

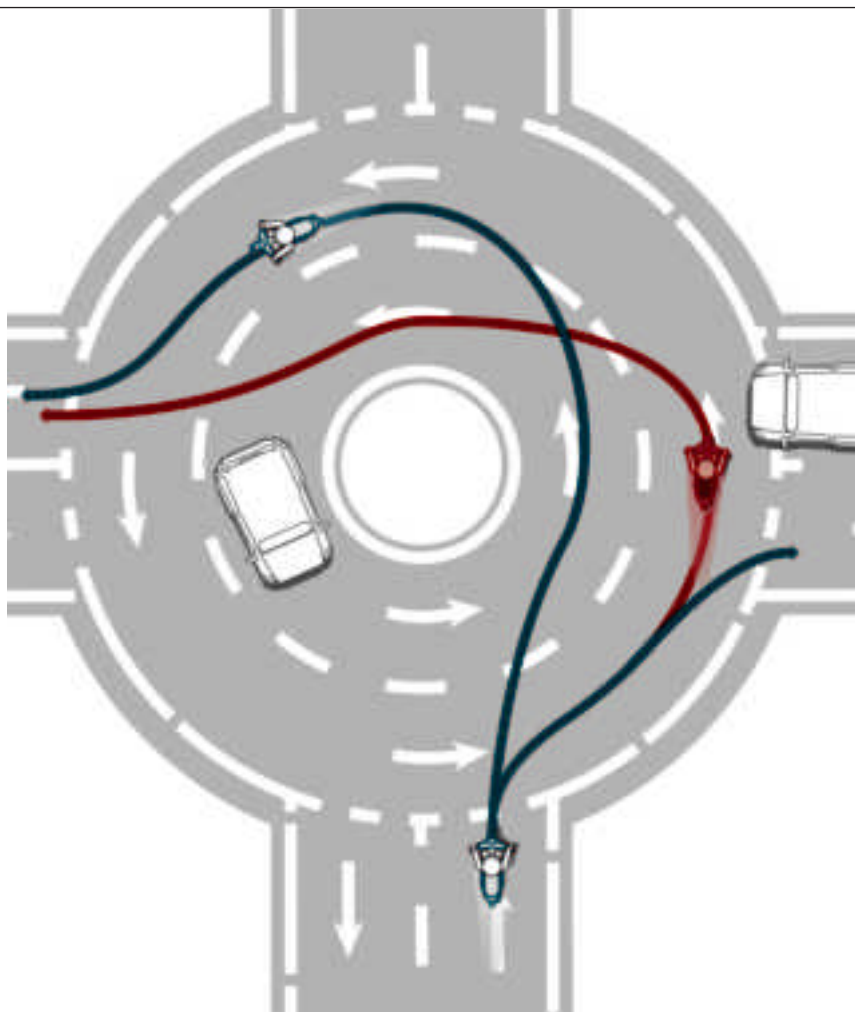
Frenar

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.

JMªA ILUSTRACIONES: IKI

ABORDAMOS este mes en nuestra sección de consejos de conducción un par de temas digamos «best sellers», es decir, de los que recibimos consultas con más frecuencia o vemos que la gente no hace como debería: la circulación en las rotondas y el «aparcamiento» en ciertas condiciones.

El tema de las rotondas es algo que, pese a los años que hace desde su introducción en nuestro país (fuera son cosa habitual hace más años), seguimos sin hacer como debemos. Recordemos que una rotonda sustituye a un cruce entre calles o carreteras: cuando, antiguamente, había esos cruces, ya tuvieran el correspondiente STOP o no, todos nos deteníamos y llegábamos a ellos con prudencia. Ahora todos llegamos a las rotondas queriendo ser los primeros en meternos en ella para anticiparnos a quien viene desde otra dirección, y una vez dentro no nos damos cuenta que nos cruzamos por sus carriles varias veces. Y si hay alguien circulando por ella que lo hace como debe, cambiando de carril sólo para anticipar su salida, parece que «estorba» y lo hace mal... cuando ¡es quien lo hace bien! Cuando se trata de coches, el tema puede llegar a saldarse con un poco de chapa abollada y el correspondiente parte (que dará la razón a quien la tiene, no a quien cree que la tiene), pero en moto eso no vale: debemos extremar la precaución y prever el movimiento incorrecto, sí, pero que puede ponernos en situación de riesgo, de quien circula junto a nosotros.



