

# Bien colocados

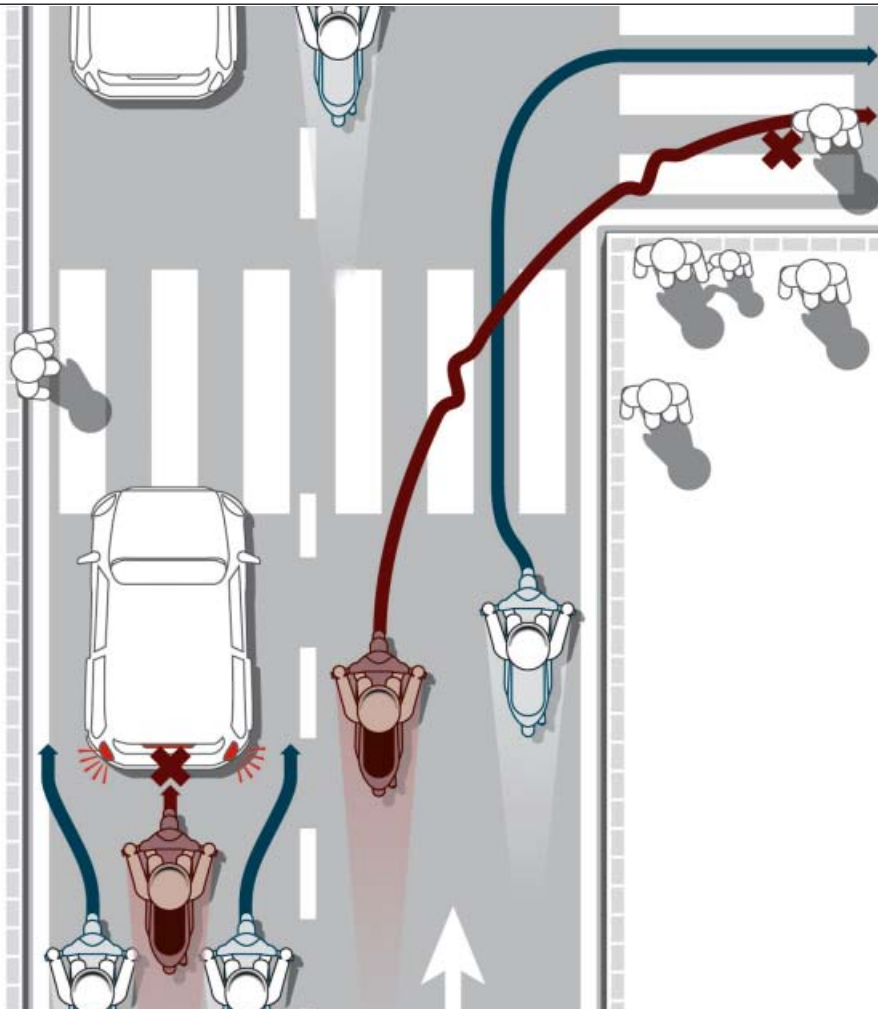
En moto podemos elegir por dónde circulamos dentro de nuestro «carril», pero esa libertad hay que saber aprovecharla a favor nuestro y evitar que se vuelva en nuestra contra por culpa de «trazar» mal. JMªA ILUSTRACIONES: IKI

**LOS** carriles de nuestras calles y carreteras son bastante amplios como para que por ellos pueda circular hasta el tráfico pesado (camiones y autocares), así que cuando vamos en una ágil moto o scooter tenemos un enorme grado de libertad a la hora de elegir por dónde circulamos.

Cuidado sin embargo porque ese grado de libertad no implica que no «tengamos» un carril: desde el punto de vista legal sí lo tenemos, con nuestros derechos y obligaciones respecto al resto de ocupantes de la vía, otra cosa es que por agilidad, incluso por seguridad, podamos ser capaces de cambiar ágilmente de uno a otro, o de posición dentro del nuestro.

Y de eso precisamente tratamos este mes: de «dónde» nos conviene estar en cada momento dentro de nuestro carril, para estar mejor preparados ante una posible situación de riesgo, o para circular lo más seguros, y posiblemente también rápidos, posible.

De la misma forma que una correcta colocación de las manos en mandos y manetas, o una adecuada postura, favorecen nuestra percepción del tráfico alrededor y facilitan una reacción más rápida y más correcta ante un riesgo inesperado, igual de bueno es estar bien colocado en pleno tráfico, o estar trazando correctamente en una zona de carretera: no es sólo cuestión de imitar a los pilotos de Gran Premio, que buscan la máxima eficacia en cuanto a rapidez, se trata de saber anticiparse a lo que está por venir, que para nosotros puede ser una curva más cerrada o un obstáculo, o quizás una recta en la que podremos acelerar más pronto.



