

Trazando curvas

Rodar por una carretera de curvas en moto es mucho más que «circular»: los cambios de inclinación, las tumbadas, la fluidez de movimientos que permite y pide una moto, son únicos y un auténtico placer.

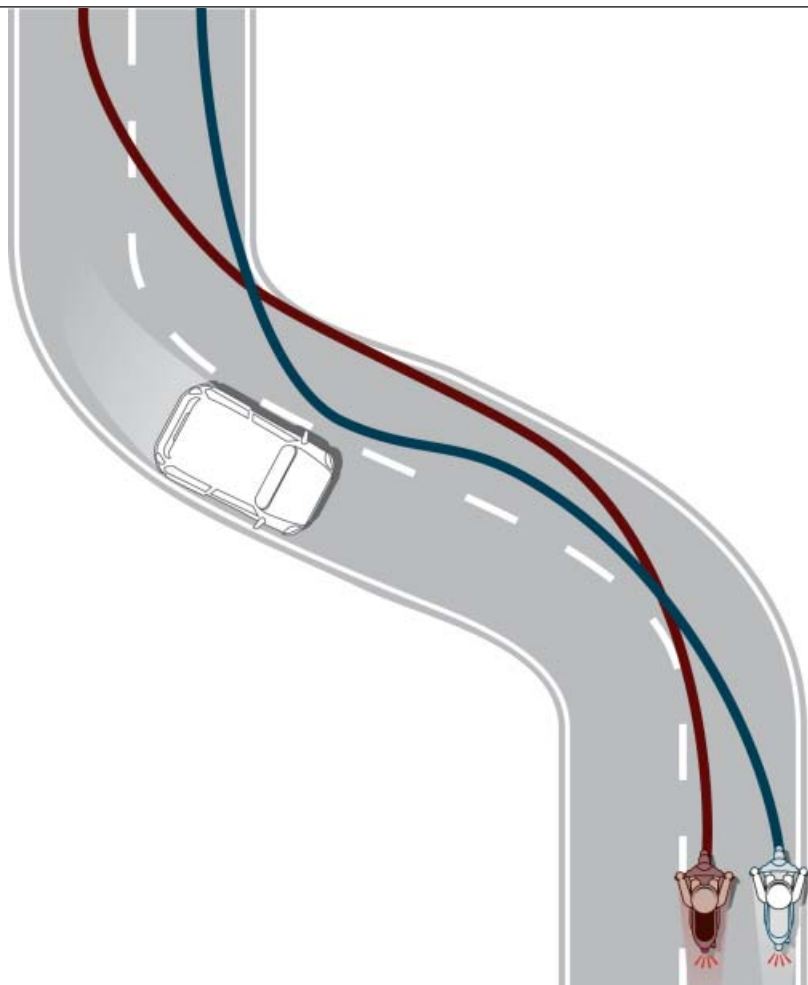
JM^{PA} ILUSTRACIONES: IKI

LAS ciudades no suelen tener muchos tipos diferentes de curvas: lo normal es un enorme porcentaje de casos, son apenas esquinas, a derecha o izquierda según las direcciones de circulación de las calles.

Si salimos del entorno urbano en que habitualmente repasamos nuestras Técnicas de Conducción, y nos «vamos de curvas», descubriremos que ningún otro vehículo ofrece tantas sensaciones en ese entorno como una moto y da igual que sea un scooter, una deportiva o una custom: todas permiten ir de curva inclinando, de lado a lado, sintiendo cómo nos acompañan las fuerzas en marcha para contrarrestar los efectos de la gravedad y la fuerza centrífuga. Sin embargo también debemos tomar precauciones para evitar situaciones de riesgo: en este entorno están a ambos lados de la carretera los temidos y temibles guardarraíles, el suelo puede estar resbaladizo y en carreteras que merezcan la pena habrá tráfico de frente. La prioridad no es «salir», sino volver, y para eso nada como tomárselo con calma, disfrutando y no sufriendo, concentrados y atentos como en ciudad aunque los riesgos sean otros, y siguiendo nuestros consejos de este mes a la hora de trazar. ❌

PÁSALO

Desde Scootermanía 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) 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 Scootermanía. Gracias y... ¡pásalo!



