

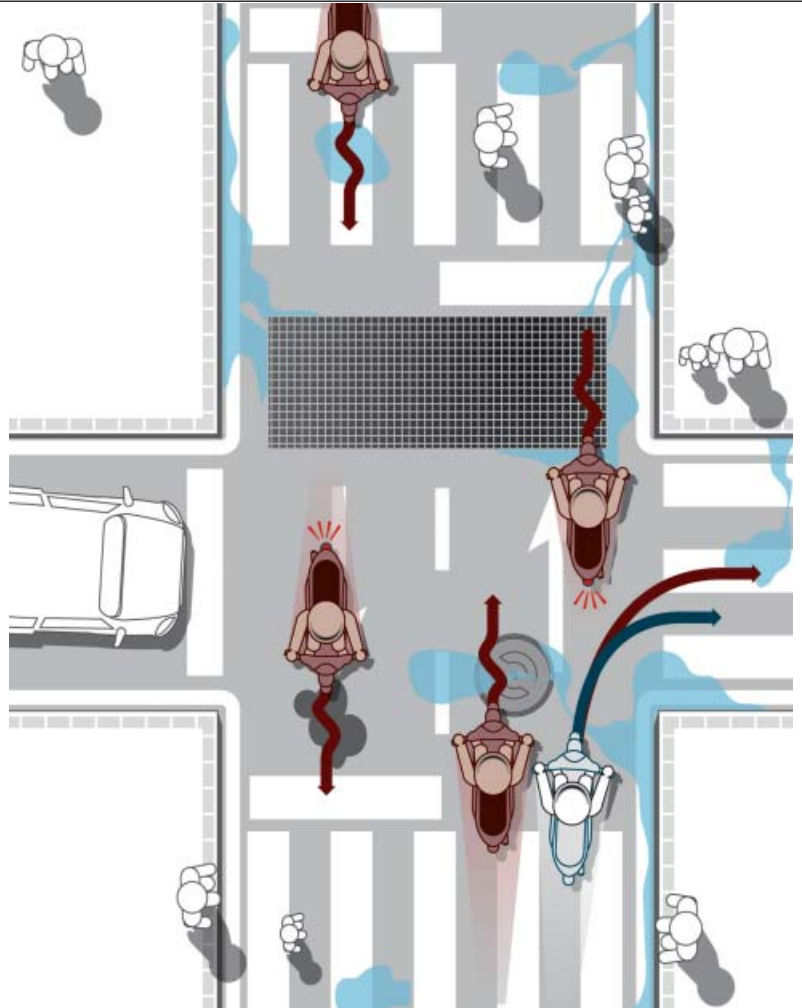
Frío y lluvia

El tiempo parece no acompañar en invierno para ir en moto, pero es ahora cuando más pueden aprovecharse las ventajas de movilidad de las dos ruedas.

JMª ILUSTRACIONES: IKI

EL final del otoño y principio del invierno marca para muchos el final de la «temporada motociclista», pero para otros sólo implica un pequeño cambio de hábitos, y de equipamiento: adiós a la visera oscura o gafas de sol y de vuelta a la visera clara, adiós la chaqueta ligera y de vuelta al GoreTex... El frío, y más que eso el mal tiempo (lluvia), es verdad que incomodan para ir sobre dos ruedas, pues estamos expuestos a los elementos, pero también es verdad que con un equipamiento mínimamente adaptado eso no será un problema y en realidad nos mojaremos menos e iremos más y mejor abrigados que quienes van en coche. Sí, porque no necesitaremos paraguas al salir y entrar, ni nos meteremos abrigados en un lugar frío que luego se calentará... créenos que quienes andamos en moto en invierno sufrimos muchos menos catarros que los que van en coche, y si es en scooter mejor aún, pues llevas pies y piernas bien protegidos. Y, por supuesto, cuando el tiempo se estropea también lo hace el tráfico, pero nosotros seremos capaces de superarlo gracias a la agilidad de las dos ruedas, y sin problemas de aparcamiento.

Sin embargo también debemos aumentar nuestra atención, aumentar los márgenes, para evitar que algunas de las situaciones de riesgo habituales agravadas por las circunstancias, se vuelvan en nuestra contra. Y ten muy presente que los conductores, encerrados en sus coches con los cristales húmedos por fuera y empañados por dentro, harán más maniobras imprevisibles y nos verán menos que nunca.



