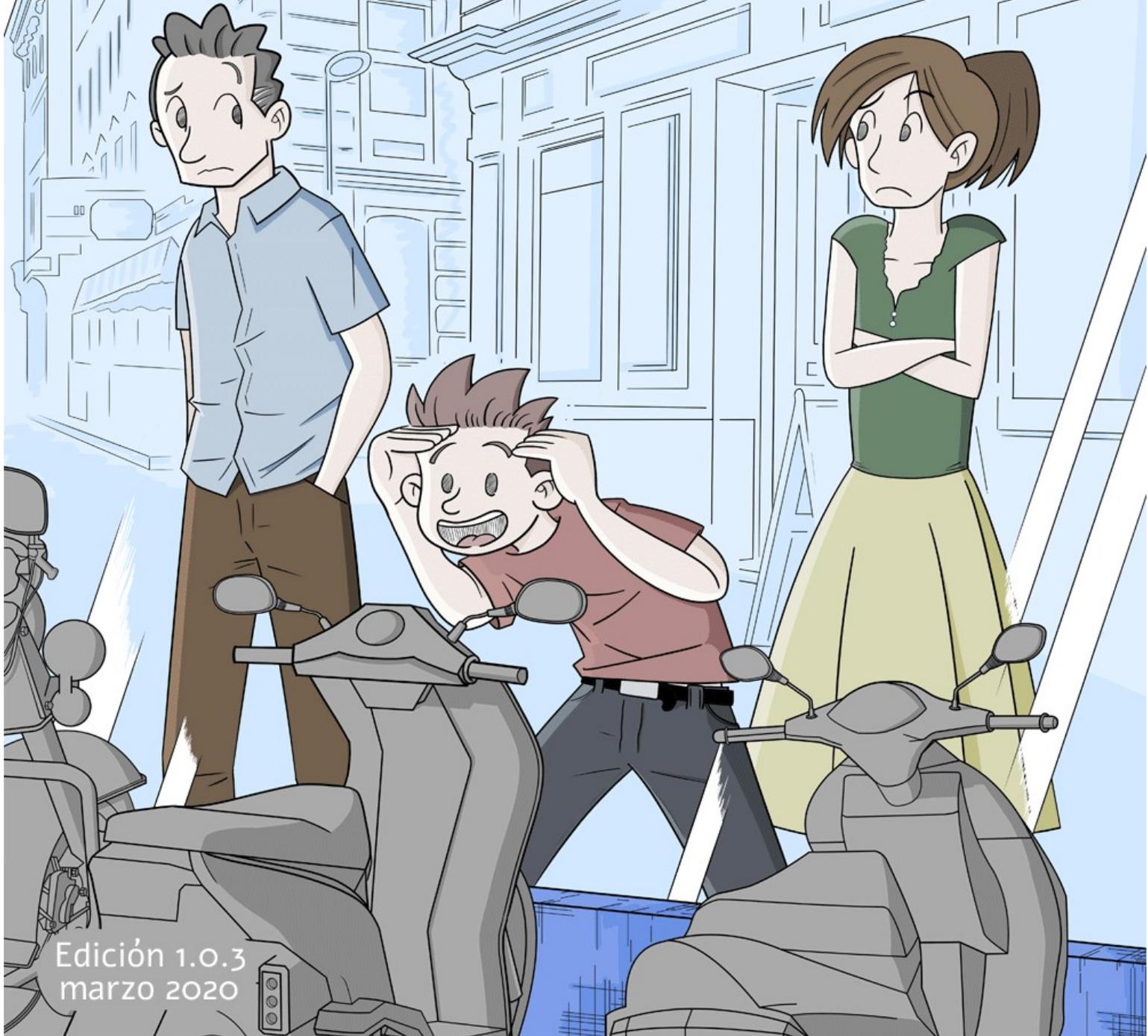


EKHI ZURUTUZA
IBON ARBAIZA

CÓMPRAME UNA MOTO



Edición 1.0.3
marzo 2020



Esta obra está publicada bajo una [licencia de Creative Commons Reconocimiento – NoComercial - SinObraDerivada 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/).

Puedes descargar gratuitamente *Cómprame una moto*, leerlo, imprimírtelo y compartirlo tal y como está, sin modificarlo, siempre que sea sin fines económicos, salvo autorización expresa del autor.

Fotografías del autor excepto donde se indica.

Portada de Iñaki López (inalopez@gmail.com).

Gráficos de Joseba Albisu (joseba.albisu@gmail.com).

Edición 1.0 – febrero 2019

Edición 1.0.1 – mayo 2019

Edición 1.0.2 – octubre 2019

Edición 1.0.3 – marzo 2020

Registrado en SafeCreative.org con el identificador [2003183348158](https://safecreative.org/2003183348158).

Ekhi Zurutuza Landaluce

Ibon Arbaiza Molina

2019-2020

Cualquier idiota puede ser padre.

Imagínate escribir un libro.

En triste recuerdo de Carmen y Pedro.

#TodosSomosCarmen29

Dedicado a Jose Mari Cabanillas.



Te fuiste demasiado pronto, amigo. Todavía te quedaban muchísimas curvas.

Ni habíamos aclarado aún si antes le estuvo vacilando o si fue patada...

V's allá donde estés.

Only The Good Die Young.

Para mis hijos, Maddi y Egoi.

Contenidos

INTRODUCCIÓN.....	15
EL PORQUÉ DE ESTE LIBRO.....	17
LOS PADRES.....	24
Preparar el terreno educando desde el ejemplo.....	28
Primer contacto a pie con el mundo vial.....	31
Por primera vez sobre dos ruedas.....	34
Aprendiendo desde el coche.....	37
Descubriendo el mundo desde una moto.....	39
¿Qué queréis que haga vuestro hijo cuando vaya en moto?.....	40
Aspectos básicos del método.....	45
El permiso de conducción.....	47
El curso de perfeccionamiento de conducción.....	52
Nunca llevar pasajero.....	60
Nunca ir de paquete.....	62
Alcohol y drogas.....	63
¿Ciclomotor o motocicleta? ¿Nueva o usada?.....	72
Equipamiento de seguridad.....	80
Mantenimiento de la moto.....	84
La vía pública y su estado.....	87
La póliza de seguro.....	90
Requisitos previos del motorista.....	92
El contrato.....	93
Las cláusulas del contrato.....	94
Los gastos.....	95
Restricciones.....	100
Las multas.....	102
Sanciones internas y rescisión del contrato.....	103
EL FUTURO MOTORISTA.....	105
Cómo funciona esto.....	111
Obligaciones de los padres.....	115
Una reflexión sobre los pilotos de carreras y los motoristas.....	118
La moto.....	125
Tamaño y peso de la moto.....	127

La potencia de la moto.....	130
La edad y la cilindrada.....	131
El equipamiento de seguridad.....	134
El casco.....	136
Guantes y botas.....	142
Chaqueta, pantalón y espaldera.....	145
El contrato.....	149
Ahorra para tu moto con responsabilidad.....	152
Ser motero o motorista.....	155
La magia del equilibrio sobre dos ruedas.....	158
Fuerza de fricción.....	158
Las fuerzas centrífuga y centrípeta.....	164
El efecto giroscópico.....	167
El autoalineamiento.....	170
Otras interferencias en la dinámica de la moto.....	173
El curso de conducción.....	179
Máxima atención, ni una distracción.....	183
Buen estado físico y mental.....	186
Medicamentos.....	189
Alcohol.....	191
Drogas.....	202
El círculo de vida.....	217
La percepción del riesgo.....	221
Teoría del riesgo homeostático.....	222
Teoría del torrezno.....	224
Medidas de calmado.....	226
Aprendiendo a valorar el riesgo.....	233
Las reacciones de supervivencia.....	238
La ubicación dinámica permanente (técnica UVA).....	240
Ubicación.....	241
Velocidad.....	246
Alternativa.....	254
Ver y ser visto.....	258
Luces de cruce.....	265
Los ángulos muertos.....	267
Equipamiento de alta visibilidad.....	273

Gestión de la mirada.....	275
La conducción defensiva.....	287
La cortesía al manillar.....	290
Los mandos y la postura sobre la moto.....	294
Acelerador.....	295
Freno delantero.....	296
Freno trasero (maneta).....	299
Freno trasero (pedal).....	301
Embrague.....	303
Leva del cambio.....	305
Colocación de los pies.....	307
Los espejos retrovisores.....	310
Ejecución de maniobras básicas.....	314
Las curvas.....	315
Giros.....	326
Circulación en grupo.....	329
Rotondas o glorietas.....	332
Atascos.....	335
Adelantamientos.....	339
Identificación de elementos del tráfico y puntos de riesgo.....	343
Marcas viales (señalización horizontal).....	343
Peatones.....	353
Impactos frontales.....	357
Impactos laterales.....	359
Impactos por alcance.....	360
Vehículos parados o estacionados.....	361
Autobuses y otros vehículos de gran volumen.....	365
Furgonetas profesionales o de reparto.....	369
Intersecciones sin señalización de prioridad.....	370
Intersecciones con señalización de prioridad.....	372
Semáforos.....	373
Carril bus y otros reservados.....	378
Señales verticales, árboles, farolas y bolardos.....	382
Barreras de seguridad.....	386
Mobiliario urbano.....	392
Bordillos.....	393

