

CICLISMO PARA TODOS

Total Bike

MÉXICO

**UNA VISIÓN
PERFECTA**

**QUÉ ES EL
SPINNING**

**CICLISMO
360°**

**CÓMO ELEGIR UNA
MINI BOMBA**



**RECIBE
LA SUSCRIPCIÓN
DIGITAL
GRATIS**

**HIDRATACIÓN
EN EL
CICLISMO**

**GRAN FONDO NAIRO QUINTANA
EN SAN LUIS POTOSÍ**

**NAIRO
QUINTANA**

**ENTREVISTA
EXCLUSIVA**

**EJEMPLAR
GRATUITO**



GFNY MEXICO

BE A PRO FOR A DAY

El contenido de este anuncio es responsabilidad única y exclusiva del que lo hace y no del comité editor de la revista.



JUN 05



OCT 2



AUG 14



NOV 13

LO QUE INCLUYE:



• JERSEY OFICIAL



• MOCHILA DE CARRERA



• TIEMPO DE CHIP PARA TODOS



• COMIDA POST CARRERA



• APOYO DE RUTA



• PREMIACIÓN EN PODIO



• MEDALLA DE FINALISTA

CICLISMO PARA TODOS

Total Bike

MÉXICO

VOLUMEN 3

DIRECCIÓN EDITORIAL

Eduardo S. García Bilbatúa
direccion@totalbikemagazine.com

CONSEJO EDITORIAL

Héctor Hakim

Fernando Rivera

Mario De Agüero Servin

FOTOGRAFÍA

Pedro Mena "Pirex"

CORRECCIÓN DE ESTILO

Consuelo Ferreira Hawk

DISEÑO EDITORIAL

www.dd-thelab.com

COLABORADORES

Ana Karen Juárez Pérez
Antonio Patlán
Arturo García
Benjamin Plasencia
Cecilia Gómez
José Helú
Juan Carlos Herrera García
Juan Carlos Villarreal
Mariana Esponda

COMERCIALIZACIÓN

Adriana Juárez



+52 55 4586 0410



ventas@totalbikemagazine.com



+52 55 4586 0410

VISÍTANOS EN:



www.totalbikemagazine.com

Total Bike Magazine (año 1, No.3 abril - junio 2022), es una publicación trimestral gratuita, editada por Eduardo García Bilbatúa, Calle Guido Reni 56, Alfonso XIII, Álvaro Obregón C.P. 01460, CDMX, teléfono 55 4586 0410. (totalbikemagazine.com). Editor responsable Eduardo García Bilbatúa, Las opiniones expresadas por los autores no necesariamente reflejan la postura del editor de la publicación, Imprenta y pre prensa digital Impresora de Productos Especiales S.A. de C.V. <https://www.imprensa.com.mx/>, Calle Guido Reni 56, Alfonso XIII, Álvaro Obregón C.P. 01460, CDMX. Esta edición se terminó de imprimir el 27 de marzo de 2022 con un tiraje de 7000 ejemplares. Las imágenes publicadas en esta edición forman parte del acervo de imágenes de las marcas representadas o enunciadas así como también imágenes de galerías de uso bajo términos específicos. Queda prohibida la reproducción total o parcial de esta obra, incluyendo sus características técnicas, diseño y portada por cualquier medio o procedimiento comprendidos para el tratamiento de información incluyendo voz y sonido o cualquier medio audiovisual, sin autorización por escrito del editor responsable.

CICLISMO PARA TODOS

Total Bike

MÉXICO

CONTENIDO

INDUSTRIA	MONTAÑA	RUTA
Perspectiva de la industria 10	¿Cómo elegir una mini bomba? 14	Una visión perfecta 25
Ciclismo 360° 12	MTB en el Ajusco 19	Dolores comunes 29
	Pirex Fotografía 20	Cuáles son las mejores zapatillas para el ciclismo 30
	Úsalo en la cabeza 23	San Luis Potosí, Sede del Gran Fondo Nairo Quintana 34
		Cámaras de látex 36
URBANO	MECÁNICA	FITNESS
Dónde colocar las luces de tu bicicleta 40	La importancia de tener tu bici a punto: "Ajuste del sistema de cambio y desviador mecánico" 50	¿Qué es el spinning? 56
Rodando por el sur de Francia Parte II 42		
NUTRICIÓN	TECNOLOGÍA	CONOCE A
Hidratación en el ciclismo 60	Gadgets 62	Entrevista exclusiva con Nairo Quintana 64



UNA NUEVA GENERACIÓN



Tijera de Suspensión
ROCK SHOX R27.5" PIKE RCT3 2P160 Conico Q15 Negro Disc A2.

El contenido de este anuncio es responsabilidad única y exclusiva del que lo hace y no del comité editor de la revista.

BICI EXPO ;MÁS INTERNACIONAL QUE NUNCA!



OCTUBRE
14, 15 Y 16
WTC - CDMX



AGOSTO
5, 6 Y 7
LEÓN, GUANAJUATO



MEDELLÍN
COLOMBIA

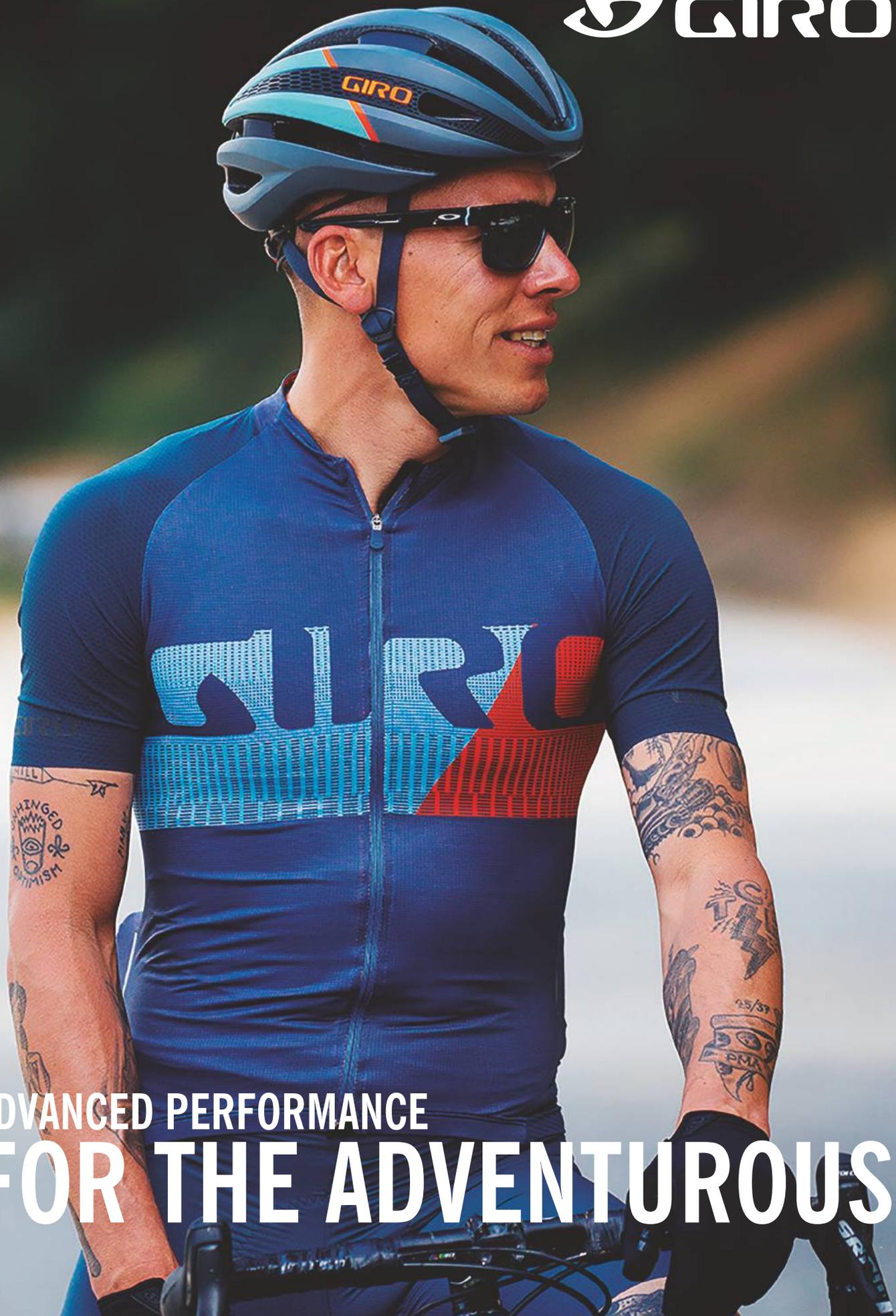


PLATAFORMA
COMERCIAL EN
AMÉRICA LATINA

www.biciexpo.com.mx

El contenido de este anuncio es responsabilidad única y exclusiva del que lo hace y no del comité editor de la revista.

 **GIRO**



**ADVANCED PERFORMANCE
FOR THE ADVENTUROUS**



EVOLUCIÓN

EDITORIAL

EVOLUCIÓN

En sintonía con la actualidad y lo que demanda un mundo como en el que hoy vivimos, muchas cosas continúan inertes y otras con el paso del tiempo evolucionan. En la industria del ciclismo, la tecnología ha sido un gran aliado para la evolución ofreciendo soluciones de movilidad para el transporte, la recreación y el deporte.

Pero hay principios que no cambian y la bicicleta toma siempre a las personas en primer plano, es el punto de partida para la aplicación de nuevas tecnologías que sumen de forma constante a la evolución de las bicicletas.

Ya nadie se sorprende que tengamos sistemas satelitales de GPS a bordo de nuestras bicicletas, sistemas de transmisión electrónicos, bicicletas de asistencia eléctrica, compuestos para llantas de alta tecnología, una gran diversidad de materiales para la construcción de cuadros y partes.

Pero más allá de la evolución en las bicicletas, debemos evolucionar en un sentido responsable para su uso, saber que además de ciclistas muchas veces somos automovilistas o peatones que debemos entender el rol de cada uno. Evolucionar significa entender la movilidad con sus dotes tecnológicos.

Con mucho entusiasmo en Total Bike Magazine seguimos con el firme objetivo de acercar la evolución de las bicicletas a nuestros lectores, de comunicar con criterio y sentido en un mundo en constante evolución.

¡A rodar!

Eduardo S. García Bilbatúa



El contenido de este anuncio es responsabilidad única y exclusiva del que lo hace y no del comité editor de la revista.

**BELL EXISTS TO
INSPIRE AND ENABLE
THE NEXT GENERATION OF BOUNDARY BREAKERS.**

ANÚNCIATE CON NOSOTROS Y SÉ PARTE DE LO MEJOR DEL CICLISMO



LA REVISTA NÚMERO 1 EN TODA LATINOAMÉRICA

ANÚNCIATE:  +52 55 4586 0410

VENTAS@TOTALBIKEMAGAZINE.COM
MARKETING@TOTALBIKEMAGAZINE.COM



asociación nacional
de fabricantes
de bicicletas, a.c.