1

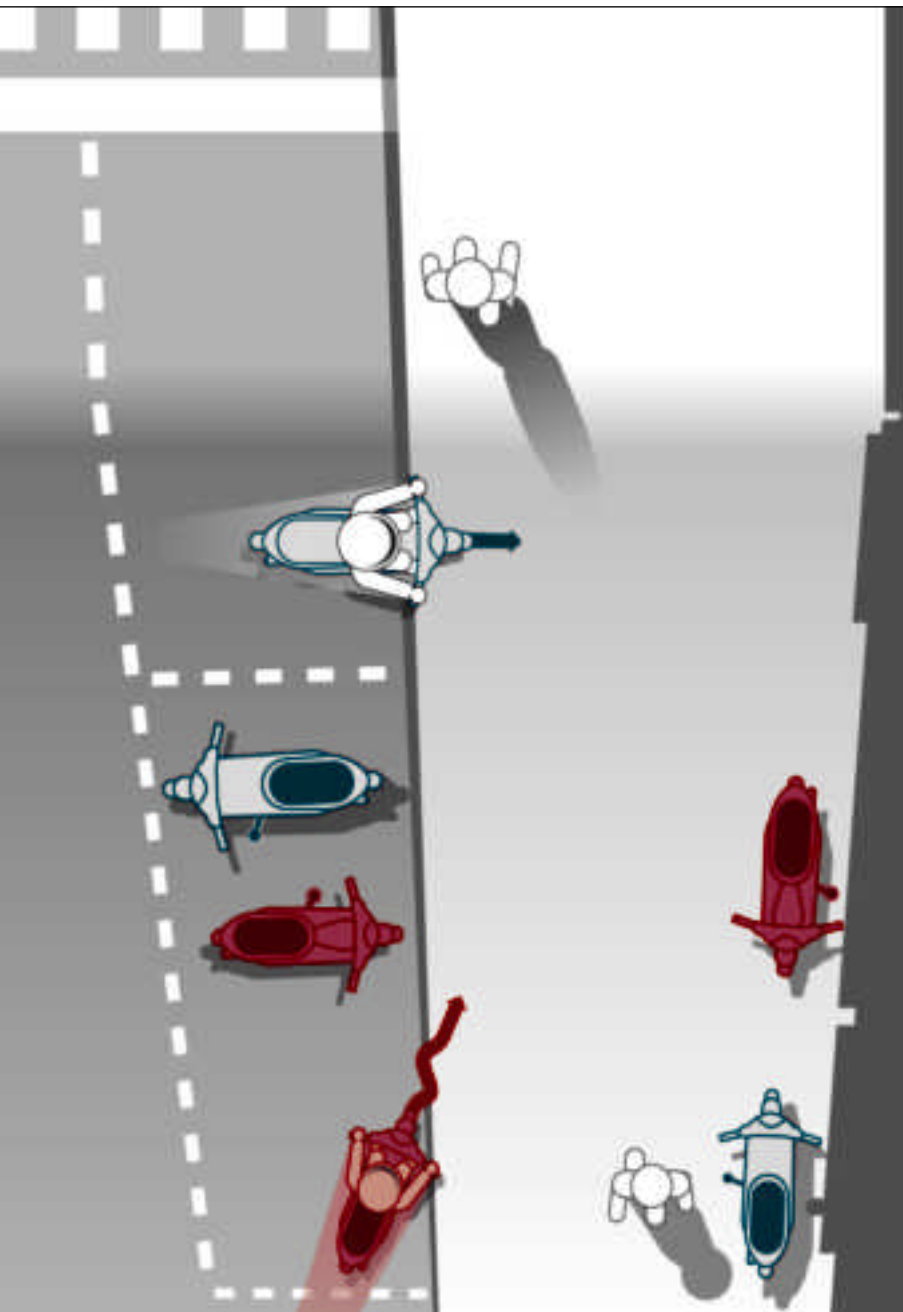
«Trazando» que es gerundio

Hay quien dice pasar las glorietas «trazando» y yo me pregunto ¿trazando el qué? Si creen que por pasar una glorieta por la trayectoria más rápida están más cerca de Valentino Rossi o Fernando Alonso, allá ellos, pero no es así: en realidad están dejando que su vehículo, coche o moto, «marque» la trazada y la haga lo más cómoda posible, así que esos «pilotos» en realidad están interviniendo mucho menos en la conducción que quienes sí pasan por esa glorieta respetando sus carriles. Es más: por hacerlo mal, si coincides con alguien que lo está haciendo bien las trayectorias se cruzan y puede llegar una situación de riesgo que, si pasa a más, tendrá un solo culpable y así se está viendo en los atestados policiales: el «piloto» que cambiaba de carril sin poder ni deber hacerlo. No lo hagas mal tú, y anticipa a quien vaya a hacerlo avisando de tu presencia con tu bocina.