1

Líneas blancas no, gracias

Aunque en algunos ayuntamientos y zonas de carretera ya se usan pinturas antideslizantes, lo cierto es que la mayoría de señalización horizontal sigue siendo resbaladiza en seco, y muy peligrosa cuando llueve. Los coches apenas lo notan, porque si uno de sus cuatro puntos de apoyo pierde adherencia apenas se aprecia en circulación normal, pero en moto la cosa cambia mucho y puede provocar fácilmente una situación de riesgo. Lo peor son los pasos de cebra pintados enteros, todavía quedan demasiados, que además Te pillan justo cuando está girando: intenta trazar una trayectoria que sea recta entre las bandas blancas y girando justo en la esquina. Un ejercicio obligatorio al llover pero que puede ser un buen «entrenamiento» en seco, es evitar siempre y a toda costa pisar las líneas blancas: flechas, líneas discontinuas...

2

Otras trampas

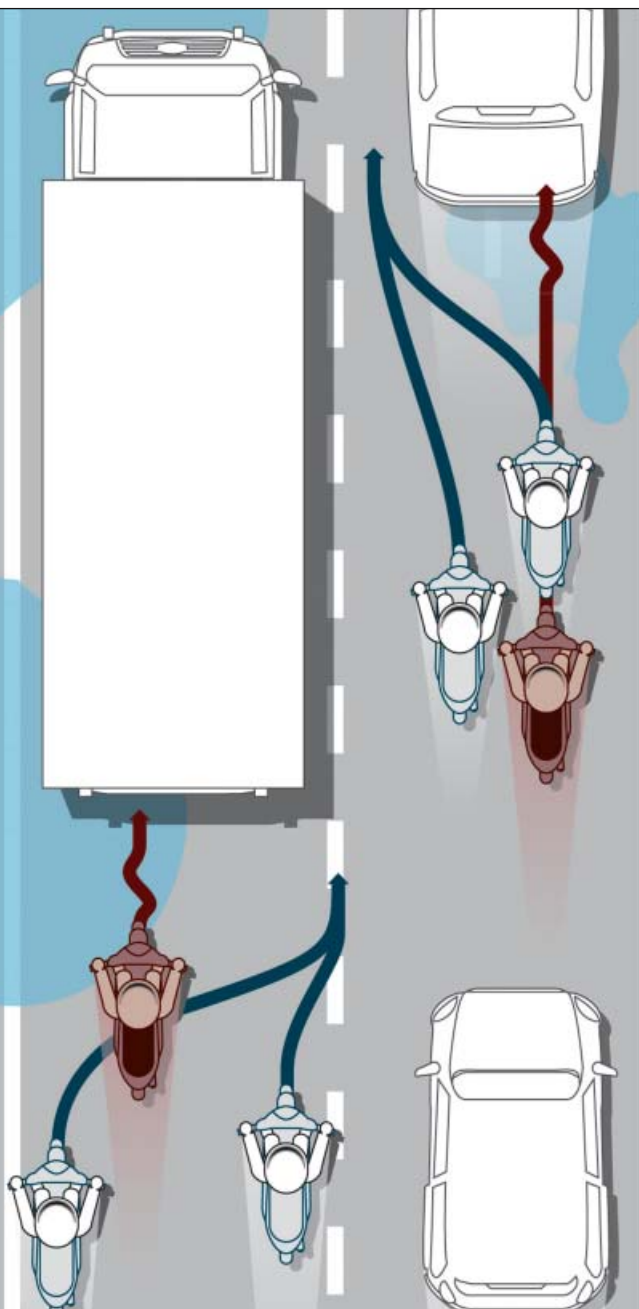
Las calles y carreteras no sólo tienen líneas blancas «esperándonos»: la señales que (generalmente por obras) han sido «borradas» con alquitrán negro son ¡más! peligrosas todavía. Las tapas de alcantarilla, rejillas de respiraderos (metro, aparcamientos) y otros objetos metálicos, cuando están mojados también son «hielo», ojo con ellos. Hablando del tema rejillas, que en algunos casos están «muy inteligentemente» puestas justo antes de semáforos, ésa es una zona en la que hay que tener especial cuidado también: allí se quedan coches y autobuses parados, y si pierden aceite o combustible se acumula formando una capita que, con agua, es un barrillo muy resbaladizo, obviamente. Nada de apurar frenadas al final (corta antes) y nada de pasar por allí justo en medio del carril (siempre mejor a un lado para evitar riesgos innecesarios).

