין אך נחרץ יישרנו וכופפנו את המעביר עד שחזר לנגן כמו שצריך. תיאומים אחרונים עם הצוות לגבי נקודת האיסוף שלנו ויוצאים ברכיבה לסינגל המגניב לעבר הכפר Yeha המתפתל באבן החול האדומה. בכפר ישנה כנסיה מרשימה הבנויה עם אבנים מסותות למשעי שבסמוך אליה בית קברות עם מצבה מקורית!...קראנק של אופניים בראשה. לא ברור אם הוא Sram X9 או Shimano XTR מה שבטוח שהמנוח היה רוכב מהולל. בהמשך הסינגל הכולל מעברי נחלים ובתרונו, אנו פוגשים חבורה של נערים עם כדור מאולתר מבד וחבל ומיד אנו מצטרפים למשחק במסירות ללא חוקים ומגבלות...היה משעשע.

אתם אומרים שאלה האופניים הכי טובים... אנחנו רק מייצרים 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..."

והוא בכלל רצה להיות בימאי קולנוע...

פרויקט La Familia נולד מתוך הסקרנות והרצון להתחקות אחר שורשיו של ענף האופניים בארץ דרך עיניהם של מי שהיו האבות המייסדים, המשפחות שעסקו בייצור, מכירה ותיקון אופניים כשאופני ההרים עדיין לא נולדו בכלל (כמו גם חלק גדול מכם הקוראים...) ובן שמן היה סתם יער... במסגרת מסעותיי אנסה להגיע אל אותן משפחות ואותם אנשים, לצאת איתם למסע בזמן ולהביא בפניכם את הסיפורים, התובנות והאופן בו הם רואים וחווים את הענף ועד היום.





מאחר ועל אף העובדה שאופני ההרים כפי שאנו מכירים אותם היום הם מוצר צעיר באופן יחסי, אין עוררין על כך שבענף רכיבת הכביש לא זו בלבד שסצנה הייתה גם הייתה קיימת בעבר, אלא שאף מדובר בענף שצימח לנו כמה שמות גדולים כמו הנרי אוהיון ויצחק בן דוד. זה האחרון אגב, יוזר לדיראון עולם ל"זה שרכב הפוך"...

אריה, כמו כל בחורנו הטובים, מתגייס לצבא, משתחרר, וחושב על לימודים (בימאי קולנוע, זוכרים...?) אבל מחליט, בעצת אביו, להמשיך לעבוד "בינתיים" במפעל המשפחתי ולהתפרנס בזמן שהוא "משפר בגרויות". אך כידוע לכם, אין דבר קבוע יותר מהבינתיים וחיש מהר מוצא עצמו אריה מסורב לימודי בימאות מחד גיסא אבל מחותן לגמרי מאידך גיסא... קצת אחרי תום מלחמת יום כיפור אריה מסיים גם את פרק האקדמאות שלו ואוחז בתואר בוגר לימודי כלכלה מן האוניברסיטה, רחוק אמנם מלצדק "אקשן" כפי שחלם, אך קרוב לאקשן מסוג אחר שמיד יגיע.

הימים סובבים להם בנעימות כמו נאבה מגורחת אך בחודש ינואר '79, שנתיים אחרי ה"מהפך" ההוא, חווה העסק המשפחתי מהפך משל עצמו. מדובר בסלטלה עזה ששינתה בבת אחת את כללי המשחק בשוק ועיקרה – ביטול המכס על אופניים. "זה אמנם לא פורמאלי" אומר לי אריה, ואפילו אחרי כל אותן שנים ניתן לראות זיק של נעם בעיניו "אבל אם חשבת שאז לא הייתה שחיתות, טעית... סגן שר האוצר דאז, חיים קופמן שהיה ממש במקרה גם יבואן צעצועים גדול, התמודד מול המפעל של אבי במכר אדיר של 5000 זוגות אופניים עבור התעשייה הצבאית. המחיר שהוא הציע היה שערורייתי ואין סיכוי שיכולנו להביס אותו בתנאי השוק הקיימים, הרמנו גבה והשתוממנו אך התרמית והסיבה למחיר הנמוך התגלתה מהר מאד כאשר התברר שאותו קופמן פעל מאחורי הקלעים להסרת המכסים וכך למעשה אפשר לעצמו לייבא מוצרים מוכנים במחיר שיצרן מקומי לא יכול היה להתמודד מולם", אריה עוצר את שטף הדיבור, מהרהר קצת ומוסיף בכובד ראש "עצוב כשעסק שהקמת בעשר אצבעות יורד לטמיון

"אינדיאן" בעלי שלושה גלגלים להם ארגו גדול בצידם הקדמי. שני הצעירים מוצאים שפה משותפת ויחד מחליטים להקים בית מלאכה בו יבנו אלטרנטיבה לאופנועי המשא הקיימים שהשליטה בהם, בשל מיקומו של הארגו, בעייתית, ותחת זאת מחליטים לבנות אופנועי משא תלת גלגליים שארגו הסחורה שלהם ממוקם מאחור. העסק קורם עור וברזלים ומתחיל לייצר במרץ. בשלב הזה אריה מיוזענו כבר בן 6 לערך ובמהלך השנים הבאות הוא מתרוצץ בין רגלי המבוגרים, מנקה את ה"שלאקו" של הריתות, צובע שלדות, יוצא לבצע שליחויות ובאופן כללי משמש כשוליה לכל דבר ועניין.

שחיתות ממשלתית ורכיבה אולימפית בניגוד לתנועה...

שנות החמישים העליונות חולפות ביעף וכל מי שחושב שאופניים, כל שכן מייצור מקומי, הם עניין חדש, יופתע לגלות שבשנים הללו פעלו בארץ, לא אחת, לא שתיים, כי אם חמש! חברות שייצרו אופניים מעשה ידי המדינה הצעירה להתפאר. חלק מן המפעלים עשו זאת מלכתחילה כדי לקבל קוטרות יבוא אך כן או כך מדובר בענף תעשייתי מעניין ואם שמות כמו "חרש אופן", "מפעל אופניים ישראליים" (ICM בשבילכם), "דגור" (MCI-ו) לא אומרים לכם מאום כדאי לכם מאד לחפור קצת ולהשלים ידע כי מדובר בתקופה מאד מעניינת בה אופניים היו כלי תחבורה מקובל ונפוץ שגווע לצערנו בטרם עת.. אריה מיוזענו ממשיך לעבוד בעסק המשפחתי וגדל יחד איתו, הוא אפילו לומד את סודות אומנות החריטה ומפליא לחרט (אומרים לחרט?) על המחרטת שאביו רכש בדיוק ביום בו נולד שהיא בת גילו בדיוק... העסק התלת גלגלי ממשיך להתקיים עד אמצע שנות ה-60, אז החלו להגיע לארץ ה"ריקשות" וטנדרים מה שייתר את הצורך באופנועים המעשנים והרעשניים.

כאן מגיעה התפנית בסיפור שכן אחד הסיטונאים הגדולים בארץ מתחום האופניים פונה אל יעקב בהכירו את יכולותיו כחרט, ומבקש אותו לייצר עבורו שלדות לאופניים מתקפלים שהיו אז הדבר הכי חם. הרי כי כן חברת יעקב את פרחוני, השותפות שהקים יעקב, מצטרפת לפול יצירי האופניים בארץ ופותחת בדרך חדשה... "רבים חושבים שסצנת הרכיבה היא דבר חדש", מספר לי אריה "אבל בעצם מדובר בחצי אמת

את הפרזנטים אני פוגש, איך לא, במשרדי החברה הממוקמים במושב רשפון, משכנם מזה שנים רבות. בלב השדות הטובלים ירוק ניצב לו האנגר המשמש כמחסן ולצידו צריפון קטן וצנוע, משם מנהלים אריה ואמיר את אחת החברות המוכרות והמוערכות בענף הלא היא Cycling Trade Company המוכרת יותר בשם הקצר CTC.

מיד עם הכניסה למשרדים, די במבט קצרצר על הקירות והרצפה כדי להבין שלא מדובר באיזה בוטיק מלוק ומפונפן אלא במקום משכנם של אנשי עמל ועבודה. על הרצפה מונחים ארגוני קרטון ובהם דוגמאות של קסדות, על השולחן לצד המסמכים והמקלדת שוכנים כמה דגמי אולרי כלים חדשים שהגיעו אך זה עתה ובמסדרון הצר המוביל מחדרו של אמיר למשרדו של אריה ניצב סטנד ועליו חולצות ומכנסי רכיבה שתכף יצטרפו מן הסתם לליין המוצרים הגדול שמציעה החברה.

אנו מתיישבים במשרדו של אריה ותכף נשלף אי מזה בקבוק בירה ממבשלת בוטיק מקומית ועוגה משובחת ("אתמול חגגתי יום הולדת" מציין אריה בחיוך) והנה תכף השיחה קולחת...

תגיד, אריה, איך בכלל הגעת לכל העניין הזה של אופניים? אריה נשען לאחור, שם ידיו מאחורי ערפו ונדמה שלרגע הוא במקום אחר לגמרי... "האמת היא", הוא אומר בחיוך, "שבכלל רציתי להיות בימאי קולנוע, אלא שפשוט לא קיבלו אותי ללימודים באוניברסיטה, כל כך נעלבתי שהחלטתי לעבור לתחום האופניים..." אנחנו צוחקים, בהחלט היה מעניין לראות לאן הקריירה הקולנועית של אריה הייתה מגיעה, אבל מצד שני ייתכן שהיינו מפסידים את CTC אז לך תדע...

אבל הסיפור של משפחת פרחוני מתחיל עוד קודם לכן, אי שם בשנת 48 ליתר דיוק עת אביו של אריה (וסבו של אמיר), יעקב פרחוני, עולה ארצה. יעקב נוחת ישר אל חיכה המעשן של מלחמת העצמאות וכחרט אומן מגויס מיידית לשורות התעשייה הצבאית ששיוועה לאנשי מקצוע מיומנים.

בתום שירותו הצבאי יעקב משתחרר ומתחיל לעבוד כשכיר בבית עסק כחרט. רצה הגורל וממש ממול למקום עבודתו היה בית מלאכה נוסף שעסק בתיקון אופנועי משא, אלו אופנועי

של יום חוסר הנאמנות הצרכנית תביא לפגיעה באותם אנשים עצמם. ככל שלנו היבואנים יהיה יותר קשה לא תהיה לנו ברירה אלא לקצץ במקומות בהם הכי קל לחסוך, וזה אומר פחות תמיכה בספורטאים, פחות חסויות לאירועים ופחות מעורבות אמיתית בבניית הענף וטיפוחו וזה יהיה עצוב לכולנו."

אחרית דבר

אנחנו יוצאים למחסן להצטלם קצת, אריה ואמיר זורמים עם השיגעונות של אלון ושלי ומשתפים פעולה בשמחה כיאה לאנשים שאופניים זורמים בדמם. המחסן בעצמו הנו עדות לעוצמתו האמיתית של העסק שבני משפחת פרזנטי הקימו, מגוון עצום של מוצרים וחלקי חילוף שמוצפים ומגיעים לכל פינה בארץ. בצד מונחות כמה קופסאות עם שמות מוכרים, דרור פקץ, חנוך רדליך "זה ציוד שמיועד לרוכבים שאנו תומכים בהם" מסביר אמיר, "ושמה זה כבר דברים לתחרות שתתקיים עוד כמה שבועות שאנחנו נותנים שם חסות". אחרי שנגמרים הצילומים אריה מניח את המנעול הכבד על שער ההאנגר ואנחנו נפרדים לשלום, "רכיבות טובות" מאחלים לי השניים ואני מחייך, שהרי למרות הקשיים והמכשולים ברוך שמדובר פה במשפחה שחיה ונושמת אופניים ועם גישה שזו אפשר רק לנצח



לפתור לבד וגרמו רק יותר מקים בשל ביטחון יתר שלא מגובה בניסיון וידע אמיתיים."

אם אנחנו כבר בענייני אינטרנט, אני מוסיף, מה עמדתכם לגבי כל המסחר האינטרנטי? אריה ואמיר משתתקים, ניכר שמדובר בנושא מכביד, "העניין הזה נגוע בהמון אמביוולנטיות" אומר אריה "מצד אחד שוק חופשי ותחרות הם דברים חיוביים, אבל בדומה למה שעשה לנו אותו חיים קופמן יש חוסר התאמה בין המדיניות שמתווה הממשלה בכל הקשור ליבואנים כמונו לבין מה שקורה בפועל בשטח, מצד אחד פותחים את השוק ומורידים מכסים ומצד שני כופים עלינו הוצאות הכרוכות ביבוא שגורמות למחירים לטפס וכך יוצרים מצב בו אין לנו סיכוי להתמודד מול מישור שמוכר באינטרנט סטוקים של שנה שעברה במחיר שחיטה. אני לא מאשים את הלקוחות, אם מציעים לך מוצר במחיר זול לא תקנה?". "מצד שני" מוסיף אמיר, "אני הייתי מצפה מהלקוחות לגלות בנרות והבנה למה שקורה פה לאחרונה, ואולי גם סוג של נאמנות... כן, נאמנות... צריך להבין שיבואן ונותן שירות שנמצא פה בארץ לא יכול להתחרות עם מישור שמוכר באינטרנט, מעבר לכל ההוצאות הקשורות ביבוא עצמו, בתקינה בהובלה וכיו"ב מצפים מאיתנו, ובצדק, להחזיק מלאי תמיד וזמין של כל המוצרים הכי חדשים, בכל המידות, בכל הצבעים, ומערך שלם של חלקי חילוף ואנשי תמיכה, חנויות וכל השאר ולדברים האלה, מה לעשות, יש מחיר... קצת לא פייר. הייתי רוצה שהלקוחות יבינו שכשהם רוכשים ממני מוצר הם מקבלים ממני מעטפת שלמה של שירות שפשוט לא קיימת באינטרנט ומאד הייתי רוצה בהיבט הזה להרגיש כמו במכולת של פעם, שם החנוני הכיר כל אחד מלקוחותיו והייתה אווירה משפחתית ותומכת ובעיקר אמון ופירגון."

אתה יודע? מוסיף אריה "היצרנים בעצמם התחילו להבין את גודל הצרה ואם אני מוציא מהמשוואה את כל עניין הזיופים והמוצרים הזולים מסין שהם עניין בפני עצמו, הם מתחילים להילחם בעצמם בכל מיני ספסרי חלקים שמוצאים דרכים למכור באפס עלויות במחירים שפשוט מורידים את כולם על הברכיים. אבל הדבר הכי עצוב בעיניי היא העובדה שבסופו

שיקדמו את העסק, עם אמיר זה היה אחרת, השתדלתי לתת לו מלכתחילה מרחב פעולה גדול ככל שניתן ושמרתי לעצמי בשלבים הראשונים מרווח טעות קטן ככל האפשר למקרה ש... סמכתי עליו אז ואני סומך עליו גם היום והוא הוכיח את עצמו, אז הכל טוב" אני עוקב אחרי השניים האלה לכל אורך השיחה, שם לב לשפת הגוף ולאינטראקציה בניהם וברור לי שמדובר בצוות שיוזע לעבוד יחד ומה שאריה אמר רק מאשרר זאת.

"אמיר הביא איתו לעסק כמובן את הרוח הצעירה ואת הקדמה הטכנולוגית" מוסיף אריה, "בתקופה שהעסק הוקם האינטרנט היה עדיין בחיתוליו ואמיר, שגם רכש השכלה בתחום עריכת הדין ומנהל העסקים והיה בקיא יותר בכל החידושים הטמיע אותם היטב בעסק אז אני מביא את הניחוח של המחרטות של פעם והוא את הרוח החדשה" הוא מתלוצץ.

Video Kill The Radio Store

בואו נדבר קצת על הענף היום, מה מאפיין אותו לדעתכם? "אילו היית שואל אותי לפני עשרים שנה אם הייתי מאמין שהענף יתפתח למה שהוא היום" אומר אריה "כנראה שהיית מקבל תשובה שלילית, אבל אף אחד לא באמת צפה את המהירות והגדילה של התחביב הזה, מצד שני האמנתי מאד ואני עדיין מאמין בענף וביכולתו להתפתח". "יש גם שוני מהותי בנושא הידע" מוסיף אמיר, "פעם, הידע והמקצוענות התבססו על התורה שבעל פה שעברה מאב לבן, היום למשל לא תמצא חרטים אומנים כמו סבא שלי, ואבא שלי שלמד ממנו נושא את הידע הזה שלצערי לא הועבר אלי... הידע הזה לא יכולא בפי והוא בקרוב יעלם לתמיד וזה חבל... ובעניין הזה חשוב להבין שהידע שצברנו בתחום האופניים הוא קריטי ולצערי, באמת לצערי, יש מעט מאד אנשי מקצוע היום בארץ שבאמת מבינים אופניים, כי יש הבדל גדול בין להיות איש אופניים בכל רמ"ח אברין לבין סתם למכור... יהיו שיאמרו שהיום בעידן האינטרנט בו אפשר למצוא כל דבר ברשת והידע נגיש לכולם כל אחד יכול לכאורה להיות המכנאופן של עצמו, אבל בפועל אין תחליף לבעל מקצוע מיומן שהניסיון שלו מגיע מאצבעות שסובבו ברגים והתלכלכו בשמן ולא עסקו רק בלחיצה על מקשי מקלדת ואנחנו ואים יום יום אנשים שמגיעים עם תקלות שניסו

לסיפור שגולל אביו, "אתה כבר מה שנקרא דור שלישי, איך אתה התגלגלת לעסק?" "האמת" הוא צוחק בקול, "הסיפור שלי די דומה לסיפור של אבא עם סבא, גם אני הייתי ילד שהסתובב למבוגרים בין הרגליים, מינוס המחרטה אולי... כי נחסך ממני התענוג הזה של עבודת חרטות של ממש...". ואיך זה לגדול לתוך עסק של אופניים, בטח רכבת בלי סוף... "הוא קיבל לבר מצווה ג'יאנט" מתפרץ אריה, "הו... הג'יאנט..." מתמוגג אמיר בחיוך רחב, "זה היה ב-89", פניתי לספק הטייואני שלי וביקשתי ממנו את הכי טוב שיש"

מסביר אריה, "והוא השתומם ושאל אותי בשביל מה לי אופניים יקרים כל כך..." "ו, נו, אני מקשה, "ניסית להסביר פעם לטייואני מה זה בר מצווה?". "אלו היו אופניים עם צביעה צהובה וורודה" מוסיף אמיר בצחוק, "אבל הם היו האופניים הראשונים עם ידיות הילוכים בשיטת אינדקס והפכו מהר מאד לאטרקציה גם בקרב החברים וגם בקרב לקוחות שריירו על המכונה הכי חדשנית בזמנו."