Lic. Fernando Mejía Basurto
Presidente ANAFABI

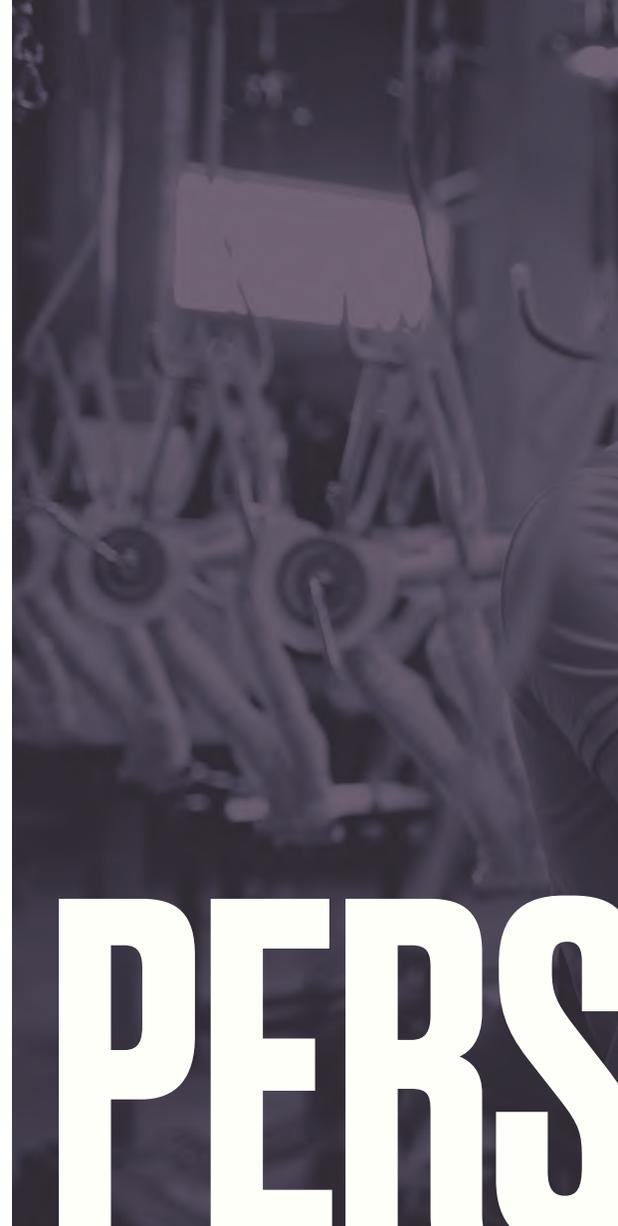
AÑOS ATÍPICOS

Las consecuencias
de la pandemia que
impactan en
la industria.

Estos últimos años han sido muy atípicos para la industria de la bicicleta, la pandemia y sus consecuencias han dejado problemas de suministros y costos elevados.

Sin embargo, en los últimos meses la tendencia sugiere que quizá se revierta, esto no solo es exclusivo de la industria del ciclismo, el impacto será para muchas otras industrias como la automotriz o la industria de tecnología con la ya famosa "crisis de microchips".

Una vez que la distribución se normalice, quizá ya a finales de año o tal vez en 2023, la oferta de bicicletas debe ser basta para cubrir la demanda que día con día sigue creciendo.





PERSPECTIVA

El valor sigue siendo alto para quienes ven en la bicicleta una forma de contribuir con la movilidad de forma ecológica, para quienes se siguen sumando a pedalear los fines de semana en familia o con amigos y además con la reactivación de eventos deportivos para los atletas que compiten cada fin de semana y se preparan para eventos deportivos nacionales e incluso internacionales.

El surgimiento de negocios de renta de bicicletas, ha incrementado el flujo de ciclistas generando la necesidad de crear clicovías y mejorar las condiciones de las ya existentes.

En ANAFABI proyectamos una alta competencia entre las marcas y una oferta de producto más variada, con precios al alcance de todos los bolsillos.

FUTURO ALENTADOR

Para el crecimiento
en el uso
de las bicicletas
en México.



SPORT & PERFORMANCE
MÉXICO

CICLISMO 360°

SPORT & PERFORMANCE MEXICO se conforma por un grupo de expertos 360° en todas las áreas relacionadas con la creación y promoción de eventos deportivos.

El ciclismo es una plataforma excepcional para valorar la naturaleza de distintas localidades o estados. Es un deporte rentable gracias a que no requiere grandes infraestructuras adicionales, la misma naturaleza se convierte en su infraestructura, además impulsa el turismo y la cultura local, creando un impacto social y generando entusiasmo local.

Gran impacto social y sentido de pertenencia local

El ciclismo moviliza un público diverso al implicar distintas localidades, municipios y estados, genera permanencia de valores deportivos únicos como: heroísmo y trabajo en equipo abarcando todas las edades y grupos sociales.

Un evento o activación en ciclismo es una oportunidad para fomentar la práctica del deporte, el uso de la bicicleta y la salud.

Los alcances de Sport & Performance México

Entre éstos destaca el diseño de eventos y rutas semejante al profesional, con perfiles semejantes a los de las carreras profesionales y de gestión profesional para operatividad acorde al sitio o ambiente; y la promoción e impulso 360° del evento/proyecto, con alianzas estratégicas y toda la red SPM en medios diversos, e interacción de una gran base de datos para promover eventos/proyectos de manera masiva.

Además tiene el completo expertise para gestionar antes, durante y después un proyecto:

- Creación de concepto
- Levantamiento y diseño de rutas
- Registro de participantes



- Seguridad y programa de protección civil para participantes y espectadores
- Logística de eventos
- Plan de diseño y marketing Hospitalidad
- Relación con autoridades y federaciones competentes

Aualmente, Sport & Performance impacta a más de 65,000 participantes internos, y a un promedio de 180, 000 indirectos.

Relaciones públicas y promoción

Con el objetivo de potencializar la exposición de una marca o producto, SPM integra una red amplia de medios de comunicación:

- Radio
- Medios Digitales
- Redes Sociales
- Páginas Web
- Boletines Masivos
- Advertising
- Medios Impresos
- Alianzas Estratégicas

El ciclismo es una plataforma excepcional para valorar la naturaleza de distintas localidades o estados. Es un deporte rentable gracias a que no requiere grandes infraestructuras adicionales, la misma naturaleza se convierte en su infraestructura, además impulsa el turismo y la cultura local, creando un impacto social y generando entusiasmo local.

EXPOS

El concepto de expo más importante de América Latina desde 2011:

- Bici Expo Ciudad de México - 11 ediciones
- Bici Expo Guadalajara - 2 ediciones
- Bici Expo León - 1 edición
- Bici Expo Colombia - 1a edición en 2023 Bicicletas
- Outlet - 2 ediciones



Conoce todos los eventos que estarán disponibles para ti ya sea para promover tu marca o participar de eventos deportivos de alto nivel en México y América Latina.

sportperformance.gopar@gmail.com
+52 55 8054 1629



¿CÓMO ELEGIR UNA MINI BOMBA?

Para los que no lo sepan, la actividad principal de Zéfal es la inflación y, por tanto, las bombas.

Después de inventar la válvula Presta en 1880, Zéfal se convirtió en especialista en bombas con el lanzamiento en 1949 de la primera bomba diseñada sin fondo o de la primera mini bomba telescópica para bicicletas de montaña, la Mini Double Shot, en 1989.

ZÉFAL

A medida que la tecnología ha avanzado y el mundo del ciclismo se ha desarrollado, los tipos de bombas se han hecho más numerosos y las bombas se han hecho cada vez más pequeñas.

Las minibombas han aparecido y son las que nos salvan tras un pinchazo en el monte. Preferimos usarla lo menos posible, pero cuando lo hacemos, queremos que funcione lo mejor posible para no hacer perder el tiempo a la grupeta, no pasar frío o no tener un brazo dolorido. Para ello, debe elegir el modelo que mejor se adapte a su práctica y a sus necesidades.

Carretera y Bicicleta Todo Terreno (BTT), no son las mismas limitaciones según la práctica:

Las características para asegurar un inflado en adecuación con la práctica (Carretera o BTT) son el Ø (diámetro) y la longitud del tubo de la bomba.

Partiendo de la base de que cuanto mayor sea el diámetro y la longitud del tubo, mayor será el volumen de aire enviado. Hasta ahora, esto parece lógico. Pero, ¿dónde queda la práctica (carretera o MTB)?

La práctica interviene en el nivel de la presión a alcanzar en su neumático que se traducirá por un esfuerzo a proporcionar en el mango de la bomba en el momento de poner el aire en el neumático. Este esfuerzo está relacionado con el diámetro del tubo de inflado.

1.- A baja presión y alto volumen (BTT) todas las bombas son adecuadas, diámetros pequeños y grandes, cortos o largos.

Sin embargo, es mejor y más eficiente tener un diámetro grande y una longitud larga.

Si eliges una bomba de pequeño diámetro y corta para el ciclismo de montaña, el inflado será posible pero el número de golpes y el tiempo empleado serán muy elevados.

2.- A alta presión (carretera) no todas las bombas son adecuadas. Para garantizar una alta presión, la bomba debe tener un diámetro pequeño para reducir el esfuerzo durante el inflado.

El esfuerzo de inflado no cambiará si se combina una longitud larga con este diámetro pequeño, pero la bomba será más eficiente. Sin embargo, si coges una bomba de gran diámetro, por muy larga que sea, estarás limitado y no podrás superar una presión de 4 a 5 bares. Esta presión no es suficiente para un neumático de carretera.

En resumen, una minibomba para bicicleta de montaña requiere un diámetro de tubo grande, mientras que una bomba de carretera requiere un diámetro de tubo pequeño.

Longitud de la bomba

La longitud del tubo no cambia la orientación de la bomba, de carretera o de MTB, pero sí mejora la eficacia del producto. Cuanto más largo sea el tubo, más eficiente será la bomba y más rápido será.



¿Y qué tipo de conexión debo elegir?

A la hora de elegir su mini-bomba, el tipo de conexión será un factor a tener en cuenta.

Hay 4 tipos, aquí están:

o **Directa sin leva de bloqueo:**

La particularidad de esta conexión es que el usuario, además del esfuerzo de inflado, debe mantener permanentemente la punta de la bomba sobre la válvula para realizar el sellado.

Este tipo de inflación requiere experiencia.

o **Directa con leva de bloqueo:**

Una conexión de válvula similar a la anterior, pero con una leva de bloqueo para el sellado. La conexión se realiza en dos pasos, una colocación en la válvula y luego una maniobra de la palanca para comprimir la junta de estanqueidad sobre la válvula.

El inflado es más fácil, pero tiene el riesgo de torcer la válvula. Esto ocurre cuando el ciclista presiona la válvula y no la llanta al introducir aire en el neumático.

o **Directa con manguera y leva de bloqueo:**

Esta conexión funciona según el mismo principio que la conexión con leva de bloqueo, pero tiene la gran ventaja de que no hay una conexión rígida entre el racor y el cuerpo de la bomba. En su lugar, la conexión se realiza mediante una manguera flexible. No hay riesgo de dañar la válvula.

Por otro lado, al no existir dicho soporte, es obligatorio realizar una contrafuerza para compensar la fuerza de introducción de aire en el neumático. Esta contrafuerza es desagradable a alta presión.

o **Roscable con manguera flexible:**

La particularidad de este tipo es que la estanqueidad de la válvula se realiza mediante atornillado. La estanqueidad es muy buena y, a diferencia de otros racores, no hay riesgo de que la cabeza se salga de la válvula. Como la conexión entre el cuerpo de la bomba y la conexión se realiza mediante una manguera, nos encontramos con el inconveniente de la contrafuerza para compensar la fuerza de introducción de aire en el neumático.

Existen otras opciones para inflar rápidamente su neumático después de un pinchazo. Nuestra mini-bomba EZ Max FC tiene la característica única de combinar dos funciones en un solo producto, la mini-bomba y el inflador de CO2.

Esto significa que puede utilizar un cartucho de CO2 con ella, además del uso clásico de la minibomba. Otras soluciones a considerar son los cartuchos de CO2 con sus infladores o el Repair Spray.

Ahora tiene toda la información que necesita para elegir la mini-bomba adecuada para usted. No obstante, esperamos que lo utilice lo menos posible.



Nuestra pequeña selección :

Para uso universal:

- o **Air Profil XL**

Los ciclistas de montaña:

- o Que buscan una minibomba con conexión directa a la palanca: **Z-Cross XL**
- o Que buscan una mini-bomba con conexión de manguera y roscable: **Air Profil FC01**

Si eres un ciclista de carretera:

- o Una mini-bomba con conexión roscable y manguera: **Air Profil FC03**

El contenido de este anuncio es responsabilidad única y exclusiva del que lo hace y no del comité editor de la revista.



BERGAMONT



X-TRACK RACE

CARBON

El contenido de este anuncio es responsabilidad única y exclusiva del que lo hace y no del comité editor de la revista.

lookcycle.com

PARQUE SAN NICOLÁS TOTOLOAPAN, EN EL AJUSCO.

POR: JOSÉ HELÚ



Subimos por la carretera "Picacho-Ajusco" hasta encontrar del lado derecho los arcos de entrada al parque; de ahí llegamos al estacionamiento, que cuenta con varios lugares ricos para comer después de rodar.

En el estacionamiento puedes decidir si tomarás el lift, una camioneta que te subirá al inicio de las pistas para comenzar a descender, o si subes pedaleando. Aunque es una subida larga y con secciones retadoras, es muy buena para quienes disfrutan esta parte del deporte.