Resaltos o reductores de velocidad.....	393
Badenes.....	399
Baches, agujeros y reparaciones en el firme.....	400
Roderas.....	402
Superficies metálicas.....	404
Tranvías y pasos a nivel.....	412
Pasos canadienses.....	416
Bandas sonoras.....	417
Manchas de combustible y aceite.....	418
Gravilla, arena y sepiolita.....	422
Conducción en condiciones adversas.....	426
Lluvia.....	426
Viento.....	430
Nieve y hielo.....	431
Conducción con niebla.....	433
Conducción nocturna.....	434
Conducción durante el amanecer o el crepúsculo.....	435
El arte de leer el asfalto.....	436
Avisa, reclama, denuncia.....	444
Aparcamiento.....	455
Dónde aparcar.....	455
Evitar el robo de la moto.....	461
Tipos de alarmas, candados y pinzas.....	462
Mantenimiento de la moto.....	469
Frenos (disco y tambor).....	469
Neumáticos (presión, dibujo, estado).....	472
Luces (bombillas, ajuste cruce).....	475
Espejos retrovisores (limpieza, ajustes).....	476
Ninguna pieza suelta.....	477
Pata de cabra y caballete plegados y bien engrasados.....	478
Suavidad de los mandos.....	479
Niveles de aceite y refrigerante.....	480
Carga de equipaje.....	485
Baúl bajo el asiento.....	485
Bolsas y bultos en el suelo (scooter).....	486
Parrilla.....	486

Cofre, alforjas o bolsa sobredepósito.....	487
Mochila.....	489
Cumple las normas, pero ante todo, piensa, sé inteligente.....	491
El peligroso final de la fase de aprendizaje.....	504
EPÍLOGO.....	507
¿ME INVITÁIS A GASOLINA?.....	511
CURSOS.....	513
MENCIONES Y ATRIBUCIONES.....	514
Agradecimientos especiales.....	515
Citas y referencias.....	519
PAELLA DE PESCADO Y MARISCO.....	521

INTRODUCCIÓN

Tienes en tus manos el trabajo de varios años y la experiencia sobre asfalto de toda mi vida. Aquí está todo lo que sé sobre cómo conducir una moto de forma segura. Quiero ponerlo a vuestra disposición de forma totalmente gratuita, pero no me gustaría que pareciera que no tiene valor. Para mí lo tiene, y mucho. En *Cómprame una moto* he tratado de reunir aspectos que tratamos de trabajar todos los días con nuestros hijos, dentro de una estrategia basada en la educación y el respeto. El objetivo es ayudarles a ser mejores personas, a disfrutar de su esfuerzo y sus logros, a aprender a gestionar la frustración, a ser responsables. Aprovechando la perspectiva de que quizás algún día mis hijos digan que quieren una moto. Las han visto en casa desde que nacieron, así que es algo bastante probable, aunque como padre, no acabe de hacerme demasiada gracia.

Esta es una situación que se repite en muchas familias. Por eso he querido ponerlo todo por escrito y compartirlo. Este es un proyecto personal, desarrollado en mi tiempo libre y con recursos propios. Y disponible en comprameunamoto.com para facilitar su acceso a quien lo considere de interés.

Descargadlo. Leedlo. Entendedlo. Ajustad aquello que creáis necesario a vuestras opiniones personales y circunstancias familiares y ponedlo en práctica si lo consideráis apropiado. ¿Te ayudará a conseguir tu moto? ¿Será útil para conseguir que vuestro hijo conduzca con mayor seguridad? ¿Puede que, aunque sea un poco, contribuya a que sea una persona más responsable?

Aunque originalmente el libro está dirigido a jóvenes motoristas y sus familias, también puede aportar información muy interesante a adultos

que se aventuren a hacerse con su primera moto. También podrá ser una lectura aprovechable para conseguir el objetivo de conducir una moto de forma segura, aunque no haya unos padres apretando las tuercas con sus condiciones y exigencias. Ahora ya debe exigírselo uno mismo.

Quiero animaros a compartir vuestra experiencia y opiniones a través de @comprameunamoto en [Twitter](#) o [Instagram](#). Me gustaría poder seguir ofreciendo el libro en formato de descarga gratuita, y aprovechar que es un libro electrónico para ir añadiendo mejoras y correcciones a lo largo del tiempo.

No olvidéis pasaros por la web para descargar siempre la última versión disponible. ¡Muchas gracias! V's.



paypal.me/ekhi

EL PORQUÉ DE ESTE LIBRO

Mientras escribía las primeras líneas de *Cómprame una moto* mi hija mayor soñaba con que en su séptimo cumpleaños le regalaría un casco y podría llevarla de paquete en la moto.

Cuando en una casa los niños respiran ambiente motero, lo normal es que desarrollen una atracción por las motos que finalmente, cuando crezcan lo suficiente, podría convertirse en la petición que da título a este libro. Es un sentimiento encontrado para cualquier padre motero. Por una parte, tienes un deseo de acercarlos a ese mundo, a enseñarles a disfrutar de la moto y de todo lo que le rodea. Y al mismo tiempo, si eres un padre responsable, te resulta imposible evitar pensar que es mejor que no les gusten, incluso a medida que se acerca el momento, puedas desear con todas tus fuerzas que no se acerquen a una. Si sois padres a los que no les gustan las motos, o que conducís una más por necesidad que por gusto, me imagino que el susto ante la petición puede ser aún mayor.

Quiero creer que podemos conseguir que no sea para tanto. Si ya hemos ido sospechando con tiempo ese “quiero una moto”, habremos tenido la oportunidad de adecuar el terreno; en caso contrario se nos vendrá todo encima sin espacio para maniobrar. Eso es lo que estoy tratando de hacer. Prepararnos para lo que se nos pueda presentar en nuestra familia, y de paso ponerlo por escrito para intentar que otros jóvenes y futuros motoristas (y sus preocupados progenitores) pasen por el trance de la forma menos dolorosa posible, y siempre con un enfoque positivo, con el objetivo de que circulen en moto disfrutando y de forma segura.

Otra opción es decir “¡Ni hablar, no te voy a comprar ninguna moto!”, pero puede que sólo estemos posponiendo el asunto. Vuestro chaval

seguirá con la moto metida en la cabeza (y ante la negativa, posiblemente aún con más fuerza), se hará mayor, y un día, cuando tenga la edad y los medios para ello, se hará con una, mucho más grande, más potente que la que ahora mismo podría conducir (y con la que poder aprender), pero sin que tengáis ya tanto que decir. O peor aún, mañana mismo irá de *paquete* en el ciclomotor o scooter de un amigo, una idea que personalmente me parece la menos apetecible de todas.



No hay mejor forma de viajar, sentir la libertad y captar con todos los sentidos los detalles de aquellos lugares por los que pasas que a bordo de una moto. ¿Por eso nos gustarán tanto?

La idea sobre la que gira este libro es la de que ambas partes (padres e hijo o hija) firmaréis un contrato. Sí, le compraréis la moto (o le permitiréis que se la compre), disfrutará del privilegio de tenerla y usarla, pero se las verá con las obligaciones que tendrá que cumplir a cambio, antes y después de tener la moto. Todas y cada una de ellas están dirigidas al objetivo de que circule con seguridad, reduciendo el riesgo de sufrir y provocar accidentes, aprendiendo a ser una persona responsable y a la vez, disfrutando de la increíble y satisfactoria experiencia de conducir una motocicleta o ciclomotor. Pero si no cumple sus compromisos, se acabó la moto. Una situación muy grave y de duras

consecuencias. Sólo en el plano económico es un desastre comprar una moto, sacarse el carnet, y que al cabo de un tiempo haya que deshacerse de ella. Es una apuesta muy fuerte para las dos partes.

Otro aspecto básico para la conducción segura de una moto es uno al que por desgracia se le da muy poca importancia: la formación, el entrenamiento. Por eso hay una condición en el contrato, que nunca podremos saltarnos: la realización de al menos un curso de conducción por parte del motorista. Y no me refiero a la formación teórica y práctica que se recibe en la autoescuela y se demuestra en el examen que da acceso al carnet, sino a un curso intensivo, en el que se entrenarán de forma repetitiva maniobras fundamentales de conducción, giros, tumbadas, equilibrio, trazada de curvas, frenadas de emergencia y otras.

Es obligatorio.

Cuanto antes seáis capaces de prever la petición de moto por parte de vuestro hijo, antes podréis poner en marcha todo este plan. Recordad: si la quiere de verdad, es bastante probable que, tarde o temprano, se haga con una. La ventaja es que ahora tenéis el control y desde este momento podréis poner los medios necesarios para dirigir una estrategia que os permitirá, dentro de lo que cabe, estar más tranquilos cuando vuestro hijo utilice la moto.