"הלקוחות שלי מאד התלהבו מהאופניים" מוסיף אריה "אז שאלתי אותם אם יהיו מוכנים לשלם כל כך הרבה עבור דבר כזה, ההתלהבות שלהם והעובדה שלא נבהלו מן המחיר עוזדה אותי לקחת צ'אנס ולהתחיל להביא גם אופניים יקרים, ובדיעבד פתחה את הדלת ליצירת הענף כפי שהוא כיום על המגוון העצום שלו, איכות המוצרים וחדשנותם."

ואיך זה לעבוד יחד, אבא ובן? אני נדרש לשאלה הבלתי נמנעת... "אני השתדלתי מאד לא לעשות את הטעויות שאבא שלי עשה איתי" מודה אריה, "הזקן שלי היה איש קשה ולא פעם מנע ממני לעשות דברים שחשבתי

לענף, להגדרתו, הייתה בשנת 1993 כאשר לראשונה מביא אריה את מותג TREK ו-CTC שואפת את נשימותיה הראשונות כישות אותה אנו מכירים כיום.

"עד לרגע בו TREK הגיעו" אומר לי אריה "לא הייתי זוקף לזכותי איזו תרומה משמעותית לענף האופניים, אבל מרגע שהתחלנו בייבוא סדיר של המותג המוכר הזה, העניינים עלו על המסלול המהיר



עצמי נשאב לתוך העולם הזה ובתוך כך מתחיל לגלות מעורבות הולכת וגדלה בכל מה שהתפתח מסביבו. כך למשל הפכתי למפרסם נלהב במגזין "אופניים" שאף הוקם, בתמיכה בספורטאים, במתן חסויות לתחרויות ואירועים והמגמה הזו מלווה את החברה ואותי מאז ועד היום."

ילדים זה שמחה

"תגיד אמיר, אני פונה למי שישב לצידי עד לרגע זה כמו ילד טוב והקשיב בנימוס

וייבוא מסוגל להמית מפעל יצרני מקומי, ובאיזה טוויסט ביזארי, למרות שהיום אנחנו יבואנים בעצמנו, בא האינטרנט ועושה לנו שוב את אותו תרגיל מסריח..."

כריות הכתפיים כבר כאן וגם הייבוא מטייוואן

אחרי הזעזוע שפקד את החברה מחליט אריה, שוב בעצת אביו, לעזוב את העסק שנדמה כי עתידו עגום ולחבור לאחד האחים לבית יאלה, משפחה טורקית שהייתה בזמנו העסק הגדול ביותר לאופניים בארץ שגם ייבאה מוצרים ואף החזיקה בבעלותה מפעל גדול להרכבה וייצור אופניים בטורקיה. השותפות הזו גוועה די מהר ותוך שנה לערך, עם הכניסה המאסיבית של ייבוא מוצרים מטייוואן, גם המפעל המשפחתי סגר את שערי סופית. תם עידן.

אריה פונה לדרך חדשה ומחליט לקפוץ ראש למימיו הצוננים של תחום האופניים. לקראת אמצע שנות ה-80 החלו להופיע בארץ אופני ה-BMX וקצת מאוחר יותר אופני ההרים. "אני זוכר שבפעם הראשונה שראיתי אופני הרים בתערוכה בחו"ל מיד ידעתי שזה, ממש נדלקתי" מצהיר אריה. אותה התאהבות מבשילה ובשנת 86 אריה מביא "בחיל ורעדה" כהגדרתו 50 זוגות אופני הרים. הזוגות נמכרו כולם תוך שבוע...

הטרנד החדש משך את אריה להרפתקה נוספת שקשורה שוב בייצור אופניים והוא ניסה את מזלו בייצור שלדות הרים להן נתן את השם "סנטוריון" (לא להתבלבל עם מותג אופני הכביש "סנטוריון" שלא היה קיים כבר) אך הניסיון נכשל מהר מאד ואריה חזר לייבא, הפעם את מותג GT, אך הכניסה הרשמית והמוחלטת

זה רק אני והאופניים שלי

לימור שני (50) יהוד:

ללא ספק פיגורת אופניים רצינית, מוביל מסעות אופניים אתגריים, בניהם "קרוס ישראל בשטח" ומתכנן מסלולי תחרויות, Bike Packing, MTB, Gravel-i.

"אני חי את התחום, מחובר לאופניים 365/7 במגוון סגנונות רכיבה שונים, האופניים עבורי הם כלי בעל עומק ומורכבות.

לכל רכיבה ואתגר קיימים האופניים המתאימים להם: מבנה האופניים, החומר מהם הם עשויים, המערכות והגלגלים, יוצרים הבדלים גדולים בין הזוגות, ונותנים יתרונות לצד חסרונות אשר מותאמים לצורך. בקיצור בתחום האופניים אני לא מונוגמי.



אופניי המסעות שלי הם של יצרנית הטיטניום האמריקאית Moots, נקראות Moots X YBB, אופני Soft Tail (שיכוך עם קפיץ בזנב) עם מערכת הילוכים Rohloff (הילוכים בתוך הנאבה האחורית). אין כאן חיסכון במשקל, אלא הכל בראיית אמינות פרופר. אופניים שלא ישאירו אותי תקוע בשטח. אין מעבירים, אין אוזן, נראות כמו סינגל ספיד. הקראנק יחודי באמינותו, ואפילו מוט הכיסא והכידון עשויי טיטניום, כדי לצמצם עד למינימום את נקודות הכשל, מתאימים מאוד, הם פשוט נולדו למסעות ה-Bike Packing שלי, וערוכים לקלוט את כל הצידוד על מוט הכיסא, המשולש והכידון.

נשוי באושר התחלנו להתרכל אחד לשני אבל מאז למדנו זה את זה וכיום התחושה היא של צוות העובד ביחד.

האופניים עוזרים לי בעליות התלולות ושועטים בחולות ובדרכי כורכר. כל פעם שאני מסיימת רכיבה, תהיה קצרה או ארוכה, אני עדיין אחזות פליאה וגאווה על עבודת הצוות שיש בינינו והחיבור הקיים בין אדם ומכונה."

תמר סדן-לקס (44) מושב סתריה:

מנהלת מקצועית של עמותת אנוש ורוכבת שטח גאה על אופני Bottecchia קרבון.



"אני מרגישה שהאופניים הם הפרארי שלי. מושב עור התפור בעבודת יד, צבעי השלדה (ירוק ולבן) שלא מאבדים ברק גם מתחת לשכבות בוץ עבות ובעיקר יש לי הרגשה של מיוחדות. המותג עדיין אינו נפוץ בארצנו הקטנטונת וכשאני חולפת על פני רוכבים הם משתהים וכמעט תמיד מתעוררות שאלות ועניין לגבי האופניים והרוכבת כמוני.

החיבור שלי עם האופניים מייצג אהבה ממבט ראשון ואין מצב למותג אחר.

מתוך תפקידי כמנהלת המקצועית של עמותת אנוש ורוכבת בולטת בנוף (עם אופניים כאלה איך לא?) יומתי הקמת חנות אופניים חברתית בעיר רמת גן אבל את זה נשאיר לכתבה אחרת."



מסתבר שכמעט לכולנו יש קשר רגשי עם האופניים שלנו, ואולי אף למותג אותו מייצגים שני גלגלים, רוטור, וכמה כבלים. רוכבים רבים מתגאים באופניים שלהם כאילו הם היו פרי בטנם, ויש הנשארים נאמנים למותג מה או אחר, המהווה עבורם הרבה יותר מאשר רק אופניים.

בואו נשים את הדברים על השולחן: האופניים עצמם, הן רק מכונה שמייצגת עבורנו הרוכבים, עולם שלם של ערכים, תכונות, תחושות, תוכן ושייכות. ועל כל אלה ועוד רבים אחרים מתבסס חיבור פיסי, מנטאלי ורגשי.

לעיתים ניתן לזהות רוכבים המזוהים עם מותג מסוים לאורך זמן. שנים על גבי שנים הם רוכבים על אופניים המשתייכים לאותו המותג ואף מזוהים איתו כמומחים, אשר בקיאים בכל החידושים, הדגמים השונים, הניואנסים והזוויות עד לפרטי פרטים שלא בטוח שאפילו יצרני האופניים מודעים אליהם. כשרק התחלתי לרכוב, החיבור למותג איכותי היה "צו השעה" מבחינתי (בכל זאת רוכבת בסטייל). למרות שבאופן מהיר וללא מחשבה מעמיקה התחברתי למותג הקנדי המוביל Rocky Mountain, מייד הרגשתי שהאופניים מצליחות לייצג אותי נאמנה, ולמצב את השאיפות שלי כרוכבת. החיבור המותגי הכריח אותי ללמוד על החברה, להבין קצת מעבר, ללמוד שפה חדשה, ואפילו לקרוא בעיר לרוכבי Rocky אחרים כאילו אנו משפחה אחת גדולה וכולנו למעשה יודעים על מה אנחנו מדברים... יצאתי למענכם לשטח על מנת להתחקות אחר התופעה ולבדוק הכעקתה, בדרך פגשתי רוכבים שונים ומשונים וביקשתי אותם לדבר על האופניים שלהם, והנה מה שהיה להם לומר...

עינת כספי (51) עתלית:

בעלת חברה לתיירות נכנסת, מדריכת פילאטיס ורוכבת שטח מדברית.



"האופניים שלי חייבים להיות חלק ממני, ממש רקמת חיבור נוספת לנשמתו וגופי.

כהרגלי, יצאתי לטיול במדבר ולקחתי איתי לרכיבת מבחן אופניים של Pivot מאך 29 429 לרכיבה ארוכה וממצה. במדבר, נעשה החיבור האולטימטיבי לאופני הבוטיק הללו אשר גרמו לי כמו בפגישות ראשונות עם גבר, להתרגשות, חיוכים רבים והתנהלות של נערה מאוהבת בת עשרה- הרגשתי כאילו האופניים נבראו עבורי ובשבילי במיוחד. הזוג המיוחד שלי מתאפיין בשלדת קרבון הצבועה בצבעים אותם ביקשתי כך שתהיה התאמה בין צבע הכיסא לצבע הכיתוב, ועד לצבע הברגים שעל הדיסקים...

ממש כמו אם הדואגת לבנה שחוזר מטיול ארוך בחו"ל חיכיתי להודעה כי האופניים נחתו בארץ והם מורכבים עבורי ולמעני בלבד! ברגע שקיבלתי את האופניים ואחזתי בהם בהתרגשות רבה חשתי כי אופניים אילו משלימים אותי בצורה מעוררת פליאה.

מערכת היחסים ביני לבין האופניים נבנתה בהדרגה. ממש כמו זוג

האופניים האלו חצו איתי את האלפים ב-Trans Alp, מדן ועד אילת בקרוס ישראל עם לימור שני, ושדו 3 ימים קשים וברוטאליים באפיק ישראל, וכמובן את כל רכיבות ההכנה והאימונים בקור, בגשם ובחום.

אני מחובר לאופניים באופן מלא, הם חלק ממני ואשתי מרגישה שזו האשה השניה שלי (או לפעמים הראשונה), ובהחלט אשקול כאפשרות ראשונה ללכת שוב על אותו מותג."

קורנליה גורביץ' חיפה:

מנהלת כספים ורוכבת שטח מפעילה על אופני Yeti קרבון 26. החזות העדינה של קורנליה, בשילוב רכיבת שטח מאתגרת, מייצרים הבנה כי מה שרואים מבחוץ שונה לחלוטין ממה שקורה מבפנים.

"השילוב של טיול, טבע ופעילות גופנית הוא הדבר הראשון שעולה בראשי כשאני חושבת על רכיבה. אך גם לאופניים, לכלי הזה, יש מקום מיוחד ומשמעותי ביותר בתוך המשוואה הזו (בכל זאת מנהלת כספים). גיליתי כמה אני "קשורה" אל האופניים שלי בפעם הראשונה שהייתה בהם תקלה שהשביתה אותי מרכיבה למספר ימים. פתאום התברר לי כמה הפכו האופניים ה"חמודים" שלי, לחלק חשוב בחיי וכמה מהר זה קרה. היה לי חשוב כל כך לתקן אותם ולא לנסות ולהתפתות לרכוש זוג אחר. התיקון היה לא זול, והרגשתי שאני רוצה להחזיר את האופניים שלי למצב תקין, ולא להזניח אותם בדיוק ברנעים שהם צריכים אותי. הבנתי כמה רגשות יש לי כלפי המכונה הזאת, והמטרה הייתה להחזירם למסלול, וכמה



שיותר מהר. בנוסף, כמובן, לחזור לחבורת האנשים המקסימה שאיתם אני חובבת, לחזור לנופים ולטיולים, לחזור לרכוב."

אז ברכיבה הבאה עלינו לטובה, הקדישו עוד שנייה של חשיבה, ותנסו לברר מה החיבור הספציפי שלכם עם האופניים. יש מצב, שתגלו דימוי מעניין ומפתיע, ואולי אף תוכלו לזמום את הפזמון של שיר הגלשן בווריאציה מתאימה של "זה רק אני והאופניים שלי..."

אין ספק שלאחר תובנות אלה תסתכלו עליהם אחרת 🏆

"האופניים שלי הם למעשה יצירת האומנות שלי. אני הרכבתי אותם מאפס במו ידי, והדגש הוא על היצירה שלי. אפיינתי אותם, בחרתי את המכלולים, ותחושת הסיפוק והשלמות ממלאת אותי בכל רכיבה מחדש. הקהילה הישראלית של Banshee מצומצמת למדי, ויש בי את הכיף של לרכוב ביער ולהרגיש ייחודי. ה-Banshee Pyre הראשונים שלי הגיעו בעקבות כתבה במגזין שעוררה בי סקרנות, וככל שחקרתי הבנתי שאלו בדיוק האופניים שאני צריך.



נהנדסאי מכונות CNC אני מסתכל על האופניים בצורה אחרת. אני חי את המותג, והמכונאות היא חלק בלתי נפרד ממני. אני מעריך את החזון והחדשנות של החברה והייחודיות שלה. Banshee מציגה חדשנות באופניים בנושא עיצוב השלדה ותכנון זוויות השלדה."

ענת, אשתו של יריב מוסיפה: "האופניים הם עוד ילד בבית, יריב דואג להם, מטפל בהם, מבריק אותם, וחלילה וחס אם תהיה עליהם שריטה!!"

עופר גבע (51) זכרון יעקב:

מהנדס ב"אפל" ורוכב למרחקים ארוכים לפחות ארבע פעמים בשבוע, על אופני 29 Niner Jet 9 RDO קרבון.

"אופניים מאוד ורסטיליים שמתאימים לקרוס קאונטרי, סינגלים, טכני ובעצם מה לא..."



ככל האהבה שלי לאופניים מסוימים פחות קשורה למותג והקשר שלי אליהם מותנה באהבה שהם יודעים להעניק, הכיף לבלות איתם זמן איכות עם חיבור טוב.

וידווי קטן ואחרון, היה לי הרבה יותר נוח אם היו מעבירים את האופניים ללשון נקבה."

ויטה סון (30):

סטודנט לראיית חשבון באוניברסיטת חיפה ורוכב טרייל מושבע, בעל עבר תחרותי מפואר כרוכב קרוס קאונטרי. כשרואים את ויטה, מייד מבינים שמדובר בבחור עם סטייל, ויטה רוכב על אופני Yeti SB 27.5 אלומיניום בצבע שחור כאשר לצידו רץ הכלב שבבעלותו, לברדור שחור בעל נוכחות מרשימה לא פחות מהאופניים.



"כשאני עולה על האופניים אני מרגיש חופש, אני והכל, את אופני ה-Yeti שלי אני מדמה למאהבת. יש לי חיבור נפשי עמוק אליהם, אני דואג לתחזק אותם, שומר עליהם ובעיקר מפנק, מפנק מפנק."

כשיטה מדבר על אופני ה-Yeti שלו מרגישים את ההערכה שהוא מפגין כלפיהם.