Ya arriba podremos elegir entre varios senderos: Comencemos con Resbaladilla. Como su nombre lo indica, bajarás en una especie de tobogán muy fluido; el truco aquí está en echar el cuerpo hacia atrás la mayor parte del tiempo y controlarte con el freno trasero; es un sendero rápido, ¡pero estarás bien! Bajando por esta pista llegarás a Purgatorio, que es una sección muy técnica con muchas piedras y zanjas que te va a exigir un buen manejo y mucha concentración.

Llegamos después a Cabrorroca, en donde es muy importante conocer y ser honesto con tu nivel de habilidad; si no te sientes seguro, lo mejor es no hacerla, pues muchos nos hemos lastimado muñecas, brazos y clavículas. Cabrorroca es una enorme roca llena de escalones- el más alto tiene alrededor de un metro-. Lo que debes hacer para pasar este obstáculo es cambiar tu centro de gravedad, llevarlo completamente a la parte

de atrás de la bici y olvidarte de usar el freno delantero, para no salir volando.

Sigue una sección fluida y rápida que, aunque es mucho más tranquila, tiene secciones de curvas muy cerradas, por lo que vas a depender de tu habilidad para tomarlas y de la tracción en tus llantas. Esta sección nos lleva directo a Huevómetro, una rampa de tierra que varía de dificultad dependiendo por dónde la pases. Después viene La Cueva del Diablo, una bajada por una barranca colmada de piedras, con saltos de aproximadamente un metro entre piedra y piedra.

También está Amansalocos (así, en una sola palabra), un sendero que te va a exigir que lleves buena velocidad: si vas muy lento quedarás atorado en las numerosas zanjas y raíces que tiene, pero tampoco es recomendable superar la velocidad a la que te sientes seguro; es bueno no ir pegado al freno, ya que es una pista que una vez que le tomas el ritmo y la conoces, fluye de una forma bastante divertida.

Una vez superado todo esto podemos llegar a las quesadillas del estacionamiento, que serán un premio gratificante para todo el esfuerzo que hicimos más arriba.

Cabe aclarar que si dudas de tí o de tu bici es mejor caminar algunos obstáculos o saltarlos y regresar a la bici después de ellos, no vale la pena arriesgarte a una lesión que puede ser severa; ya regresarás otro día con más confianza y práctica.



El contenido de este anuncio es responsabilidad única y exclusiva del que lo hace y no del comité editor de la revista.



K-EDGE
MADE IN USA

<https://k-edge.com>

Soportes K-EDGE
Diseño, pruebas y mecanizado CNC de primera clase.



JAGWIRE

JAGWIRE

El contenido de este anuncio es responsabilidad única y exclusiva del que lo hace y no del comité editor de la revista.



Fuji.

Feels Like

ÚSALO EN LA CABEZA

AJUSTA CORRECTAMENTE TU CASCO

Llevar bien puesto el casco hace que todos los beneficios se apliquen en caso de un impacto.

ELIJA EL CASCO MÁS LIGERO

Recuerda que el casco debe estar siempre en tu cabeza y que una diferencia que parece mínima (100 gr.) se convierte en importante en los viajes largos.

UTILIZAR EL CASCO ADECUADO

Un casco para cada ciclista, no es lo mismo un casco para ciclismo urbano que uno para ciclismo deportivo o de alto rendimiento, comprueba si el tipo de casco que utilizas está diseñado para ti.

SUSTITUYE TU CASCO

Un casco de ciclista tiene una vida máxima de 3 años, comprueba siempre el estado físico de tu casco y sustitúyelo inmediatamente en caso de que esté dañado.

NUNCA DEJES TU CASCO EXPUESTO A ALTAS TEMPERATURAS

Los materiales con los que está fabricado, principalmente el poliestireno de alta densidad, sufren deformaciones y pérdida de cualidades físicas cuando se exponen al calor.

NO DEJE NUNCA EL CASCO EN CASA

El casco debe acompañarte siempre cuando montes en bicicleta.

LOS NIÑOS TAMBIÉN DEBEN LLEVAR CASCO

Enseñe a los niños a usar el casco, son muy propensos a las caídas y no son plenamente conscientes del peligro.



El contenido de este anuncio es responsabilidad única y exclusiva del que lo hace y no del comité editor de la revista.



MICHELIN
POWER ALL SEASON



UNA VISIÓN PERFECTA EN EL CICLISMO

FUENTE: ZEISS VISION

Durante la práctica del ciclismo, las gafas están sometidas a una serie de retos, como pueden ser la velocidad, la frecuente modificación de las condiciones de luz y diversas partículas del aire.

Las gafas son tan importantes en el ciclismo como el uso del casco, por lo que a continuación ofrecemos algunos consejos que te ayudarán a elegir y utilizar bien tus gafas.

Las gafas especiales para ciclistas, deben ser completamente polifacéticas y proteger los ojos, además deben ser ligeras, las plaquetas para la nariz y las varillas no deben quedar demasiado apretadas y deben adaptarse con comodidad a tu rostro.

Ergonomía y campo visual

Es realmente importante disfrutar de una visión amplia donde la estructura de las gafas no generen cortes o división del campo visual, por lo que es importante que elijas unas gafas que te permitan tener una mayor amplitud visual.

La curvatura de las monturas es un aspecto realmente importante en las gafas para ciclismo. Deben adaptarse a la perfección a tu cara para, así, poder proteger tus ojos. La agudeza visual en todo el campo de visión es crucial, especialmente si necesitas corrección visual. Los posibles peligros deben poder ser perfectamente visibles desde ambos lados.

Muchos ciclistas combinan las lentes de contacto con las gafas para actividades deportivas. No obstante, las partículas de polvo o arena pueden colarse por las gafas y alcanzar el ojo con la lente de contacto, lo que puede suponer un grave problema.



Los mejores colores de lente para ciclistas.

Aunque no haya luz solar o ésta sea demasiado débil, es realmente importante contar con tintes que permitan reconocer con rapidez y claridad hasta los detalles más pequeños. Al escoger un tinte para la práctica del ciclismo, debes asegurarte de no escoger uno demasiado oscuro ya que durante esta práctica, se pasa con gran rapidez de zonas muy iluminadas a zonas en sombra, como por ejemplo, cuando se pasa por debajo de árboles o se atraviesan túneles.

Los lentes con tintes ámbar y rosa aumentan la agudeza visual, por lo que están altamente recomendados para la práctica del ciclismo. Ofrecen un campo de visión más amplio y son ideales para condiciones en las cuales la luz del sol es débil o incluso, inexistente. Gracias a su capacidad de contraste, estos tintes están especialmente recomendados para el ciclismo en carretera. Al mejorar los tiempos de reacción, te ayudarán a mejorar tu rendimiento deportivo como tu seguridad.

No recomendamos a los ciclistas¹ el uso de lentes fotosensibles ya que, a pesar del excelente rendimiento de las lentes fototrópicas modernas, la reacción de las mismas a las condiciones de uso sigue siendo demasiado lenta.

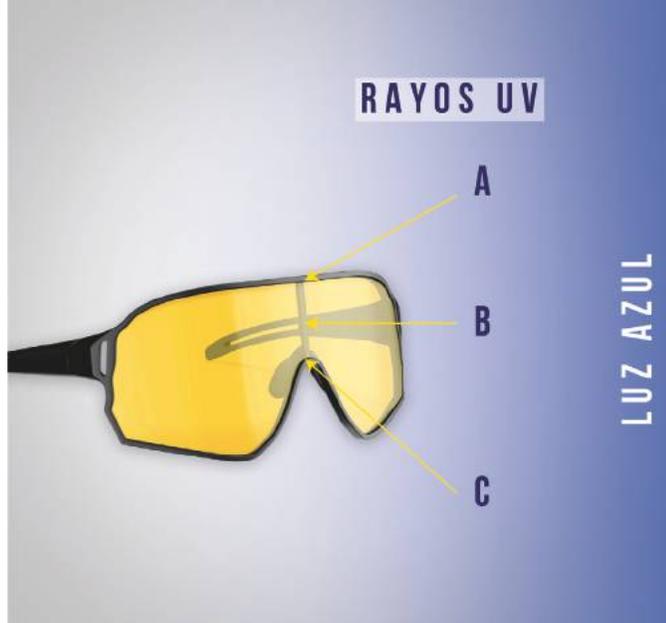
Las lentes grises también son recomendables, aunque son menos eficientes. Reducen los deslumbramientos y permiten una visualización realista de los colores. Ofrecen una visión buena durante todo el año, incluso en condiciones de luz muy brillantes.

Protección UV

El ojo debe adaptarse constantemente a las modificaciones de las condiciones de luz y a la alternancia de luces y sombras. Con esta suma de variables las gafas deben garantizar una adecuada protección contra la radiación ultravioleta en todo momento y sumar la protección de luz azul para nuestros ojos.

Las lentes azules atenuantes (por ejemplo, las Skylet de Carl Zeiss Vision) son especialmente útiles en condiciones en las que la intensidad de luz varía entre normal a fuerte. Reducen la transmisión de longitudes de onda de luz azul, aumentando así el contraste, mientras permite una visualización neutra de los colores.

Muchas de las lentes para gafas están disponibles en variantes polarizadas. La lente polarizada elimina la parte oscilante en vertical de la luz, lo que suele suceder con fuentes de luz deslumbrantes, como por ejemplo, la superficie mojada de la carretera tras la lluvia.



Lentes polarizadas

Los cambios rápidos y frecuentes entre luz y sombra exigen esforzar la vista.

Si añadimos el deslumbramiento y los reflejos o la luz de fondo, es posible que no se visualicen los posibles peligros, las curvas o los cambios de carril hasta que sea demasiado tarde. Además de una pérdida de tiempo por tener que frenar, este tipo de situaciones pueden suponer un riesgo potencial para la seguridad. Las gafas, con y sin corrección, con lentes polarizadas son la protección ideal frente al deslumbramiento, ayudando a filtrar los reflejos de superficies brillantes y lisas. De este modo, te permite ver mejor mientras montas en bicicleta e identificas, con más rapidez los riesgos gracias a la reducción de los deslumbramientos.

Como colocar tus gafas.

Como una regla general las pastillas de las gafas siempre van por fuera de las correas del casco, esto nos ayuda que en caso de un impacto las gafas pueden desprenderse de forma fácil y no atorarse, lo cual significa tener la posibilidad de algunos daños extra durante un posible impacto.



Tratamientos y materiales en las gafas para ciclismo.

Sus gafas para ciclismo están sometidas a muchos requerimientos. Tras las carreras, estarán cubiertas con mucho polvo, suciedad e insectos, más que en el resto de gafas para actividades deportivas.

La capa CleanCoat facilita la limpieza de las gafas, lo que la convierte en una buena inversión. Gracias a los recubrimientos hidrofóbicos, las lentes repelen el sudor, la lluvia y otros residuos. Un buen tratamiento antirreflejante, especialmente en la parte baja de la lente, reduce la presencia de distracciones provocadas por reflejos, las cuales pueden ser extremadamente molestos y provocar graves confusiones.

Finalmente, pero no menos importante, las lentes de nuestras gafas para ciclismo deben ser extremadamente resistentes e inastillables. Recomendamos las lentes fabricadas en policarbonato y poliamida (nylon) resistentes a las caídas.

De visita con el optometrista.

Es muy recomendable que cuando visitemos al optometrista le consultemos y evalúe nuestras gafas para ciclista, por lo que recomendamos consideren lo siguiente:

- Durante la visita a tu optometrista, decide con cuidado las condiciones que deben cumplir tus gafas para ciclismo.
- Lleva tu casco a la sesión de ajuste y comprueba que el campo de visión es lo suficientemente grande.
- ¿Las gafas te protegen adecuadamente frente a las corrientes de aire? Algunos optometristas se han especializado en las gafas para actividades deportivas y, por lo general, disponen en sus clínicas de ventiladores, circuitos de golf o bicicletas, que les permiten simular situaciones de práctica del deporte.
- ¿Son fáciles de poner y quitar? Para comprobar el color de tinte, asegúrate antes de acudir a tu optometrista de que las condiciones ambientales son óptimas.