Me gustaría pensar que todos los chavales, incluso a una temprana edad, tienen un gran potencial para desarrollar la responsabilidad necesaria para manejar un vehículo motorizado. De hecho, creo que la mayoría tiene esa capacidad, incluso aquellos que a primera vista podría parecer que no. Quizás estén esperando un momento como este en sus vidas para darse cuenta y demostrar lo que significa eso de la responsabilidad, un momento clave para hacerse mayores de golpe y asumirlo. Pero yo no conozco a vuestro hijo. La decisión final sobre si poner en marcha este

plan, y cuándo hacerlo, es vuestra. De hecho, ahora mismo no sé si mis hijos conducirán una moto. Si llegado el día veo que no han dado las necesarias señales de madurez y responsabilidad, la respuesta será “no”. Al menos hasta que vea que han asumido que un niño no puede conducir una moto.

Este libro no es en ningún caso un pretexto para vender motos. No trabajo en ese sector, por lo que me da exactamente igual que se vendan muchas o pocas. Veo demasiadas veces a chavales (y en ocasiones no tan chavales) que o bien no deberían conducir una moto, o deberían aprender muchísimas cosas antes de poder conducirla. Lo que me mueve es contribuir a que quien vaya a conducir una moto, lo haga de forma segura, no a que todo el mundo conduzca una. Pero la decisión sobre si una persona debe conducir una moto le compete a sí misma, o en el caso de que sean menores de edad, a sus padres o tutores. Incluso si son mayores de edad, si requieren de ayuda, tendremos la sartén por el mango, para ofrecerles soporte y consejos, pero también para reclamarles el gran compromiso necesario. Pero el objetivo no es que tengan moto. El objetivo es que si la van a tener, la conduzcan con las mayores dotes de seguridad y autoprotección.

Cómprame una moto contiene dos secciones principales: una primera dirigida a los padres, y otra para los futuros conductores. Sin embargo, no son incompatibles entre sí, es decir, no hay ningún problema en que los padres leáis la segunda sección ni los hijos la destinada a sus padres. Es más, creo que sería buena idea hacerlo, que todos leáis el libro completo, para poder tener toda la información y también para empatizar mejor con la otra parte. Será útil que los padres sepáis qué información técnica y consejos ha recibido vuestro hijo, y en el otro sentido, que este entienda las preocupaciones de quienes, de buena gana o a regañadientes, le han proporcionado esa moto que tanto quería.

Como prueba del compromiso para conseguir su moto, todos firmaréis un contrato en el que quedará plasmado el acuerdo. En él, nuestro hijo o hija aceptará cumplir las condiciones exigidas, basadas en el compromiso de responsabilidad y buenas prácticas, y por nuestra parte, como padres o tutores, asumiremos nuestra colaboración al tiempo que especificaremos las consecuencias de no cumplir lo pactado.

Nota del autor:

A lo largo de este libro encontraréis que hablo de padres e hijos, amigos, etc. Aunque así sea, siempre estarán incluidas las madres, las hijas y las amigas. No hay diferencias entre los consejos que se dan a una motorista o a un motorista, salvo quizás en lo relativo a la ropa, calzado y el uso del casco con pelo largo, y cuando esto ocurra, quedará claro sobre quién estoy hablando. Tampoco hay diferencias entre lo que os pueda contar a padres y madres. El objetivo es que el libro sea fácil de leer, y que las ideas y conceptos, en ocasiones de importancia crítica, se entiendan sin dificultad, sin añadir palabras en sus dos géneros sin aportar información útil. He probado a hacerlo, pero no lo he conseguido. Me niego a escribir dobletes en frases como “si queréis que vuestro hijo o vuestra hija sea un conductor o una conductora seguro o segura...”, y mucho menos, referirme a *vustr@ hij@* o peor, *vustrx hijx*. Lo asumiré como una limitación de la lengua española, si es que realmente lo es. Lo siento, pero no sé cómo hacerlo. No sé si se puede. No quiero convertir la lectura en algo infumable. Otros idiomas ponen las cosas algo más fáciles a quienes los dominan, pero bastante complicado me ha resultado escribir en el que mejor me desenvuelvo. Mi primogénita es mujer, y será la primera de mis hijos en leer este ladrillo paternal el día que sea necesario, y recogeré con mucho gusto sus apreciaciones, opiniones y sugerencias. Pero este es un libro sobre seguridad vial enfocado al uso de una motocicleta o un ciclomotor para jóvenes y principiantes. Este libro va de motos y seguridad vial, y de eso hablaremos, de forma directa. No es una novela

magníficamente escrita con una historia fantástica de fondo. Es un texto personal que he tratado que sea ameno y sencillo de digerir, pero cuyo objetivo es que la historia sea la del aspirante a motorista, y que pueda contarla. En definitiva, donde veáis que hablo de vuestro hijo, podéis estar seguros de que también estoy pensando en vuestra hija. Si tú eres la aspirante a motorista, aunque las chicas seáis minoría en el mundo motero, ten la seguridad de que también te estoy hablando a ti.

Otra nota del autor:

Hay gente que se ha resbalado andando por la calle, se ha dado en la cabeza con un bordillo y ahí se ha quedado. Incluso en las situaciones más cotidianas corremos un riesgo que no podemos evitar de forma completa. Andar en moto no es ninguna excepción, de hecho, es una actividad que tiene un mayor riesgo, por la inestabilidad que nos proporciona un vehículo autopropulsado de dos ruedas, sin carrocería y capaz de desarrollar una considerable velocidad, por las averías que podrían producirse en marcha, y otras circunstancias externas, como el propio medio sobre el que circula (calles y carreteras), obstáculos, las inclemencias meteorológicas, y la inevitable interacción con otras personas, ya se muevan a pie o a bordo de otros vehículos, o incluso animales.

Lo que sí se puede hacer es tratar de reducir los riesgos inherentes al uso de la moto tomando algunas medidas, como son circular en condiciones físicas y mentales apropiadas, aprender a medir los riesgos en cada situación, adoptar una conducción defensiva y anticiparse a las maniobras de los demás, ir bien protegidos con ropa y equipamiento adecuado, mantener el vehículo en las mejores condiciones mecánicas, y realizar cursos de conducción para aprender a gestionar situaciones complicadas en un entorno controlado y con riesgo menor que el de la vía pública.

La decisión de si alguien debería o no circular en moto ha de ser tomada por cada persona, y en el caso que nos ocupa, asumida por los padres. Además, existen tres edades distintas a las cuales se puede tener acceso a la conducción de una moto, en función de su cilindrada y potencia, por lo que también puede decidirse cuál es el momento más idóneo para dar el paso. Aquí tenéis unas pautas para tratar de resolver el entuerto. Pero recordad que la decisión final no me corresponde a mí sino a vosotros, los que conocéis a vuestro hijo.

Llegados a este punto, el autor declina cualquier tipo de responsabilidad en caso de accidente, con resultado de lesiones o muerte, que pueda tener relación con la lectura y puesta en práctica, o no, de las técnicas y recomendaciones descritas en este libro. Conducir, ya sea una moto o cualquier otro vehículo, atañe al propio conductor del mismo. Además, debe tenerse en cuenta, que la realización del curso de conducción para entrenar las habilidades sobre la moto y mejorar la destreza para conducir de forma más segura, puede aumentar la sensación de seguridad y las posibilidades de sufrir un accidente, si en vez de servir para aprender dónde está el límite de uno mismo, se utiliza irresponsablemente para intentar superarlo una y otra vez. La clave siempre está en la madurez y la responsabilidad personal asumida por cada conductor.

LOS PADRES

La Seguridad Vial son los padres.

La situación en la que estáis ahora mismo es complicada. La criatura os ha pedido una moto. (Y lo peor es que no va a dejar de pedirla. En casos extremos, algunos se vuelven *motoneuronales*.) También puede que no sea algo nuevo sino que lleve tiempo pidiéndola, pero es ahora cuando tiene o va a tener la edad necesaria para poder conducirla.

El objetivo de *Cómprame una moto* no es convencer a los padres para que accedáis a la petición de vuestro hijo y se la compréis. Si tenéis claro que la respuesta es que no, ¿por qué iba a cambiar vuestra decisión? Ahora bien, si creéis que hay un resquicio de duda o pensáis que es algo factible, ¿no podría el chaval tener su oportunidad y empezar a currárselo?

Este método no es un plan en el que el chaval pide moto, se saca el carnet, se formaliza la compra de la moto y al de poco tiempo ya está dando vueltas por ahí. Está basado en el transcurso pausado del tiempo, en la tranquilidad de dar pasos en un asunto que es complejo, que hay que trabajarlo y que debido a los riesgos y gastos que conlleva, debe llevarse adelante cuando estemos suficientemente seguros de que tendrá éxito. Y por supuesto, que valore lo que es tener una moto, y no hablo sólo del aspecto económico. Lo último que habría planeado es diseñar una estrategia para crear *hijos hidropónicos*, una suerte de seres vegetales que bajo el plástico de un invernadero, resguardados de los problemas del mundo real, se les proporcione todo lo que piden para que lo hagan suyo sin esfuerzo, incluso sin la necesidad tener los pies en contacto con la tierra. En absoluto. Tendrá que trabajar mucho.