"בכלל למותג Yeti יש Vision שאני מאוד מתחבר אליו, המראה החיצוני של האופניים משלים לגמרי את התדמית שלי כרוכב, וכמובן הביצועים שלי על גבי האופניים נותנים לי תחושת ביטחון, בעזרת האופניים אני מטפס מעולה ובירידות מרגיש כמו רוכב דאון היל וכמו לכל מאהבת... אני דואג ללמוד אותם ולתת את המיטב."

יריב נדיר (42):

נהנדסאי מכונות CNC ורוכב שטח מהטובים שבחבורה.

יריב רוכב על אופני Banshee Spitfire 27.5 כאשר החיבור למותג נעשה כבר לפני שנים.

יריב יודע להסביר באופן מדויק וברור מדוע הוא דבק באופן קונסיסטנטי בסוג האופניים האלה, ומתאר ברמת הבורג את החיבור שלו לאופניים.

קל מאוד להתאהב באופניים מיוחדים שכאלה, אלה אופניים שנרקמו ונבנו במהלך השנים ביחד עם החלומות שלי, הוזמנו והורכבו באופן אישי על פי השיגעונות שלי.

חציתי איתם את הארץ לאורכה ולרוחבה בכל צורה אפשרית כבר פעמים רבות וכמובן שחוויתו ביחד גם מסעות בחו"ל.

בנוסף, אני רוכב על אופני ה-Contrail המדהימים של חברת Bergamont הגרמנית. אלה אופניים כיפיים במיוחד עם וורסטיליות מרשימה, אופני 29" עם מהלך 120 מ"מ וזווית ראש שמאפשרים קשת רחבה של רכיבות, החל מרכיבת CX דרך רכיבת סינגלים טכנית, טיולים משולבים וכלה ברכיבה מדברית אתגרתית ופרועה. התחושה הזאת שאפשר לעשות איתם הכל בנוחות ובטחון גדולים, האמינות לצד הפשטות שלהם, יוצרים חיבור חזק וקשר משמעותי עם האופניים הנהדרים האלה.

אופניים נוספים שיש לי (כבר הפסקתי לספור), באורווה הם אופני ה-Gravel (בעברית דרכי מצעים). אני בחרתי שוב בחברת הטיטניום Moots עם אופניים שנקראים Routt 45 וזאת על שום אורך תומכות השרשרת שאורכן, כמה מפתיע - 45 ס"מ, השלדה בנויה כך שניתן להרכיב גלגלים ברוחב 41 מ"מ, ובכך להפוך את האופניים גם לאופני טיולים ומסעות על כבישים ושבילים נוחים.

הז'אנר הזה נמצא בסוג של צמיחה מהירה בעיקר בארה"ב. בארץ אנחנו חבורה של משוגעים לדבר שעושים רכיבות וטיולים, וכבר עשינו אירועי רכיבה ותחרויות שמתאימים לקונספט. המבנה של האופניים האלה דומה מאוד לאופני הכביש, כמובן ללא שיוך, ותנוחת הרכיבה היא כמו של כביש וזה היופי שבהם: העברת הכוח טובה בהרבה מאופני השטח, דבר שהופך אותם לעילים מאוד ומהירים, תזזייתיים ומחייבים טכניקה טובה. למעשה, האופניים האלה הם סוג של הנאה משני עולמות רכיבה שונים: הכביש והשטח. כמי שרכב כביש, כולל בתחרויות ומסעות מובילים, ואוהב מאוד את סוג הרכיבה הזה, האופניים האלה מאפשרים לי להמשיך וליהנות מתנוחת הרכיבה והמהירות הממכרת מהכביש גם בשטח כמעט מבלי לעלות לכביש המסוכן. אני רוכב על האופניים האלה גם בסינגלים, בשבילים קצת יותר טכניים, וזה מגביר עוד יותר את ההנאה ומחזק את טכניקת הרכיבה שלי.

אי אפשר לסגור את רשימת אופני השטח וההרפתקאות שלי ללא אופני הסינגולר (Singular) שלי. חברה אנגלית שמייצרת שלדות כרומולי מגוונות ומעניינות.

כרומולי היא מתכת פשוטה יחסית לעיבוד במרקם רך ומתאימה ליצור אופניים בעיקר לחסרי השיכון, כך שרמות המתכת עוזרת במיתון היוברציה שמועברת מהקרקע.

הסינגולר שלי הם דגם הגרייפון הוורסטיליים, וניתן להשתמש בהם החל מאופני שבילים מהירים ועד לאופני גרבל, מסינגל ספיד ועד אופני טיולים עם תיקים ואפילו אופני קומיוטינג עירוניים. התחלתי עם האופניים האלה ברכיבות גרבל עם כיזון ומערכות כביש, האהבה שלי אליהם הלכה והתעצמה, וככל שהזמן חלף, ולמרות שכיום יש לי את ה-Moots אני כל כך אוהב אותם שאני לא יכול להוציא אותם מהאורווה.

bergamont

TRAILSTER EX 9.0 2015



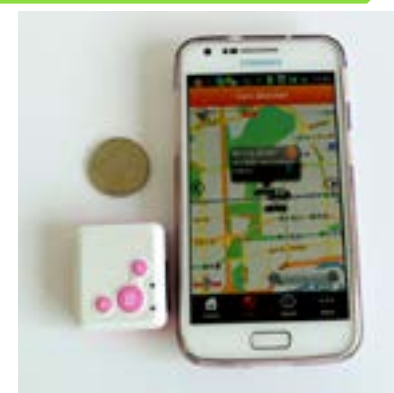
ROCKnROAD
הפסגה של רוכבי האופניים

1-700-708-970
www.rocknroad.co.il

אופני השטח
המתקדמים בעולם!
אבזור קצה, משקל נמוך
ובנויים לספוג כל שגעון

we:Test cheap

סקירת מוצרים בולטים מסין
שלא ממש צריך



אחרי ההטענה הוא יכול להחזיק במצב המתנה כ-12 יום כלחצן מצוקה, אם בא לכם שכל 10 דקות ידווח על מיקום מדויק - יחזיק יומיים תמימים.
אם החלטתם לתת אותו לילד כמכשיר מצוקה - כפתור אחד והוא מתקשר ישירות אליכם.
וכל הנפלאות האלו - רק ב 220 שקל, אצלכם בסניף הדואר.
השתמשו בחוכמה וספרו לנו אם הוא עזר לכם למצוא את האופניים

[לרכישה](#)



טכנולוגיות מיכשור המעקב וה GPS משתכללות מיום ליום.
אם פעם כדי לעקוב אחר רכב או חשוד היה צריך מיכשור יקר בטירוף או להיות חבר טוב של ג'ימס בונד, היום אפשר למצוא בעלויות די זניחות מיכשור שמאפשר פונקציונאליות לא הגיונית ביחס למחיר.
קבלו את המכשיר הקטן והשובב הזה.
רוצים לעקוב אחרי האופניים שלכם באון ליין? - יש
רוצים שזה יתחבר לאנדרואיד שלכם עם אפליקציה? - יש
שיהיה גם מכשיר טלפון לשעת חירום? - יש
להאזין איך הגנב של האופניים יושב בבית קפה ומספר איך גנב אותם? - יש
רוצים להתקשר ישירות לזה שגנב ממכם את האופניים ולקלל אותו? - יש
אתם יכולים כמובן להחליף את האופניים ב ילד שלכם, בן / בת זוג, מכונת, כלב, תיק מחשב - תתפרעו עם זה לאיזה כיוון שבא לכם - הכל יש במכשיר השובב הזה.

הוא בגודל של 4X4 ס"מ!
28 גרם - והוא בתיק אוקף שלכם בלי שתרגישו.



מחיר: 249 ₪

יצרן: [שורש](#)

נפח התיק מוצהר: 12 ליטרים

משקל: 680 גרם

שקית מים: מסופק עם שקית

3 ליטרים מסוג Widepac™

של שורש

Source Fuse 12



באיזה צד נמצא כל משקה, שורש צבעו את הצינוריות בצבעים שונים ובולטים. בפיה יש מקום לשיפור לטעמנו, היא ניתנת לסגירה אומנם ולא מטפטפות אך עדיין לא מזרימות מספיק נוזל בעת לחיצה. בגלל מבנה השקית הרחב, הניקוי והייבוש של שאריות המשקה האיזוטוני שנוטות לגדל חברים, פשוט וישים ביותר.

סיכום למרות שהיצרן מגדיר אותו כתיק לרכיבות קצרות, ה-Fuse הוא תיק בעל נפח נשיאה גדול מספיק לרכיבות ארוכות או רכיבות עומק. הוא נוח מאוד לתפעול, יציב מאוד על הגב ולא מגביל כלל את יכולת התמרון על האופניים. בתוספת שקית ה-Dvide המעולה יש כאן מוצר מנצח ביחס לכל מתחריו הבינ"ל, ללא קשר לתג המחיר הנוח ויצר הפטנטיות שלנו. ה-Fuse לא יפה או מרגש במיוחד, הוא נטול פאסון של כלי טכנולוגי מתקדם, הוא שלנו והוא בהחלט ראוי למחמאות.

יותר מחיר, משקל, נוחות שימוש, יציבות על הגב, שקית מעולה **פחות** רוכסנים באיכות נמוכה, פיית שתייה לא מזרימה מספיק 

נקודת חובה אחת בעניין זה היא איכות הרוכסנים, הם עדינים מדי, נוטים להיתקע ולא מתאימים לרוכב לחוץ שצריך לשלוף פנימית במהירות כי הוא מעכב את כל קבוצה. ככלל צינורות השתייה מקובעות לתיק רק ע"י לולאות בד על הכתפיות, לטעמנו חסרה עוד נקודת עיגון בשליפה מהירה על מנת למנוע מהצינורות להיטלטל ולהיתקע בכידון. שורש מציעים תפס מגנטי (הפעם ייעודי) למטרה זאת אך הוא לא מסופק עם התיק.

שקית שתייה D-Vide

שקית המים החדשה של שורש, מחולקת לשני תאים נפרדים עם שתי צינוריות מתנתקות לשימוש במים ומשקה איזוטוני (בירה/ וויסקי) באותה עת ללא שימוש בברזים, שלופות בקבוקים ובעיקר ללא צורך בעצירה. ככלל מבנה השקיות של שורש הוא גאוני בכל הקשור למילי ותחזוקה, ה-Dvide לא שונה במקרה זה. כתוב גדול וברור מונע טעויות ותאים ממוקמים אחד אחרי השני כך שאין כל קושי במילוי של שני המשקאות. השימוש הוא כמובן פשוט ולא דורש אימון ייעודי, ובכ"ז לאלה אשר לוקים בזיכרון קצר מועד ועלולים לשכוח

בחזיתו ושני תאי רשת פתוחים לבקבוקים בצדדים. התיק בנוי על מערכת גב פשוטה ביותר, ללא שם קליט בשלוש אותיות לטיניות, ללא תעלות אוורור תלת ממדיות או רשתות מבוצצות, מערכת גב פשוטה, יעילה בנידוף וסופר נוחה. הכתפיות עשויות אריג רשת מאוורר עם ריפוד מינימלי ורצועת המותן ניתנת לפירוק.

בשימוש יחסית לתיקים עתירי הפירוטכניקה הפופולריים כיום, המראה של ה-Fuse הוא צנוע ופשוט, אך לא משקף דבר מאופיו. ככלל התיק מרגיש גדול בהרבה מנפחו המוצהר בייחוד כאשר הוא מועמס בכבדות. התיק "מתיישב" באופן מושלם על הגב גם כאשר השקית מלאה עד סופה, לא מתעוות, נשאר צר יחסית ומערכת הגב מבוצצת באופן מושלם את התכולה מהגוף. גם ברכיבות מטלטלות במיוחד התיק נשאר דבוק לגב, כאמור על אף שלא נעשה כאן שימוש בטכנולוגיית חלל ייחודית. התאים גדולים ונגישים גם כששקית המים מלאה עד סופה. תא השירות שממוקם בחזית התיק הוא לא מהגדולים שנתקלנו בהם, אך הוא נגיש מאוד ויכול להכיל בקלות את כל מה שידרש לרכיבת עומק מדברית.

במשך שנים נשאו סנדלי המטיילים של שורש הישראלית את תפקיד השגרירים הבלתי רשמיים של ישראל ביעדים אקזוטיים שנכבשו ע"י התרמילים הישראלים. כיום מקומם של הסנדלים לא נפקד, אך את תפקיד השגרירים לקחו על עצמם מערכות השתייה המעולות שמפתחת ומייצרת החברה במפעלה בטירת הכרמל. תיקי השתייה של שורש משמשים צבאות רבים ושקיות המים שלהם מסופקות עם תיקים ממיטב התוצרת העולמית. ה-Fuse אותו קיבלנו למבחן הוא אחד הדגמים החדשים של שורש לשנת הדגם הנוכחית.

מאפיינים כלליים:

ה-Fuse הוא תיק שתייה בעל נפח כללי של 12 ליטרים ומסופק עם שקית המים Widepac של היצרן בנפח של 3 ליטרים. במהלך המבחן החלפנו את השקית המקורית בשקית ה-D Vide החדשה בעלת שני תאים נפרדים למים ולמשקה איזוטוני, עליה גם נתייחס בהמשך. גוף התיק עשוי אריג ניילון קליל וגמיש, הוא מכיל תא מבוצצ נפרד לשקית השתייה, שני תאים עיקריים עם חלוקה פנימית מינימלית, תא שירות נפרד מחולק למדורים



יבואן: DAA | מחיר: 179 ש"ח | משקל: 120 גרם לזוג

ERGON GE1

חברת ארגון הגרמנית ידועה אצלנו בעיקר בזכות ידיות הרכיבה והקניינים הארגונומיות שהוציאו לשוק לפני שנים לטובת רוכבי ה-XC והמרתונים. לפני כשנה, מעצם היותם תומכים מלהבים לקבוצת האנדורו של Canyon, חבר אליהם הרוכב המוביל והמעוטר פאביין בארל לטובת שיפור קו המוצרים שלהם לקטגוריה החמה ביותר היום - כולם ביחד - אנדורו! אז כן, מסתבר שהרבה מחשבות אנדורו הושקעו בגריפים שלפנינו, והתוצאה הגיעה בצורת ביקורות מחמיאות ופרסי עיצוב וחדשנות. עוד לפני שניכנס לסקירת המוצר אנחנו חייבים להוריד את הכובע גם בפני מעצב האריזה שלהם, ה-GE1 מחוברים לקרטון האריזה הקשיח על גבי תושבות פלסטיק היושבות על ציר, דבר שמאפשר לקונה האנדורו המסוקס להרגיש את האחידה בשתי הידיים כאילו היה אחוז בכידון (כידון

מאד צר, אבל עושה את העבודה). גאוני. הגריפים עצמם, נאים מאד למראה ונעימים למגע, הם מתרחבים באיזור מרכז כף היד לטובת אחיזה נוחה, וצרים באזור האגודל כדי להבטיח העברת הילוכים קלה וחלקה. בניגוד לגריפים אחרים בעלי שתי נקודות עיגון לכידון, ה-GE1 מסתפקים בנקודה אחת בלבד בחלק הפנימי, הדבר מאפשר סופית פלסטיות בקצה הכידון ומאפשרת אחיזה נוחה גם באזור שבדרך כלל שמור לטבעת אלומניום ובורג הידוק חיצוני. כל הפרמטרים האלה, אליבא דה פאביין מאפשרים אחיזה אופטימלית, קרי ידיים פתוחות לרווחה ומרפקים מכופפים מוכנים לספיגה - כולם ביחד - אחיזה אנדורו! **בשטח** הגריפים שזדכו לכידון קרבון רחב מבית Race-Face והשקיפו

מלמעלה על בולם Pike מפנק, מכאן הדרך היתה קצרה לסיבוב כסאח בסינגלי חורשן ואחריו סוף שבוע רווי סלעים ושיפועים בסמר-בייק... יותר אנדורו מזה נשתגע.

נציין מאד לטובה שתי תכונות עיקריות: החלק הצר באזור האגודל וכרית כף היד מספק כמובטח אחיזה איתנה ונוחה מאד לצד העברת הילוכים חלקה, ותוספת הגריפ החיצוני אכן אפשרה פתיחת ידיים מקסימלית למלא אורכו האפקטיבי של הכידון. תודות לאורכו של הגריפ וצורתו הארגונומית ניתן גם לשנות את מיקום האחיזה בו במהלך עליות וקטעי קישור לטובת מנוחה קלה לכף היד.

מנגד, השטח המעובה באזור מרכז כף היד, שהרגיש מעולה ברכיבה בשבילים חלקים יחסית, גרם לתחושת אי-נוחות לאחר קטעים מהירים ומשובשים. נראה שבעוד שה-GE1 יהיו נהדרים למי שאוהב גריפים צרים וקשיחים, לאילו מאיתנו שמעדיפים גריפים שמנמנים ורכים הוא עדיין קשה מדי דווקא באיזור המעובה שלו שלא ולא סיפק את מידת השיכוך הרצויה למרכז כף היד.