Cuida tus ojos y a seguir rodando.

iGPSPORT

GPS CYCLING COMPUTER



DOLORES COMUNES

ASIENTO

- **Muy alto:**

Rotación de cadera, dolores en las rodillas y la espalda baja.

- **Muy bajo:**

Dolores en las rodillas y abdomen.

MANILLAR

- **Muy alto:**

Rotación de cadera, dolor de espalda y muñecas.

- **Muy bajo:**

Dolor de espalda y mal funcionamiento de piernas.

CALAS DE ZAPATOS

- **Muy adelante:**

Sobrecarga en los gemelos y dedos dormidos.

- **Muy atrás:**

Carga muscular en las piernas y adormecimiento de pie por corte de circulación.

- **Flotación:**

Dolor en las rodillas.

Flotación Muy adelante



Muy atrás

En muchas ocasiones sufrimos de diferentes dolores ocasionados por montar en la bicicleta. En la mayoría de los casos son muy fáciles de detectar y se pueden corregir. Revisa la posición de asiento, manillar y calas de pedales, ya que son los puntos de contacto principales con tu bicicleta.

Recuerda que siempre puedes acudir con un especialista en "Bike Fit", que te ayudará a detectar y corregir algunas malas posiciones sobre la bicicleta.



¿CUÁLES SON LAS MEJORES

Por: Juan Carlos Villarreal

ZAPATILLAS PARA CICLISMO?

Generalmente la información que encontramos disponible habla de transferencia de potencia, peso y materiales. Sin embargo, la anatomía individual juega un papel estelar al momento de escoger los mejores zapatos para nosotros.

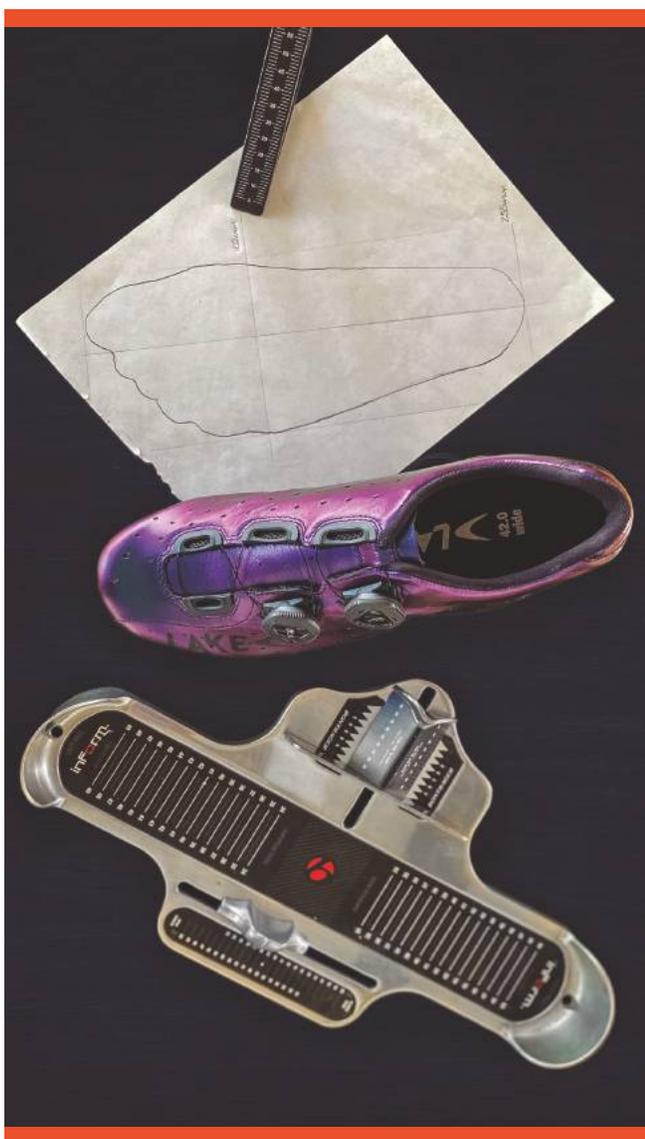
Partamos de que aunque todos los pies parezcan físicamente idénticos, no existen dos iguales (de hecho, ni siquiera tus dos pies son iguales) y por lo mismo es ideal conocernos para tomar las mejores decisiones.

Hablemos entonces de anatomía, podemos dividir el pie en 3 secciones: retropié, mediopié y antepié. En total se compone de 26 huesos, 33 articulaciones, más de 100 tendones, muchos nervios y venas; es una estructura compleja y delicada que sobre la bicicleta tiene la tarea nada fácil de transferir la potencia que se crea en las piernas y cadera. Si la elección del zapato y la configuración de la cala no son las correctas puede tener repercusiones desde adormecimiento de los dedos de los pies, dolores intensos, hasta en casos extremos se puede requerir de cirugías para resolver dolores crónicos.

Para este artículo nos concentraremos en el antepié, se compone de los metatarsos y de los dedos de los pies, entre ellos corren nervios y venas que si se presionan lateralmente o por la parte inferior causan adormecimiento de los dedos, sensación de calor o frío en la planta del pie y dolor intenso en la cabeza del metatarso, estos síntomas pueden presentarse por separado y en algunas ocasiones equivocadamente, pueden ser relacionadas con factores ambientales como el frío o calor, pero en realidad no tienen relación.

Para saber qué tipo de zapato es el adecuado para ti debes de conocer varios factores. El primero y más obvio es el largo de tu pie, es decir la talla representada en números. Generalmente cuando compramos zapatillas de ciclismo usamos el sistema europeo, dónde el promedio de las tallas van del 35 al 49. Pero un factor igual o más importante es la horma, es decir el ancho del pie y del zapato. Estas se representan en letras donde "A" es más angosta y "E" la más ancha comercialmente hablando, sin embargo pueden existir hasta "2E" y "3E".

Para determinar la horma se compara la medida en milímetros del ancho del pie contra el largo, por ejemplo si un pie talla 42 tiene aproximadamente 88 mm de ancho la horma es "A" y por consiguiente prácticamente puede utilizar cualquier zapatilla, pero si mide 115 mm entonces es una horma "E" por lo que debe de utilizar zapatillas con esta horma como mínimo. De hecho es recomendable utilizar una horma mayor ya que al rodar por horas los pies se hinchan, pero ¿qué horma soy? ¿cómo sé si mis zapatillas son las correctas? La primera recomendación siempre será acudir con un profesional del "bike fit", y qué parte del protocolo sea conocer tu talla correcta de zapatillas utilizando un par de "brannock", son unos aparatos que permiten medir la talla, el largo proporcional del arco y la horma del zapato. Pero si no puedes realizar un "bike fit" esta es la forma más rápida para conocer si tu zapatilla es ideal o no para ti.



La plantilla de tu zapatilla es una gran herramienta si tienes ya varios meses de uso y ya se desgastó un poco, sácala e intenta localizar la marca ocasionada por la presión de tus dedos y metatarsos. Si la horma es adecuada debes de ser capaz de encontrar los 5 dedos completos y la marca de los metatarsos deberán estar por lo menos de 4 a 5 mm dentro del borde de la plantilla.

Por el contrario, si no puedes encontrar todos tus dedos o el dedo gordo y el pequeño se ven "cortados" por que alcanzaron los bordes de la plantilla o la marca de los metatarsos, sobre todo si el primero esta afuera de la plantilla quiere decir que la horma del zapato es muy angosta y esta causando presión entre los metatarsos, si es así piensa ¿a veces sin razón aparente tengo frío en la planta de los pies? ¿se me duermen los dedos de los pies? ¿me duelen después de rodar? Si la respuesta es sí, aunque sea de vez en cuando, quiere decir que tus zapatillas no son las adecuadas para ti entonces ¿cómo le hago para escogerlas?

Te compartimos algunos tips que podrán ser de utilidad:

- Utilizando tus calcetines de ciclismo párate sobre papel, cada pie en una hoja.
- Asegúrate de que tus pies estén bien centrados en cada hoja y pídele a alguien que dibuje el contorno de tus pies.
- Mide con una regla el largo, es decir, del talón a la punta de tus pies y después mide el ancho (es importante que las mediciones se hagan en milímetros y que de cada una obtengas números de 3 dígitos), divide el ancho entre el largo para obtener un porcentaje.
- Si el ancho es equivalente al 33% la horma es "A", si es equivalente al 35% es "B", 37% es "C", 39% es "D", 40% es "E".

Retomando el ejemplo con la talla 42 de la que hablamos al principio de este artículo, el largo será cercano a los 263 mm entonces, si el ancho es de 88 mm: $88 \text{ entre } 263 \text{ es igual al } 33\% \text{ equivalente a horma "A"}$ pero si el ancho es de 106 mm: $106 \text{ entre } 263 \text{ es igual al } 40\% \text{ por lo que corresponde a una horma "E"}$.

¡Súper, ahora ya sabes que horma son tus pies! Y ¿las zapatillas?, muchas de las marcas no tienen disponible esta información pero con gusto aquí te proporcionamos la horma de las más conocidas.

Total Bike

Casi todas las marcas italianas "Sidi, Fizik, Giro, ETC" rondan entre "A" y "B" son angostas y muy estilizadas, sin embargo solo Sidi tiene una horma que ellos llaman "mega" que se va hasta el extremo de "2E". Las francesas como "Mavic" generalmente están entre "B" "B+" y "C" cuando mucho. "Shimano" cuenta con hormas "C", "D" y en algunos casos "E", para todo el resto de las personas las opciones son limitadas, la única que llega a México es "Lake", una marca que lleva 40 años en el mercado dedicada a pies muy anchos y que aparte considera otro tipo de condiciones que también deben de ser considerados al momento de escoger la zapatilla correcta.

¿Por qué es tan importante la horma correcta? Es común escuchar o leer que si compras tal o cual marca deberás comprar desde un número o hasta dos y medio números más grande que los zapatos que usas habitualmente, esto sucede con marcas que tienen hormas muy angostas que intentan compensar con tallas mas grandes de las que realmente necesitas, sin embargo esto tiene como consecuencia la incapacidad de colocar la cala en el lugar adecuado, (tema también muy largo que abordaremos en otra ocasión), esto se debe a que las "tuercas" o "cuerdas" en las que se atornillan las fijaciones de las calas están colocadas en proporción a la talla del zapato.



Si tu pie es talla 42, pero tienes que comprar zapatillas 44 lo que sucederá es que la cala quedará demasiado adelantada a comparación de tus pies y esto seguramente causara presión debajo de los metatarsos, algo que también debemos evitar y que puede producir los mismos síntomas que al utilizar zapatillas de horma equivocada.

Todo lo que hablamos en este artículo es una pequeña parte de lo que debe ser considerado para escoger las zapatillas correctas. Nuestra recomendación siempre será consultar a un experto en biomecánica ciclista, que tenga conocimientos de ortopedia para que pueda asesorarte correctamente.



El contenido de este anuncio es responsabilidad única y exclusiva del que lo hace y no del comité editor de la revista.



SAN LUIS POTOSÍ

23 DE OCTUBRE 2022



¿QUÉ ES EL GRAN FONDO NAIRO QUINTANA?

Es un evento de ciclismo que consta de **Gran Fondo 141.5 Km** y **Medio Fondo 85.5 Km** que busca reunir a miles de ciclistas en modalidad de ruta, mayores de 18 años, ambas ramas.

¿QUIÉNES ASISTEN O QUE TIPO DE CICLISTAS?

Todos los ciclistas de ruta nivel amateur son bienvenidos en la rama **Hombre 18 años hasta los 65 años en adelante** y **Mujeres desde 18 años hasta los 55 años en adelante**.

Tu inscripción incluye:

UNIFORME COMPLETO CON JERSEY OFICIAL Y BIBSHORT CONMEMORATIVO



DISTANCIA Y ALTIMETRÍA DE RECORRIDO



Inscríbete en:

www.granfondonairoquintana.com

SAN LUIS POTOSÍ

SEDE DEL GRAN FONDO

NAIRO QUINTANA

2022



La capital de San Luis Potosí en México, ha sido elegida por **Nairo Quintana** y su equipo, para llevar a cabo el Gran Fondo Quintana 2022, pero ¿Por qué entre todas las ciudades del mundo, fue San Luis Potosí la seleccionada?