Por estas razones, desde el primer momento en que vuestro hijo pida una moto, debería pasar un tiempo razonable hasta que lo consiga. Y da lo mismo que la pida con 10 o con 17 años. Deberéis dejar pasar el tiempo suficiente como para saber que es un deseo real, no pasajero, y que demuestre el compromiso y la madurez precisa para que pueda cumplir los requisitos y condiciones necesarios. Aunque ya tenga edad para acceder a alguno de los permisos, deberá pasar un tiempo de prueba, para garantizar mínimamente las opciones de éxito. No olvidemos un requisito importante: vuestro hijo necesitará dos permisos, el administrativo y oficial (el carnet), pero también el vuestro, el *privado*.

Un punto clave de *Cómprame una moto*, el que más, es el de la seguridad. Y no os podéis quitar de la cabeza esa idea de que las motos son peligrosas. Lo son, pero con matices. Recuerdo una vez que una señora, que llevaba a su bebé dentro del coche, se saltó el ceda el paso al entrar en una rotonda por la que yo circulaba. No estuvo ni cerca de impactar con mi moto, porque como dictan las normas de la conducción defensiva, si un coche pudiera no respetar la prioridad, debes anticiparte, ponerte en alerta y actuar como si no tuviera la más mínima intención de respetar tu derecho a pasar primero. Pues bien, así ocurrió. Después de frenar y tocarle la bocina, pensé en parar a su lado en el siguiente semáforo y decirle “cuando tu hijo sea mayor y te pida una moto, le dirás que no, que ni hablar, que son muy peligrosas, cuando en realidad lo son por culpa de maniobras como la que acabas de hacer tú”.

Desde el mismo momento en el que tengáis el tema de la moto sobre la mesa, veréis motos por todas partes. Os fijaréis en ellas, cuando antes podían haber pasado inadvertidas mientras conducíais. Os fijaréis en cómo conducen, en las *pirulas* que hacen, por dónde circulan, a qué velocidad, cómo algunas incumplen las normas. Pero las veréis. Eso ya de entrada es bueno para todos. Si os imagináis a vuestro hijo encima de cada moto que veáis cerca, no se os pasará por la cabeza apurar una

maniobra para pasar antes que ella, ni cerrarle el paso cuando estéis en un atasco, ni pegar el morro demasiado a la moto que está delante. Recordad: no todos los motoristas tienen la misma habilidad, ni saben reaccionar de la misma manera ante un imprevisto, ni tienen el mismo estilo de conducción, ni tienen la cabeza bien amueblada, pero todos tienen hijos, padres, hermanos o amigos. Una moto es un vehículo que por sus características es más inestable que un coche, más sensible al viento, la lluvia y los defectos del asfalto, y sus ocupantes son más vulnerables. Pueden hacerse daño contra otro vehículo, contra una señal, una barandilla o un *quitamiedos*, un bordillo, o simplemente contra el suelo.

Hay estudios que afirman que aproximadamente en el 70% de los accidentes en los que se ven involucrados una moto y un coche, la culpa era de este último. Las motos son más ágiles, lo que significa que pueden cambiar rápidamente de ubicación, y estar en un sitio donde hace un segundo no parecía que hubiera una moto. Si le sumamos la existencia de los ángulos muertos, la situación exige a los automovilistas una atención máxima para detectar cuanto antes la posible presencia de una moto.

El motorista, por su parte, además de conducir de forma responsable, debe preocuparse de llevar siempre la luz de cruce encendida (como obligan las normas), de utilizar ropa o casco de colores llamativos, de colocarse donde sea visible y no esconderse en los ángulos muertos, y de llevar manos y pies en su sitio y preparados en los controles de la moto para tocar la bocina o reaccionar con una maniobra evasiva si es necesario.

Que la moto sea un vehículo más seguro es responsabilidad de todos. No hace falta que vuestros hijos tengan una para ser conscientes de esto. Conducir una moto, por la mayor dificultad que entraña, es una cantera de buenos conductores. Me gustaría creer que los familiares y los amigos

de un motorista también serán mejores conductores, que sabrán ponerse en su lugar con mayor facilidad, comprender sus dificultades y su vulnerabilidad.

Está en la mano de todos lograr unas mayores cotas de seguridad vial. Cuando vayáis en coche, vigilad a vuestro alrededor buscando motos. Cuando tengáis cerca una, dadle espacio, dejadle pasar si es posible, no le cerréis el paso. Es comprensible que, atascado en un embotellamiento, a cualquiera le dé rabia que venga un *listo* en moto y le adelante mientras él tiene que tragárselo enjaulado en su coche con climatizador y escuchando música o la radio. Es inútil bloquearle el paso a una moto. No vas a llegar antes por ello. Es mejor hacerse a un lado, y mostrarle que le has visto y le dejas espacio para pasar. En los semáforos haced lo mismo, permitid que las motos puedan colocarse las primeras. Os aseguro que los moteros agradecemos enormemente esta maniobra, por segura, cortés y por desgracia, ser muy poco habitual. Y si no, aunque ya sea de forma egoísta, dejadle pasar para que si ese motorista va a tener un accidente intentando salir de la retención, no sea con vosotros.

Preparar el terreno educando desde el ejemplo

Las contadísimas veces que he cruzado al otro lado de la calle cuando no debía, con mi hija de la mano, la he tenido que oír. "Has cruzado mal, el semáforo estaba rojo". Me lo tenía merecido, aunque sólo fuera por pelma. Porque con todas las veces que le he contado para qué están los semáforos, y cómo hay que cruzar, para ella es inadmisibles que un día, simplemente porque el autobús para ir al colegio esté a punto de llegar a la parada, su padre sea capaz de pasarse por el forro toda esa historia repetitiva de los muñequitos rojos y verdes, y de cuándo se puede cruzar y cuándo no.

Es muy fácil caer en la tentación de predicar una cosa y hacer la contraria. Por suerte los chavales saben ver lo que pasa a su alrededor y detectan cuándo se producen excepciones por emergencia. Si ocasionalmente me ve hacer algo incorrecto, siempre le explico por qué lo he hecho, reconozco que me he saltado las normas, que me he equivocado y que he hecho mal. Y si me he saltado un semáforo porque estaba bloqueando a una ambulancia que venía en emergencia, le digo que parece que no, pero que he hecho lo correcto. Deben saber que hay que cumplir las normas, que si no lo haces puede haber graves consecuencias, y que por eso las cumples. Pero también deben saber que... hay que aprender a pensar, a razonar por sí mismos. Que a veces se dan situaciones en las que las normas no nos dan todas las soluciones.

Cuando se les han explicado las cosas, incluso a muy cortas edades, los críos saben perfectamente cuándo se está actuando bien o mal. Me temo que es después, cuando se van haciendo mayores, cuando se vician de nuestra falta de respeto a las normas, cuando ven una y otra vez a su alrededor a peatones que cruzan cuando no se debe "porque no viene nadie", bicis por las aceras a toda leche, patinetes eléctricos fuera de control, vehículos de todo tipo saltándose semáforos en rojo,... en fin,

todo un rosario de infracciones que cualquiera con dos ojos puede ver todos los días a su alrededor.



A base de repetirlo una y otra vez, acostumbra a tus hijos a cruzar en verde mirando antes a ambos lados, y siempre cogidos de la mano. Llegará un día en el que si el adulto se despista, ellos la reclamarán.

Hay una cosa que me da mucha rabia, que me pasa de vez en cuando. Estás parado en un semáforo en rojo, esperando a poder cruzar, cuando ves que al otro lado hay un padre con su hijo pequeño cogido de la mano. Y piensas "venga, voy a

esperar, no voy a dar mal ejemplo a ese chaval", y justo entonces ves que el padre tira del brazo del hijo y se lo saltan, y pasan por delante de tus narices, sin darse cuenta de que ellos eran una de las razones para no haber hecho lo mismo. También reconozco que alguna vez, después de clavarle los ojos, el padre ha reulado y ha vuelto a la acera a esperar su turno.

En el fondo, el respeto a las normas no es nada extraordinario. A falta de educación (y es que uno no entiende que la Seguridad Vial no sea una asignatura obligatoria en el colegio), es una cuestión de actitud, de costumbre. A veces creo que esperar un minuto en un semáforo, tranquilamente y de forma relajada, ya sea andando, en bici, en coche o en moto, es una oportunidad que tenemos para relajarnos durante 40 o 60 segundos y que se pare un poco el mundo loco en el que vivimos. Mirar a nuestro alrededor, fijarse en las personas que están cruzando, mirarles a la cara, ver lo que hacen, imaginarse lo que están pensando, o mejor,

pensar en lo que deberíamos estar pensando nosotros en lugar de seguir corriendo hasta nuestro destino como pollos sin cabeza. El tiempo de un semáforo en rojo no da para mucho, pero si no somos capaces de hacer este ejercicio durante unos segundos es que tenemos algo que hacernos mirar. Aunque no estoy aquí para esto. Quedémonos con que las normas de tráfico están para cumplirlas, y además, de buena gana. Los niños lo copian todo, nuestros patrones y costumbres, lo bueno, lo malo, lo irrelevante, lo importante, lo fundamental. El día de mañana, cuando tengan la moto en su punto de mira, de poco servirá que les digamos que *ahora* deben hacer lo que no nos han visto hacer en años. Porque sencillamente, no funcionará. *Los jóvenes que ven a sus padres desarrollar buenos comportamientos tienden a adoptar esas mismas conductas.*



Panorámica del parque de educación vial de la Fundación Parque Polo, situado en las instalaciones de Volkswagen Navarra.