יותר סופית פלסטית בקצה החיצוני המאפשרת שימוש מקסימלי בכל אורך הכידון, אחיזה מעולה באיזור האגודל, נראים מעולה! **פחות** השטח המעובה באיזור מרכז כף היד הרגיש קשה מדי בקטעים מהירים ומשובשים 

יבואן: CTC | מחיר: 204 ₪

יבואן: בייק אקספרס | מחיר: 570 ₪



Lezyne CRV 20

רבות לפני שתדרשו להחליפו. החבילה הכוללת העמידה את משקל המערכת על 150 גרם, לא קליל אך די מכובד לכלי מרובה פונקציות.

בשימוש ה-Lezyne ליווה אותה ככלי הבלעדי לשימוש בזמן הרכיבה לאורך מספר חודשים, וכפי שזה נראה כעת, אנחנו לא מתכוונים להחליפו בזמן הקרוב, הוא סיפק היטב את כל הצרכים שלנו לתיקון תקלות בסיסיות וביצוע כיוונונים בשטח, האלנים בנויים בצורה חכמה כך שיתאימו ויגיעו לברגים המיועדים (לאלן 2 ו-2.5 ישנו כיפוף של 90 מעלות בקצה על מנת להגיע לברגי כיווני ברקס וכו'), ישנו מספיק מנוף גם לפעולות הדורשות כוח לא מבוסס והביטים של ה-CRV הוכיחו עצמם עמידים מאוד, ולא "טחנו" ברגים או את עצמם.

שני פגמים פעוטים מנעו מה-CRV לקבל אצלנו ציון מושלם, בראש ובראשונה כפית הצמיגים קטנה מדי וכמעט ולא שמישה בפועל ושנית, כלי השרשרת אכן מספק את הסחורה לשעת חירום בשטח אך לא היינו משתמשים בו בנסיבות אחרות (וזאת בניגוד לכלי מולטי-טול אחרים).

יותר תפעול מוצלח, פרופיל שטוח, פונקציות רבות **פחות** כפית לא שמישה, כלי שרשרת בסיסי מאוד **WR**

Lezyne היא חברה אמריקאית המייצרת מגוון עשיר של אביזרים "משלימים" לרוכבים, החל ממשאבות רגל, דרך כלי עבודה מקצועיים לחנויות ועד פנסי רכיבה. החברה שמה דגש מיוחד על עיצוב המוצרים בצורה סקסית ויחד עם זאת נוחה וארגונומית. מהיבואן המקומי, CTC, קיבלנו את אולר הכלים המתהדר בשם CRV 20, ה-20 ע"פ מספר הפונקציות שהוא מספק וה-CRV ע"פ לוגיקה פנימית של Lezyne שאינה ממש נהירה לנו. **נתונים טכניים** ה-CRV הוא כלי שטוח מאוד (מספיק שטוח כדי שיהיה נוח לשאת אותו בכיס חולצת הכביש שלכם), הכולל 20 כלים שימושיים לתיקונים בזמן רכיבה, הכלים כוללים מפתחות אלן בגדלי 2, 2.5, 3, 4, 5, 6 ו-8, הוא כולל מברג שטוח ופיליפס, כלי שרשרת, מפתח T25, שלושה סוגי מפתחות שפיצים (כולל למאביק), פותחן בקבוקים, סכין משוננת ומפתחות פתוחים בגדלי 8 ו-10 מ"מ. בנוסף ישנם גם כלי להזזת/הרחבת רפידות ברקס וכפית (קטנה משהו) לצמיג.

הכלי עשוי אלומיניום יצוק בצדדיו, והכלים מצופים בניקל, קשיחים ועמידים מאוד, גם בפני שחיקה וגם בפני חלודה וקורוזיה. איכות ההרכבה מרשימה ונראה שה-CRV יוכל להיות זרוק בתיק הרכיבה שלכם שנים



Cube FRS 18

מערכת הגב אינה גמישה דיה על מנת להתלבש על החמוקיים של הרוכב וכל הנפח הזה הוא אובר-קיל רציני. זה כמו לסחוב את הקניה השבועית מהמכולת עם סמי-טריילר. הבנפית המלא מתקבל מהתיק בעומס מלא, לקראת יום עבודה ארוך במדבר, עם 6 ליטרים של נוזלים, מזון רב וכלי עבודה. לתיק שפע פתרונות אחסון, תאים פנימיים, רשתות ורוכסנים המשאירים את הפריטים במקום בו עזבת אותם. פלטפורמת הגב הקשיחה מבודדת פינות חדות מעמוד השדרה ומצידן האחורי של הצלעות, תולדה של טעויות של העמסה, ובאופן כללי מסייעת לשמור על הכבודה כמקשה אחת. הכתפיות ורצועות החזה והמותן הפגינו ארגונומיות טובה ואוורור סביר.

סיכום ה-FRS 18 הנו תיק ייעודי לפשיטות עומק רכובות, בעל לוק ופונקציונליות טובים ואיכות גימור פושרת.

יותר שפע מקום אחסון והעמסה, מראה, סוס עבודה למשקלים כבדים **פחות** משקל עצמי, איכות חומרים/תפירה, העדר ורסטיליות **WR**

חברת Cube הייתה מן הסנוניות הראשונות אשר הביאו את בשורת האיכות הבאורית ללבנט. בעיקר יזכור לטובה הפריץ אשר כיכבו בראש מצעד נחשקות האנדורו (עוד לפני שאפילו קראו לו ככה) של תחילת העשור. תחת כנפי המותג פורחות להן שלל קטגוריות של ביגוד, הנעלה, כלים ואביזרים לקומיטינג, טורינג ועוד. בתזמון מושלם עם פתיחת עונת המדבר זכינו אנו לבחון תיק גיבור מתוך ליין התיקים הרחב.

במימוש לתיק ה-FRS 18 נפח בן שמונה עשר ליטרים כמובן (מידות חיצוניות 50x30x18 סנטימטרים) ומשקל עצמי מכובד בן 1100 גרמים. למערכת הגב תשתית פלסטיק קשיחה וסט בן שמונה כריות גבוהות האמונות על זרימת האוויר. התיק מסופק ללא שקית מים אך עם כיסוי גשם אינטגרלי ושפע רצועות הידוק חיצוניות לקשירת מיגון ו/או חצי מהבית. יש לציון כי איכות חומרים והבניה בינוניות למדי (חומרים פשוטים יחסית ותפרים לא-כפולים). בקיצור לא עולה בקנה אחד עם האיכות הגרמנית של שלדות המותג.

בשימוש מבחן החניה של בן שמן עשה לתיק חטא.

יבואן: Fun Ride

מבחן לציוד מיגון של חברת

IXS

לאלה מביננו אשר בקיעים בסצנת האקסטרים העולמית שילוש האותיות IXS הוא הרבה מעבר למותג ציוד והלבשה. לאותם אוהדים IXS מייצג את סבב תחרויות האקסטרים האירופאיות בכלל זאת סבב ה-DH והפור-קרוס הנחשב, אשר מצמיח מידי שנה את הדמויות המובילות בסצנה העולמית. ליין המוצרים העצום של החברה כולל מוצרי מיגון והלבשה ומאופיין בארגונומיה גבוהה במיוחד, בשימוש בחומרים מתקדמים חלקם פרי פיתוח עצמאי ובעיצוב ייחודי מאוד.



מגני ברכיים IXS HACK EVO | מחיר: 485 ₪

ה-HACK הם מגני ברך בתצורת שרוול צר וקצר יחסית, עם מיגון גמיש בחלק הקדמי בלבד. חלקו הקדמי של גוף המגן עשוי ניאופרן דק וחלקו האחורי עשוי אריג רשת העונה האווירי AeroMesh. בקדמת המגן כיפת חומר פולימרי גמיש בעל יכולות ספיגה ופיזור, עליה שכבת אריג קורדורה צפופה המתפקדת כמגן שפשוף חיצוני כנגד חדירת אלמנטים לתוך החומר. בנוסף לשת רצועות הידוק סטנדרטיות מצויד המגן בפס סילקון דביק בחלקו העליון של השרוול שתפקידו למנוע החלקה ולהוריד את הלחץ מהרצועות.

בשימוש זוהי הגרסה החדשה של סדרת ה-Hack, היא קלה יותר, מאווררת יותר ואנדורו פרנדלי לפחות בכל הקשור למראה, משקל ופרגון לדיווש אינטנסיבי. זוג מגנים שוקל כ-350 גרם בלבד, "משקל אנדורו" לכל דבר ועניין. יישום המגנים על הברך הוא מהנוחים שנתקלנו בהם, שכבת אריג מתוחה בחלקו הפנימי

של המגן מרחיקה את החומר הקשה מהברך והמבנה הארגונומי של כיפת המגן, מושיבים אותו בדיוק במקום מבלי לגרום לאי נוחות או שפשוף בעת פעולת דיווש נמרצת.

הגנה מבנה המגן צר וקצר כאמור, למעשה הוא מגן בעיקר על כיפת הברך והאזור סביב לה, ונאמן לז'אנר ה"אנדורו מינימליזם". הוא נשאר דבוק למקומו ולא זז גם בדיוושים אינטנסיביים ובתנאים מטלטלים במיוחד. השתדלנו לבחון את כל האספקטים של המגן, בין היתר תרגלנו נפילה, כאלה אנחנו... אז את הפיזור הפיסיקלי של החומר החדשני לא הצלחנו לבודד בנפילה, אבל את השורה התחתונה ספגנו באהבה, לשמחתנו ה-Hack יודעים את העבודה!!

עמידות לאחר שימוש אינטנסיבי כולל מספר כביסות לא נרשם כל בליא על המגנים, רצועות המגן לא התרחבו עד כה והמראה החיצוני נשאר כשהיה במטוס מטאיון.

מגני מרפקים Flow IXS | מחיר: 295 ₪

מגני המרפקים שפותחו בהשראתו של הנס Flow ריי, אחד האייקונים המזהים עם החברה השוויצרית, מתבססים על מבנה ואוריינטציית אנדורו דומים לאלה של מגני הברכיים בגרסת ה-Hack. ה-Flow מיישמים טכנולוגיית ספיגה ופיזור מתקדמת יותר בעזרת שימור בפולימר ה-X-Matter שמעניק למגן גמישות גבוהה יותר ומשקל נמוך יותר. גם בגרסת המרפקים המגנים מולבשים על היד כשרוול אך מקובעים ע"י רצועה רחבה אחת בלבד ופסי סילקון. ה-flow מגנים בעיקר על אזור המרפק אך גולשים גם לאזור חלקה העליון של האמה.

בשימוש: כמו מגני הברכיים גם מגני המרפקים קלים וגמישים במיוחד ולא מהווים מגבלה על תנועת היד או פוגעים ביכולת התמרון של הרוכב על האופניים. למרות

העובדה שה-Flow הם מגני מרפקים במבנה של שרוול אשר נוטים להחליק לרוב, במקרה זה פסי הסילקון והמבנה הכללי המאורך שמרו עליהם תמיד במקומם גם בסביבה מזיעה מאוד וללא רכיסה הדוקה במיוחד.

הגנה כאשר הנפילה היא ישירות על האזור הממוגן, ה-Flow עומדים במשימת הספיגה ללא כל קושי. החוכמה היא ליפול ולכוון את אזור הפגיעה.

עמידות גם במקרה זה לא נרשמה בלייה מיוחדת, גם גרסת הידיים שמרה על צורתה, לא נקרעה ולא התרחבה כל תקופת המבחן.

יותר משקל, נוחות, אי תזוזה, פרגון למדווש

פחות מינימליזם שכנראה לא יפגע בסגנונם של כל הרוכבים



יבואן: CTC

מבחן לילה

Exposure 2015

חברת אקספוז'ר נמצאת ללא ספק בקדמת יצרני פנסי העל, מה שנקרא בלעז High-End. כדי לשמור על המוניטין נראה שמהנדסי החברה (ואנשי השיווק כמובן) לא נחים לרגע ועושים כל שביכולתם כדי לארוז את מיטב הטכנולוגיה העכשווית באריזות איכותיות ומהודקות, כל זאת בלי להתנצל על מחיר שעלול לגרום לרוכב הממוצע רתיעה מיידית. מצד שני, רוכבים מנוסים שכבר עברו פנס סיני או שניים יעדיפו דווקא מוצרים מבית כזה המבטיח איכות ואמינות מוכחות ושירות מקומי זמין.

לאקספוז'ר יש כ-20 (עשרים!) דגמים שונים המיועדים לרוכבי אופניים, החל מפנסים אנוורקטים לרכיבת כביש, דרך פנסים אימתניים לרוכב ההרים הנועז, וכלה בפנסים ופותרונות המיועדים להרפתקאות טורינג ובייק-פאקינג רב-יומיות. לסקירתנו קיבלנו נציג ממשפחת האחים הקטנים במשפחה ולציידו את אחד האחים הגדולים.

Exposure Diablo MK6

מחיר: 1500 ₪

בוא לא נתבלבל, ה"דיאבלו" (דור 6) אמנם קומפקטי אבל מדובר בשד אור.

כמה נתונים טכניים**משקל:** 108 גרם**מידות:** 114 מ"מ אורך, קוטר ראש 40 מ"מ, קוטר גוף 33 מ"מ**נורות:** Cree XPG LED * 3**עצמת אור:** עד 1300 לומנס**קיבולת סוללה פנימית:** mAh3100**זמן תאורה:** 1300 לומנס כשעה אחת, 400 לומנס כשלוש שעות, 200 לומנס כשש שעות, עצמה מינימלית 24 שעות.**עוד פיצ'רים:** נורית לחיווי עצמת הסוללה ברכיבה או בטעינה, מנגנון לשינוי עצמה בטפיחה קלה (Tap) על הפנס, הורדת עצמה אוטומטית במקרה התחממות, מגוון תכניות תאורה ואפשרות חיבור למגוון אביזרים

נוספים מבית אקספוז'ר (האחרון לא נבדק).

בהחלט מגיע שניצין גם את המארז המוקשח עמו מגיע הפנס. המארז מכיל מסען חכם, כבל נוסף לטעינה מ USB והתקנים לקסדה ולכידון. הצצה מהירה בחוברת מגלה שיש לא פחות משמונה תכניות איתן ניתן להגדיר את מצבי הפנס לפני רכיבה, אנחנו לא בטוחים שיש צורך בכל כך הרבה אפשרויות, אבל יש פה מענה גם לרוכב מרתון שצריך למשוך כשש שעות לילות באור צנוע וגם לרוכב אול-מאונטיין שבא לתת בראש שעותיים ולנוח על המבורגר וסודת שעורה ושמרים.

בשימוש

במהלך רכיבת לילה בעיר ובפארקים סטריליים השתמשנו באחת התכניות הצנועות שלא מביאה את הפנס לתאורה מקסימלית וגם אז השתמשנו בד"כ בעצמה הבינונית מה שהספיק לנחמם שעות רכיבה מוארת. פיזור האלומה היה מצויין בהתחשב בגודלו (כלומר קוטנו) של ראש הפנס ומתקן הכידון הפשוט אמנם לא יצר רטט עצבני בדרכי עפר משובשות אבל

לא הרגיש לנו מספיק בטוח לשימוש ברכיבה אגרסיבית.

בירידה לשטח, התאמנו את הפנס לתכנית העוצמתית ביותר בעלת שלושה מצבים. לפי תכנית זו, במצב תאורה גבוה המפיק 1300 לומנס הפנס יכול להחזיק כשעה, במצב בינוני כשלוש שעות ובמצב חלש כשש שעות. הרכבנו את מתקן הקסדה (המצויין!) ויצאנו ליער. פה ללא ספק התגלתה עצמתו האמיתית של פנס הראש הקטן, עצמים נראו באופן ברור גם למרחק של כארבעים מטר.

עכשיו אם אתם אוהבים את הפנס שלכם פתוח על מקסימום כל הרכיבה, זה אולי לא הפנס בשבילכם, אם אתם קצת יותר חסכנים הרי שבאמצעות החלפת מצבים נבונה בין עצמה חלשה בדרכים לבנות ועליות, לעצמה חזקה בסינגלים מהירים, תצליחו למשוך רכיבת לילה חזקה של למעלה משעתיים בכף, בפרט אם לא נמרחתם באחד הסיבובים.

אמזבה קלה נרשמה מהמנגנון שהיה אמור להחליף מצבים בטפיחה קלה על הפנס, אם כי יכול להיות שאנחנו לא מבינים מספיק בטפיחות...