La Ciudad de SLP ha sido históricamente un referente en el ciclismo, comenzando porque las primeras bicicletas de México, llegaron a SLP por tren; otro gran ejemplo es el equipo Continental Canel's, que inicia desde 1977 el Sr. José Monsivais padre con Funerales García, luego como Refaccionarias Escarabajo, después como Dulces La Vaquita, Chocolates Costanzo, Todo de Acero, Pepsi, Bicicletas Benotto; posteriormente y hasta la fecha Equipo Continental Canel's. Siendo el equipo más antiguo de Latinoamérica con 45 años y 37 como

La capital de San Luis Potosí, está a la altura de las ciudades del mundo que realizan eventos de categoría World Tour, están todos invitados a vivir el evento ciclista más importante históricamente que se ha llevado a cabo en nuestra ciudad, estamos listos para recibir a 5000 ciclistas élite y recreativos, así como más de 20,000 espectadores nacionales y extranjeros. Gracias Nairo Quintana por elegirnos como sede del GFNQ 2022.

Mtro. Enrique Galindo
Presidente Municipal de S.L.P.



Canel's; representando a SLP y a México en una gran cantidad de países con logros muy importantes y coronándose campeones en Ecuador, Chile, Canadá, USA, Argentina, Costa Rica, Guatemala y México.

Hay una gran afición ciclista en todas las disciplinas, se cuenta con equipos y ciclistas de ruta, MTB, BMX, urbano y más, así como importantes colectivos que luchan por el derecho a la movilidad para todas las personas. Nuestros grandes ciclistas potosinos, entre ellos Mauricio Mata, Felipe Liñan, Armando Zacarías, Juan Luis González, Francisco Matamoros, Ignacio Zapata, Víctor Manuel Cruz y José Luis Cruz entre muchos más, sin dejar de reconocer a los actuales campeones que están poniendo en alto a SLP, desde categorías infantiles hasta veteranos.

SLP tiene una ubicación privilegiada, al estar situada entre las 3 ciudades más importantes de México: Guadalajara, Monterrey y CDMX, se cuenta con una importante influencia económica, ya que en una distancia de 400km se concentra el 60% de la población del país y dónde se genera el 70% del PIB Mexicano.

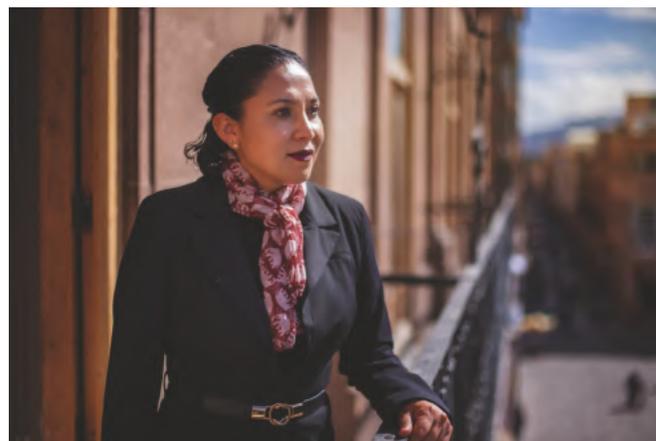
La actividad económica es muy relevante en SLP, contando con empresas como BMW, L'Oréal, Cummins, Mabe, GM entre otras, así como Grupo Mercurio, que es la fábrica de bicicletas más grande de Latinoamérica, iniciando actividades desde 1965 y fabricando actualmente 600 mil bicicletas al año; logra proyectar un crecimiento a 800 mil y el 20% de su producción se pretende que sea de exportación.

El aeropuerto internacional se encuentra a 15 minutos de la capital, con vuelos directos de las principales ciudades del país, así como con vuelos directos de Dallas y Houston. La ciudad de SLP está conectada con las ciudades más importantes del país por vía terrestre, a través de una amplia infraestructura carretera de primer nivel y con la cobertura de las principales líneas de autobuses, conectando con Estados vecinos entre 2 y 3 horas, como son Querétaro, Zacatecas, Aguascalientes y Guanajuato. Se tiene mucho que presumir de la sede elegida para el GFNQ 2022; SLP forma parte del "Camino Real Tierra Adentro" de las Ciudades Mexicanas Patrimonio Mundial de la Humanidad de la UNESCO, y en el 2010 el Centro Histórico recibe

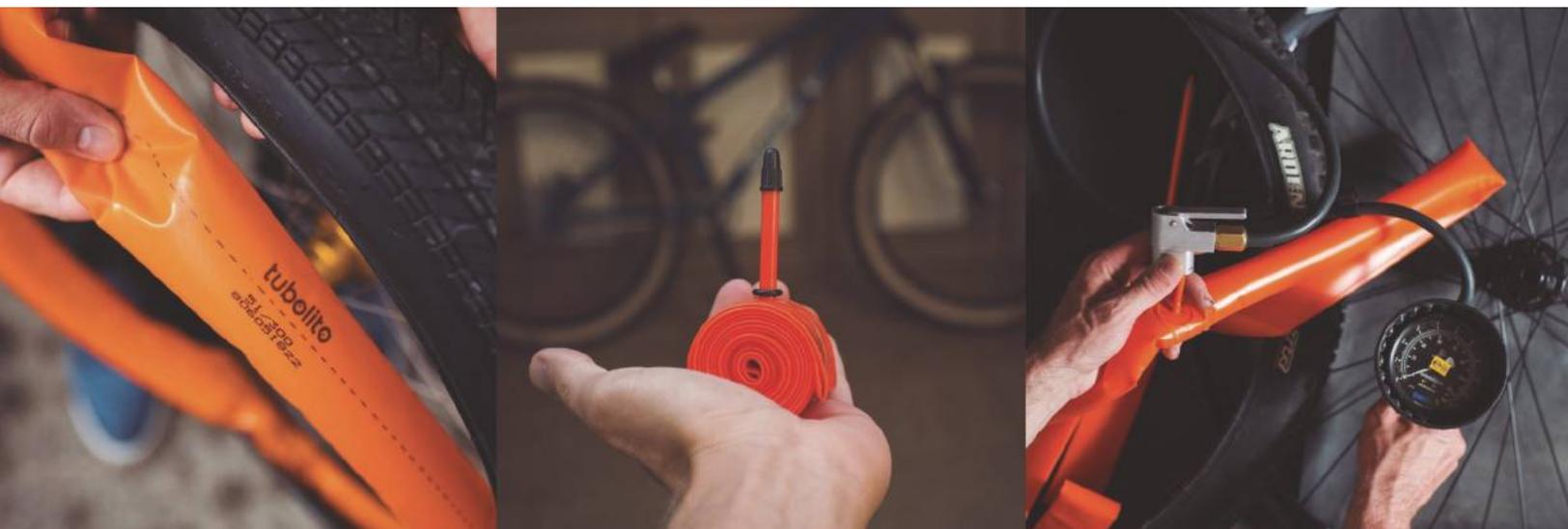
la certificación de Patrimonio Mundial por parte del INAH y la UNESCO, es la tercera ciudad con más monumentos históricos de México después de la CDMX y Puebla, y está dentro de las cuatro principales "Ciudades Coloniales de México"; en el Centro Histórico se encuentra la Calzada de Guadalupe, que es el camino peatonal más largo de Latinoamérica, por lo que invitamos a todos a recorrer en bici nuestro histórico e increíble destino.

Un lugar ideal para salir a rodar son los parques Tangamanga I y II, siendo el Parque Tangamanga 1 más grande que el Central Park; además de contar con "La Loma", considerado como uno de los mejores centros deportivos del mundo.

Se ofrecen experiencias turísticas que todos tienen que vivir, se ha logrado un gran trabajo en equipo entre los hoteles, agencias de viajes, tour operadores, DMC's, guías de turismo acreditados, atractivos turísticos, artesanos y muchos más, que se han sumado para contar con excelentes productos y servicios turísticos, que les recomendamos reserven días pre o post el GFNQ y conozcan de nuestros viñedos, mezcaleras, realizar el recorrido en turibus, conozcan nuestra cultura, gastronomía, historia, realicen un recorrido turístico en bici y mucho más que tiene que ofrecer SLP.



Mtra. Claudia L Peralta
Directora de Turismo Municipal de S.L.P.



CÁMARAS DE LÁTEX

Cámaras para bicicleta de gran resistencia y muy ligeras

Las cámaras de aire de látex para bicicletas están cuidadosamente diseñadas para superar todas las expectativas, rompiendo las barreras de dureza, peso y tamaño.

¿Buscas un récord? ¿Busca siempre tener la bicicleta más ligera? ¿Intenta minimizar la resistencia a la rodadura? ¿O eres un ciclista de fluido tubular, pero quieres que tu cámara de repuesto imprescindible sea ultra-pequeña y ligera? Tenemos algo para ti: nuestra tecnología S-Tubo.

Los productos S-Tubo se caracterizan por la reducción del grosor de las paredes del tubo. En otras palabras: son aún más pequeños, más ligeros y tienen una resistencia a la rodadura muy baja. S-Tubo-Road, por ejemplo, es la cámara de aire de bicicleta más ligera del mundo y tiene una resistencia a la rodadura comparable a la de las cámaras de aire de látex. O las S-Tubo-MTB, que para el tamaño más pequeño posible tienen una válvula extraíble, lo que las convierte en la cámara de repuesto perfecta.

La tecnología S-Tubo está disponible actualmente para bicicletas de carretera, MTB y CX/Gravel.



El contenido de este anuncio es responsabilidad única y exclusiva del que lo hace y no del comité editor de la revista.



tubolito
LIGHT WEIGHT TUBES

BEYOND THE NORM.

El contenido de este anuncio es responsabilidad única y exclusiva del que lo hace y no del comité editor de la revista.



microSHIFT

ADVENTX
AL SERVICIO DE LA COMPETENCIA
microSHIFT.com

THE WORLD IS YOURS
RIDE YOUR DREAM

photo: Damien Rigondeaud

GEO TREKKING
VISION

lookcycle.com

LOOK

El contenido de este anuncio es responsabilidad única y exclusiva del que lo hace y no del comité editor de la revista.

El contenido de este anuncio es responsabilidad única y exclusiva del que lo hace y no del comité editor de la revista.

SCHWALBE MTB
Pressure
PROF

AJUSTE PARA OBTENER EL MÁXIMO RENDIMIENTO.
OBTENGA EL MÁXIMO RENDIMIENTO CON
LA PRESIÓN INDIVIDUAL DE SUS NEUMÁTICOS.

El contenido de este anuncio es responsabilidad única y exclusiva del que lo hace y no del comité editor de la revista.

**IMPRESIONA A TUS CLIENTES
HASTA CON EL EMPAQUE!**

**Y DALE A TUS PRODUCTOS
EL PLUS
QUE NECESITA.**

Contamos con diversos sistemas y técnicas de impresión para brindarte la mejor solución de acuerdo a las necesidades de tu proyecto.



Al comprar estos productos ayúdanos al cuidado de los bosques del mundo

- +52 55 8116-9284
- +52 55 3095-3313
- ventas@impressa.com.mx
- @impressa.com.mx
- company/impresa-de-productos-especiales



impressa.com.mx

DÓNDE COLOCAR

LAS LUCES DE TU BICICLETA



1

LUZ DELANTERA

Debe ser blanca o amarilla.

2

CINTAS REFLECTANTES

Debe haber cintas reflectantes en los bordes de cada pedal y en las horquillas delantera y trasera.

3

LUZ TRASERA

Éste tiene que ser rojo.



**MORE LIGHT
WHERE YOU NEED IT**

El contenido de este anuncio es responsabilidad única y exclusiva del que lo hace y no del comité editor de la revista.

Blackburn

ENJOY THE RIDE, DAY OR NIGHT

El contenido de este anuncio es responsabilidad única y exclusiva del que lo hace y no del comité editor de la revista.

RODANDO POR EL SUR DE FRANCIA

Por: Mario de Agüero Villacorta

PARTE II

Cuando llegamos a Montpellier, lugar que definimos como punto de reunión para encontrarnos con Daniel y José Luis; Diego y yo ya llevábamos 3 días rodando con unos 250 km de distancia recorrida. No sé si Diego estaba tan emocionado como yo de lo que habíamos recorrido, puesto que en tiempos anteriores él ya había recorrido el Canal du Midi en bici. Para mí, era una experiencia totalmente nueva y estaba impactado con la cantidad de cosas que habíamos visto en tan pocos días.