También es una lástima que los chavales no tengan más oportunidades de aprender jugando. Aunque son poquísimos, existen unos parques en los que en vez de haber columpios y toboganes, hay calles en miniatura, pasos de peatones, intersecciones, semáforos, stops, cedas, rotondas...

Una herramienta magnífica para que entren con sus bicis, imaginando quizás que conducen una moto mientras aprenden las normas de la forma más natural que existe: jugando.

La mayoría de estos parques de seguridad vial están cerrados al público y se abren para recibir visitas programadas de alumnos, que acuden a modo de excursión. Esto está genial, pero los niños también deberían poder jugar a cualquier hora, igual que un parque infantil tradicional. Es más, estoy convencido de que en las ciudades y en los pueblos deberían instalarse este tipo de parques, bien comunicados para que todos los críos pudieran utilizarlos. Porque además son realmente divertidos, se lo pasan muy bien, disfrutan. En mi opinión, los responsables de movilidad de los ayuntamientos deberían tomar nota de esto. La seguridad vial se trabaja desde abajo, desde el principio.

Perdonad este inciso. Vamos a concretar algunas cuestiones que debemos cuidar con el objetivo de que nuestros hijos vayan interiorizando el respeto a las normas de tráfico desde que son pequeños.

Primer contacto a pie con el mundo vial

Cruzar siempre por los pasos de peatones, respetar los semáforos y siempre cogidos de la mano son pautas que repito cuando me muevo por la ciudad como peatón con mis hijos. Al acercarme a un paso de peatones, los reagrupa en torno a mí, les digo que no se acerquen al borde de la acera (mejor uno o dos pasos más atrás), miramos hacia los dos lados, y si viene algún vehículo, cuando hayan parado todos, cruzamos de la mano. Cuando hay semáforo, esperamos a que esté en verde, y a pesar de que en teoría ya podríamos pasar, también miramos, por si viene una ambulancia, coche de policía o bomberos, que “como tienen sirenas y

tienen prisa, sí pueden saltarse un semáforo en rojo, porque van a salvar a otras personas”.

Esto que en principio parece algo insufrible, no lo es tanto, porque los chavales son muy listos (y no porque hayan salido a nosotros) y en menos tiempo de lo que crees ya se han aprendido la lección, y lo que es más importante, por qué han de hacerlo así. El “porque sí” es una frase que no me gusta. No digo que no haya que usarla nunca, a veces no atienden a razones, y a pesar de darles mil explicaciones argumentadas, no hay manera. Tiene que ser una frase sólo para emergencias. Lo importante es que sepan que detrás de cada decisión hay unos motivos que hemos valorado. Esta es una lección que aprenderán para toda la vida.



Un agente de la Policía Municipal de Pamplona enseñando a una niña a mirar al cruzar un paso de peatones oculto entre coches estacionados, en las instalaciones del Parque Polo.

Reconozco que antes de tener hijos mi respeto a las normas no era el que tengo hoy. Dicen que cuando eres padre, la vida te cambia. Quizás no

había sido consciente de que también lo iba a hacer en este aspecto, pero así es. Solemos tender a delegar la educación en los colegios, y estamos equivocados porque allí lo que hacen es formarlos, no educarlos. Los valores, el respeto, se aprenden en casa. Como la seguridad vial. Esta es a día de hoy, una tarea que es sólo nuestra, y es muy importante, vital. Si no lo fuera, no estaríais preocupados por el hecho de que vuestro hijo quiera conducir una moto.

La de peatón es la primera fase en este primer contacto con el tráfico por parte de cualquier niño. Todo es más o menos sencillo, fácilmente asimilable por chavales de 5 o 6 años. Pero la vida en la ciudad es mucho más compleja. Los carriles-bici, o ese mal invento llamado bici-acera, suponen una fuente de conflictos entre peatones y ciclistas, y más recientemente, con patines eléctricos. Entre el fallido diseño de algunas de estas vías, y la falta de respeto de muchos usuarios no ya hacia las normas (que en ocasiones parecen ni existir), sino al sentido común que debería imperar cuando circulan cerca de peatones, el resultado es preocupante. Por eso, ayudad a vuestros hijos a identificar los carriles-bici, enseñadles a dar espacio a las bicicletas, y a esperar que puedan hacer cualquier maniobra inesperada y peligrosa¹.

¿Os parece exagerado? No os preocupéis, en esto consiste exactamente la *conducción defensiva*, en ir con cuidado, en no fiarse de nadie, ni de tu padre. Es una técnica vital e indispensable para andar en moto, y la

1 Esto no es un ataque gratuito a los ciclistas, sino una reflexión basada en la observación de un comportamiento habitual, tolerado con permisividad y ausencia casi total de sanciones. No tengo nada en contra de la bicicleta, un magnífico medio de transporte, y desde luego, en contra de los ciclistas que cumplen las normas. Como pasa con los motoristas, hay moteros, y personas que van en moto, que no es lo mismo. La única vez que han atropellado a mi hija fue con una bici, circulando por la acera a toda velocidad, tirándola al suelo tras golpearla en la cabeza con el manillar. La ciclista, tras recuperar el equilibrio, miró para atrás y siguió su camino, es decir, se dio a la fuga, en una clara señal de falta de doble responsabilidad, por provocar un accidente, y por no asumir las consecuencias tras hacerlo.

verdad, también en cualquier otro vehículo. Más vale que empecemos a practicarla cuanto antes.

Por primera vez sobre dos ruedas

Después de la de peatón (aunque sin abandonarla nunca), llegará la etapa ciclista. Es muy interesante para inculcar valores que son válidos para el futuro como motoristas. Es una obviedad decir que no hay ni un solo motorista que no se haya subido antes a una bici. Es una etapa complicada en la que les tocará aprender los caprichosos fundamentos físicos del equilibrio en movimiento. Pero también algunos más, relacionados con la seguridad, como las normas de tráfico (empiezan a complicarse un poco más), el respeto al resto de usuarios y a uno mismo, aunque sea para evitar autoinfligirse daño.

Si por un casual os pilla aún a tiempo y alguno de vuestros hijos está aprendiendo a andar en bici, evitad los ruedines. Son una pérdida de tiempo. No le estaréis ahorrando ninguna caída, pero al menos las sufrirá cuando aún no haya desarrollado potencia de pedaleo, es decir, a menor velocidad. Por eso, en mi opinión, son mucho más recomendables esas bicicletas que tienen dos ruedas y no llevan pedales. La razón es el propio funcionamiento de un vehículo de dos ruedas. Cosas de la Física.

Si a alguien le dices que cuando quiera girar con su bici o moto a la izquierda, debe girar el manillar a la derecha, te tildará de loco o te acusará de querer atentarse contra su seguridad. Pero lo cierto es que esto es así, por imperativo de las leyes físicas, el efecto giroscópico de las ruedas en movimiento, el equilibrio y el autoalineamiento. Al menos, cuando sólo son dos.



Las bicicletas sin pedales ni ruedines son la mejor primera opción.

Cuando aprendisteis a andar en bici con ruedines, ¿os acordáis de qué pasó la primera vez que os los quitaron e intentasteis andar sólo con dos ruedas? Lo mismo que a mí, caeros a un lado y besar el suelo. Inevitable. Y bastante lógico. Nos pasamos meses aprendiendo a manejar un vehículo de cuatro ruedas creyendo que aprendíamos a andar en bici, cuando en realidad estábamos jugando a mantener el equilibrio sobre un artefacto que sencillamente estaba diseñado para no inclinarse. Manillar a la izquierda, giro a la izquierda.

Manillar a la derecha, giro a la derecha. Justo al contrario de que como funcionan los vehículos de dos ruedas. El desastre estaba servido. Ruedines fuera, dos pedaladas, y al suelo. El cerebro había aprendido a mover el manillar justo al revés de lo que necesitábamos.

Volveremos más adelante a hablar de esa técnica llamada *contramanillar*. Todos los motoristas la usan. Incluso los que desconocen que existe. Si no, serían incapaces de mantener el equilibrio en una moto, o girar en las curvas. Sencillamente se aprende de forma inconsciente, pero cuando se conoce y se practica, la moto se controla mucho mejor, con menos esfuerzo, y se está más capacitado para maniobrar de forma segura y efectiva. Resulta curioso encontrarte con motoristas que llevan entre las piernas una enorme *custom* de 400 kg. y que afirman que giran la moto con la cadera, presionando con los pies en las estriberas, y cosas así. Sí, ayuda. Pero esa brillante mole mecánica se podría girar haciendo fuerza

con un dedo sobre el manillar. Sin el más mínimo esfuerzo. Es pura física. Si alguien se lo hubiera contado...