1

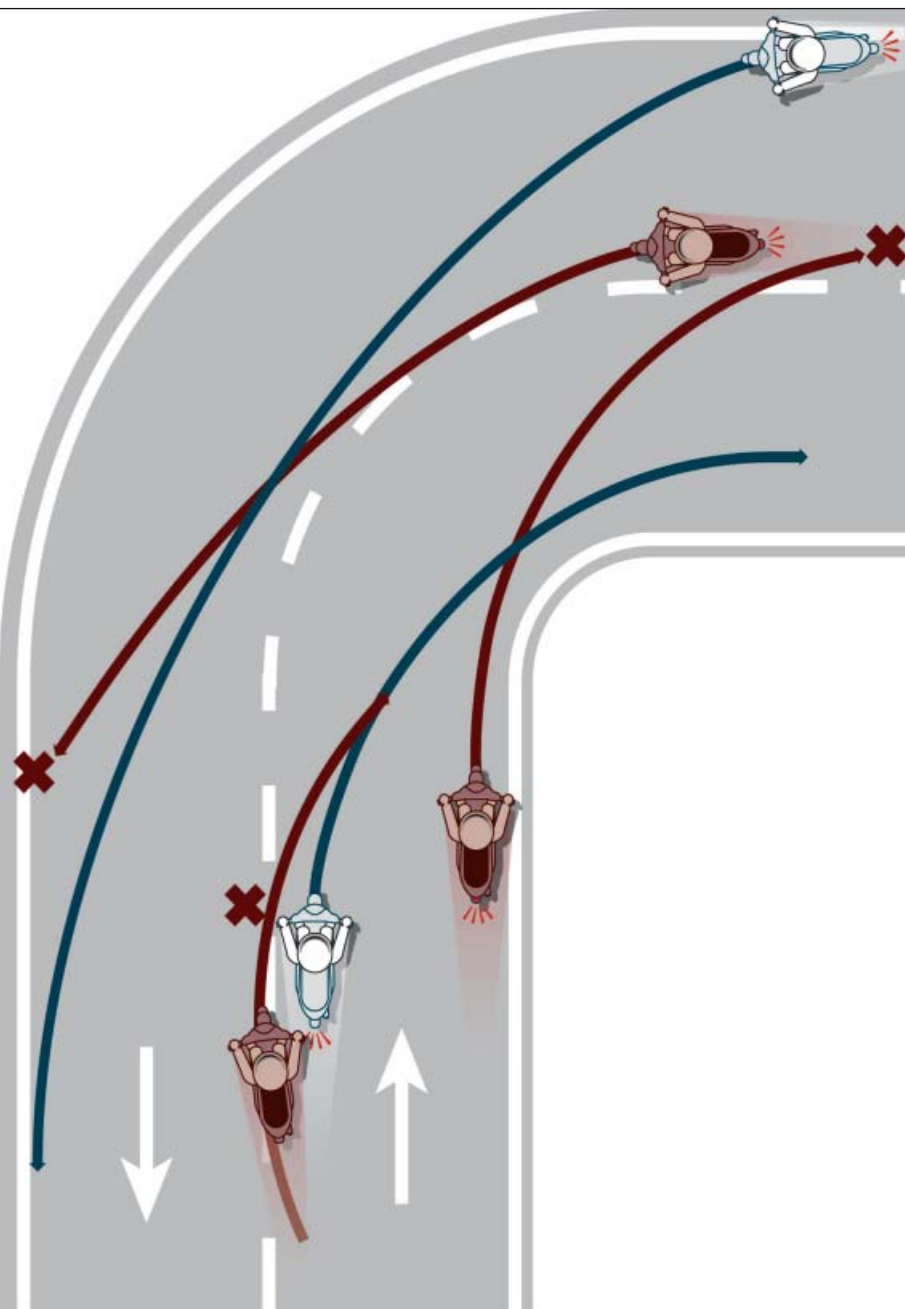
Curva a derechas

Al afrontar una curva a derechas debemos echarnos a la izquierda de nuestro carril para mejorar nuestra visibilidad de hacia dónde vamos y para poder atrasar el punto de entrada, de forma que aseguremos una salida rápida y limpia, es decir, con margen para no meternos en el carril contrario donde podría venir tráfico de frente (la situación más peligrosa). Al abrirnos antes de trazar debemos tener cuidado con eso también, ya que es posible que venga un conductor «recortando» con sus ruedas interiores pasando por la parte exterior de nuestro carril, que es por donde debemos meternos nosotros. Si se diera el caso de que fuera demasiado tarde y ves que te estás abriendo no toques el freno delantero, pues eso de echarla más hacia fuera aún: deja de acelerar y eso ya te ayudará a cerrar la trazada.

