

# Frenadas

Los frenos son la parte más potente de un vehículo pero esa potencia hay que saberla dosificar, sobre todo sobre dos ruedas. Frenar bien será la diferencia entre un susto y una caída.

JMªA / ILUSTRACIONES: IKI

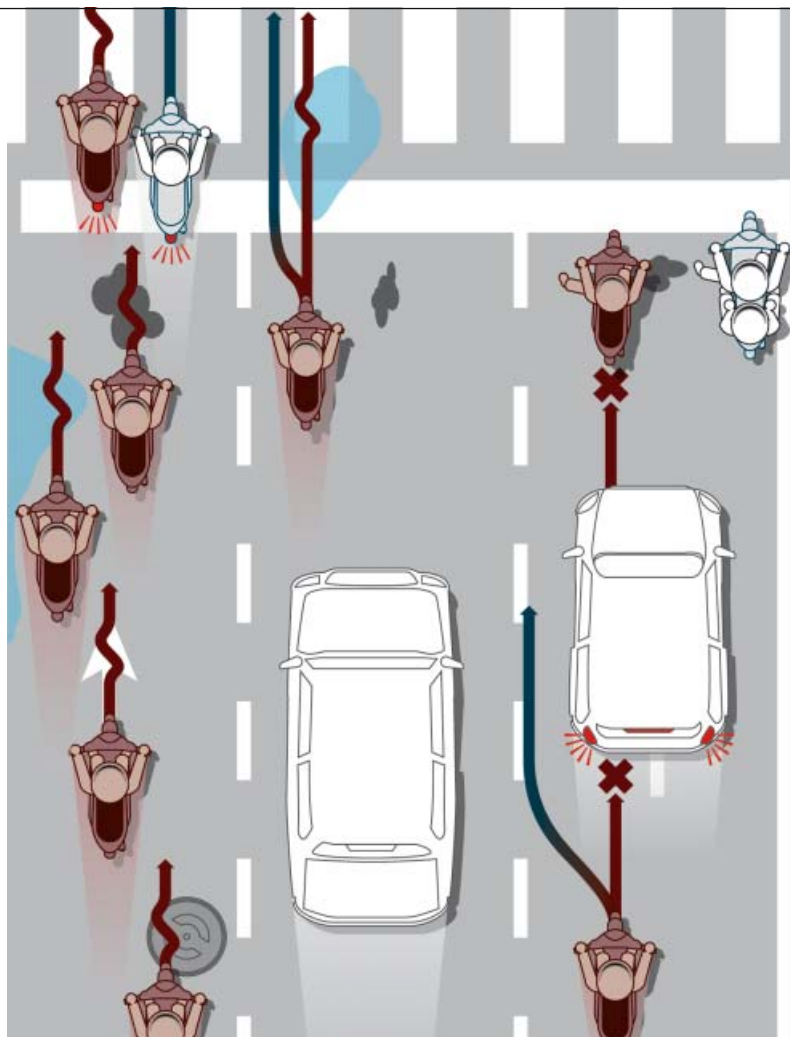
**DA** igual lo potente que sea el motor de nuestra moto o scooter, los frenos «pueden» más y siempre tardamos menos en frenar de «cien a cero» que en acelerar «de cero a cien». Pero esa potencia puede volverse en contra nuestro, desequilibrándonos y provocando una caída, ya que tenemos muy poca superficie de contacto del neumático con el suelo y es relativamente fácil provocar un bloqueo (si no contamos con sistema antibloqueo ABS, por desgracia aún muy minoritario). Una rueda bloqueada no se controla: si es la trasera intentará adelantarnos (cruzar la moto) y si es la delantera será muy difícil evitar la caída al «cerrarse» la dirección, sobre todo si no vamos en línea recta.

El freno delantero es el que mayor importancia tiene, porque el peso al frenar va hacia esa rueda y tendrá más agarre. El freno trasero ayuda a estabilizar la trayectoria y a bajar el centro de gravedad haciendo disminuir la altura de la parte trasera de la moto o scooter: la frenada ideal es en la que combinamos la potencia de frenada que nos ofrece el tren delantero con la ayuda del trasero.