Estábamos con las bicis. Antes de que un crío vaya en su propia bicicleta, es posible que le hayáis llevado en la vuestra, en una sillita colocada en la parte trasera. Ahí ya les habréis enseñado muchas cosas: el mismo respeto por los semáforos, los pasos de peatones y las normas en general, circular por los carriles-bici, respeto máximo por los peatones, alejándoos de ellos, dándoles espacio y manteniendo siempre una velocidad adecuada. Y por qué no decirlo, llevando casco. Los dos. Por ley, solamente los menores de 16 años deben llevar casco siempre, pero me resulta muy difícil explicarles con éxito que ellos tienen que llevarlo porque son pequeños. La cabeza es una parte delicada del cuerpo que hay que proteger siempre con un casco contra los golpes. Mayores y pequeños. *Porque sí*. Cuando sean más mayores y quieran una moto, no llevar un casco en la cabeza no será una opción. Nunca lo fue. La cabeza siempre debía ir protegida.

Cuando le llevéis de paseo en vuestra bici, de pasajero, aprovechad para ir hablándole. Por qué paramos, por qué ahora vamos más despacio, cuidado, que nos cruzamos con un peatón, no podemos ir por la acera, viene una curva así que frenaremos un poco,... Por desgracia, si le lleváis detrás, verá poco más que vuestra espalda, por lo que no estará mal que le deis pistas de lo que pasa a vuestro alrededor. Además, le estaréis dando importante información que le será muy útil cuando vaya en su propia bici, cuando tenga que ir tomando decisiones mientras pedalea. En ese momento las cosas no deberían cambiar demasiado. Habladle, decidle lo que pasa a su alrededor, lo que debe hacer y por qué, y preguntadle cosas para permitir que repare en detalles que posiblemente habría pasado por alto.

Aprendiendo desde el coche

Aunque nuestras costumbres de movilidad van cambiando, es posible que el vehículo en el que paséis más tiempo sea el coche. Deben aprender desde el primer día las básicas nociones de seguridad. Siempre deben ir bien sentados (en su sillita o SRI² mientras les corresponda), y con el cinturón abrochado. Enseñadles a reclamar que alguien se lo ponga si os despistáis y os ponéis en marcha sin atárselo (¿a quién no le ha pasado?). Tienen que absorber la idea de que cuando estamos conduciendo, estamos haciendo algo muy importante, y que si no lo hacemos con atención nos podemos hacer mucho daño. A menudo mi hijo, ya lo hacía desde los 3 años, me pide que mire hacia atrás para ver cualquier cosa que esté haciendo. “No puedo mirar hacia atrás, estoy conduciendo y tengo que mirar hacia adelante. ¿Me lo enseñas cuando paremos y el coche esté quieto?”

¿Macarradas al volante? Las justas. Es evidente que hay ocasiones en las que necesitas apretar la mecánica para terminar cuanto antes una maniobra, y a veces traspasarás la línea. Pero que no sea algo habitual. Recordad: simplemente lo copian todo, lo bueno y lo malo. Depende de vosotros qué es lo que vayan a ver y repetir en el futuro.

Evitad hablar por teléfono mientras conducís (de leer o enviar mensajes ni hablamos), rebuscar algo en la guantera, conducir a una mano... Conducir requiere toda nuestra atención. Siempre deben captar esa idea. Cualquier distracción puede provocar un accidente con graves consecuencias. Y esto es así ahora mismo, no sólo cuando vuestro hijo vaya en moto. Está aprendiendo de vuestro ejemplo justo ahora. Os costará convencerle de lo contrario sólo con palabras precisamente cuando a vosotros os parezca.

2 Sistema de Retención Infantil.

Alimentad el respeto a los demás. Nada de insultos o malos gestos cuando conduzcáis. No pretendo engañaros, por supuesto que yo he insultado a otros conductores (y más desde la moto, sentirte especialmente vulnerable a los errores ajenos te enciende aún más), pero trato de mejorar mi actitud. Estar a punto de chocar no tiene las mismas consecuencias en un vehículo que cuando vamos andando por la acera y nos cruzamos con otro peatón, ¿pero no es ridículo que en un caso lo *arreglemos* con gritos y feos gestos, y en el otro con un “perdón” y una sonrisa? Creo que ahí tenemos mucho que aprender. No es tan difícil levantar la mano para pedir disculpas porque hemos estado a punto de liarla, y responder con otro gesto de “vale, no pasa nada”. La convivencia vial sólo es una rama más de la convivencia social.

Otra cuestión importante es el tema del alcohol y las drogas. Los críos son como esponjas, se fijan en todo, mucho más de lo que creemos, por lo que es un aspecto que tenemos que cuidar. Ahora mismo nos preocupará que, con la futura moto en su poder, pueda cogerla estando bajo influencia de unos *petas* o unas cervezas. El resultado de decirle que no conduzca si no está en condiciones no será tan efectivo si durante años nos ha visto conducir tranquilamente después de haber bebido, aunque haya sido de forma moderada. Lo de “voy bien”, visto desde fuera, es totalmente inútil, un mensaje muy pernicioso para el futuro conductor. Por eso, mensajes como “yo beberé agua, que luego tengo que conducir”, repetidos cada vez que sea necesario, pueden valer su peso en oro, cuando sean ellos los que se vean en esta tesitura. Cuando se conduce una moto, hay que ir limpio. No hay ninguna alternativa, hay que ir a 0,0 de todo. Nada de *yocontrolos*. Siempre hay que estar al 100% de la capacidad disponible. Y si enjaulado en un coche es importante, en moto aún más.

En mi opinión, el tabaco al volante también es una mala idea y siempre lo fue. (Lo único útil que nos queda de todo esto es un enchufe gordo de 12 voltios.) Al margen de que en algunos países sea ilegal fumar cuando en

el coche viajan menores de edad para que no respiren el humo, tener una mano ocupada con un palo incandescente es una estupidez muy peligrosa. Tampoco pasa nada por esperar un poco para echar un pitillo. Incluso puede ser una excusa perfecta para hacer una de esas paradas para descansar que se recomiendan cada dos horas. Igual hasta uno consigue fumar menos cuando viaja. Dicho sea desde la opinión de un no fumador.

Descubriendo el mundo desde una moto

Si eres motorista, podrás llevar a tu hijo de pasajero desde el mismo día que cumpla 7 años. Si no sabías lo que era la conducción defensiva, seguro que la descubriste el primer día que se sentó en el asiento de detrás y metiste la primera marcha. No te preocupas únicamente de no caerte, sino de que nadie a tu alrededor te provoque un accidente. Les das más espacio, circulas más despacio, con suavidad, aceleras con mimo, y frenas de igual manera. Las curvas las coges dibujando líneas perfectas, sin aristas, sin tumbar demasiado. Si todos los motoristas, cuando vamos en moto solos, lleváramos a un hijo en la moto de forma imaginaria, tendríamos muchísimos menos accidentes. Yo calculo que en esos casos vamos aproximadamente al 50% de nuestra capacidad de pilotaje, demasiado baja para conseguir integrarnos en el resto del tráfico, inferior al 60 o 75% que creo más recomendable.

Esta etapa *pre-motera* de vuestro hijo podrá ser de gran ayuda para el futuro. Aquí sí que le podréis proporcionar directamente los consejos y el ejemplo necesarios para una conducción segura, sin perder otro objetivo importante, el disfrutar al mismo tiempo de la moto.

El casco es el único elemento de seguridad obligatorio sobre una moto. En mi opinión, debe ser siempre de tipo integral. Un casco integral protege la

cabeza completa, mientras que uno de tipo *jet* deja descubierta la cara. Conozco gente joven con varias operaciones quirúrgicas encima y que hasta perdió sus dientes. Y hay otra cuestión a no descuidar: no es raro que otros vehículos lancen piedras hacia atrás, o descubrir insectos de un tamaño hasta entonces desconocido. Mejor si se lleva toda la cara también protegida. En algunos de los Estados Unidos de América el casco no es obligatorio, pero sí lo es llevar gafas de protección. Un casco protege de daños *tras* el accidente. Las gafas (y la visera) sí pueden evitar el accidente. Que sirva de pista para deducir la importancia que tiene llevar la cara y los ojos cubiertos.

Explicadle que siempre hay que llevar casco. Existen infinidad de diferentes cascos para realizar todo tipo de actividades, trabajos o deportes. No concibo manejar una moto sin ponérselo. Ni para distancias cortas. El casco, integral, siempre debe ser de la talla apropiada, y debe estar bien colocado y abrochado. Y la visera cerrada, limpia y en buen estado.

Además, siempre es recomendable ir con ropa adecuada. Si los trayectos que vais a hacer son urbanos (lo más probable) no hace falta un mono de cuero con protecciones homologadas, pero hay que evitar los pantalones cortos, ir en camiseta o en chancletas. Unos guantes y unos buenos zapatos o botas serán un buen remedio para proteger manos y pies, que junto con la cabeza, suelen ser las primeras partes del cuerpo en tocar con el suelo. No se puede fallar en esto.

¿Qué queréis que haga vuestro hijo cuando vaya en moto?