2

Curva a izquierdas

Aquí el mayor riesgo está en la salida: si calculamos mal nuestra velocidad o trayectoria de entrada, saldremos abiertos hacia el arcén, acabando contra el guardarraíl o en el campo. Para evitarlo, además de reducir suficientemente nuestra velocidad antes de la curva, debemos iniciar la trayectoria desde el lado más exterior de ésta (hacia la derecha de nuestro carril), retrasando el punto de entrada (cuando «tiramos» la moto hacia el ápice o punto más interior de la trazada) hasta que veamos por dónde pasará nuestra trayectoria de salida. Entonces estaremos en condiciones de trazarla correctamente, dando más o menos gas para abrir más o menos la trayectoria de salida (respectivamente: más gas abre más la trazada) pero siempre dentro de nuestro carril.



El truco

¿Llevas tú a tu moto en todo momento o a veces ella va un poco «por donde quiere» y te lleva a ti? En muchos casos, sin que el propio conductor lo sepa, ocurre realmente lo segundo: llegas a una esquina o una curva, inicias el movimiento («tiras» la moto) y luego dejas que siga la trayectoria. A partir de ese momento es cuando te estás dejando llevar por ella, y si quieres pilotar mejor y más seguro debes tener el control cada centímetro de trazada. Practica en las glorietas, aunque sea siempre girando a izquierdas, descubre cómo tu fuerza sobre el manillar tiene un efecto sobre la dirección, modificando ligeramente por dónde estás pasando (prueba varios cambios de carril o trayectoria) y consigue el control absoluto de tu moto.

NO TE OLVIDES...

- Evita tener problemas en la entrada de las curvas ajustando tu aceleración y velocidad a la capacidad de frenada y espacio para ello, antes de cada curva. Con marchas y ante la duda, mejor dejar una más larga que reducir en exceso.
- Reduce tu velocidad siempre antes de empezar la curva: tocar el freno delantero inclinado te hará abrir la trazada o, si abusas, «perder» la rueda y caerte.
- Abre siempre la trayectoria antes de trazar una curva: la trazada será mejor, y la visibilidad también.
- Las salidas de las curvas esconden muchos riesgos, independientes de cómo haya sido la entrada y diferentes según el tipo de curva: en curvas a izquierdas, el riesgo a la salida está en irse fuera del asfalto o contra un guardarrail; en curvas a derechas, el riesgo a la salida está en meterse en el carril contrario con tráfico de frente.
- No dejes de fijarte en todo lo que te rodea, como harías en ciudad: ¿tiene el asfalto aspecto pulido y resbaladizo? ¿Hay árboles que dejan restos resbaladizos en el arcén? ¿Hay salidas de caminos con reguero de tierra y grava?

3

Curvas enlazadas

La importancia de elegir una buena trazada se hace evidente cuando afrontamos curvas enlazadas, que es la situación más corriente en carretera: hay que tener claro que después de la curva que afrontamos habrá otra y ésta no es menos importante, al contrario. Salir demasiado abierto de una curva nos obligará a cortar gas y rectificar, y hará que entremos en la siguiente curva totalmente descolocados, justo por el interior cuando deberíamos estar en la parte más exterior, además de con la velocidad errónea y, no menos importante, con la atención todavía dedicada a la curva anterior cuando deberíamos estar concentrados ya en la siguiente. No es sólo una cuestión de ser más ágil o rápido sino sobre todo, y más en carretera, de circular con mayor seguridad, porque es demasiado fácil «tragarse» la segunda curva.

4

Bajo control

¿Crees que te falta un sitio donde practicar? Puedes hacerlo en cada giro, notar cómo controlas tu moto o scooter haciendo fuerza en el manillar, en lugar de meterla en curva y dejar que siga la trazada ella sola «por inercia». Pero además de ése hay otras formas de controlar la moto en plena curva: jugando con gas y frenos. La geometría delantera de las motos hace que, al tocar el freno delantero inclinados, tienda a levantarnos y abrir la trazada: en general, pues, hay que olvidarse de la maneta derecha en plena curva y sí tocar la izquierda, o pedal en moto, pues el freno trasero cambia menos el comportamiento en plena trazada. Una vez pasado el ápice, el gas ayuda a estabilizarnos pero, con suelo muy resbaladizo o motos potentes, conviene respetar el límite de adherencia y no abrirlo de golpe.