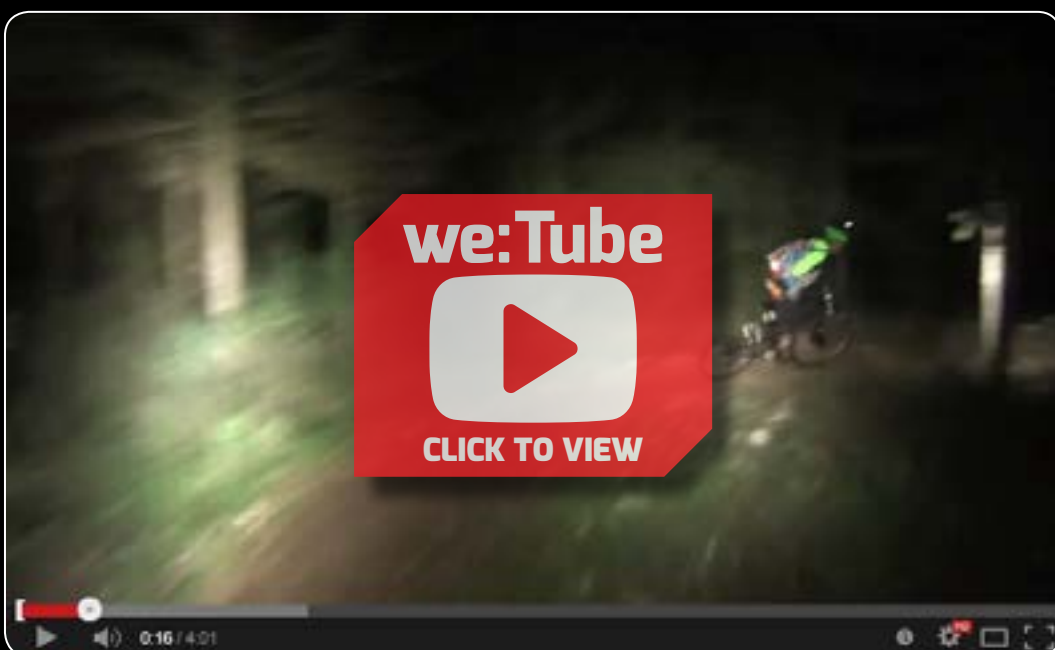
כך או כך נאלצנו לגשש אחר הכפתור הקטן הממוקם באחורי הפנס כדי להעלות עצמה לפני ההסתערות הרגילה בכניסה לסינגל. כדי למזער את כמות הלחיצות, ולאחר שהפנמנו שלרכיבות קצרות אין לנו צורך בעצמת הביניים, עברנו ברכיבות הבאות לתוכנית של שני מצבים בלבד – וגם כאן משכנו שעתיים פלוס ללא בעיה.

לסיכום

מדובר בפנס קטן, חכם וממזרי בעל עצמה מדהימה למידותיו ומשקלו. בעוד שנראה לנו שהוא "אובר-קיל" לרכיבות יומיות ולרכיבת כביש, הוא יהיה מושלם כפנס קסדה לשטח, גם לרכיבות קצרות ועצבניות וגם לרכיבות ארוכות יותר אשר אינן מחייבות עצמה גבוהה ואם אתם לא חזירי-תאורה, כנראה שתוכלו להסתפק רק בו.

יותר מימדים ומשקל קליל, מבנה חזק ואיכותי, פיזור אור, מגוון תכניות ומצבי עצמה. **פחות** מנגנון הטפיחה המובטח לא פעל, החלפת סוללות עצמאית לא אפשרית, יקר.





Exposure MAXX-D MK7

מחיר: 2600 ₪

והנה האח הגדול, לא הכי גדול (מעליו יש את ה-SixPack האימתני) אבל בהחלט מספיק גדול ובעל נתונים טכניים שורפי-רשתיות:

משקל: 292 גרם

מידות: 114 מ"מ אורך, קוטר ראש 57 מ"מ, קוטר גוף 49 מ"מ (שם חיבה: חביתוש)

נורות: Cree XPG LED * 4

עצמת אור: עד 2400 לומנס

קיבולת סוללה פנימית: 11600 mAh

זמן תאורה: 2400 לומנס שעתיים, 800 לומנס שש שעות, 400 לומנס 12 שעות, עצמה מינימלית 36 שעות.

עוד פיצ'רים: חיווי דיגיטלי של זמן הסוללה הנותר לרכיבה או לטעינה, מנגנון אוטומטי המשנה את עצמת התאורה בהתאם לתנאי השטח והמהירות, הורדת עצמה אוטומטית במקרה התחממות, משטח מגע לשליטה, מגוון תוכניות תאורה ואפשרות חיבור למגוון אביזרים נוספים

מבית אקספוז'ר (האחרון לא נבדק).

כמובן שגם כאן החבילה מגיעה במאחז מהודר המכיל מטען חכם, כבל USB נוסף לטעינה, והתקן מרשים לכידון. מסיבות של גודל ומשקל הפנס וויתרו כאן על התקן לקסדה, מה גם שאנחנו לא היינו רוצים לעמוד ולבהות בצד הלא נכון של 2400 לומנס בגובה העיניים. ה-MAXX-D מעלה הילוך גם כשה נוגע לפיצ'רים שלו, סה"כ ספרנו 10 תוכניות תאורה, שלוש מתוכן אוטומטיות – אתה מציין לפנס כמה זמן תאורה אתה צריך (3/6/12 שעות) והוא כבר ידאג להעניק לך את מקסימום התאורה האפשרית תוך התחשבות בתנאי הדרך, זאת באמצעות חיישנים הרגישים למהירות, שיפוע, תאוצה ופניות. מי גאון של אמא?

בשימוש

עקב עצמתו של חביתוש החלטנו לוותר על מבחן היוממות, לחסוך עגמת נפש מנהגים ואצנים בטייך, ולצאת ישר לשטח.

לאחר שגילינו לאכזבתנו שמתקן הכידון אינו תואם לכידון בסטנדרט החדש של 35 מ"מ (אנדרו בטרורף בשלנו), חיברנו אותו באנחה כבידה לאופני ה"ק בדרך לרכיבת מרדף אחריי יחידת עילית של סטראבה. את

הוואו הראשוני בהדלקת 2400 לומנס קשה לפספס, אבל מכיוון שאנחנו לא שוכחים את החיים עצמם, ובטח שלא את מטרת המבחן החלטנו להשתמש בתכנית האוטומטית בה חביתוש יחליט לבד מה תהיה עצמת התאורה בשלוש השעות הבאות.

למרות המסך האינפורמטיבי בישבנו של חביתוש, מעבר התכניות אינו לגמרי טריוויאלי אבל לאחר כמה משחקים הצלחנו להגיע לתכנית הרצויה ויצאנו לדרך. פיזור האור המשיך להרשים גם בזרמים והרכב שלפניי הטיל צל כבד על העצים, הסלעים ואפילו על הגבעות שמסביב. לא הורגש כל רט בפנס גם בסינלים אגרסיביים מאד והמידע על עצמת הסוללה ברזולוציה של דקות מאד עזר להערכת הזמן ולהארכת החוויה. למען הניסוי שיחקנו גם עם המצבים, בין עצמה נמוכה שהיתה מספקת לזרמים לבנות (כ-400 לומנס) למצב האוטומטי, מה שתגמל אותנו בעוד זמן סוללה (לא שהיה חסר מה).

לאחר כמה רכיבות של בין שעתיים לשלוש, קשה לומר אם שינויי העצמה האוטומטיים נבעו ממגוון החיישנים החכמים או מוויסות עקב עליית הטמפרטורה, אבל מכיוון שאנחנו מקפידים על כיבוי בעצירות נשייך את

השינויים למנגנון המתוחכם ולא להתחממותו, כך או כך, תאורה לא חסרה באף קטע מהיר.

לסיכום

מדובר במפלצת של ממש שתתאים לרוכב ההרפתקן היוצא לרכיבה של שעות ארוכות ללא טעינה, וגם לרוכב הסינלים שרוצה לצאת לשעתיים מהירות ולנוח. למרות עקומת הלימוד הנדרשת אין בעיה למצוא את התכנית הרצויה לרכיבה ואם ברכיבות של כשלוש שעות עסקין אפשר לצאת בחיך לדרך לילית בתאורת יום.

לאורך המבחן לא התגלו כל בעיות אמינות גם לאחר סלטולים קשים ונאבים (לרכב), והחיווי הדיגיטלי דייק גם בזמן הטעינה וגם בזמן הרכיבה.

יותר עוצמה ופיזור אור מעולים, מבנה חזק ואיכותי, זמן תאורה אדיר, משקל קל יחסית, מגוון תכניות "חכמות". **פחות** לו הייתי רוטשילד, זה היה הפנס על כידון המרכבה שלי, למרות שעדיין אין לו מתאם לכידון 35 מ"מ



פרק ב' אומנות הספין

שחר החל פרויקט חזרה לחיים בריאים. משקל ההתחלה היה 104 ק"ג והיעד הינו 85 ק"ג. הכתבות החודשיות יתעדו את תהליך השינוי מבחינה תהליכית, מחשבית והתנהגותית.

באחת ההרצאות היותר מעניינות שיצא לי לשמוע, דיבר אחד העיתונאים המדיניים הבכירים על "אומנות הספין". הכוונה ב"ספין" זה היכולת לקחת מקרה אמיתי, עובדה מסוימת ולדווח עליה מזווית מבט שמתאימה לאותו עיתונאי, פוליטיקאי או כל בעל עניין אחר... הורקור בו מציגים את העובדות אינו משנה את מה שקרה בפועל ובטח אינו שקרי אך בהחלט מראה צד אחד מאד ספציפי (ולעיתים צר) של הנושא ואמור לשרת מטרה מסוימת.

מדוע הנושא מעלה מוזכר כפתיח לכתבה השנייה שלי? מכיוון שהאמונה אומרת שכשאתם מחליט לעשות מעשה, להתחיל תהליך ירידה במשקל, לקחת את הצעד הראשון, הוא "חייב" לבחור באיזושהי תוכנית תזונה או שיטה כלשהי על מנת להשיג את המטרה.

אם נדמה את תהליך הירידה במשקל לכדור תלת ממדי, הכדור מורכב מאלמנטים שונים כגון המזון עצמו (קלוריות, רכבים, טעם), המחשבות שלנו, ההרגלים השונים. ישנם המון אלמנטים נוספים כגון פעילות גופנית, אספקטים חברתיים, בריאותיים, כלכליים ועוד ועוד.

בואו ניקח את הכדור הענק הזה שיש לנו (מרגיש כמו משקולת ענקית שתלויה על כל אחד שמתמודד עם האתגר של ירידה במשקל), החברות המסחריות השונות בעצם מאירות כל פעם חלקים מסוימים מאד ממנו במטרה להעביר מסר מסוים ולא דווקא רצות/ מסוגלות להראות לנו את כל הכדור כי הרי לאור המורכבות של העניין זה נראה כמשימה בלתי אפשרית.

אז החלטתי שאני רוצה לרדת במשקל! על איזה חלק מהכדור אני בוחר

להסתכל קודם?? שיטה אחת תגיד לי להוריד פחמימות ושיטה אחרת תוכיח לי שכעוסקים בספורט (לדוגמא אופניים) יש צורך בסוכרים ופחמימות. שיטה אחת תספר לי שלא משנה מה אני אוכל, העיקר שאני אעמוד ביעד קלורי מסוים וארשום כל דבר שאני מכניס לפה ושיטה אחרת תוכיח לי שאני יכול לאכול בלי הגבלה כל מה שאני רוצה, העיקר שזה יהיה רק גמבה!

שיטה אחת תדווח שבאופן נחרץ האדם לא זקוק לספורט על מנת לרדת במשקל ושתשעים ותשעה אחוזים מהמאמץ צריך להיות מושקע בתזונה ואז יגיע מאמן הכשר שישאל האם יצאתי מדעתי, "אתה באמת רוצה לאבד את כל מסת השריר שלך"??

מה אני רוצה?? אני רוצה לרדת למשקל של 85 ק"ג. אני רוצה ליהנות מהדרך (גם מאוכל מגוון וטעים וגם מספורט). אני רוצה גמישות. אני רוצה להרגיש שליטה ולא להיות נתון לקריזות של "הראש השמן" שלי.

בחלקו הראשון של החודש הראשון, השקעתי את מירב המאמצים על מנת להחזיר לעצמי את השליטה. התקופה הזו התאפיינה במוזרות מסוימת במובן שסגרתי עם המגזין שנקדם את הפרויקט שלי, אפילו כתבתי את הכתבה הראשונה אבל משום מה, זה היה נראה רחוק, לא אמיתי ועדיין לא בטוח שהולך לקרות. יציאת המגזין, הפידבקים והעידוד שקיבלתי נתנו לי את האנרגיה הדרושה ואז באמת התחיל הפרויקט.

במסגרת הפרויקט אני מחויב להגיע למשקל המטרה ואני אכן מתכוון להגיע לשם אבל כמו שהזכרתי מעלה, חשובה לי גם הדרך. אני בוחר להסתכל על התהליך כמחקר (ניסוי וטעייה) וע"י כך לא להיכנס לפניקה

בהקשר להתנהגות זו או אחרת או תוצאה מסוימת שמראה המשקל. אני מתכוון לנסות, לבדוק האם אני בכיוון, לשפר, לשנות, לבחון וחוזר חלילה.

מכל מנוון השיטות והתוכניות הקיימות אני בהחלט יכול לומר שרובן יכולות לעשות את העבודה וההחלטה באיזו תוכנית לבחור זה עניין אישי בלבד. זה בסדר גמור ומקובל להתחיל עם תוכנית אחת שעובדת, לעבור לתוכנית אחרת, העיקר שיהיה מגוון, כיף, מעניין, טעים ובכיוון הנכון מבחינת המשקל.

הכוונה ב"החזרת השליטה" היא היכולת לעשות בחירות יזומות ונכונות של מזון ופעילות גופנית לעומת מצב שה"ראש השמן" גורם לי לבחור בהתנהגות אשר נוגדת את האינטרסים שלי. אני מתחיל להיות יותר מסודר, לתכנן קדימה, להכין את האוכל מראש וכדומה. החלק הקשה ביותר מבחינתי זה היכולת לזהות רעב רגשי ולהבדיל בינו לבין רעב פיסי אמיתי. אני רוצה למנוע מצב של אכילה מתוך עייפות בערב, לחץ בעבודה, שפע בארוחת שישי, הנאה תוך כדי בילוי וכדומה.

בחרתי להתחיל את התהליך עם "סוג של" אכילה קדמונית. אני אוכל ירקות, מעט פירות, פחמימות מורכבות (די הפסקתי עם הלחם לעת עתה), ביצים, אגוזים וכדומה. אני מאד משתדל לא לאכול מוצרים מתועשים כמו קוטג', קניקים (אפילו דלי שומן), חומוס וסלטים קבויים, גבינות למריחה. על חלב עוד לא הצלחתי לוותר אבל הורדתי בצורה משמעותית. בחרתי באכילה קדמונית מכיוון שעד אשר אסגר על משהו יותר ספציפי, היה נראה לי הגיוני להתחיל להכניס לגוף מזון טבעי, בריא ונקי לעומת מזון מעובד ומתועש. אני חד משמעית לא רוצה להפוך קיצוני

מכיוון שהדרך עוד ארוכה ולכן בחלק מהדברים אני מהלך על התחום האפור (זהו כמובן תירוץ אבל נניח לזה כרגע).

למי שלא מכיר, פחמימות מורכבות ניתן למצוא במזון מלא אשר עבר פחות תהליכים של עיבוד כגון אורז מלא, קינואה, חיטה מלאה וכדומה. היתרון של פחמימה מורכבת לעומת פחמימה פשוטה, ריקה, חלולה זה העובדה שלוקח לגוף זמן ארוך יותר לפרק את המזון. מכיוון שפחמימות בסופו של דבר מפורקות לסוכר, מזון מלא אשר מכיל פחמימות מורכבות גורם לגוף להשקיע מאמץ גדול יותר בלפרק את האוכל, גורם לרמת אנרגיה מאוזנת לאורך זמן ארוך יותר ובעיקר משאיר אותי שבע לכמה שעות טובות.

למעט שבועות מהסוג החורפי במיוחד, אני רוכב שלוש פעמים בשבוע. ימי שבת מוקדשים לסינגלים, ימי שלישי או רביעי לרכיבה לילית ארוכה וימי ראשון או שני לרכיבת אופניים נוספת. אורך רכיבה ממוצעת נע בין 15-20 ק"מ. בתחום הרכיבה אני מבין שעליי להגדיל את המרחקים ואת זמן הרכיב על מנת לשרוף כמה שיותר קלוריות ולחזק את שרירי הרגליים.

ההתקדמות? התחלתי במשקל של 104 ק"ג ואני שוקל כעת 102 ק"ג. לאור כל האמור מעלה, אני שמח שלפחות עצרתי את העלייה ומקווה לתפוס קצב כלפי מטה...

אני עדיין לא שותה מספיק, אוכל בלילה, לא רושם, לא מקפיד על כמויות, לא מאורגן מספיק, אוכל בעמידה, מול הטלוויזיה ועוד המון דברים "נורמאליים לחלוטין" אחרים. גם בכל אלה נטפל!

לכל טיפ, שאלה, עצה, הטפת מוסר או רצון להשפיע ניתן להיכנס לעמוד

[הפייסבוק של הפרויקט](#)

RACE DAY OPTIONAL

Niner Jet 9 RDO

גם לבוחני אופניים ותיקים ולמודי קרבות כמונו לא מזדמן לעיתים קרובות לרכוב על אופניים ברמת האבזור שריסייקלס העמידו לרשותנו במבחן זה. אז נכון, אף אחד מאתנו לא באמת מתאמן לפודיום באפיק ישראל והאמת שאנחנו לא מחשיבים עצמנו כרוכבי XC דגולים במיוחד, אבל 11 XTR הילוכים 2015, גלגלי Wide Lighting המדוברים של American Classic, ועוד משודכים לשלדת הקצה של ניינר בתצורת שבילים לייט עם בולם 120 מ"מ מלפנים, אנחנו בעניין ועוד איך בעניין!