Habíamos presenciado la imponente ciudad amurallada de Carcassonne y recorrido todo el Canal du Midi desde Toulouse hasta su final en la ciudad de Agde. Incluso habíamos contemplado y nadado en el famoso mar Mediterráneo. Desde Agde hasta Sète habíamos recorrido varios kilómetros de una agradable ciclovía que bordea el mar. Y en esta última ciudad, nos dimos la recompensa de deleitarnos con unos mejillones al vino blanco en la parte exterior de un sencillo y pequeño restaurante con vista al mar. Antes de llegar a Montpellier habíamos parado en un viñedo a degustar vinos moscatel y comprado unas botellas para llevar como regalo a los amigos que nos hospedarían en esa ciudad.

Tuvimos la gran fortuna de que, en el momento en el que hicimos ese viaje en bici por Europa,

teníamos varios amigos viviendo en la ciudad de Montpellier que pudieron recibirnos un par de noches. Después de haber estado usando los baños de cafés, bares y restaurantes (muchos de estos con inodoros al estilo turco) de pueblos y ciudades por los que transitábamos o haciendo nuestras necesidades en la incómoda libertad que ofrece el campo, tener un baño como al que uno normalmente está acostumbrado fue muy reconfortante.

Hacer base unos días en Montpellier nos sirvió para que Diego y yo nos relajáramos un poco de las largas rodadas de los días anteriores y también, para planear con un poco más de detalle la ruta junto con José Luis y Daniel para poder llegar a la frontera con Italia, lugar donde veríamos a Kei,



El contenido de este anuncio es responsabilidad única y exclusiva del que lo hace y no del comité editor de la revista.

JUST FOR MEN[®]

EL LÍDER MUNDIAL EN COLORACIÓN MASCULINA



Para un apariencia natural
Fácil, solo 5 minutos
Sin amoníaco



SALUD ES BELLEZA AV. PUB. NO.: 123300EL950457

Total Bike

amigo e integrante faltante del grupo. Revisamos nuestros mapas y fijamos Aix-en-Provence como objetivo y una vez llegando definiríamos el resto de la ruta. Y así fue, salimos una mañana soleada, como a las 9 a. m. Nos despedimos del amigo que nos hospedó, nos subimos a nuestras bicis y empezamos a pedalear.

En la antigua y amurallada ciudad de Aigues-Mortes hicimos nuestra primera parada, seguramente ya era medio día o más tarde. Aprovechamos para tomarnos unas cervezas en la plaza central y luego compramos un pollo rostizado el cual comimos afuera de la muralla, en un campo solitario. Descansamos un rato bajo la sombra de un árbol y después de haber digerido el succulento platillo



retomamos el rumbo. Para ese momento ya había mucho sol y hacían unos 35°C.

Estábamos rodando en caminos muy planos, empero había un fuerte viento en contra de nosotros que dificultaba mucho poder avanzar.

El fuerte sol, sin una nube en el cielo que pudiera detener los rayos, hacía aún más agotador pedalear. Estas condiciones ambientales, en parte se debían a que estábamos en la Camargue. Es el nombre de un humedal de aproximadamente 750

km² formado por varias lagunas de aguas salobres y que pertenece al delta del río Ródano. En esta zona hay una gran biodiversidad de aves, de las cuales habita una especie de flamenco y también es una zona dedicada a la cría de caballos y toros camarguenses. Suena muy bonito, pero pedalear en esta zona fue bastante agotador.

Paramos en el pueblo de Saint-Gilles, en un pequeño bar, ahí conocimos a un hombre multimillonario de origen peruano que nos invitó unas cervezas. Al hacerse de noche, instalamos nuestras tiendas de campaña en un pequeño parque y dormimos a pesar de haber sido atacados por el sistema de aspersores automáticos durante la madrugada.

Al día siguiente, todavía tuvimos que cruzar un tramo de la Camargue para poder llegar a la ciudad de Arles. Esta vez, fuimos más listos y adoptamos una estrategia para mitigar la agresión del viento. Dos de nosotros irían al frente mientras los otros dos irían justo atrás de estos para aprovechar el vacío generado y así evitar el viento, fuimos relevándonos hasta salir del enorme humedal. En Arles, ciudad con una clara herencia romana (tiene incluso un anfiteatro de gran tamaño) reposamos, comimos un lunch y tomamos unas cervezas para después seguir nuestro camino. Volvimos a tomar un break en el pueblo de Saint-Martin-de-Crau y al caer la noche ya estábamos con el campamento instalado en una linda y campirana parcela a las afueras de Saló-de-Provence. Al día siguiente pedaleamos, todavía bajo un intenso calor, hasta llegar a Aix-en-Provence, lugar donde nos instalamos en un camping para casas rodantes. Al día siguiente ya veríamos a nuestro amigo Kei en Niza para luego iniciar nuestro viaje por Italia...



¡Que el dolor muscular por inflamación no te detenga!



Ayuda a aliviar el dolor muscular por desgarros, luxaciones y calambres.

Recupera la movilidad.



Facicam[®]gel
Nuevo Envase
Aplica fácil
**ALIVIA
INFLAMACIÓN
Y
DOLOR**
RECUPERA LA MOVILIDAD
EN ENFERMEDADES:
Reumáticas
Artríticas
Musculares y traumáticas

Desinflama y facilita tu rehabilitación



Facicam[®]gel
Piroxicam 0.5%
Caja con tubo con 40 g

Alivia in-
-Enferme

Facicam[®]gel
Piroxicam 0.5%
Tubo con 40 g

Senosiain[®]
Alivia inflamación y dolor. Recupera la movilidad en:

- Se absorbe rápido
- Es fresco
- No huele.



PROBIKE *GDJL* REFACCIONES



-  Probikegdj
-  motorcyclezeven
-  probikeguadalajara

Conoce más en:



Más de 2,000 productos exclusivos para ti

GIYO

TE
TEC-FUR

ZOOM
Precision Steering Components

Eastman[®]
to help you work better...

neco

EXPANDA

S-FINE[®]

THUMBS UP[®]

DURO

FEIMIN

Propalm


ZEVEN
MOTORCYCLE PARTS

STA. JANETH 130, COL. ARCOS DE ZALATITAN, C.P. 45406 TONALA, JALISCO.

TEL. Ofna. 33 36 43 80 93

Cel. 33 18 89 30 77

El contenido de este anuncio es responsabilidad única y exclusiva del que lo hace y no del comité editor de la revista.

3M Ciencia.
Aplicada a la vida.™

Cintas Reflectivas

Está comprobado que la mayoría de los accidentes nocturnos de bicicletas son causados por la falta de visibilidad.

Es por esto que, 3M™ lanza sus cintas reflectivas, las cuales ayudan a aumentar la visibilidad de tu bicicleta para prevenir accidentes y víctimas fatales, ayudando a los conductores identificarte en condiciones de baja luminosidad, niebla o lluvia.

Disponible en:



El contenido de este anuncio es responsabilidad única y exclusiva del que lo hace y no del comité editor de la revista.

SUAREZ

connection

NUEVA COLECCIÓN

MÁS INNOVACION
MÁS TECNOLOGÍA
MÁS COLORES
MÁS OUTFITS PARA
CADA RUTA



Visítanos y encuentra toda la tecnología
y lo mejor de cada colección

BENOTTO

CDMX División del Norte
Del Valle, Roma,
San Jerónimo y Alta Vista

bikemax

Arboledas

www.suarezclothing.com

El contenido de este anuncio es responsabilidad única y exclusiva del que lo hace y no del comité editor de la revista.

INSPIRA

INSCRÍBETE
AQUÍ



7 AGO 2022 /// LEÓN, GTO

Y RECORRE



 RUTA
MÉXICO



EL GRAN FONDO QUE INSPIRA A UN PAÍS

GRAN FONDO
161 KM

MEDIO FONDO
74 KM

RUTAMEXICOFONDO.COM

BENOTTO



SUAREZ



El contenido de este anuncio es responsabilidad única y exclusiva del que lo hace y no del comité editor de la revista.

El contenido de este anuncio es responsabilidad única y exclusiva del que lo hace y no del comité editor de la revista.

HORNIT CLUG TU BICICLETA

en Cualquier Lugar



www.hornit.com



FINISH LINE

LUBRICANTES



CONOCE MÁS



El contenido de este anuncio es responsabilidad única y exclusiva del que lo hace y no del comité editor de la revista.



LA IMPORTANCIA DE TENER TU BICI EN PUNTO

BY BICYCLE MECHANIC INSTITUTE.

Hasta ahora hemos venido compartiendo contigo tips para lavar y lubricar tu bici (Volumen 1 Total Bike). Revisión y ajuste de frenos mecánicos (Volumen 2 Total Bike). En este artículo veremos el ajuste del sistema de cambio y desviador mecánico. Recuerda que nuestro objetivo es contribuir contigo en el mantenimiento óptimo de tu bicicleta.

REVISIÓN Y AJUSTE DEL JUEGO DE CAMBIO Y DESVIADOR MECÁNICO

En la actualidad la mayor parte de los fabricantes de cuadros (marcos) de bicicleta han integrado la famosa "Patita", "Uña" o "Hanger" (Imagen 1) como un sistema independiente para soportar el cambio trasero en la bici. Su función es la de actuar como un fusible en caso de golpe, o de que el límite del cambio esté mal ajustado y entre en la zona de radios y fisure o rompa la vaina (tijera trasera) del cuadro.



Imagen 1: "Patita", "Uña" o "Hanger"

Alineación de la pata (uña) del cambio

El hanger de la bici debe estar correctamente alineado, el indicador permanecerá a la misma distancia del borde del rin a lo largo de la rotación. Si la pata está doblada, el indicador estará más cerca de la llanta en algunas secciones y más alejado de la orilla opuesta. Cuando utilices el calibrador de alineación, se recomienda girar la rueda con el calibrador, tomando como referencia el pivote de la válvula. Esto te asegurará que no tenga una lectura incorrecta debido a que la rueda esté desnivelada. Si la pata del desviador necesita enderezarse, utiliza el calibrador para hacer correcciones. (Imagen 2).



Imagen 2: Alineador de Hanger.

Al doblar un metal a menudo se conoce como "ajuste frío." Importante: esto sólo se debe intentar en un cuadro de acero o en un cuadro con una pata de aluminio reemplazable. En este último, el ajuste frío sólo debe producirse una vez. Cualquier ajuste de frío adicional corre el riesgo de que el material falle. También es importante tener en cuenta el material de construcción del cuadro antes de hacer cualquier intento con la

El contenido de este anuncio es responsabilidad única y exclusiva del que lo hace y no del comité editor de la revista.



El contenido de este anuncio es responsabilidad única y exclusiva del que lo hace y no del comité editor de la revista.





LLEVA TU PASIÓN 
»» AL SIGUIENTE NIVEL 

El contenido de este anuncio es responsabilidad única y exclusiva del que lo hace y no del comité editor de la revista.

pata del desviador. Si el cuadro es de acero, el ajuste en frío puede ser posible. Los cuadros de titanio no responden a este tipo de ajuste porque el material es muy difícil de doblar. Los cuadros de fibra de carbono y de aluminio nunca deben ser ajustados en frío, si la pata es parte del cuadro jamás intentes enderezarla. Si está muy doblada, puede producirse una distorsión en el orificio de soporte del desviador causando daños a las roscas. Si esta es reemplazable, la mejor opción es instalar una pata nueva.

Ajuste del cambio trasero

Una vez que hemos verificado que la alineación del hanger sea la correcta procedemos al ajuste de los tornillos de límite o tope del cambio trasero. Siempre hay dos tornillos de límite en cada cambio trasero. Son utilizados para limitar el rango de movimiento y de trabajo en el rango del cassette. Los tornillos límite generalmente están marcados con una "H" y con una "L" representando los cambios "High" alto y "Low" bajo. Es mucho mejor ajustar los tornillos de los límites mientras se observa el cambio desde la parte trasera de la bicicleta.

Para ajustar el tornillo de límite "High", utiliza siempre la herramienta adecuada, usualmente un desarmador o una llave pequeña. Gira el tornillo hacia la derecha y hacia la izquierda mientras observas la carretilla guía (superior) desde la parte trasera. Deberás verla moverse lateralmente dentro de un pequeño rango, debajo del piñón más pequeño. Un buen punto de partida para el ajuste es centrar la carretilla guía directamente debajo del piñón más pequeño.

