

Frenar

Sobre dos ruedas somos ágiles y el bajo peso de nuestros vehículos nos permite acelerar con rapidez aún con poca cilindrada, pero al frenar hay que estar preparados para superar una emergencia sin riesgo. JM^{PA} ILUSTRACIONES: IKI

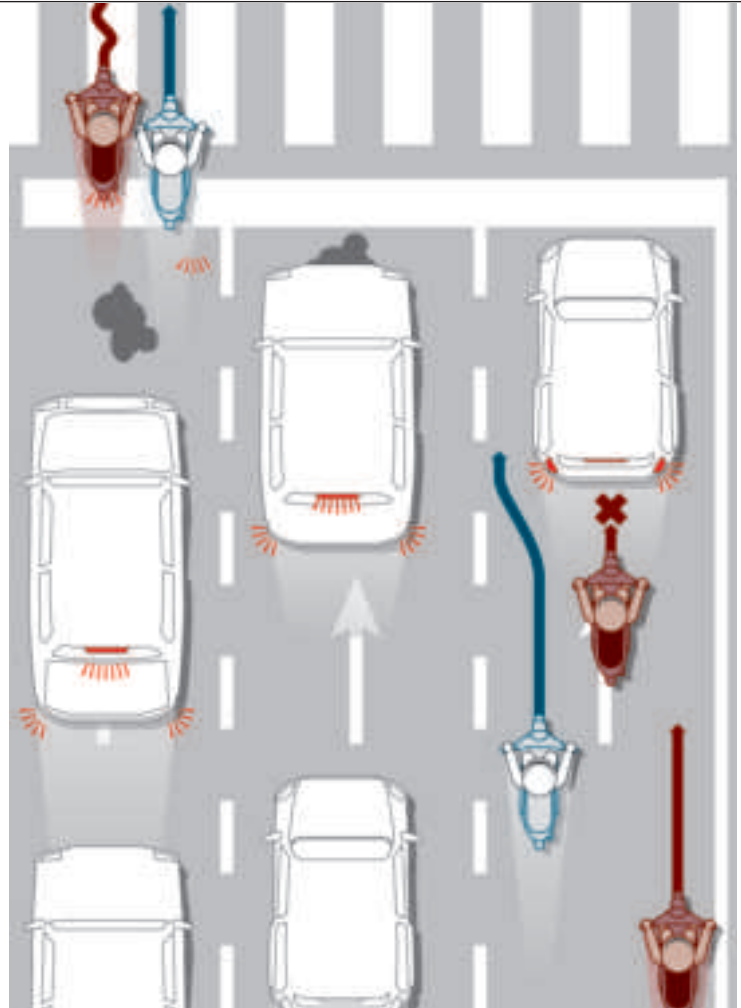
EL problema de las motos y scooter es que tienen poca superficie de contacto (y presión) de las ruedas con el suelo, de forma que es bastante fácil bloquearlas en una frenada, no digamos si es de emergencia. Una rueda bloqueada no puede ser «dirigida»: si es la trasera tenderá a adelantar a la delantera y la moto se «cruzaría» desestabilizándonos, y si es la delantera provocará un par de reacción fuerte en el manillar que normalmente lo girará y nos desequilibrará, llegando a provocar una caída. Pero hay que apoyarse siempre en el freno delantero, es el que nos detendrá lo antes posible (ver recuadro «el truco»).

La tecnología ha mejorado mucho la «seguridad activa» (la que evita un accidente) y en los modelos con ABS frenar rápido y seguro es tan sencillo como tirar a fondo de las manetas o pedal. Los sistemas de frenada combinada (maneta izquierda en muchos scooter) «imitan» cómo frena un piloto experto, que se ayuda un poco del freno trasero al usar el delantero para estabilizar la moto y reducir el espacio de frenada, pero normalmente frenas antes si, además, también «tiras» de maneta delantera. Cuidado cuando el suelo resbala (lluvia, asfalto sucio), ahí hay que dar más preponderancia al freno trasero, algo especialmente cierto en el caso de scooter (reparto de peso atrasado) y por supuesto más aún al andar con pasajero.

Veamos algunos casos habituales en los que deberemos frenar fuerte, y cómo evitar que se conviertan en una situación de riesgo.

PÁSALO

Desde SCOOTERMANÍA queremos que esta sección sea útil a cuantos más motoristas, expertos o inexpertos, mejor, y desde ese punto de visto tenemos que decir que celebramos la reproducción de nuestras páginas en varias páginas y foros de Internet, además de nuestra propia web (www.webscootermania.com) donde evidentemente los puedes encontrar. Sin embargo pedimos a quienes hagan uso de nuestras imágenes y contenidos de esta sección que citen su origen: revista mensual SCOOTERMANÍA. Gracias y... ¡pásalo!