2

Entrar y salir

Aunque donde más riesgo tenemos es dentro de la glorieta (por si alguien se cruza en nuestra trayectoria), las entradas y salidas de éstas también son delicadas, especialmente por lo comentado en el apartado 1: quien circula dentro de la glorieta tiene preferencia, pero si ésta tiene dos carriles y sólo circula alguien por el interior, nosotros podemos acceder al exterior, libre. Cuidado instantes después, quizás quien iba por el interior debía hacerlo por el exterior porque pretendía salir inmediatamente, y por lo tanto querrá hacerlo «por encima tuyo». Planifica tu trayectoria: si sales enseguida, mantén tu derecha, y si no, puedes pasar al interior y luego a la derecha antes de tu salida (justo en la anterior es el mejor momento porque en ese punto nadie se «cruza»... aunque es el mejor sitio para hacerlo).



El truco

No es la primera (ni la segunda) vez que lo comentamos, pero de igual forma que una glorieta con tráfico no es un «circuito» donde «trazar», una sin tráfico sí es un lugar ideal para practicar el control de nuestra moto. Y por «control» quiero decir exactamente eso, es decir, que estemos realmente controlando nuestro scooter o moto y vaya por donde nosotros queremos, y no por donde a él «le viene bien»: al contrario que un coche, que siempre irá hacia donde le indiquemos con el volante, una moto tiene «tendencias» propias. Al doblar una esquina, por ejemplo, la mayoría no «conduce» sino que «es conducido»: al empezar a girar sí se hace fuerza en el manillar para meterla moto en la trayectoria, pero a partir de ahí es ella la que traza y si a medio camino hay que esquivar algo, «cuesta». Eso es lo que puedes practicar en una glorieta porque estarás andando (puede ser a poca velocidad) con la moto inclinada, trazando una curva, y sin nadie alrededor puedes comprobar cómo, haciendo fuerza sobre el manillar, puedes dirigirla exactamente por donde tú quieres. Al principio puede que te «cueste», pero pronto descubrirás el «tacto» que te permitirá hacerlo: estarás conduciendo más seguro y mejor.

NO TE OLVIDES...

- Una glorieta ¡es redonda!: puedes dar todas las vueltas que quieras antes de salir por uno de sus accesos, ya sea porque no tenías claro hacia dónde ibas, o porque otro vehículo dificultaba tu salida. Otra vueltecita y tan tranquilos.
- Las rotondas no son parte de un «circuito», y por ellas no se «traza»: forman parte de las calles y como ellas tienen sus carriles, que hay que mantener y respetar.
- Indica tus movimientos dentro de las rotondas para que los demás se enteren bien de qué vas a hacer, haz que te vean (u oigan) para que sepan que estás ahí, y elige el carril adecuado hacia dónde irás.
- Sube los bordillos apoyando suavemente la rueda delantera y dando gas, siempre perpendicular a la acera. Si pretendes entrar oblicuamente tu rueda delantera patinará sobre el bordillo y la cosa puede acabar mal.
- No vayas en marcha con tu moto sobre la acera, y respeta los peatones que andan por ella: ellos tienen prioridad de paso y tú eres el «intruso».
- No aparques tu moto o scooter con la pata de cabra hacia la parte alta de la calle: eso dejaría el vehículo casi en línea con la vertical, con poco peso sobre su apoyo (pata de cabra) y dejándolo inestable.
- No aparques tu moto o scooter «calle abajo» sobre la pata de cabra.

3

Aparcar: bordillos

Ya sabes que, cuando haya lugares disponibles y habilitados en la propia calzada, debes aparcar tu moto o scooter en ellas. Pero si no es así y la acera tiene suficiente tamaño para poder aparcar en ella, lo primero será planificar mentalmente dónde la dejarás y cómo llegar hasta allí. Es importante ese plan previo, que a veces haces casi instintivamente, porque te evitará no pocos problemas. El primero, la propia subida al bordillo: ni se te ocurra entrar en la acera que no sea totalmente perpendicular a ella, porque si lo intentas oblicuamente (sobre todo con poco ángulo) tu rueda delantera patinará sobre el bordillo, perderás el control del manillar y no es difícil tener una caída casi en parado de lo más tonto (pero a veces nada inocua pues el bordillo está muy duro, para la moto y para tus tobillos...). Ya en la acera evita circular, para el motor y respeta los peatones.

4

Cuestas y rampas

Como es bien sabido una moto sólo se sostiene sobre sus dos ruedas en marcha: al aparcarla hay que tener cuidado en que, una vez apoyada sobre la pata de cabra o el caballete, quede lo más estable posible. Especial cuidado hay que tener con las calles con mucha pendiente o rampas: nunca dejes tu scooter «hacia abajo», incluso aunque tenga bloqueo de frenos (en una de marchas una marcha puesta), porque cuando volvamos a por ella se nos caerá hacia abajo al menor descuido. Tampoco lo dejes de forma que la pata de cabra quede orientada hacia donde está la subida, sino al revés, hacia abajo, para que el peso del scooter quede más apoyado en ella asegurando así la estabilidad. Incluso leves pendientes pueden hacer que, si alguien toca tu moto, ésta se vaya al suelo si la dejas mal orientada.