Para ajustar el tornillo de límite "Low" utiliza la herramienta correcta girando el tornillo de límite con una mano mientras empujas el desviador hacia adentro con la otra. Es importante mover el cambio hasta el tope.

Nota: con los cassettes de rangos más amplios que utilizan piñones mayores a 28 dientes, la carretilla guía puede entrar en contacto con el piñón más grande, así que cerciórate de que cuando muevas el cambio hacia el interior esté golpeando con el tornillo del límite y no con el diente del piñón.

Ahora se puede girar el tornillo de límite "Low" hacia la derecha y hacia la izquierda, de nuevo

viendo el cambio desde la parte trasera. Se observará moviéndose lateralmente debajo del piñón más grande. Un buen ajuste centrará la carretilla guía debajo del piñón más grande. Para mayor precisión de la posición correcta debe ponerse la carretilla lo más cerca posible del piñón. Otra consideración de compatibilidad es la línea de la cadena, que es la relación de la línea central del cuadro con la línea central de la multiplicación. Esto se mide desde el centro del tubo del asiento hasta la línea central del plato central. Cada desviador delantero tiene una especificación de línea de cadena delantera especificada por el fabricante, y la línea de cadena de la bicicleta debe caer dentro de +/- 2 mm de esta especificación.



Imagen 3: Tornillos H y L Cambio Trasero.

Ajuste del desviador delantero

Este debe colocarse en una posición que proporcione el mejor funcionamiento de los cambios. En la mayoría de los casos debes tener control sobre dos factores en la posición del desviador delantero:

a).- La altura del desviador en relación con los platos.

La altura adecuada es fundamental para un buen desempeño de los cambios. Si la jaula se ajusta demasiado alto, el rendimiento de los cambios sufre debido al desalineamiento de las plataformas de cambio. Si está ajustado demasiado bajo, la jaula entrará en contacto con los dientes del plato cuando se intenta un cambio. La altura adecuada del desviador se logra cuando el borde inferior de la placa externa

de la jaula se ajusta en un rango de 1 a 3 mm por encima de los dientes más altos del plato más grande de la multiplicación.

b).- El ángulo de la jaula con relación a los platos.

Para ajustar el ángulo apropiado del desviador, coloca la placa externa de la jaula paralelamente al plato más grande. Esto se puede lograr con mayor precisión mirando hacia abajo desde la parte superior de la multiplicación y utilizando el plato grande como su borde recto. Es posible que tengas que mantener el desviador en posición mientras ajustas el ángulo. Ten cuidado de no cambiar la altura del desviador mientras lo ajustas.

Nota: Los ajustes finales se realizarán después de que la cadena esté instalada y el sistema de desviador trasero esté funcionando correctamente.

El desviador delantero también mueve la cadena, pero desde un plato hasta otro. Esto no es una tarea fácil, por varias razones. La diferencia de tamaño del plato más pequeño hasta el plato más grande dificulta el movimiento (descarrilamiento) de la cadena de manera suave y eficiente. Además, el desviador está situado más lejos de los platos y, a diferencia del desviador trasero, no tiene una carretilla guía para ayudar a facilitar el cambio. Por último, la cadena hace el cambio mientras está bajo tensión, lo que hace más difícil desengancharse del plato. El desviador delantero consiste en una jaula rectangular unida a una articulación que es activada por el cable. El diseño de la articulación no solo permite que la jaula pueda moverse hacia dentro y hacia fuera, sino también hacia arriba y hacia abajo. La altura y la posición de la jaula se ajustarán por el tamaño del plato en el que se está desplazando. Esta acción ayuda a compensar la diferencia de tamaño entre los platos.

Ajuste de los tornillos de límites del desviador delantero

Hay dos tornillos de límite o tope en cada desviador delantero. Al igual que el desviador trasero, estos tornillos limitan el viaje de la jaula de moverse demasiado hacia adentro o demasiado hacia el exterior a través de los platos de la multiplicación. Algunos pueden estar marcados con un "H" o "L" significando límites altos (High) y bajos (Low). Sin

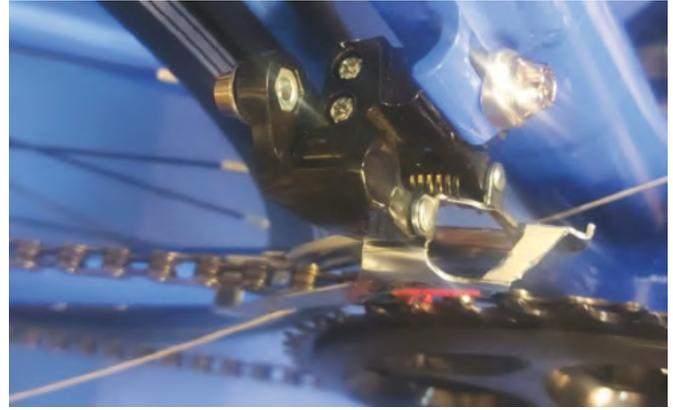


Imagen 4: Tornillos H y L Desviador Delantero.

embargo, no todos los desviadores delanteros están marcados. Al referenciar los cambios altos y bajos en el desviador delantero, el cambio alto es el plato más grande y el cambio bajo es el plato más pequeño.

Una vez que haz realizado los ajustes de cambio trasero y desviador delantero, la cadena se moverá por todo el rango de piñones del cassette y en ambos sin rebasar los límites que generen un descarrilamiento de la cadena. El ajuste fino de ambos lo realizarás con el templador del cable, a mayor tensión la cadena sube a los piñones superiores a menor tensión la cadena bajará a los piñones inferiores. Debes poner especial atención al ruido generado por el roce de la cadena, de tal forma que con el templador logres que la cadena tenga un paso libre y limpio tanto en piñones como en la caja del desviador delantero.



El contenido de este anuncio es responsabilidad única y exclusiva del que lo hace y no del comité editor de la revista.



**YOUR FAVORITE
TIRES JUST GOT
BETTER**

Es un ejercicio aeróbico y cardiovascular que se realiza sobre una bicicleta estática en el que se trabaja el tren inferior: las piernas y los glúteos. Su finalidad principal es perder peso y la tonificación de los músculos, además de mejorar la fuerza y la resistencia. Es un ejercicio apto para todas las edades e incluso se puede realizar, aunque de forma moderada, durante el embarazo.

La bicicleta estática que se usa durante las sesiones de spinning es especial, ya que posee un disco de inercia que hace que la rueda siga moviéndose aunque no se esté pedaleando, generando un movimiento más natural.

Sesiones

La sesión de spinning tiene una duración que oscila entre los 40 minutos y una hora, y está guiada por un entrenador especializado, que coordina a un grupo entero. Las clases comienzan con un calentamiento previo de unos 10 minutos y finalizan con una serie de estiramientos de 5 a 10 minutos, todo ello con el fin de mejorar el rendimiento físico y evitar lesiones. Las sesiones de spinning además se ambientan con música que ayuda a realizar los ejercicios, ya que sirve como hilo conductor de la clase e indica el tipo de intensidad que se puede requerir en cada momento.

Durante el resto de la clase, que dura unos 30 o 40 minutos, se va variando la intensidad o tipo de programa, todo ello monitoreado por el entrenador. Aunque principalmente se trabajan piernas y glúteos, también se trabajan otros músculos asociados como los dorsales, las lumbares o el trapecio. Los brazos también se trabajan, en los bíceps y tríceps, así como los abdominales. Esto se debe a que se pueden ir adoptando diferentes posturas según lo vaya indicando el monitor.

¿QUÉ ES EL SPINNING?



Por:
Ezequiel Rodríguez

STINGRAY



stingray-sports.com



MANTENTE EN FORMA Y DESPEJÁ TU MENTE
HIGH PERFORMANCE FITNESS EQUIPMENT & ACCESSORIES

Consejos para practicarlo

Intensidad: El spinning es un programa aeróbico que se va adaptando a las necesidades y posibilidades de cada uno. Esto quiere decir que no todas las personas tienen por qué seguir un mismo programa: un programa de mayor intensidad irá más dirigido a aquellos con más experiencia, mientras que para los que se inicien en la disciplina se irá trabajando progresivamente.

Hidratación: Es importante tener agua a la mano siempre que se realiza spinning, ya que la hidratación es muy importante. Se deben evitar bebidas isotónicas, que deben ser tomadas, en todo caso, una vez finalizado el ejercicio.

Postura: La posición que debe adoptarse durante la realización de los ejercicios también es importante. La zona lumbar se tiene que mantener a 45° en relación al manubrio de la bicicleta, los hombros y espalda tienen que estar relajados. La cadera debe ponerse en el asiento, que tiene que estar elevado y de forma que el cuerpo se mantenga alineado.

Frecuencia: Se recomienda hacer dos o tres sesiones de spinning a la semana para conseguir buenos resultados.

Beneficios del spinning

El principal objetivo del spinning es adelgazar, ya que en una sola sesión se pueden llegar a quemar más de 700 calorías, pero otros beneficios también pueden ser:

Adquisición de mayor masa muscular: al aumentar la masa muscular, esta ayuda a la eliminación de toxinas y una menor acumulación de grasas.

Eliminación de la celulitis o piel de naranja: el spinning sirve para evitar la retención de líquidos, lo que ayuda a paliar efectos de la piel de naranja y, en el caso de la celulitis, mejorar su aspecto.

Mejora del sistema cardiovascular: durante los ejercicios de spinning se produce mucha oxigenación celular, así como aumenta la capacidad aeróbica y disminuye el colesterol y los triglicéridos. Además, de forma progresiva irá mejorando la frecuencia cardíaca en reposo y la circulación de la sangre.

Aumento de la autoestima y reducción del estrés: al hacer spinning aumenta el nivel de serotonina y endorfinas. También ayuda a reducir la ansiedad.

Fortalecimiento de huesos y músculos: se evitan así dolores musculares, contracturas, y mejora la coordinación motriz y el equilibrio. Reduce por tanto los riesgos de sufrir osteoporosis u otras enfermedades óseas. Mejora de la calidad del sueño y combate el insomnio.

Riesgos

Como inconvenientes, existe un mínimo peligro de sufrir lesiones de rodilla si no se mantiene la posición adecuada durante la realización del ejercicio. También es necesario complementar esta actividad con otra en caso de que se desee conseguir un trabajo de cuerpo completo, pues el spinning está centrado en el tren inferior.

Mi nombre es **Ezequiel Rodríguez**, he impartido clases desde hace 32 años, o sea básicamente desde que se popularizó el spinning; durante todo este tiempo he tomado diferentes certificaciones como han sido Star Trac, Keiser, Indbike, Cycle Reebok, HB, Shwinn, Precision cycling, ya que obviamente ha ido evolucionando este deporte, por lo tanto uno debe estar actualizado y calificado para impartir clases.

De igual manera, el éxito que he tenido en mis clases es una combinación de factores como son: la versatilidad de música pero esta depende de las edades promedio de mis alumnos; la actitud con la que uno llega a impartir las clases ya que la actitud positiva se contagia; el hacer partícipe a mis alumnos me refiero al clásico grito en clase para sacar el estrés y el "power"; de igual manera el trato que tengo con mis alumnos recordando siempre la empatía y que muchos van por cuestiones no solo de verse bien, sino para mejorar su salud, sacar el estrés, el enojo y hasta la frustración del día a día.

Es por eso que las clases deben ser divertidas y no solo de rutina.

El contenido de este anuncio es responsabilidad única y exclusiva del que lo hace y no del comité editor de la revista.



MAREA

RESTAURANTE DE MAR

LULA MARTIN DEL CAMPO
CHEF PROPIETARIA

TAMPICO 37 ESQ SINALOA
ROMA NORTE. CDMX

RESERVACIONES
5534199078

RRSS @MAREARESTAURANTEDEMAR

#MARMAIZYMEZCAL



HIDRATACIÓN

EN EL CICLISMO



MTRA. ANA KAREN JUÁREZ PÉREZ
NUTRIÓLOGA CERTIFICADA CMN
IOC, SPORTS NUTRITION

El ciclismo puede ser parte de un estilo de vida saludable siempre y cuando el practicarlo no esté afectando tu salud. Pareciera irreal pero existen algunos ciclistas que desconocen o le restan importancia al tema de hidratación. Incluso algunos, conscientemente evitan consumir líquidos en las carreras o en los entrenamientos.