1

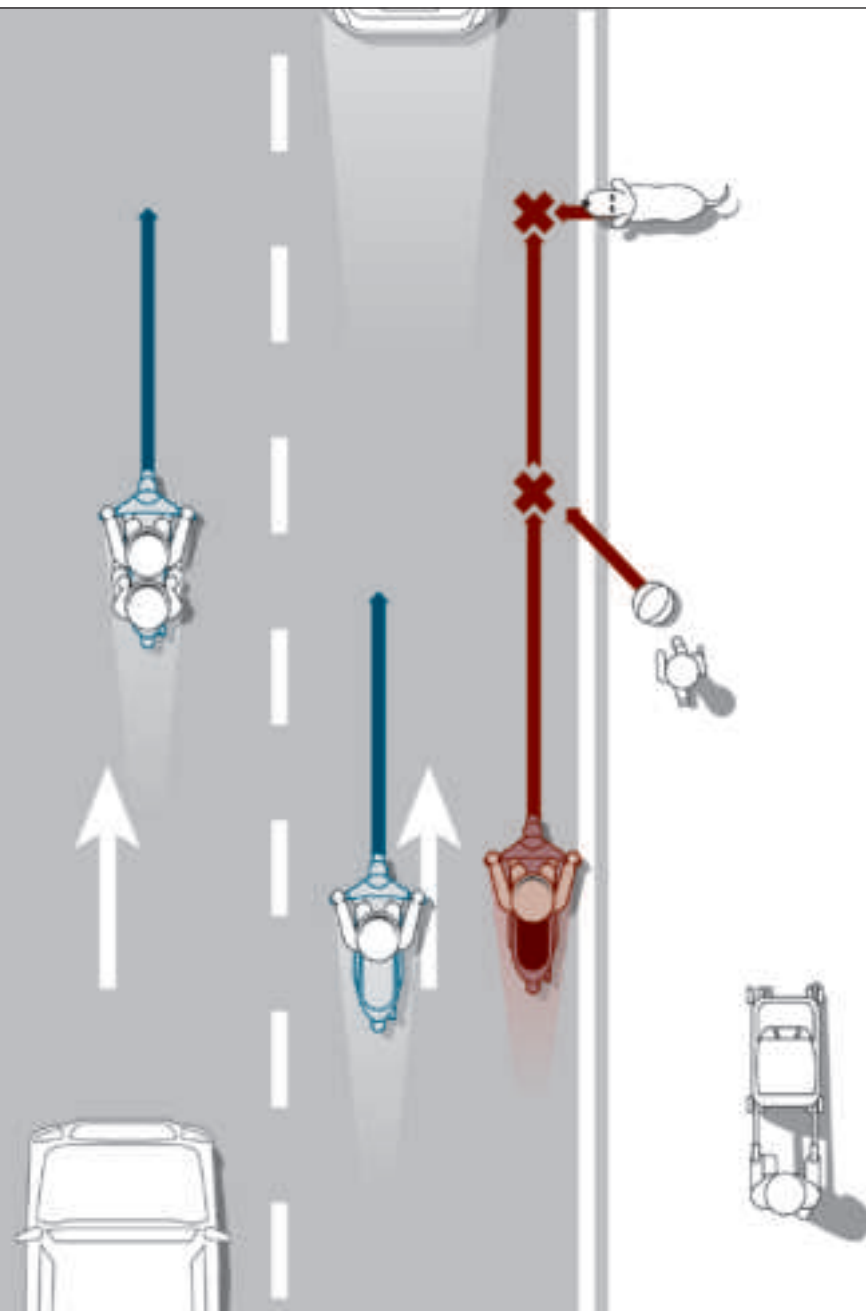
«Salida de emergencia»

Por más bien que sepamos frenar, a veces nos faltarán metros para detenernos. La moto roja iba mal: muy cerca del vehículo que la precede, justo en medio, y al frenar se ha bloqueado mentalmente. La azul, al contrario, circulaba pensando en que podía tener que frenar de golpe, más cerca de una «escapatoria»; y al frenar ha seguido mirando hacia dónde iba buscando evitar colisionar con otro vehículo. Una buena forma si no queda más remedio es meterse entre los coches, evitaremos un brusco (y feo) golpe seco frontal, y es posible que no lleguemos ni siquiera a rozar ni tocar ninguno de los coches. En el peor caso, les haríamos alguna pequeña abolladura y rasguños, pero nosotros y nuestra moto nos mantendríamos prácticamente intactos: puedes llegar hasta a casi caerte y quedarte en pie sujeto por los coches...

2

Cuidado con lo blanco...

No sólo hay que estar atento a los demás vehículos cuando frenemos, el suelo que pisamos es igualmente muy importante para la seguridad de nuestra frenada. Acostúmbrate, como si fuera una «manía», a no pisar nunca la parte pintada de los pasos de cebra, ni las flechas de señalización, ni la mayoría de pintura en el asfalto. Desde luego, evita pisar todo eso cuando tengas que frenar fuerte, porque el bloqueo será seguramente inevitable (o, con ABS, se alargará la frenada mucho). Si es imposible evitar pisarlo, actúa «de ABS» y suelta los frenos para no bloquear. En nuestra «escena» la moto azul se ha fijado hacia dónde iba y ha elegido una zona de buen agarre para detenerse, mientras la roja no se ha fijado y le espera una «sorpresa» en forma de típica trampa urbana.