La tecnología ha venido en nuestra ayuda, además de con los sistemas antibloqueo (totalmente recomendables incluso para el piloto más experto) con sistemas que combinan automáticamente los dos frenos (delantero y trasero) accionando sólo la maneta izquierda (freno trasero)

## PÁSALO

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



1

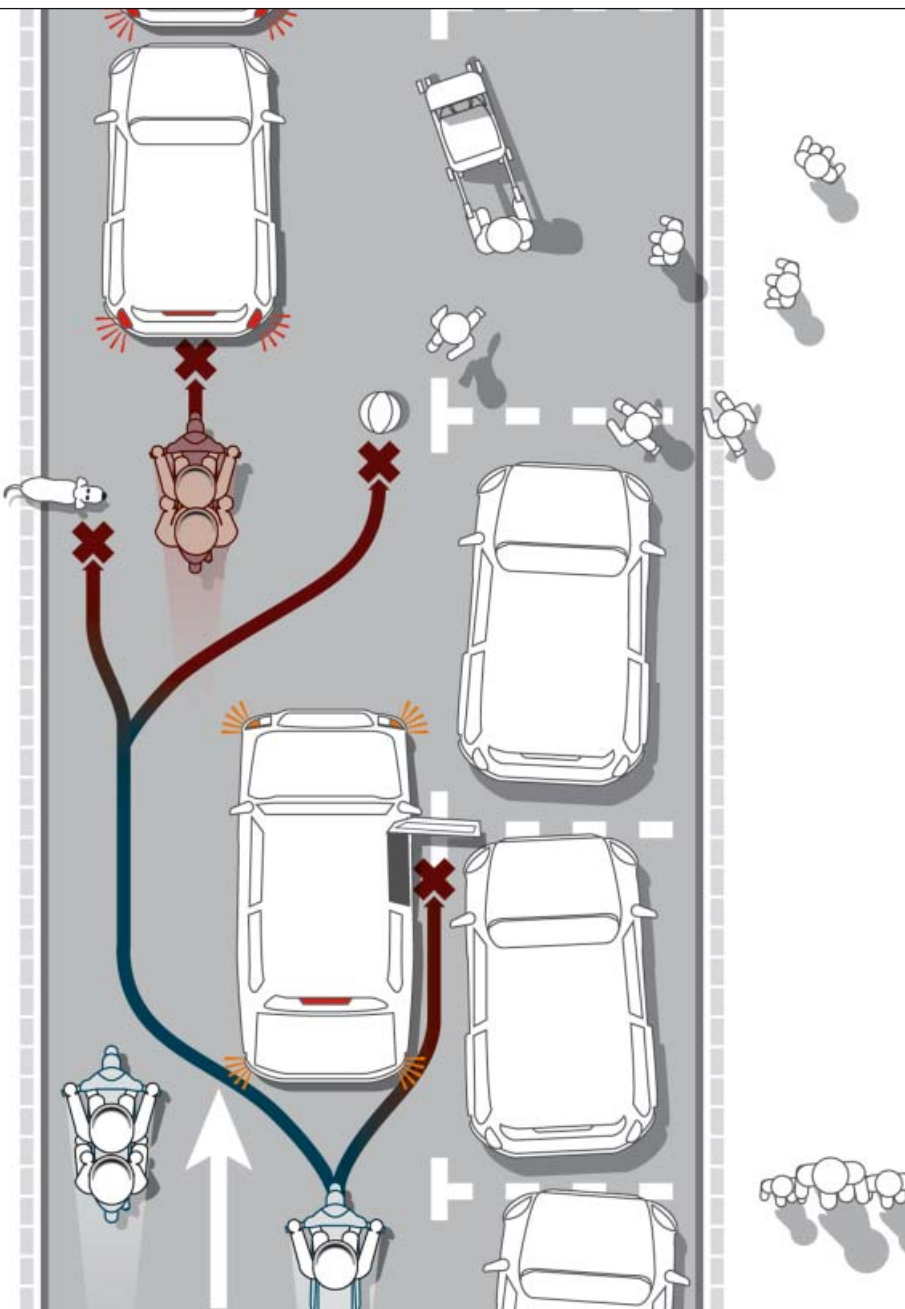
## Escapatorias

Circulando en el tráfico urbano debemos ir muy atentos mirando el tráfico por delante nuestro por si alguien hace una maniobra que pueda ponernos en una situación de riesgo. Pero también tenemos que ir buscando posibles «vías de escape» ya que incluso la mejor frenada puede no ser suficiente para que nos detengamos a tiempo ante alguna de estas maniobras bruscas: será siempre mejor alargar la frenada metiéndonos entre dos coches, por ejemplo, que querer frenar demasiado provocando un bloqueo y una caída. No sólo evitaremos los daños de la propia caída, o del impacto con el obstáculo, sino que por detrás es posible que venga tráfico y se dé cuenta tarde de lo que ocurre: entre coches estaremos «a cubierto» si los que vienen por detrás no frenan a tiempo... No te quedes nunca detenido en el centro de un carril en un semáforo: apártate.