Existen diferentes mitos alrededor de la falta de hidratación, uno de los más comunes es querer adaptar el cuerpo a entrenamientos intensos con pocos líquidos (lo peor que se puede hacer). Cuidar un peso óptimo, no querer ir al baño, o sentir que ya están hidratados, son algunos de los mitos comunes entre los ciclistas, o simplemente no se rehidratan por descuido y olvido.

Sin embargo se tiene que ser consciente de la importancia y efectos negativos que puede ocasionar una deshidratación en tu salud e incluso en tu performance. Enlistamos algunos adaptados por Burke (2007) y Von Duvillard et al (2008).

- Disminución en la capacidad aeróbica y rendimiento.
- Aumento del deterioro de la función cardiovascular, termorreguladora y habilidades motoras.
- Falta de concentración.
- Malestares, problemas gastrointestinales.
- Daños renales.

Cada persona tiene diferentes motivos para practicar el ciclismo, ya sea por recreación, hobby o en una forma más profesional y disciplinada. El realizar dicho deporte no debe causar daños a la salud. Al contrario, realizarlo con los cuidados adecuados es un estilo de vida saludable.

Beneficios

A diferencia de los efectos negativos que ocasiona una inadecuada hidratación, al re hidratarte de forma correcta se compensa la pérdida de líquido a causa del sudor. Lo cual te ayudará a disminuir las alteraciones fisiológicas antes mencionadas y además a reducir la utilización del glucógeno (Hargreaves y cols. 1996), siempre y cuando la acompañes de carbohidratos.

Recomendaciones

Dependiendo tu estado de salud, nutrición y objetivos puedes consumir bebidas deportivas o agua acompañada de alimentos sólidos y sodio. Ten en cuenta qué otros alimentos o productos estás consumiendo en tu día a día, ya que pueden contener un exceso de sodio.

En entrenamientos prolongados o durante alguna carrera es sumamente importante abastecerse e hidratarse. Sin embargo considera cuál es tu tasa de sudoración para no excederte. Lleva contigo tus ánforas o mochilas con agua, o bebidas deportivas.

Una forma muy sencilla de saber si estás deshidratado puede ser por el color de tu orina. Entre más oscura sea, indica mayor deshidratación (esta prueba no es muy confiable, ya que el color puede variar por los alimentos que consumiste, suplementos o multivitamínicos).

Evita perder más del 2% de peso corporal o una ganancia mayor al 2% después de tus entrenamientos o carreras. RECUERDA, nada en exceso, ten presente que la sobrehidratación también tiene sus desventajas como ocasionar una hiponatremia o intoxicación con agua.

Para una mayor asesoría y agendar un plan de nutrición específico, puedes mandar un DM a @karenutri.



GADGETS

Michelin DH 34

EXCELENTE EN TERRENOS DUROS, ROCOSOS Y EN BIKE PARKS

Más rendimientos: Excelente en terrenos duros, rocosos y en Bike Parks, gracias a su compuesto Magi-X DH.

Más agarre: El dibujo de la banda de rodadura, el compuesto Magi- X DH y la carcasa Downhill Shield proporcionan un agarre máximo y estabilidad a alta velocidad en terreno duro (tierra compactada/guijarros / Bike Park).

Más resistente: Gracias a la carcasa Downhill Shield doblemente reforzada, es resistente a los pinchazos y brinda el máximo control a baja presión.

*www.michelin.com.mx



Giro Eclipse Spherical

Protección adicional

El casco aerodinámico eclipse spherical es nuestro casco de carretera aerodinámico más sofisticado, elegante y ligero, y está fabricado con la tecnología spherical de mips®, para que puedas conducir con más comodidad y una capa adicional de protección.

*www.giro.com



Corima

CCM32

Diseñado para el máximo rendimiento en las montañas. El MCC es un producto excepcional. Optimiza todos los factores para lograr un nivel de rendimiento sin igual. En 32 mm, el MCC es el arma de montaña definitiva. Disponible en versiones tradicionales de freno de llanta o freno de disco.

Especificaciones

- Cubierta delantera de 28"
- Perfil: 32MM
- Ancho de la llanta: 26 mm
- Eje : Pasante Ø12 x 100mm
- Peso : 660g
- Tejido de carbono: 3K
- Radios de carbono: 12
- Imán integrado

*www.corima.com



Oakley custom

flight jacket™

DIFERENTE CONFIGURACIÓN

Elige el armazón, agrega los detalles y graba tus micras, con el programa de Oakley Custom, has de tus lentes una pieza única para brindar protección para tus ojos.

*www.oakley.com



Look

GEO TREKKING VISION

La gama de pedales GEO TREKKING, es la referencia en pedales híbridos, que disponen de una cara plana y una cara automática (SPD).

El objetivo de LOOK, avalada por sus 35 años de experiencia en el diseño de pedales, ha sido satisfacer estas nuevas expectativas con una gama de productos concebidos, diseñados y probados para ayudar y asistir a los usuarios a cambiar de forma sostenible la forma en que se desplazan.



www.lookcycle.com

RECOMENDADOS PARA BICICLETAS ELÉCTRICAS Y ESTÁNDAR

El pedal

COMPATIBLE: SPD
LISTO PARA EL CAMINO
TENSIÓN 5-10 N.m.

Iluminación

CONTINUO / FLASH / FLASH ECO
CARGA: USB
DURACIÓN: 30 H. (FLASH ECO)

NAIRO QUINTANA

Mucho se puede hablar de la trayectoria como ciclista de **Nairo Quintana**, campeón del "Giro de Italia" en 2014, "La Vuelta España" en 2016 e infinidad de triunfos memorables en etapas de montaña del "Tour de Francia". En todas las competencias ha mostrado, además de sus extraordinarias cualidades como ciclista, que tiene un gran corazón que lo impulsa y lo hace ser

"Un Verdadero Capo Colombiano"



Nacido en Cómbita Colombia, Nairo Alexander Quintana Rojas, "Nairo Quintana", nos muestra ese lado que va más allá de lo deportivo. Hijo de Doña Eloisa Rojas y Don Luis Quintana nos dice con orgullo "*Soy de familia de campo*".

¿Cómo iniciaste en el ciclismo?

NQ: Fui niño de campo con diferentes necesidades y debía ayudar en el trabajo a mi papá para mantener el hogar. Aprendí a montar bicicleta a los 15 años, tal vez tarde, porque muchos niños inician desde los 2 o 3 años, incluso en Colombia tenemos competencias de niños de 3 años.

A la escuela me iba en bicicleta, rodaba 16 km de distancia, cuando mi hermana Esperanza quería ir a la escuela le ayudaba amarrando su bicicleta a la mía para poder subir. "Yo encantado porque hacia más esfuerzo, para mí era un gran placer".

Prácticamente al mismo tiempo inicié a competir, sobresaliendo con muy buenos resultados.

¿Cómo fue tu primera bicicleta?

NQ: Mi primera bicicleta fue una armada, que aún conservo. Es una bicicleta de montaña que está en un pequeño museo que tengo en casa y que la idea es en un futuro hacer un museo en Colombia para que puedan conocer un poco más de mi historia.

¿Quién te inspira?

NQ: Mi padre y su lucha permanente, es lo que realmente me inspira. Esas ganas de salir adelante, él en condiciones de discapacidad, ha enfrentado diversas cirugías, dejó la silla de ruedas, pudo dejar una muleta y habilitarse para caminar. Además, construyó una familia y salió delante. Siempre he admirado a mi padre por su forma de hacer las cosas, por como piensa, los valores que nos ha enseñado y sobre todo por ayudar a otros.

NAIRO QUINTANA

FUERZA

MENTE

CORAZÓN





¿Cuáles son tus cualidades como ciclista?

NQ: Lo que yo puedo destacar es mi corazón, ése coraje, ésas ganas de luchar, el nunca rendirme y no dejar de lado lo que me hizo estar aquí. La disciplina es otra cualidad, es el principal motor que me hace entrenar fuerte día a día y la mentalidad para saber en una competencia cuál es el mejor momento para atacar antes que otro, aventurarse a la lucha para intentar ganar.

Tengo un lema y está escrito en mi camiseta: **"Mente, fuerza y corazón"**.

¿Nairo Quintana qué busca dejar para el ciclismo?

NQ: Yo quiero dejar un legado de formación de ciclistas, que haya muchos niños montando en bicicleta y si de estos niños ciclistas sale uno grande, me gustaría que dijeran que "gracias a Nairo, quien tuvo su corazón grande y quiso ayudar para la formación de ciclistas, hoy son lo que son". Y que a su vez ellos puedan hacer cosas buenas.

También quiero representar a mi tierra, representarlos bien y que se diga que por Nairo Quintana se han hecho cosas positivas.

¿Cómo apoyas a Colombia?

NQ: A nosotros los colombianos cuando somos líderes de un equipo nos dicen "El Capo" y con este concepto creamos un programa que se llama "Los verdaderos Capos de Colombia", donde a través de esta iniciativa buscamos comunicar al mundo la variedad de cosas buenas que tiene Colombia. Y dejar de lado el mal significado que se le ha dado a esta palabra, los capos somos lo que verdaderamente hacemos bien, los que ponemos en alto el nombre de una región, somos los que transformamos positivamente nuestra comunidad.

Con esta iniciativa tenemos una línea de ropa, donde parte de las ganancias se destinan al apoyo de niños que están en formación ciclista.



¿Tienes alguna conexión con México?

NQ: De toda la vida hemos estado de la mano con la cultura mexicana a través de su música, de sus tradiciones e incluso de la televisión.

He tenido la oportunidad de estar en México y compartir su comida y algunos de sus bonitos lugares, todo esto ha hecho que tengamos una conexión y un amor por México y los mexicanos.





KÉO 2 MAX

CARBON



lookcycle.com

El contenido de este anuncio es responsabilidad única y exclusiva del que lo hace y no del comité editor de la revista.



¿Qué hay con el "Gran Fondo Nairo Quintana"?

NQ: Con el Gran Fondo Nairo Quintana, buscamos transformar lugares y vidas a través del ciclismo. Esto es a nivel mundial, donde algunos de los aspectos a destacar son, además de la importante activación económica, dejar una huella deportiva, una experiencia que motive a ser positivos. Tenemos diferentes eventos que incluyen además de los ciclistas, a niños y personas con capacidades diferentes, es un festival de ciclismo no solo para San Luis Potosí en México sino para todo el mundo.

¿Qué consejo le puedes dar los ciclistas que inician?

NQ: Yo creo que la disciplina es muy importante. Si tienes disciplina, aunque en tus inicios no tengas grandes cualidades se irán formando, con ella todo lo puedes.

Las personas que no la tienen pueden quejarse o dar pretextos, cuando tienes disciplina y eres honesto puedes llegar a donde te propongas.





SINCE 1931

BENOTTO



Entrevista exclusiva para:

CICLISMO PARA TODOS
Total Bike MÉXICO

“La felicidad”

Uno de los pilares importantes para **Nairo Quintana** es la felicidad, *“Siempre he buscado la felicidad, la felicidad para mí y los que me rodean, si eres feliz puedes hacer lo que te propongas, siempre con una actitud positiva”*.

Nairo Quintana, es **“Embajador de Buena Voluntad de Unicef Colombia”** y activo defensor de los derechos de la mujer, de los niños, de los campesinos y la protección al ciclista, Nairo sabe que a través del ciclismo puede comunicar con más fuerza diferentes mensajes para el mundo.

Gracias Nairo por tus palabras para nuestros lectores y te esperamos muy pronto en México.

SHIMANO

LLEGAMOS PARA QUEDARNOS



ShimanoroadMexico



ShimanoMx



Shimanomx

Contáctanos:



HIDRÁTATE

ZÉFAL



ANFZEF0124



ANFZEF0125



ANFZEF0126



ANFZEF0127

SRAM®



Cambio y Palanca Mando

Kit de Actualización SRAM MTB GX EAGLE AXS

Es su punto de entrada a la simplicidad de la transmisión inalámbrica.



Síguenos en:
@SRAMMéxico