El truco

Mucha gente tiene un gran «miedo» al bloqueo de la rueda delantera y evita usar ese freno por ello, pero ése es un gran error porque cuando frenamos el peso de la moto (y el nuestro) se transfiere justamente a esa rueda, de forma que es la que tiene más agarre y mejores posibilidades de detenernos: hay que usarlo siempre, y hay que aprender dónde está el límite de agarre de la rueda delantera y qué pasa cuando lo superamos. Basta probarlo en una calle con piso normal y sin tráfico, a velocidad media y sujetando siempre firmemente el manillar con ambas manos para evitar que, si se bloquea, se mueva: aprieta la maneta un poco para que «muerda» y se cargue la suspensión, y empieza a apretar con más fuerza, con suavidad (no de golpe) pero cada vez más fuerte. La rueda empezará a chirriar: estás en el límite de su agarre, y si aprietas algo más (o el suelo cambia un poco) se bloqueará y empezará a patinar; sujetando firmemente el manillar verás como esto ocurre de forma un poco brusca y te llega una reacción que tiende a mover el manillar, pero «no pasa nada», sólo has sentido de forma controlada lo que ocurre cuando ante un imprevisto se «tira» demasiado de maneta derecha, la rueda se bloquea y te vas al suelo, sólo que ahora sabes «a cámara lenta» qué ocurre y cómo evitarlo (mantener el manillar firme). Y también conoces mejor dónde está el límite de frenada de tu moto o scooter: practica.

NO TE OLVIDES...

- La experiencia, y la pericia adquirida con ella, son claves y marcan la diferencia entre un susto, una anécdota, y algo más aunque sólo sea una pequeña caída o golpe. Créeme, lo veo a diario...
- Practica, practica, practica: haz frenadas fuertes sin gente alrededor para asimilar hasta dónde puedes apretar tus manetas, y el día de una emergencia, sin tiempo para pensar, lo harás lo mejor posible.
- Llevar uno o dos dedos puestos SIEMPRE en la maneta de freno, especialmente cuando delante nuestro hay «movimiento», nos hará ganar unas décimas de segundo preciosas si pasa algo: frenaremos a tiempo, y otra anécdota superada.
- La rueda delantera «manda» en las frenadas: no te olvides de la maneta derecha, es tu auténtica «amiga» y no algo «a temer» por si bloqueas de delante.
- Si tu scooter tiene frenada combinada, practica para aprender cuál es su límite: la maneta izquierda detendrá el scooter rápidamente y de forma estable, pero al límite bloqueará la rueda trasera y no frenará mucho de delante.
- Si tu scooter o moto tiene ABS, entrena para mantener las manetas apretadas frenando al límite, sin dejar de prestar atención al tráfico para poder esquivar algo. Para eso sirve el ABS, para poder seguir dirigiendo nuestro vehículo mientras frenamos muy fuerte.

3

Cosas... ¿imprevisibles?

Otra cosa que nos enseña la experiencia es que... «piensa mal y acertarás». Si ves unos niños jugando en una acera, cuidado porque pueden salir corriendo (por supuesto sin mirar) hacia la calle. Si juegan a la pelota, lo que puede aparecer de repente es la pelota... seguramente seguida de un niño persiguiéndola. Si hay un perro suelto en la acera, no es en absoluto imposible que le dé por salir corriendo a la calle cuando te vea en tu moto (¿por qué les llaman tanto a la atención?). Estos son sólo algunos ejemplos de «imprevistos» que, como ves, no lo son tanto pues son comportamientos bastante previsibles («harán algo»), y por lo tanto cuando andemos por ciudad y veamos alguna de estas u otras cosas alrededor nuestro, sabremos que debemos extremar las precauciones, porque en cualquier momento tendremos que hacer esa frenada de emergencia.

4

Con pasajero

Cuando lleves pasajero debes extremar las precauciones que normalmente tomas: no eres responsable sólo de tu propia integridad, y de los que te rodean, sino que lo eres y mucho de quien te acompaña. El peso del pasajero cambiará el comportamiento de tu moto o scooter notablemente, haciéndolo menos ágil, y la forma de frenar, pues llevamos mucho más peso sobre la rueda trasera y ese freno puede tomar más protagonismo. Enséñale antes de nada a quien te acompañe cómo debe colocarse para no entorpecer tus movimientos y estar cómodo y seguro, y recuerda que en esos momentos es cuando menos necesitas «demostrar» nada, si acaso que eres capaz de conducir con fluidez, suavidad y eficacia.