2

## Asegura el agarre

Además del tráfico, deberemos estar muy atentos al suelo que pisamos: hay asfaltos de muy buen agarre, pero los hay pulidos o sucios que deslizan mucho más, y también están tanto en uno como en otro caso las «trampas» habituales que incluso en suelo de buen agarre son zonas deslizantes (pintura blanca, tapas metálicas, manchas de grasa...). Evita circular por esas zonas porque si ocurre un imprevisto justo cuando estás sobre ellas la reacción de frenar bloqueará las ruedas. Para conocer el agarre real del asfalto sobre el que circulas, por ejemplo si al doblar una esquina te encuentras una calle muy lisa, o regada, o sucia, lo mejor es tirar de freno trasero con firmeza para provocar un pequeño bloqueo: si hace falta mucha fuerza, es que hay agarre, pero si bloquea fácilmente, evita movimientos bruscos y aumenta las distancias.



## El truco

Ante un imprevisto que exija detenernos, está nuestro tiempo de reacción al riesgo (lo percibimos y decidimos frenar, una fracción de segundo), el tiempo de reacción propiamente dicho (enviamos la orden a nuestras manos y éstas se mueven) y por último el tiempo de frenada (empezamos a frenar hasta que la moto se detiene). El primero de esos «tiempos» es casi invariable y sólo con entrenamiento (hay que practicar en calles despejadas) frenaremos fuerte de forma que nos detengamos antes. Pero podemos ganar muchas décimas en el tiempo intermedio: si tenemos uno o dos dedos siempre en las manetas, ganaremos el tiempo de levantar los dedos del manillar, y esos preciosos metros merecen la pena.

## NO TE OLVIDES...

- El freno delantero es el más importante en las frenadas y el que tiene potencia para pararnos a tiempo, pero no podemos usarlo bruscamente.
- El freno trasero ayuda a iniciar y estabilizar la frenada, y cuando vamos en scooter o acompañados cobra más importancia que en una moto.
- Cuando compremos elegir una versión con ABS es una excelente inversión en seguridad.
- En el tráfico debemos ir buscando vías de escape si no podemos detenernos a tiempo ante una situación de riesgo.
- Siempre nos fijaremos en el suelo por el que circulamos y adaptaremos nuestro ritmo al agarre disponible: para conocerlo, provocaremos pequeños bloqueos de rueda trasera (totalmente seguro).
- Evitaremos circular sobre líneas blancas o tapas metálicas, especialmente con clima húmedo y frío. Lo mismo para manchas de grasa.
- Atento siempre a elementos que puedan obligarnos a frenar de golpe: perros sueltos, niños jugando, coches que se detienen...
- Yendo acompañados aumenta la prudencia, nuestra moto será más torpe y frenará peor.

3

## Imprevistos previstos

Cuando el tráfico es denso y agitado es obvio que deberemos tener la guardia muy alta atentos a algún cambio de dirección imprevisto de algún otro vehículo. Pero tanto en esas circunstancias como en tráfico rodado más relajado, lo que siempre debemos hacer es «esperar lo peor» de las situaciones que nos rodean, y no bajar nunca la guardia. Un perro suelto en una acera es posible que decida saltar a la calle y nos obligue a hacer una esquivada o frenar; unos niños jugando a la pelota en las cercanías pueden enviar el balón hacia la calzada y desestabilizarnos... y detrás del balón es muy posible que vaya uno de ellos. Cuando un coche se detenga al lado de una acera, jamás debemos pasar entre él y la acera pues seguramente abrirán la puerta y se bajará un pasajero. Aprende a prevenir estas situaciones y te ahorrarás muchos sustos.

4

## En compañía

Cuando llevamos compañía no sólo debemos extremar las precauciones porque somos responsables de otra persona, sino que deberemos tener en cuenta que la manejabilidad y frenada de nuestra moto o scooter empeorarán mucho debido al peso añadido y al reparto irregular de éste sobre el tren trasero. Por ello, el freno trasero cobrará mayor importancia y será importante no «tirar» fuerte del delantero hasta haber empezado a frenar con el trasero y saber que la rueda delantera empieza a tener más peso apoyado (si no, provocaremos más fácilmente que andando solos un bloqueo frontal). Por otra parte recuerda indicar a tu acompañante cómo debe sujetarse y que debe evitar movimientos bruscos que os podrían desestabilizar, algo importante sobre todo con personas que no tienen costumbre de ir en moto o con niños.