אבל כל דבר בזמנו, ברשותכם נחזור להתחלה. Niner, החברה שהוקמה כדי לייצור אופני 29 אינץ' (ובינתיים לא חרגה מהמטרה הזו), מייצרת מגוון עשיר במיוחד של אופני 29, החל מאופני גראבל וסייקלו-קרוס, דרך אופנים קשיחי זנב מכרומולי ועד אופני AM/ Enduro מעודכנים בעלי מהלך נדיב של 150 מ"מ. באמצע הליין הזה ואולי כיהלום שבכתר של המותג האמריקאי נמצאים ה-Jet 9 בגרסת ה-RDO. דגם מבוסס שלדת קרבן מלאה מתומכת שרשרת ועד צינור ראש, קלה וקשיחה מאחותה ה-Jet 9 Carbon ה"רגילה" עם משולש אחורי עשוי אלומיניום. ה-Jet מתהדרים ב-100 מ"מ מהלך על מתלה CVA (מתלה בעל שני חוליות קצרות, קרוב רחוק של ה-VPP, ה-DW link ואחרים דומים) האמור לייצר יעילות דיווש מוגברת יחד עם פלאשיות במידה מספקת. מצד אחד באתר של החברה, ניינר מתארת את ה-Jet 9 RDO כספינת דגל הקרוס קאנטרי של החברה, ומצד שני בראיונות שקראנו עם מנהלי המוצר של ניינר, הם מודים בפה מלא שחלק לא מבוטל משלדות ה-RDO, Race Day Optimized, כלל לא מגיעות לראות קו זינוק של מרוץ כלשהו, אלא משמשים כאופני שבילים יעילים וקלים במיוחד. זה בדיוק המתאר בו אנחנו רכבנו עליהם, רכיבות שבילים ארוכות, חזקות ומלאות בסינגלים זורמים וטכניים במידה הגיונית <<



חלקים בולטים

יותר, המאפשר כיוון מרחק ידית חיצוני לעומת דגם ה-XC הסגפני שנבחר לחבילה. ההפתעה וההייליט המרכזי בסט-אפ של הניינר היו הגלגלים, מדובר בסט גלגלי Wide Lightning מבית אמריקן קלאסיק, סט גלגלים מבוסס על חישוקים רחבים באופן קיצוני לשימוש המיועד (29 מ"מ רוחב פנימי לגלגלי שבילים/XC !!!) ועם זאת קלים מאוד, כ-1600 גרם לסט גלגלים שלם, נתון די מדהים לגלגלי 29 מאלומניום. היתרון המהותי של החישוקים הרחבים הוא שצמיגים "נפתחים" עליהם בצורה רחבה יותר, כך שצמיגי הקרוסמארק 2.1 שהורכבו על הניינר הרגישו בפועל יותר כמו צמיגי 2.25 המורכבים על חישוקים ברוחב סטנדרטי. לאורך כל המבחן הגלגלים הרגישו



טוב, במקרה של הניינר, כמעט כל החלקים בולטים, החל משלדת הקרבון כמובן שעשויה ברמת גימור גבוהה מאוד, צביעה איכותית ונאה מאוד, ולמרות שחלק משותפי הרכיבה שלנו חולקים עלינו אנחנו חושבים שמדובר באופניים אסתטיים למדי. ה-9 Jet אובזרו ע"י היבואן המקומי במיטב הקולקציה של שימאנו לעונת חורף 2015, מערכת XTR 1x11 היילוכים מכנית (בשונה מהמערכת האלקטרונית שנסקרה כאן במגזין) האמורה לספק את התשובה ההולמת למערכות 11 היילוכים של התאגיד המתחרה. גם המעצורים שחוברו לכידון הקרבון הממותג RDO היו ברמת XTR של היצרן היפני, דווקא כאן למען האמת היינו מעדיפים את דגם הטרייל הכבד

Highlights

- שלדת קרבון מלאה RDO קלה וקשיחה
- מתלה CVA שכל חלקיו מקרבון המספק 100 מ"מ
- מערכת הינע מלאה ובלמים 11 Shimano XTR היילוכים
- זווית צינור ראש 70.5 מעלות
- זווית צינור כסא 74.5 מעלות
- אורך תומכות שרשרת 455 מ"מ
- משקל "רטוב" - כולל פדלים - 11.3 ק"ג

*הנתונים הם למידה M



בעליות טכניות הניינר זרחו ומתלה ה-CVA סיפק אחיזה מעולה, עם עזרה לא מבוטלת של החישוק הרחב של הקלסיקה האמריקאית ש"פרש" באופן אופטימלי את הצמיג האחורי.

כאשר הגיע הזמן להוריד את האוכף (כן, גם על Jet הרכבנו מוט אוכף מתכוון, ואנחנו ממליצים זאת לכל רוכב שרוכב בסינגלים ואינו מתחרה XC) ולתקוף סינגלים בירידה התגלתה תמונה מעט יותר מורכבת.

הכל הרגיש רגיל למדי וכבר מהסינגלים הראשונים (בעלייה ובירידה) הרגשנו בבית. אין ספק שה-Jet 9 RDO הם אופני עליות משובחים, כל מכת פדל מתרגמת מיידית לתנועה קדימה ע"י השילדה הקשיחה והמתלה היעיל של ניינר (למעט עליות כביש, לא מצאנו טעם להוציא את בולם הפוקס ממצב הפתוח שלו) וכמעט בכל עליה מצאנו עצמנו דוחפים הילוך גבוה יותר מאשר על אופנינו הפרטיים. גם

שאנו רגילים ביום יום. התחושה הראשונית מהניינר היא מ-ה-י-ר-ו-ת, המשקל הכולל הנמוך יחד עם סט הגלגלים הקל במיוחד מייצרים אופניים שאוהבים להאיץ מהמקום וביציאה מסיבובים ומשמרים מהירות היטב בעליות גם אלו המלאות מכשולים.

תנוחת הרכיבה על הניינר הרגישה לנו טבעית למדי, ציפינו לקוקפיט ארוך משמעותית כמיטב מסורת ה"כדי לטפס ביעילות צריך לשכב על הסטם", אך באופן מפתיע

מוצקים וקשיחים ונשארו ישרים לחלוטין גם לאחר מספר רכיבות טכניות למדי. (מבחן מלא לגלגלים המדוברים יתפרסם באחד מהגיליונות הקרובים)

על השביל

לאחר מספר כיוונונים והתאמות לסגנון הרכיבה בחנות היבואן (סטם קצר יותר וכידון רחב יותר, כרגיל), יצאנו לשבילים עם קצת פחות אופניים (מהלך/משקל) ממה

ארגון נכי צה"ל - בית הלוחם ת"א

מזמינים אתכם למסע אופניים בצפון הנגב - מועצה אזורית אשכול



נעים על גלגלים רוכבים עם אהבה ואדרום



יום שבת 28 במרץ 2015

הצטרפו אלינו למסע אופניים בחבל הבשור לחיזוק הקשר

והאחוה בין ספורטאים בריאים ונכים.

מסלולי כביש בלבד. הכבישים יסגרו ע"י משטרת ישראל.

שימו לב!

הכבישים ודרכי ההגעה
לאירוע יסגרו בשעה 7:30

שי לכל
משתתף

דוכני מכירת מזון
וביגוד אופניים

בין המשתתפים
יוגורלו 5 שעוני דופק
POLAR

מסלול עממי ארוך - 56 ק"מ

מסלול עממי בינוני - 35 ק"מ

מסלול משפחתי קצר - 20 ק"מ

זינוק ארוך 07:45

זינוק בינוני וקצר 08:15

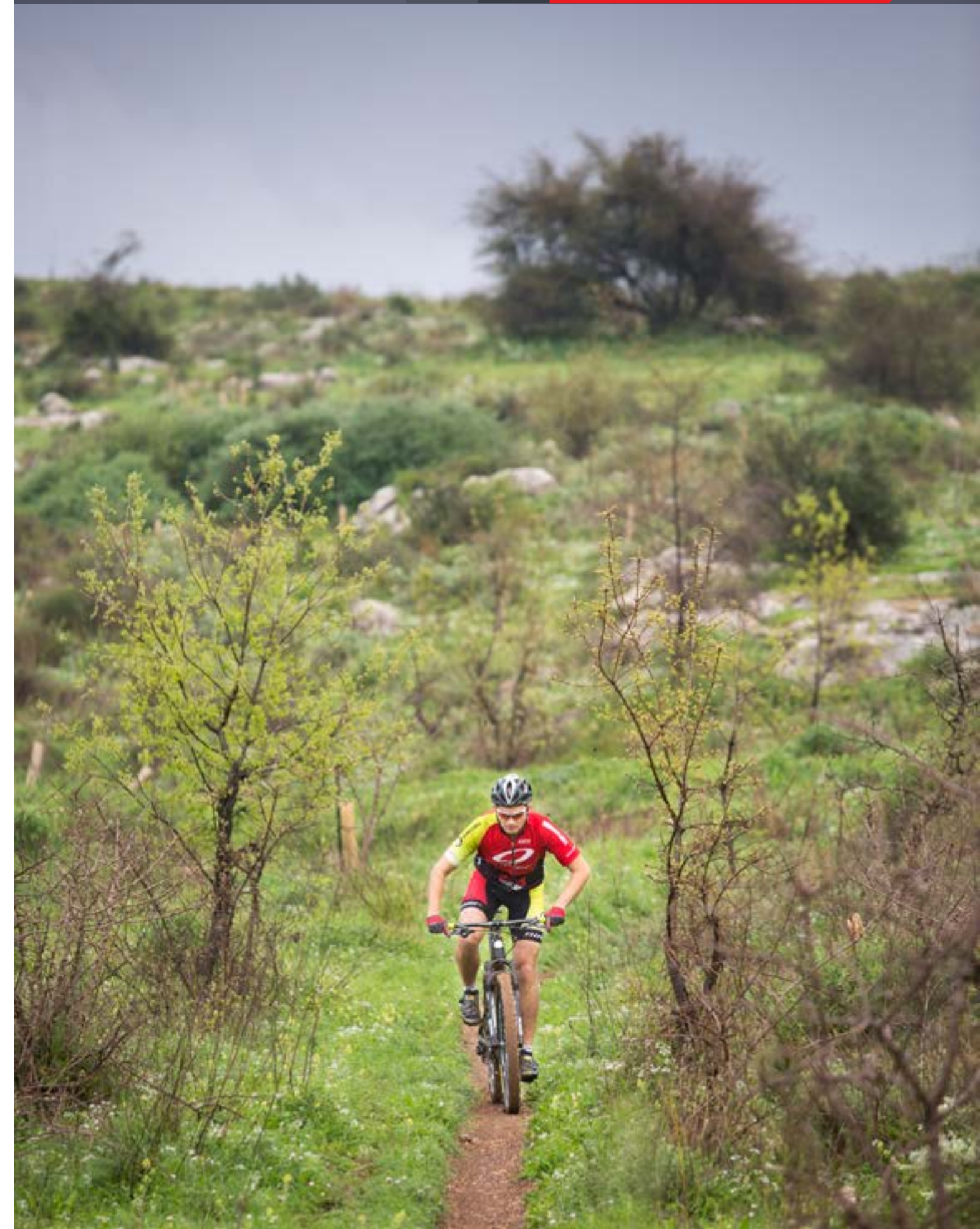
חנייה/זינוק - מחניין מועצה אזורית אשכול

פרטים והרשמה www.znook.co.il

ניתן לשכור אופניים במחיר סמלי של 30 ₪

בהזמנה מראש באתר האינטרנט

יוזם הארוע בית הלוחם ת"א מנהל מקצועי: נמרוד הנגבי 050-8807548





הננינר יתאימו היטב לרוכב המחפש אופניים יעילים, נוחים מאוד לרכיבות ארוכות שעדיין מאפשרים צליחת מכשולים טכניים בעליה ובירידה בקלות יחסית, ה-RDO פחות יתאימו לרוכבים המחפשים "לשחק" על האופניים ושמוקד הרכיבה שלהם הוא השתובבות בסינגלים טכניים 

סיכום

קשה לומר על אופניים במחיר הכולל חמש ספרות שהראשונה בהן היא 2 שהתמורה שלהם לכסף גבוהה במיוחד, אבל זה בדיוק מה שהננינר מספקים, חבילת חלקים די מדהימה מחוברת לשלדה מאוד מוצלחת לז'אנר המיועד מייצרת חבילה שאין בה צורך לשדרג כלום כדי להיות תחרותיים במירוצי מרתון מצד אחד ולהנות מרכיבות סינגלים טכניות למדי מצד שני.

נוחים במיוחד ל"משיכה" או להקפצה מעבר לאבנים. ובהתאם לנתוני הגאומטריה גם התקשנו קצת יותר מהרגיל בסינגלים התלולים והצפופים יותר. הננינר פיצו במשהו על חוסר הזריזות בכך שלאחר שכבר הצלחנו להחליץ מהסיבוב או המעבר הטכני, שני פידולים חזקים הספיקו כדי להחזיר אותנו למהירות שיוט גבוהה.

מחד, הננינר התמודדו היטב עם כל מה שנקרה בדרכם (כולל כמה סינגלים ומעברים שהשתיקה יפה להם על אופני 100 מ"מ מקרבון), וזאת באופן לא מבוטל בזכות ה-Revelation המצוין של רוקס שוקס מלפנים שמילא היטב את תפקידו וניצל נכון את 120 המ"מ שלו, מאידך, הם עשו זאת בצורה מעט חסרת מעוף ובלי המון פאן פאקטור. להערכתנו השילוב של אורך תומכות השרשרת יחד עם זווית ראש יחסית תלולה יצר אופניים שאינם

we:Ride



we:LoveSpring

בקרוב, אירוע פתיחת האביב של מגזין we:Ride!
שריינו ביומנים, פרטים בקרוב...

Mondraker Foxy Carbon XR

ה-Foxy הינם אופני האול-מאונטן/שבילים של חברת מונדרקר הספרדית, בעלי גלגלים בקוטר 27.5 אינץ', מהלך של 140 מ"מ מאחור, ו-130-160 מ"מ מלפנים. בלב האופניים עומדת שלדת קרבון אשר תוכננה לפי תפיסת ה-Forward Geometry עליה הרחבנו במבחן על דגם האלומיניום של הפוקסי שפורסם בתחילת השנה והקרפטי 29 שנבחן לא מכבר במגזין. למי ששכח נזכיר כי הגיאומטריה הייחודית של מונדרקר מתאפיינת בהארכה משמעותית של הצינור העליון, דבר התורם לבסיס גלגלים ארוך ויציבות משופרת במהירות גבוהה ובמקביל בקיצור הסטם לצורך היגוי זריז וטבעי. תפיסת עיצוב זו הגיעה מהעולם המקצועני של תחרויות האינדורו ולאחרונה אומצה ופותחה הלאה על ידי מספר יצרנים לא קטן ←←



Highlights

- שלדת קרבון בטכנולוגיית Stealth, ציר אחורי 12x142
- מתלה Zero Suspension 140 mm
- מזלג Fox 34 Talas CTD FIT Factory Kashima 130-160 mm
- גלגלי Crank Brothers Lodin3 קוטר 27.5"
- מערכות הילוכים SRAM XX1
- אורך צינור עליון 635 מ"מ
- אורך תומכות שרשרת 430 מ"מ
- זווית צינור ראש 66.5 מעלות
- מוט אוקף RockShox Reverb Stealth
- משקל "רטוב" - כולל פדלים ופנימיות - 12.9 ק"ג
- * הנתונים הם למידה M

חלקים בולטים

ה-[Carbon XR](#) הינו דגם הקצה של הסדרה, ומתהדר ברכיבים איכותיים בהתאם, בין היתר מערכת הינע מבוססת סדרת XX1 היוקרתית של SRAM ובולמים מסדרת ה-Factory של FOX (בכל זאת, לאופניים שם מחייב...), המביאים את החבילה למשקל "רטוב" של כ-12.9 קילוגרמים. מזלג ה-Fox Talas מלפנים מספק 160 מ"מ של מהלך (20 מ"מ יותר מהמתלה האחורי), מוריד מעט את זווית הראש ולמעשה מקרב מעט את הפוקסי לדגם ה-DUNE האגרסיבי יותר. ידית קטנה על הכידון שולטת במצבי ה-CTD של הבולם האחורי והקדמי יחדיו, ומאפשרת לשנות את אקטיביות השיכוך בלחיצת

אני יודע שאני אמור לכתוב הסתייגויות כמו "יופי הוא בעיני המתבונן", אבל אם לדעתכם הפוקסי לא יפהפיים - אתם פשוט טועים, ומבחינתי אתם מוזמנים לדפדף הלאה לכתבה של מישוהו יותר פוליטיקלי קורקט ממני (לא איילון שגיא, למשל). שלדת הפחמן החמקן (Stealth Carbon כפי שמונדרקר בחרו לקרוא לה) מעוצבת בקפדנות, ואיזור צינור הראש המחוזק הוא לא פחות מעבודת אמנות. מבט מקרוב מראה שאף פרט לא נשכח - חיווט כבלים פנימי, מגן בויץ אינטגרל למתלה, חיבור ISGC למוליך שרשרת, מגן תומכות שרשרת מובנה ומגן גחון לצינור התחתון.





כפתור. במשפחת הפוקסי קיימים 3 דגמי אלומיניום ו-3 דגמי קרבון נוספים ופשוטים יותר, למי שקצת מרחם על ארנקו.