El hecho de que los padres sean moteros puede ayudar a obtener mejores resultados en este proceso de formación del chaval, pero no es imprescindible ni una garantía de nada. Pero sí me parece que ayuda que

desde pequeño haya respirado un mínimo de ambiente de respeto y conocimiento de conceptos de seguridad vial. Si lo que ha visto ha sido desprecio a las normas, conducción peligrosa, continuas infracciones y malas prácticas, incluso pavoneándose por ello, será difícil que nuestro joven sea el conductor modélico que necesita ser para llevar una moto. Imposible no, porque siempre puede ser más espabilado que sus padres (como suele ocurrir muy a menudo) y ser más consciente de los riesgos al conducir.



<https://www.youtube.com/watch?v=EvbDorJcg6o>

Si queremos que copien un buen comportamiento, no hay nada mejor que regalar buen ejemplo a nuestros hijos.

“Stay A Hero. Stay Safe” (Sussex Safer Roads)

Siempre me ha sorprendido que los niños, desde que tienen 4 o 5 años, conocen perfectamente las normas de tráfico básicas, las que tienen que aplicar a esa edad. Hasta saben algunas que tú mismo deberías conocer y cumplir, y además, si te pillan, te lo recriminan. ¿Qué es lo que pasa para que, a medida que van cumpliendo años, aflore en ellos esa rebeldía que les invita a saltárselas? Pues aparte de que de jóvenes todos hemos buscado experimentar y estirar los límites, porque los mayores les mostramos con nuestras actitudes que *no pasa nada*, que puedes saltarte un semáforo “porque no viene nadie”, que los límites de velocidad son una trampa para recaudar, o mil cosas más. Si a lo largo de los años van captando que saltarse las normas es aceptable si no te pillan o si no va a pasar nada, estamos creando futuros infractores. Y cuando lo hagan, puede que no pase nada, pero un día puede que pase, y luego vienen los

lamentos. Y habría sido una situación más evitable de lo que en caliente pueda parecer.

En las primeras páginas he apuntado que la decisión de si seguís adelante con esto depende de si creéis que vuestro hijo es suficientemente responsable. Si más que su propia responsabilidad, os preocupa la vuestra, estamos en la misma encrucijada.

La idea de todo esto es muy sencilla. Sabéis perfectamente lo que no queréis que vuestro hijo haga cuando vaya en moto. Enseñádselo antes por todas las vías posibles. Aprovechad cada ocasión. Hablad lo necesario, pero sobre todo, dad buen ejemplo. No será una garantía, pero va a ayudar.

Se pasará un montón de años yendo de un sitio a otro andando o en bicicleta. Y será muy importante que siga respetando las normas de tráfico que afectan a peatones y ciclistas. No hay motivo para que aquel niño que nos miraba con ojos acusadores cuando hacíamos algo mal, si hemos trabajado bien, se convierta en un infractor. Andar por la acera, no ir en bici por la acera, cruzar por donde se debe, respetar los semáforos, utilizar casco y luces cuando sea necesario,... Es fácil convencer a alguien de que las normas sólo son para quienes conducen un vehículo con motor, pero no es cierto. Un chaval que ha depurado durante años la técnica *bah que no viene nadie*, es más que probable que siga utilizándola cuando salte a una moto. Lo veo casi todos los días, jovenzuelos motoristas haciendo el bobo, saltándose semáforos, circulando en dirección prohibida, por encima de la acera, cruzando líneas continuas, circulando demasiado rápido. Son una minoría, sí, pero son muy visibles, y lo que es peor para ellos, toman unos riesgos que aumentan sus posibilidades de sufrir o provocar un accidente.

En cualquier caso, si vuestro hijo infringe las normas de forma habitual y persigue una moto, no lleva buen camino, y tiene dos opciones: cambiar de actitud o ir olvidándose de la moto.

También considero muy importantes otras capacidades en un motorista. Una es tener un mínimo de habilidad psicofísica. Si ya conducir un coche es una actividad compleja, hacerlo en moto lo es aún más. En una moto se hacen cosas que no se hacen con un coche, como mantenerla en equilibrio e inclinarla o frenar con dos mandos diferentes. Con la práctica, y con una formación externa, estas habilidades se pueden mejorar, indudablemente, pero es mejor partir de un mínimo básico. En otras palabras, que parece que me está costando escribirlo: las motos no son para gente manifiestamente torpe.

¿Y cómo andamos de capacidad de atención? ¿Es despistado? Cuando circulo en moto me gusta dibujar mentalmente un mapa de lo que pasa alrededor, *ver* todo lo que tengo delante pero también a quien viene por detrás, a qué velocidad, a qué distancia está. Es un mapa que va cambiando continuamente. Y se va actualizando con pequeños detalles, una bici que aparece en una intersección por la derecha, un peatón concentrado en su móvil que tiene pinta de no haberse dado cuenta de que va andando demasiado cerca del borde de la acera, un bache que aparece delante y al que vamos directos, el coche de la derecha al que estamos rebasando y cuyo conductor vemos que está concentrado en gritar a los niños que lleva en el asiento de detrás,... Son mil cosas las que tenemos que ir controlando sin parar, y el no ser despistado contribuye a seguir sobre dos ruedas, fijándose en todos los detalles, atento siempre a todos los imprevistos, intentando que no lo sean. En moto hay que estar siempre expectante a todo y a todos los que están a nuestro alrededor. Es una habilidad fundamental para poder practicar una conducción defensiva.

Sobre una moto no sobra ninguna habilidad. Para circular con unas mínimas garantías son clave algunas facultades como la atención, la velocidad de procesamiento, el autocontrol, la planificación y la flexibilidad, para reaccionar rápidamente y con eficacia a situaciones imprevisibles. Y por supuesto, no olvidemos la experiencia, que permitirá que muchas de estas situaciones sean mucho más previsibles y podamos actuar antes, cuando es más sencillo hacerlo.

Aspectos básicos del método

La decisión de seguir adelante con la petición de vuestro hijo para que pueda conducir una moto es vuestra. Tenéis dos opciones. La primera es darle un rotundo no. Y es perfectamente válida. Pero sin perder de vista que es posible que sólo estemos retrasando la resolución del “conflicto”.

Como ya he apuntado previamente, vuestro hijo no se quitará de la cabeza la idea tan fácilmente. Seguirá insistiendo con el “quiero una moto” mientras intenta gestionar su enorme frustración. Que está muy bien que aprendan a aceptar que no se puede tener todo, pero esto es importante para ellos. Cuando un crío te pide una moto, es algo más que eso. Además del objeto en sí, supone un punto de inflexión en su vida. Oficialmente, se ha hecho mayor, casi adulto. La edad les permite hacer, por primera vez, hacer algo por sí mismos. Legalmente. Les va a dar *status* dentro de su entorno de amigos. Una libertad de movimientos desconocida hasta ahora. Tener una moto es algo muy grande. Y no tenerla, una tremenda decepción.

Y si realmente cree que una moto es un objeto más, otro capricho de los que quizá haya tenido antes, cuando vea todo lo que va a suponer conseguirla, debería cambiar de opinión.

Pero miradlo así. Vuestro hasta hace poco tiempo niño, sin que os deis cuenta, se ha hecho mayor. Se está preparando para asumir responsabilidades de adulto, y debe empezar a demostrarlo. Conducir un vehículo por la vía pública no es ninguna tontería, es algo muy serio y ese sueño que quiere cumplir tiene unas contrapartidas innegociables. Obligaciones de las de verdad.

Si pensáis que vuestro hijo aún no es suficientemente responsable, ¿creéis que esta es una buena ocasión para que demuestre que lo es? ¿Que el

premio es suficientemente gordo como para que espabile y realmente se dé cuenta de que es el momento de dar el salto a la madurez?

Decir que le pondréis la moto *a huevo* es mucho decir, porque la va a tener que sudar. Mi filosofía no es precisamente criar *niños hidropónicos*, protegidos del mundo exterior y a los que se les dé todo lo que pidan para que crezcan sin esfuerzo, sin tener los pies en contacto con la tierra. Lo primero que estaréis pensando es que tiene que dar la talla en los estudios. Eso por descontado. No vais a hacer el esfuerzo de correr con los gastos que supone una moto (o parte de ellos), para que muestre una actitud de dejadez con sus obligaciones actuales. Es evidente que si alguien pide algo que es sumamente importante para él, tiene que poner mucho de su parte. Y es lícito que quien le va a permitir disfrutar de ese privilegio, ponga sus condiciones. Aquí entra el contrato, que ambas partes firmaréis para garantizar su cumplimiento, y tomar las medidas necesarias en caso de que no sea así. Más que el documento en sí, lo importante para vuestro hijo es la existencia de un compromiso.

Os propongo un precontrato, para la fase de prueba, y si el resultado es positivo, formalizar el contrato definitivo, cuando empecéis a moveros y hacer números, preguntar en autoescuelas, mirar precios de seguros, establecer un presupuesto o elegir la moto. ¿Por qué? Como ya hemos visto, el aspirante debe demostrar un alto nivel de responsabilidad y compromiso, y tendrá que demostrarlo antes de poner el proceso en marcha. Tanto es así, que podría quedar anulado antes incluso de llegar a oler la moto.