NO TE OLVIDES...

- Evita pasar sobre las líneas blancas, mejor dicho, evita que tus ruedas las pisen. Si practicas esta «mania» normalmente, te saldrá fácilmente cuando llueva (y es hasta divertido y buena «gimnasia» de conducción).
- El suelo tiene más trampas a evitar, sobretodo con lluvia y frío: señales borradas con alquitrán (negro sobre blanco o amarillo), rejillas de ventilación, tapas de alcantarilla, manchas de grasa acumulada...
- No llegues rápido a un paso de cebra o semáforo, si tienes que frenar fuerte allí (peatón presente o semáforo que pasa a rojo) es el peor sitio para hacerlo.
- Cuidado con los charcos: las motos no sufren tanto «acuaplaning» como los coches, pero si ocurre es una situación realmente difícil. Y el agua puede ocultar un riesgo todavía peor (barro, agujero...).
- Trata con mimo todos los mandos al rodar en agua, especialmente los frenos. Nada de brusquedades, siempre frenando «en dos tiempos» (toquecito leve para apoyar peso y más fuerte ya con apoyo) y con más apoyo del habitual detrás. Cuidado, con sistemas integrales, a no frenar fuerte si la rueda delantera no está pisando terreno «firme».
- Mucha suavidad también, y ninguna prisa, a primera hora: las ruedas frías patinan mucho, y con el suelo frío tardan en coger su temperatura de trabajo.

El truco

Una de las claves para poder circular tranquilamente cuando llueve o hace frío es saberse capaz de frenar bien si perder estabilidad. Obviamente es algo a lo que los sistemas de frenos con ABS ayudan muchísimo, pero por desgracia son minoría las motos y scooter que lo equipan; si tienes la suerte de llevarlo, de todas formas, tampoco te confíes demasiado o el efecto será contraproducente. Si tiene frenos «normales» una ventaja que tienes es que puedes bloquear la rueda trasera, algo que si provocas tú puede servirte para tantear el agarre disponible de forma mucho más precisa, cuando le cojas el truco, a sacar el pie... Con ABS, esa ayuda es importante porque permite comprobar el agarre (hasta dónde puedes frenar hasta que bloqueas y entra el ABS) con más seguridad e incluso usando el delantero. No tengas miedo y pruébalo porque así sabrás cómo responde, lo que hará que en caso necesario (situación imprevista) estés mejor preparado para superar ese riesgo.



3

«Acuaplaning»

Este fenómeno se produce cuando un neumático entra en una zona inundada y consiste resumidamente en que el neumático «flota» por encima de la superficie y, al no tener contacto con el asfalto, la adherencia es prácticamente «cero». Cuanto mayor sea la superficie del neumático y la velocidad, más posibilidades existen de que se produzca: por eso coches pequeños deportivos con mucho «calzado» lo sufren fácilmente, y en cambio las motos (zona de contacto muy pequeña) es difícil que lo sufran. Pero mejor prevenir que curar: evita a toda costa pasar por donde veas agua encharcada (nunca se sabe qué puede haber debajo) y si no te queda más remedio reduce la velocidad y mantén el gas y la dirección sujetos firmemente mientras la atravieses. Ni frenadas bruscas, ni movimientos extraños que te puedan complicar las cosas.

4

Ruedas frías

Cuidado con los neumáticos en frío, pues hasta que no hayas recorrido unos kilómetros y el movimiento los haya calentado, la goma tiene muy poco agarre y eso sumado al estado del suelo (húmedo por el rocío por la mañana, o por la lluvia) hace que puedan patinar antes y de forma más brusca. Cuidado porque motor, frenos y piloto se calientan antes que las ruedas. Y el piloto también necesita ciertos cuidados: aparte de ir bien equipado para no pasar frío ni mojarse, cuidado siguiendo coches o camiones de cerca porque el agua que levantan ensuciará tu visera. Es mejor, como siempre recomendamos, ir a un lado, cosa que además te dará más visión hacia delante (más previsión) y una vía de escape en caso necesario.