על השביל

הודות למזג האוויר ה"אירופאי" בו התברכנו לאחרונה, הזדמן לי לבחון את הפוקסי במגוון מסלולים ותנאים, חלקם מאתגרים למדי. ממסלולי מדבר ארוכים וזרועי אבנים ועד סינגלים בוציים וחלקים בגשם שוטף. והכל למענכם...

בעליות, הפוקסי התגלו כהפתעה טובה למדי. מכירים את תחושת ה"איך לעזאזל עוד לא הורדתי רגל?! " מהסוג שמדי פעם מקבלים בקטעי עליה טכניים? ובכן, עם הפוקסי חוויתי לא מעט כאלו. הם מאיצים היטב, והיציבות והאחיזה המעולה מאפשרים לרוכב לכבוש קווים מאתגרים למדי. הגיאומטריה עם הרכינה הטבעית קדימה, מונעת מהפרונט להזדקק בעליה, ובמקרה הצורך אפשרות קיצור המהלך של מזלג ה-TALAS, יכולה לייצר הקלה נוספת בהתמודדות עם קטעים תלולים ביותר. אורכם של הפוקסי אכן סירבל מעט

עניינים בקטעים סופר טכניים שדרשו מעט תמרונים והקפצות במקום. אלו אופניים שנועדו לכבוש את דרכם לראש העליה במהירות וביעילות, מבלי להשתעשע יותר מדי בדרך.

מתלה ה-ZERO הוא למעשה סוג של מתלה כפול חוליות עם ציר וירטואלי (בדומה ל-DW, VPP או Maestro), בשילוב עם בולם אחורי צף, אשר נדחס משני קצותיו על-ידי שתי חוליות נעות. המתלה נמצא על הצד היעיל של הסקלה, ומתמודד היטב עם כוחות הדיווש, ללא נדנוד מטריד. גם דיווש בעמידה לא הפיק

נענוע משמעותי, עד כדי כך שידיית הקשחת המתלים הרגישה מיותרת למדי, על אף מאמציי למצוא לה שימוש ראוי.

עם זאת, הדגש הברור על יעילות דיווש פוגע מעט ברכות המתלה. גם עם שקיעה יחסית גבוהה בבולם האחורי (כ-30-35%), המתלה אינו מהמפנקים ביותר שפגשתי. אישית, זוהי פשרה שקיבלתי בשמחה, לטובת היעילות והזריזות, אך רוכב שמחפש אופניים שינעימו את תלאות השטח ויאפשרו לו לשבת ולדווש בניחותא, עשוי להתאכזב מעט.





אבל בואו נודה, לא פתחתם את הביקורת כדי לקרוא על עליות ודיוושים באחו, תכלס. אז איך הם מתפקדים ב-Money Time, בירידות? ובכן, בקטעים מתונים במהירות בינונית הפוקסי לא הרגישו יוצאי דופן. נכון, הם קלילים, שקטים ויעילים מאוד, אך הפוקסי לא הונדסו לצורך שיוט פסטורלי בסינגלים של קק"ל. ככל שהמסלול נעשה תלול והמהירות מתגברת, הפוקסי מתחילים להרגיש יותר ויותר הגיוניים. הסירבול הקל שהיה קיים במהירויות נמוכות נעלם ומתחלף בביטחון מדהים במהירויות גבוהות. בקטעים כאלה הפוקסי באמת יוצאי

דופן, הם מתעוררים לתחיה במקומות בהם אופניים אחרים בקטגוריה מתחילים לגמגם. שיטת ה-Forward Geometry ממקמת את הרוכב במרכז האופניים, בתנוחה שמעודדת לתקוף קטעים תלולים וקווים טכניים. המספרים אולי נראים קיצוניים, אך מצאתי את עצמי מתרגל לגיאומטריה מהר בהרבה מהצפוי. אורכם אינו מפריע במשיכות כידון במעבר מכשולים או דרופים, כנראה תודות לתומכות השרשרת הקצרות. זווית הראש הרגישה מושלמת (חדה במעלה אחת מדגמי האלומיניום, ולמעשה זהה ל-DUNE),

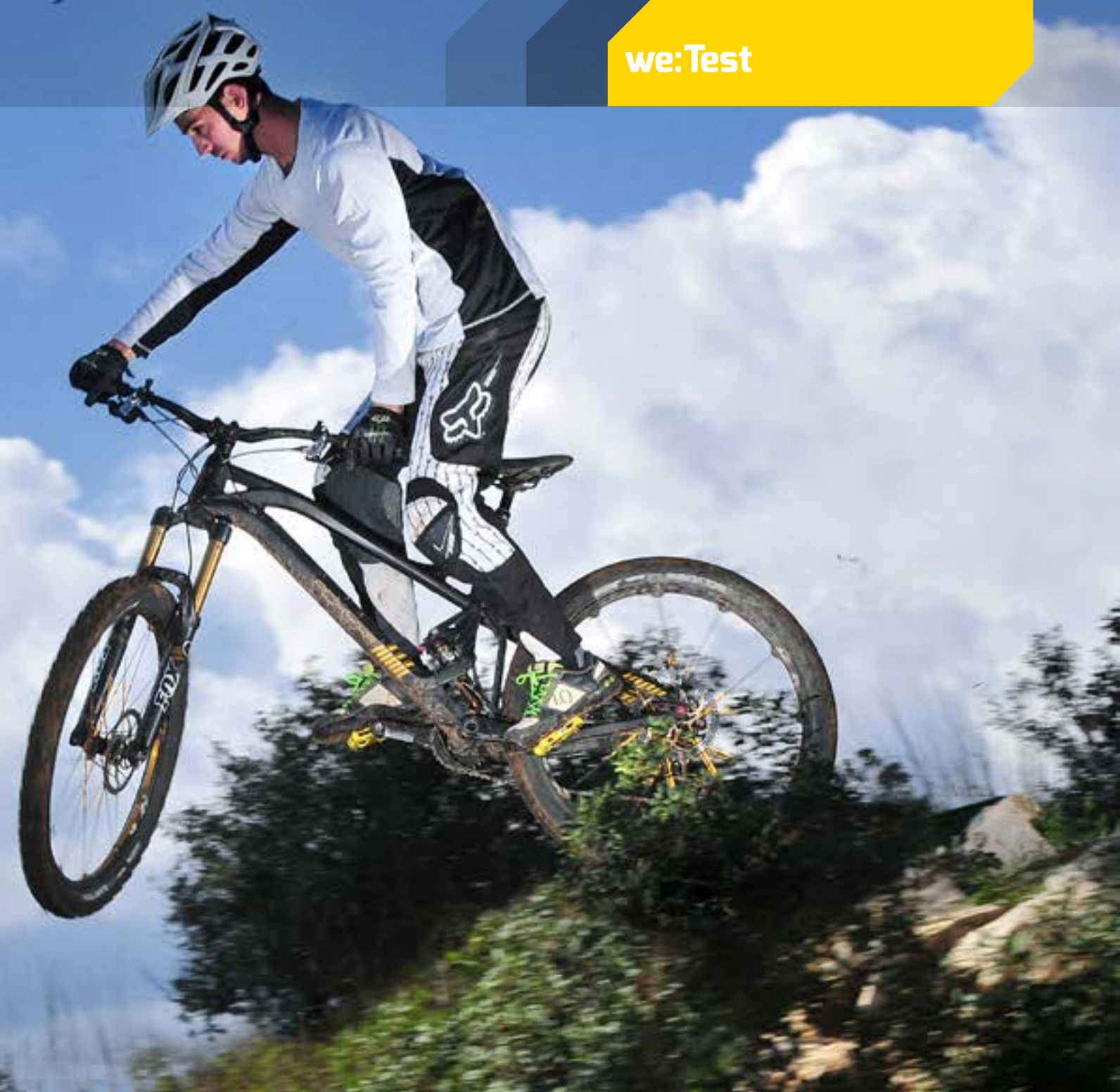
והקשיחות הצידי פשוט מעולה. הפוקסי מאוד מאוזנים בסיבובים, בעיקר כאלו פתוחים ומהירים. כאשר צמיגי ה-WTB העקשנים מתחילים לאבד אחיזה, הגיאומטריה והקשיחות הופכים כל החלקה לדריפט נשלט (מילה נרדפת ל"מהנה בטירוף"). מה שכן, חשוב מאוד לשים לב להתאמת גודל השילדה. עבורי, בגובה של קצת מעל מטר ושמונים, גודל המדיום קלע בול. ספק אם הייתי מרגיש בבית על מידה L, אשר היתה עשויה להרגיש מעט מוגזמת. למי שנמצא בין מידות, כמוני, הייתי ממליץ ללכת על הקטן מבין השתיים.

זאת ד"א מסקנה של כל בוחני המגזין על הדגמים השונים שנבחנו.

הפוקסי נוחים למדי באוויר, אם כי קשה לקרוא להם "שובבים". השילדה הארוכה דורשת יותר מאמץ בכל הנוגע לשעשועים בקפיצות (טייבלים, ויפים ושאר תרגילים שנערים זבי חוטם עושים בלי למצמץ).

המתלה התמודד בכבוד עם מדרגות ודרופים, ללא סגירות מהלך מטרידות. כנ"ל לגבי מזלג ה-Fox, אשר ספג בכבוד כל מה שזרקתי לעברו, ומהווה שיפור





בסינגלים מהירים וטכניים. אם הכיף שלכם הוא לדלג בבאני הופ קליל מעל כל סלע קטן או לעשות מניואל על כל גבשושית בקרקע, ישנם זוגות מתאימים יותר. הפוקסי נועדו לטחון שטח, מספקים מעטפת בטחון נדירה בקטעים אגרסיביים, וימצאו את יכולתם האמיתית במסלולים מהירים, בידי של רוכב אשר רוצה להשאיר לאחרים אבק ולחכות להם למטה עם חיוך רחב .

רכיבות ללא ריפוד או טייץ, וזה האוכף שהכניע אותי. מצטער, אבל הייתי חייב לסגור איתו חשבון.

סיכום

עם גיאומטריה כל-כך ייחודית, דיי ברור שמדובר באופניים בעלי אופי ספציפי. אומנם קוראים להם "פוקסי", אבל אופיים מרגיש פחות כמו שועל ויותר כמו צבוע (צבוע יוקרתי וסקסי) – זנב קצר, פרונט ארוך, יציבים, מוצקים ורוצים לתקוף. הם איכותיים ומוצלחים ברוב הבחינות, אך משחררים את הפוטנציאל האמיתי שלהם

נוספים בכדי למצות את הפוטנציאל של אופניים מהירים כגון הפוקסי.

הלוואי והייתי יכול להיות אמביוולנטי בצורה דומה בנוגע לאוכף, אך ככל שביליתי יותר זמן על ה-FIZIK Tundra, הגעתי למסקנה שמדובר בגירסה הפרוקטולוגית לטיפול שורש. ברור לי שמדובר בעניין סובייקטיבי (ואיש איש ועכזו, כמו שאומרים), אך עד שיוכח לי אחרת, ה-Tundra הוא עיצוב שהומצא בכנסיה בימי האינקוויזיציה, ושוכלל לכדי שלמות על ידי ג'ורג' מהשב"כ. אני רוכב יחסית סגפן - כמעט 20 שנה של

משמעותי על פני אחיו הקטן שהגיע על דגם האלומיניום של הפוקסי אשר נבחנו קודם במגזין.

גלגלי ה-Cobalt הקלים והרחבים תפקדו היטב, וגם נראים מעולה על הפוקסי. מערכת ההילוכים של SRAM פעלה ללא דופי, בלי נפילת שרשרת או קפיצת הילוכים אחת לאורך תקופת המבחן. מעצורי ה-Formula הפיקו כוח עצירה מספק, למרות שמודולציה היא לא הצד החזק שלהם. הסטם והכידון הרחב יחסית (740 מ"מ) איכותיים ונוחים (הגריפים קצת פחות), אם כי רוכבים אגרסיביים אולי יעדיפו כידון רחב בכמה סנטימטרים

מישראל לארה"ב וחזרה

ראיון עם אלינור וסנר

שעות וחזרתי מפורקת לגמרי, הייתי בהלם שאפשר להיות על האופניים כל כך הרבה זמן. היום במבט לאחור הבנתי שזו הייתה אמורה להיות רכיבה של שעה בסך הכל, ואני זו שהורדתי את הקצב. שבוע לאחר מכן התייצבתי שוב לרכיבה הקבוצתית, הקבוצה אימצה אותי ודרכם למדתי את היסודות. הם לא נתנו לי לפרוש גם כשהיה קשה וחייקו אותי מאוד.

בעליות הייתי חלשה יחסית, אבל בירידות תוך פרק זמן קצר התחלתי לעקוף אותם. שחררתי, לא פחדתי, התחלתי לעשות דרופים קטנים והתקדמתי עד לפציעה משמעותית.

מה קרה? אז לא היה נפוץ לקחת הדרכות, והתקדמתי בלי לדעת בדיוק איך. לא היה לי פחד וההתקדמות הייתה

ברצינות לחזור לארץ במהלך 2015-2016.

מתי ואיך נכנסו האופניים לחיים? כשהחלטתי להישאר בארה"ב, חיפשתי פעילות ספורטיבית מחוץ לחדר כושר. קניתי אופניים פשוטים כדי להתחיל ורכבתי על שבילים סלולים, שבילי עפר ופארקים והייתי בטוחה שאני כבר רוכבת על. אחרי תקופה גיליתי שיש מסלולים לאופני הרים לא רחוק מביתי. ניגשתי לחנות המקומית וקניתי אופני שיוך מלא ספשלייזד אפיק, ומשם הכינוי שלי באנגלית Epic Eli.

הצטרפתי לקבוצת גברים שהחנות שידכה אותי אליהם. את הרכיבה הראשונה שלי איתם לא אשכח, הייתה רכיבה מאתגרת במסלולים טכניים, אבל הקבוצה הייתה סובלנית והם עזרו לי מאוד. הרכיבה לקחה שלוש וחצי

מוכשרת וזו השנה השלישית שאנחנו רוכבים ועובדים יחד - שמחתי על ההזדמנות למפגש קצת שונה לא סביב הדרכה או רכיבה, אלא על קפה לטובת הראיון שאתם קוראים.

את פה לביקור מארה"ב, איפה נולדת? נולדתי וגדלתי בחיפה, והייתי ישראלית לחלוטין עד אחרי הצבא.

אופניים היו חלק בחייך בשלב הזה? למעשה לא היה לי שום קשר לאופניים לפני שהגעתי לארצות הברית.

מה הביא אותך לארצות הברית? עבודה, אחרי הצבא התכוננתי ללמוד באוניברסיטה, חשבתי לחסוך כסף בארה"ב כדי שאוכל להתרכז בתקופת הלימודים, נסעתי לעבוד ובסוף נשארתי שם, כבר 12 שנים.

וממשיכים לספור? הנה הסקופ שלך, אני שוקלת

אלינור וסנר, עד כמה שישמע הדבר מפתיע, התחילה לרכוב לא כילדה אלא רק אחרי גילאי הצבא. היא נולדה בישראל אך גדלה כרוכבת מקצועית בארה"ב ופיתחה את עצמה עם התמחות בתחום הדאון-היל בארה"ב ואף התחרתה והגיעה להישגים נאים מאוד. בשלוש השנים האחרונות אלינור מבקרת בישראל, מתחרה במגוון אירועים ומאמנת טכניקה לרוכבות ורוכבים.

אני אישית פגשתי באלינור לראשונה בעת ביקורה הראשון עם אופניים בישראל, וזאת לאחר שראיתי את סרטוני הרכיבה שלה. מאחר והתרשמתי עמוקות הן מהיכולת וכמובן מהפרסונה הצעתי לה להצטרף להדרכות של Sababike כדי לתת השראה ליותר נשים לנסות רכיבה טכנית בסינגלים. אלינור התגלתה כמדריכה



ועדיין היה ביני לבינם פער מאוד גדול לצמצם. נכנסתי למתכונת אימונים קפדנית בחדר כושר ובשטח שכלל גם מחנה אימונים בארזונה עם ג'קי הרמוני (אלופת ארה"ב בדאון היל לשעבר). שיפרתי עוד טכניקה, בניתי עוד ביטחון והתחלתי לקפוץ גאפים שבחיים לא חלמתי עליהם. הגעתי מוכנה וסיימתי את העונה במקום השלישי בארה"ב.

מה נתן לך המעבר מהפציעה ועד לרכיבה תחרותית ברמה גבוהה? היום אני מדריכה ומאמנת בעצמי, והמסע שעברתי בין פציעות להתקדמות עזר לי להבין מה מרתיע רוכבים ורוכבות חדשים שעברו התרסקויות ופציעות או שמפחדים מקטעים טכניים. אני יודעת איך להחזיר את עצמי ממצבים של חוסר ביטחון וגם איך לעזור לאחרים לעשות את זה.

זו השנה השלישית שאת מבקרת בישראל עם האופניים, מה גילית בביקור הראשון שלך? וואו. עד לפני שלוש שנים לא הבנתי שקיימת סצנת רכיבה

ופרסים, נרשמתי לתחרות דאון היל ב-Mountain Creek. הייתה שם גינת סלעים טכנית שבאימונים עבדה טוב אבל בראן התחרותי התרסקתי בה - הלחץ השפיע. עשרים שניות בזזתי על התאוששות מההתרסקות, אבל סיימתי במקום השלישי ורק עשרים שניות מהמקום הראשון. היה לי ברור שאני חייבת לחזור ולהוכיח שאני יכולה.