1

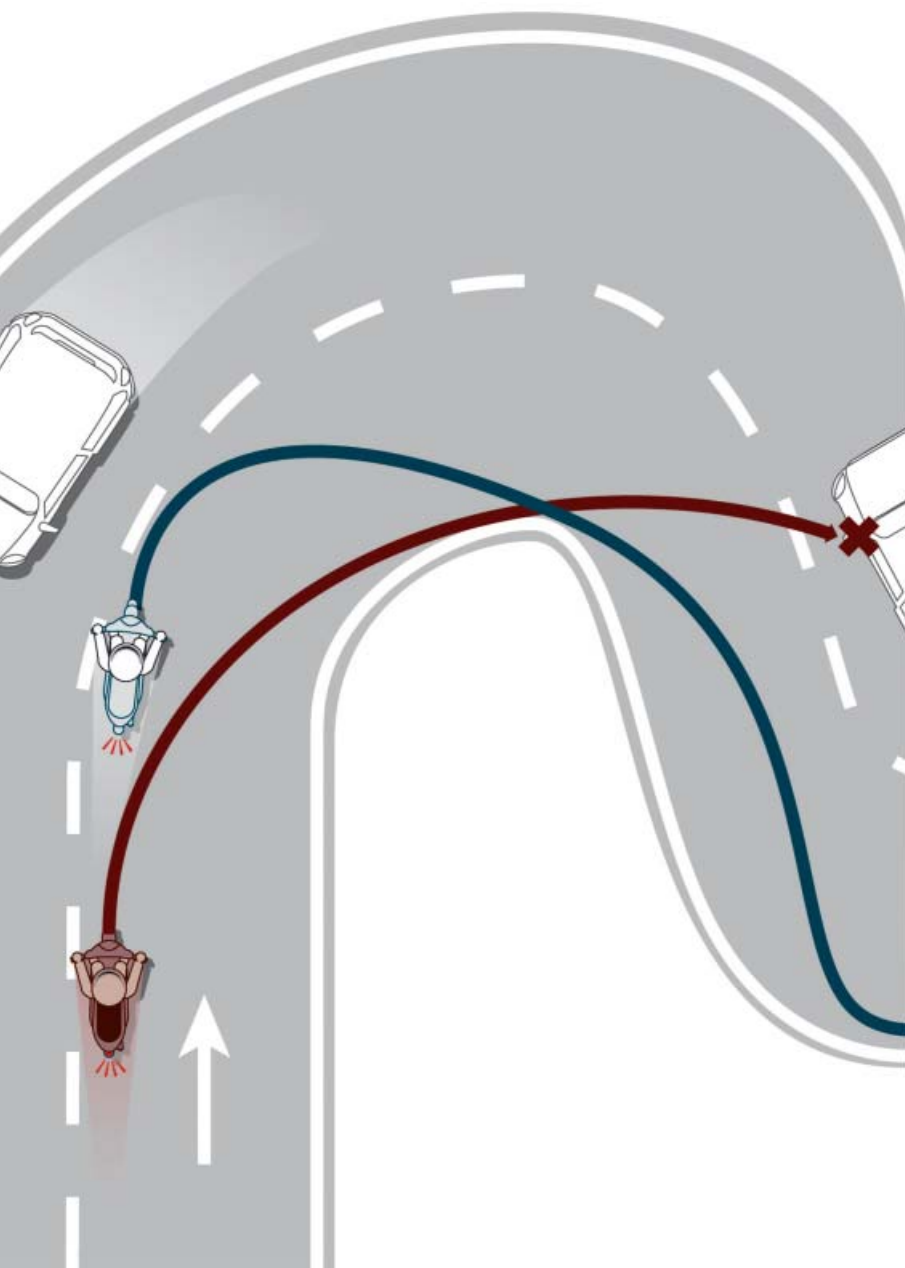
## Tu sitio

El código de circulación dice que debes circular «en la parte derecha del carril o lo más pegado posible a ésta». Olvídate de eso. Debes buscar siempre tu sitio dentro del carril, en el entorno del tráfico que tengas, por el bien de tu seguridad. Si lo haces ante una intersección en la que se pueda girar a la derecha, es muy posible que algún coche que gire de improviso corte tu trayectoria, en ese momento estés en su zona de «no visibilidad» (si es que mira) y se te lleve por delante: ahí tienes un ejemplo perfecto para estar situado justo en el otro lado del carril, o en el carril adyacente a la izquierda. Podríamos poner muchos más ejemplos, pero lo importante es que captes la idea: debes estar correctamente colocado para el tráfico (no puedes estar a la derecha para girar a la izquierda) pero también teniendo presente que «pueden» hacer los demás para prevenirlo.