בסוף העונה התחלתי להתאמן ברצינות במטרה להתחרות בקטגוריה אחת גבוהה יותר - אקספרט, קטגוריה שמעליה רק הרוכבים המקצועיים ביותר, אבל לא אישרו לי להתקדם ללא שנת ניסיון בתחרויות והתחלתי בקטגוריה נמוכה יותר. בתחרות הראשונה באותה שנה הזמן שלי היה טוב יותר בדקה שלמה מהמנצחת בקטגוריית האקספרט שנמנעה ממני בהתחלה, כמעט מיד אישרו לי לעבור קטגוריה ובאותה שנה זכיתי באלופות החוף המזרחי לקטגוריית האקספרט. ברגע הזה הייתי חייבת לעבור לקטגוריית המקצוענים,

עם כאב בצורה טובה. שגלגלים יכולים להפוך למרובעים ושאיפילו במצבים קשים עוד אפשר למצוא כוחות לצאת לבד מהשטח. בסופו של דבר הגעתי לבדיקה בבית החולים ומסתבר שסבלתי מפגיעות פנימיות ונדרשתי לניתוח דחוף, אני המשכתי להחלמה של חודש והאופניים ז"ל, דווקא הסעיף האחרון היה זה ששבר אותי בכל הסיפור.

באופני הרים, כשאתה ב"היי" זה מדהים, וכשאתה ב"דאון" זה נפילה חזקה. צריך להבין שנעים על הסקאלה ושזה חלק מלהיות רוכבים, ולקבל את זה.

איך חזרת לאוכף? באותו חורף הלכתי לפארק שבנוי כולו בתוך הנגר ענקי (Ray's indoor bikepark). חזרתי לקפוץ, שיפרתי טכניקה, הרגשתי יותר בנוח ובתוך שלושה ימים קיבלתי את הביטחון בחזרה לקראת הקיץ. **מתי הפכת לרוכבת תחרותית?** הלחץ להיכנס לעולם התחרות הגיע מהחברים לרכיבה. הם לא חשבו שיש הרבה רוכבות כמוני ופיתו אותי בסיפורים על פודיוםים

מהירה, הייתי בכיוון של לנסות את פארק הדאון היל Mountain Creek בניו ג'רזי. זה נשמע לי טוב, ולקראת פתיחת העונה התחלתי בהכנות ואימונים על קפיצות ודרופים כדי שאגיע לרכיבה הראשונה בפארק מוכנה עד כמה שאפשר. לא הייתה לי טכניקה טובה והסתמכתי רק על מהירות וחוסר פחד כדי להתגבר כל פעם על דרופים גדולים יותר. קניתי אופניים חדשים עם מהלך 140 כדי לשלב קפיצות ורכיבות ארוכות.

הגעתי עם האופניים החדשים לאזור רכיבה שנחשב טכני במיוחד, הגעתי לדרופ של שני מטרים שהחלטתי לכבוש באותו היום ויהי מה. כדי להימנע מצלילת אף הגעתי במהירות גבוהה, לא הסבירו לי לחפש קו נכון או שום דבר אחר. המהירות הייתה גבוהה מדי, נחתי עם שני הגלגלים על הקרקע ועד כאן הכל טוב, אבל לא שמתי לב שמעט אחרי הנחיתה השביל מתעקל כדי להתחמק בעץ - ואני פגשתי אותו חזיתית במהירות של מעל 20 קמ"ש.

מה למדת מההתרסקות? בעיקר שאני יכולה להתמודד



לישראל ואת הרצון לחזור – התוכניות לחורף הבא כבר נקבעו מאלוהן.

היום את מספונסרת על ידי LIV, מותג הנשים של Giant, איך נוצר החיבור ומה המשמעות שלו?

החיבור נוצר כשהכרתי את הסוכן של Giant בחוף המזרחי. הוא התלהב מזה שאני לא רק מתחרה אלא גם מדריכה ומעבירה סדנאות נשים, אין הרבה רוכבות עם השילוב הזה. הם לקחו אותי תחת חסותם בעונה שעברה תחת Giant ועם המעבר שלי מהדאון היל לכיוון האנדורו עברתי גם למותג Liv, יחד איתם אני מעבירה סדנאות רכיבה לנשים בארה"ב וזה חלק חשוב בהתפתחות שלי כמדריכה ומאמנת. אני אתחרה קצת פחות ואדריך קצת יותר בארה"ב תחת מותג ההדרכות Vida MTB.

בישראל. התחלתי לרכוב בארה"ב ובכלל לא הייתי מודעת שזה עניין פופולרי בארץ. התפרסם סרטון שלי על אופני Zerod שהיו הספונסרים שלי והוידאו יצר לא מעט חשיפה ותהודה אצל קהילת הרוכבים בארץ – פנו אלי רוכבים וסיפרו לי קצת מה קורה בארץ, מצאתי שותפים פוטנציאליים לרכיבה ופנה אלי טל רוזוב (כותב שורות אלו ממש) עם הצעה מעניינת להגיע ולעשות סדנאות טכניקת רכיבה משותפות. במקום לעשות את ה-Off-Season בחוף המערבי הגעתי לישראל.

הופתעתי מאוד מהסצינה המקומית, איכות המסלולים, המגוון והשפע. הייתה לי גם התחברות מידית לרוכבים והמון חום שקיבלתי מאנשים כאן, זה לא היה מובן מאליו וזה היה פשוט כיף. זה מאוד חיזק לי את הזיקה

גם ל-Giant ישראל יש לי חיבור מיוחד, הם אימצו אותי ועוזרים לי מאוד עם אופניים ודברים נוספים במהלך שהותי בארץ.

תכניות להמשך? בטווח הקצר ובעונה הקרובה אחלק את הזמן באופן מאוזן בין הדרכות לתחרויות בכמה דיסיפלינות: דאון היל, קרוס קאנטרי ופוקוס עיקרי על אנדורו. בטווח הארוך אני רואה את עצמי חוזרת לארץ ונכנסת למסגרת לימודים רצינית בתחום שקשור לכושר ותזונה.

טיפ מנצח לרוכבות הישראליות? כמדריכה, אני אוהבת לגרום לרוכבות להאמין בעצמן ולהיכנס בביטחון לסינגלים ולקחת על עצמן אתגרים. אני רואה שרוכבות פשוט נשארות על שבילים לבנים ונמנעות מאתגר

במקום לבנות בסיס טכני נכון ולהוציא מעצמן יותר. הפחד של הרוכבות מבוסס על חוסר ידע וחוסר ביטחון ולדעתי הסביבה, אם זה חברים, משפחה או עמיתים לרכיבה לעתים קרובות משמרת את חוסר הביטחון הזה וכאילו רומזים שסינגלים זה מסוכן ואתגרי מדי. אין לזה סיבה אמיתית בשטח וסינגלים זה כיף! אני האמנתי בעצמי והצלחתי, וברור לי שכל אחת יכולה גם – בלי הסתייגויות. אני הייתי רוצה שרוכבות ילמדו טכניקה, יבנו ביטחון ולא יפחדו להיכנס לסינגלים ולרכיבת הרים אמיתית.

תעבדו על הטכניקה, יבוא הביטחון ואל תאפשרו לאף אחד להנמיך את הביטחון העצמי שלכן. צאו לרכוב ותהנו, אם אני יכולה גם אתן יכולות 

White Style 2015





מזנק ראשון וכולם זוכים לעוד קצת אקשן היתולי מהסוג הישן והטוב.

לפני תחילת אירוע הגמר שהתקיים בצהרי היום השני לחגיגת ה-White Style ואחרי מסיבת לילה מטורפת באתר, התקיימה לראשונה תחרות סלאלום, הפתוחה לקהל הצופים, על אופני FATBIKE המיועדים במקור בדיוק לרכיבות שלג, אם כי בשיפועים קצת יותר מתונים.

ואקסטרים לתרגיל אחד.

לאחר יום תרגול על מסלול המורכב מגבעת תנופה תלולה ורמפות מסוג דאבל עם גאפים (רווח בין רמפת השיגור לנחיתה) של 6 עד 15 מ', BONER סטפ דאון של עם גאפ של 8 מ' ודרופ (נפילת גובה) של 5 מ' המארגנים הגו רעיון מקורי לקביעת סדר ההזנקה למוקדמות האירוע, תחרות מזחלות שלג בה המנצח

הבנויות משלג זך עליו טובי רוכבי הסלופסטייל, גיבורי-על על אופניים, מקפצים לגבהים לא שפויים של 10 מ' ויותר תוך כדי הפגנת מרכולת תרגילי האקרובטיקה האווירית החדשים והמעודכנים ביותר, עליהם עבדו בפגרה.

תרגילים אלו מזכים את המתחרים בנקודות מצוות שופטים מקצועי במתכונת שניתן לתארה באופן הפשוט ביותר, כמפגש בין התעמלות קרקע, אופניים, רמפות ענק

לאוגנ 2015, שלג בחוץ וקר מאוד, עובדה שלא מפריעה ל-20 מרוכבי הסלופסטייל המובילים בעולם לקפוץ לביקור שיקפיץ אותם גבוה לאוויר במהדורה ה-9 לאירוע החורף הלוהט של השנה. אירוע שעם הזמן הפך גם ליריית הפתיחה לסבב תחרויות הסלופסטייל העולמי ה-FMB.

אירוע ה-White Style מורכב ממסלול רמפות עצומות





הגובה ומראה לכולם שהוא מכון מטרות לעונת סבב אירועי הסלופסטייל של ארגון ה-FMB. 2000 צופים הגיעו לפארק האופניים ליאונגג לראות 20 רוכבים מ-11 מדינות מבצעים תרגילים מושלמים שאנחנו נחלום לבצע רק בגלגול הבא, ועד שהוא יקרה, נפרד בברכת חורף חמים ואביב נעים 

360 טכני משולב טיילווייפ, בקפליפ משולב טיילווייפ, וספורמן בקפליפ ענקי לסיום. שלישי, בריטי נוסף, דריל בראון, מראה לכולם שהוא ה"נער החדש בשכונה" עם ביצועים גדולים וטכניים ביותר, אמנם לא מבצע את התרגיל איתו הוא מזוהה ביותר, מתיחת סופרמן עם יד אחת תוך אחיזה בכיסא בלבד, אבל מפנק בבקפליפ ענק תוך עזיבת ידיים בשיא

מדי פעם שני תרגילים בקפיצה אחת, טיילווייפ חלק, בקפליפ משולב עם ברספין, פרונטפליפ ובקפליפ משולב טיילווייפ לקינוח. במקום השני, נושף בעורפו של שזיימון מאט ג'ונס הבריטי שסיים ראשון את יום המוקדמות אך לא מצליח לשחזר את כל התרגילים ביום הגמר. בכל מראה לכולם הבריטי הצעיר שהוא בכושר שיא עם תרגילים כמו 360,

תחרות הסלאלום הפתוחה הוגדרה כהצלחה שתשוחזר גם בעונות הבאות אך באי האתר, צופים ומתחרים היו מוכנים למנה העיקרית - גמר התחרות אליו העפילו 10 רוכבים שזכו לניקוד הגבוה ביותר במוקדמות שנערכו יום קודם לכן. שזיימון גוזנייאק, הפולני, נמצא בשיאו וקוטף את המקום הראשון עם ביצועים טכניים וגדולים כאחד המשלבים

////////////////////

תרגילים

טיילוויפ (Tailwip) הרוכב מסובב את האופניים ב-360 מעלות סביב ציר הכידון כשהוא מרחף באוויר. דאבל טיילוויפ הם שני סיבובים, או אם תרצו סיבוב של 720 מעלות סביב ציר הכידון באותו אופן.

בקפליפ (Backflip) סלטה אחורית עם האופניים בזמן הריחוף באוויר.

פרונטפליפ (Frontflip) סלטה קדמית עם האופניים בזמן הריחוף באוויר.

אקס אפ (X Up) סיבוב הכידון ב-180 מעלות והצלבת הידיים לצורת X בזמן הריחוף באוויר.

360 סיבוב שלם עם האופניים בזמן הריחוף באוויר.

720 2 סיבובים שלמים עם האופניים בזמן הריחוף באוויר וכן הלאה 1080 (כן, ביצעו זאת כבר) וכו'.

נו הנד (No Hand) עזיבה של הידיים מהכידון ופריסתן באוויר במתיחה לצורת צלב לנחיתה עם הידיים על הכידון.

סופר מן סייט גראב (Super Man Seat Grab) הרוכב משחרר את כל הגוף באוויר ונשאר לאחוז ביד אחת בכידון ובאחת בכיסא תוך כדי מתיחת גוף אדירה לאחר ונחיתה על האופניים.

////////////////////

אלמנטים על המסלול

סלופ (Slope) מדרון תלול, תלולית חול או שלג, איזור רמפת הנחיתה של רמפת שיגור. ורמפת נחיתה

גאפ (Gap) רמפה הבנויה מרמפת שיגור ורמפת נחיתה מופרדות, שביניהן חלל ריק. לעיתים מתייחסים לגאפ כדי לתאר מרחק בין רמפת שיגור ונחיתה. דוגמא- גאפ של 10 מטר מציין מרחק של 10 מ' בין רמפת השיגור לנחיתה.

סטפ אפ (Step Up) סט של רמפת שיגור ורמפת נחיתה בו אזור/רמפת השיגור נמוכים מאזור/רמפת הנחיתה.

סטפ דאון (Step Down) סט של רמפת שיגור ורמפת נחיתה בו אזור/רמפת השיגור גבוהים מאזור/רמפת הנחיתה.



Andes Pacifico Endure 2015





בסבב, לקראת מה שנראה ניצחון כללי בתחרות. אך כמו בכל סרט אקשן עם ניחוח הוליוודי, סרט סימון משוחרר שהסתבך בגלגל של הצרפתי בסטייג-ה-15, גרם לו להתרסקות קשה ביותר עם תוספת של נטרול המעצור וחלק מההילוכים עד סוף הסטייג. בסופו של דבר על כשעתיים של סטייג'ים מדוידים, לאו הגרמני גרף את הניצחון הכללי ב-35 שניות (בלבד, מדהים!!). שלישי הגיע כריס ג'ונסון הקנדי עם הפרש של כ-7 דקות אחרי בארל, אני מניח שאת הפרופורציות אתם מבינים לבד 

קשה בעונה שעברה, יחד אתו ניקו לאו הגרמני, מתמודד חזק מאוד ומועמד קבוע לכבוש את ראש הפודיום בשנים האחרונות בכל מסגרות האנדורו. שניהם עשו את דרכם לצילה בכוונה ברורה להראות ולהצהיר מה כוונותיהם מהעונה הקרובה.

כמצופה משני כוכבי העל של הסצנה, הקרב שניטש ביניהם היו צמוד ומרתק, כאשר בארל מנצח את היום הראשון והשלישי, ולא לוקח את היום השני והרביעי ממש על קו הסיום. לאורך המרוץ בארל נראה יציב וממוקם טוב יותר מלאו שנחשב אחד המדווישים הטובים

יחסית לסצנת האנדורו הצעירה, ה-Andes Pacifico הוא אחד מהמרוצים הרב יומיים הוותיקים והפופולריים בסצנה למרות ריחוקו הניכר מהמרכז האירופאי הפורה והירוק של האנדורו העולמי. הוא נחשב קשה ואינטנסיבי מאוד בעיקר בגלל התכסית האלימה והמדורדרת של השטח, אך נתפס כאחד האירועים המאורגנים, המתוקתקים והמבוקשים ביותר גם מחוץ ליבשת הלטינית. 63 רוכבים מ-15 מדינות התייצבו על קו הזינוק בעיירה La Parva גבוה בהרי האנדים. הבולטים מבניהם היו פביאן בארל, גיבור העל הצרפתי שחזר מעוד פציעה

האנדס פסיפיקו מרוץ האנדורו הרב יומי הבולט בדרום אמריקה התקיים בסוף החודש ופתח רשמית את הבאז לקראת סבב האנדורו העולמי הנחשק והאופנתי ביותר שיתחיל בקרוב, ה-EWS.

ה-Andes Pacifico Endure הוא מרוץ סטייג'ים המתקיים לאורך ארבע ימים רצופים מלב הרי האנדים ועד החוף האוקייאנוס השקט בצ'ילה. הגרסה הלטינית של הטראנס פרובנס מצליחה לדחוס איבוד גובה של 10,000 מטרים, 80 ק"מ של סטייג'ים מדוידים, (מחולקים ל-19 קטעים) על מרחק מצטבר של 450 ק"מ.

TIME TO GO *FORWARD*



MONDRAKER®

דגמי
2015
כבוד כאן



יניב - 054-4580425
711 - 054-4580582

www.MONDRAKER.co.il









תודה! בזכותכם אנחנו פה



www.almogdvir.co.il

niner **DRINK AND DON'T RIDE**

הזמן ברשת
קבל בחנות



היכנסו לאתר ReCycles והזמינו רכיבת מבחן על
אחד מדגמי Niner, האופניים יחכו לכם באחת
מחנות הרשת. הרכיבה עליכם - החולצה עלינו!!!

להזמנת אופני מבחן לחץ כאן


RECYCLES
הרים | כביש | טריאתלון



www.recycles.co.il
מהרשת לשטח בלחיצת כפתור