2

## Escapatorias

Lo hemos comentado muchas veces, pero no está de más insistir: nunca vayas por el medio justo de tu carril y menos si vas detrás de un coche (del que no estarás demasiado cerca ¿verdad?). Si ese coche frena de golpe no podrás evitar darle por detrás, pero si estás circulando apartado a un lado, será fácil esquivarlo y, como mucho, hacerle un arañazo sin más consecuencias para tu moto (a la que un golpe frontal significa fatal, sobre todo los scooter son muy frágiles delante). Es algo en lo que debes pensar siempre circulando por ciudad o por circunvalaciones (importante al ser mayor la velocidad): buscar «escapatorias», percibir qué coches andan algo más separados y qué huecos tenemos por delante que nos sirvan para ir hacia ellos en caso de necesidad. Circular «buscando huecos» ayuda a esto y, sorprendentemente, puede ser más seguro que hacerlo «siguiendo el ritmo del resto».



## El truco

Ya que es poco frecuente que tratemos la conducción en carretera en esta sección, más que nada porque la revista va más dedicada a scooter y motos urbanas hasta 125, me parece conveniente insistir en el tema de las «trazadas» porque todos los días veo... lo mal que lo hace la mayoría. Pero es que es muy fácil caer en la tentación de, al girar, quedarse en insinuar a la moto el inicio de la curva y dejar que ella haga el resto. Eso no es conducir o pilotar, es dejarse llevar. No «entres» en las curvas antes de tiempo: aguanta la frenada, y la entrada (el momento en que inclinas y diriges la moto hacia un imaginario punto interior), hasta bien «dentro». Si te anticipas no podrás ver bien qué te espera, y es fácil salir demasiado «abierto» en la aceleración posterior: en carretera eso significa el carril contrario (en curvas a derechas) o el temido guardarrail (en curvas a izquierdas), pero en ciudad también es posible que te pase y significa acercarse demasiado al borde de la calle, donde un coche puede abrir una puerta, o un peatón bajar de la acera.

## NO TE OLVIDES...

- No circules necesariamente por la derecha de tu carril: ocúpalo con orgullo para que no lo invadan, pero con astucia para poder prevenir los movimientos de los demás.
- Cuidado en las vías rápidas a «apartarse» si no llevas una moto veloz, el vehículo que te siga puede interpretarlo como que le dejas pasar y esa maniobra posiblemente no sea segura para ti: aguanta, y cuando pueda pasar correctamente que lo haga, no antes.
- No sigas nunca de cerca y por su mitad trasera el coche que te precede, si no quieres engrosar más pronto que tarde las estadísticas de «alcances» de moto a coche (es el siniestro número uno).
- Mantén las distancias longitudinales (sentido de la marcha) de seguridad, pero busca siempre terreno libre en sentido transversal, viendo por dónde podrías escapar si el tráfico se complica o los coches deciden chocar entre ellos (ocurre a menudo).
- Acostúmbrate a girar «pasándote de frenada», empezando el giro «tarde», y no sólo estarás más cerca de cómo pilotan Pedrosa o Rossi, sino que estarás más lejos de un posible riesgo que, entrando pronto y haciendo la curva «vencido», no podrías evitar tan fácilmente.
- Si en la esquina que vas a doblar, o curva a trazar, existen obstáculos que impidan ver bien hacia dónde vas (furgoneta de reparto, árbol, etc), ábrete antes de hacer la curva para ver mejor. No entres nunca «a ciegas».

3

## Trazar: entra tarde

En carretera, pero también en ciudad, olvídate de las trazadas «de ciclista» que pretenden redondear al máximo las curvas para pasarlas a la máxima velocidad y lo más constante posible. Tu moto puede acelerar y frenar mucho más que una bicicleta, y hay que saber aprovechar eso: esa trazada clásica implica tocar el vértice (punto más interior) de la curva justo mediada ésta y da por hecho que a partir de ese punto tendrás la misma trazada que antes, pero muchas veces no es así. Debes reducir la velocidad antes de la curva y «aguantar» la frenada hasta dentro, y buscar el ápice sólo cuando ya tengas visión de por hacia dónde vas a salir para acelerar. En ciudad tienes una oportunidad de practicar esto en cada esquina, girando después del primer paso de cebría y antes del segundo, y pasando por ellos sin pisar la zona blanca (una ventaja extra).

4

## Anticipación: ábrete

Pilotando un coche a veces se usaba la técnica del «balanceo», moviendo ligeramente el volante hacia el exterior de una curva a la que íbamos a entrar para «abrirnos» (y descargar las suspensiones del lado exterior, ése es el motivo). Sobre dos ruedas y en conducción diaria esto es necesario o recomendable, pero por motivos muy diferentes: para poder ver mejor hacia donde vamos, y es de alguna forma la «exageración» de la trazada que hemos visto antes con entrada tardía, ya que abriremos la trayectoria para luego cerrarla. Pero es una exageración necesaria, porque en muchos casos dentro del ambiente ciudadano no basta sólo con la ventaja que nos da una frenada alargada y entrada tardía: hay que, directamente, abrirse para ver hacia donde giraremos, posiblemente porque haya obstáculos que nos impidan la vista (muy habitual al doblar esquinas).