El permiso de conducción

¿Qué condiciones deben cumplirse legalmente para poder llevar una moto? La primera es de edad. Y tenemos tres edades de acceso a diferentes permisos, en función de la cilindrada de la moto. Hay que tener 15 años cumplidos para poder obtener la licencia AM, que permite conducir un ciclomotor, limitado a 49 centímetros cúbicos y 45 km/h de velocidad máxima. La otra opción es esperar a cumplir 16 años para sacarse el permiso A1, válido para motocicletas de hasta 125 cm³ y 11 kw de potencia (unos 15 CV). Por último, con 18 años cumplidos, se puede obtener el carnet A2, con el que se pueden conducir motos de cualquier cilindrada³, pero limitada a 35 kw (unos 48 CV). Pasados dos años se podría acceder a la obtención del permiso A, con el que ya sí, se puede conducir cualquier motocicleta.

Para poder sacarse estos *carnets* el alumno debe matricularse en una autoescuela, dar unas clases de teórica, aprobar esta parte, seguir con unas clases prácticas, y aprobar dos exámenes más⁴. Uno consiste en un circuito de maniobras, en el que hay que circular entre conos para demostrar un mínimo de habilidad con la moto a baja velocidad, y el definitivo, la prueba de circulación, en la que el aspirante debe moverse en moto en medio del tráfico, vigilado de cerca por un examinador. Con estos requisitos, se obtiene el permiso y directamente ya se puede circular en moto. En el caso de la licencia de ciclomotor, no existe esta prueba de carretera, y la de circuito es extremadamente sencilla.

3 Para que una moto pueda ser conducida con el carnet A2, esta no podrá tener una potencia máxima superior a los 48 CV. Hay dos opciones: hacerse con una moto que no la supere, o comprar una moto limitable, es decir, que el fabricante permita *descafeinarla* hasta esa potencia. Solo pueden limitarse motos que de origen no tengan más del doble de potencia, (96 CV aproximadamente).

4 Hay quien evita pasar por una autoescuela y se presenta al examen por libre. Por suerte, no hay médicos que hayan hecho lo mismo.

¿Es suficiente? En mi opinión, absolutamente no. Principalmente, echo en falta dos cosas: una mayor formación teórica, más concienciación específica sobre la problemática concreta de la conducción de motos, y desde luego, una mayor adquisición de habilidades sobre una moto.



No importa el nombre del motorista. Todos debemos pasar por una autoescuela, y es mejor que sea una que ofrezca confianza y con buenas referencias.

Motoescuela.com

<https://www.youtube.com/watch?v=SwaTdpeKAHU>

Mi experiencia al sacarme el carnet de moto fue bastante lamentable. No había escalas. Directamente podías obtener la licencia de *moto gorda*. Aprobé el permiso A ya bastante mayor, con 22 años, con una Vespa 125 destartalada que se calaba cuando quería, casi sin frenos, y con un profesor que tenía menos años que yo y desde luego, ninguna motivación. (Parecía que le hubieran castigado a trabajar en verano en la autoescuela de sus padres.) Me libré de hacer el examen teórico y también el de carretera. El primero, porque ya tenía carnet de coche y me lo convalidaron. (Gracias a esto, la teoría específica de moto no la estudié nunca). El segundo, porque por aquel entonces no se hacía la prueba en tráfico abierto. En el fondo, me gané que aquella experiencia fuera tan desastrosa porque mi objetivo fue que el carnet me saliera lo más barato posible. Con el paso de los años, veo que he tenido mucha suerte, puede que porque ya tenía la cabeza más amueblada, aunque solo fuera por edad, y también porque para empezar me compré un scooter pequeño, a pesar de que el carnet te lo daban sin limitaciones, y podías conducir la

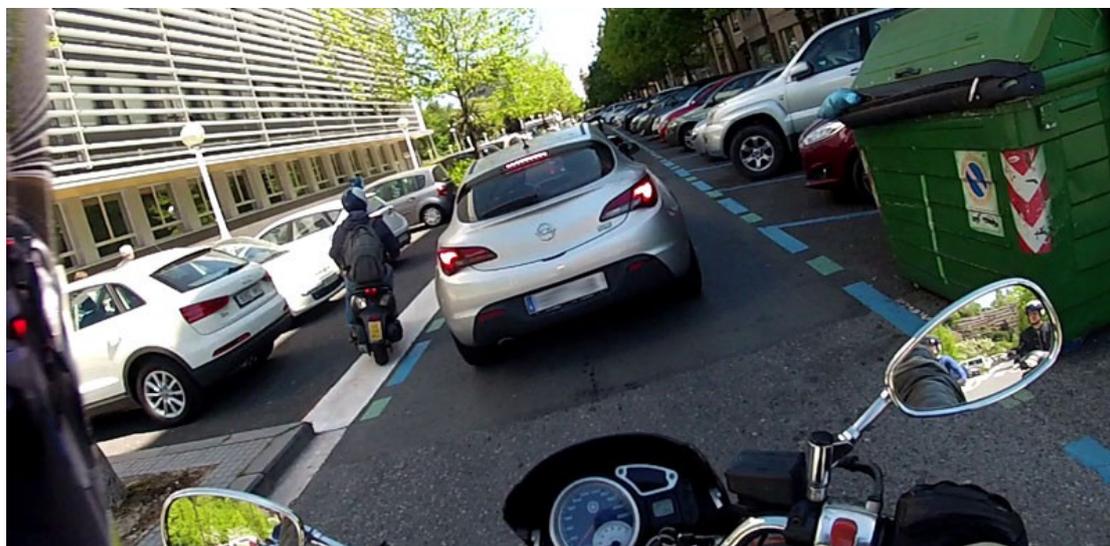
moto que quisieras. Una barbaridad. Algo parecido a lo que se permite hoy en día con el carnet B de coche. Te lo sacas y puedes conducir cualquier *pepino* de cuatro ruedas. Y encima, después tres años de posesión, te dejan conducir una moto de hasta 125 centímetros cúbicos, sin haberte subido jamás a una, sin siquiera haber acreditado que sabes mantener el equilibrio sobre una bicicleta.

Hablando de coches, me gustaría comentar una afirmación con la que mucha gente, incluidos expertos en seguridad vial, están de acuerdo: los conductores de moto son mejores conductores que los que sólo conducen un coche. ¿Qué razones explicarían esto?

Como ocurre en cualquier ámbito de nuestra vida, cualquier cosa que hacemos por gusto o placer, la hacemos mejor. Conducir no es ninguna excepción. Muchas personas, cuando ya de adultos, se sacan el carnet de conducir, lo hacen por obligación, porque lo necesitan para un trabajo, para poder incluirlo en el currículum o para cubrir unas necesidades de movilidad que el transporte público no llega a satisfacer. Pero no les gusta conducir. No conozco a ningún motorista que se haya sacado el carnet de moto por obligación. Si acaso alguien aburrido del tráfico en una gran ciudad que decide pasarse a un scooter urbano para perder menos tiempo en atascos pero al que la cilindrada de 125 se le queda pequeña. Tengo muy claro que quien con el mínimo de edad necesario, dice que quiere una moto, es que le gusta conducir, que lo va a hacer con gusto e interés.

Otra razón podríamos encontrarla en el hecho de que conducir una moto es mucho más complicado que conducir un coche. A los problemas que ya trae este, hay que añadir los de inestabilidad de un vehículo de dos ruedas, la utilización de dos mandos independientes para aplicar los frenos sobre cada una de las ruedas, la necesidad de inclinar para tomar las curvas, la dificultad para ser visible ante otros usuarios, la

incomodidad de pasar frío o mojarse (que suelen conllevar un estrés y un sufrimiento físico que puede condicionar y dificultar algunas decisiones). Y no por separado, sino todas juntas, a la vez.



Por ganar unos absurdos segundos, das una imagen lamentable (tuya, pero atribuible al colectivo motorista) y sobre todo, aumentas el riesgo de sufrir o provocar un accidente.

Además, no puede ignorarse una realidad: en una moto, sus ocupantes son más vulnerables. Como suele decirse, en una moto el chasis eres tú. Esta “máxima motorista” suele traducirse en un estilo de conducción más conservador, que permite limitar las situaciones de riesgo. No te dejes engañar. En las campañas de vigilancia que suelen realizar las autoridades, los motoristas suelen ser los que presentan menor índice de incumplimientos, ya se traten de controles de velocidad o de alcohol y drogas. Por desgracia, los comportamientos incívicos de una minoría nos suponen al resto de motoristas una injusta fama que si hace décadas pudo ser cierta, hoy en día no lo es. Puede que los motoristas urbanos también alimenten esta mala fama. Por eso es importante concienciar a los chavales, a los que aún tienen arreglo, para que esos impulsos juveniles que puedan sufrir, puedan ser inhibidos y sustituidos por una actitud responsable, que sean conscientes de su vulnerabilidad y se conviertan en auténticos expertos en conducción defensiva y responsable. Que no

copien las actitudes de esos pocos motoristas que son la vergüenza del colectivo.

Sin ninguna duda, una persona que sea capaz de conducir una moto de forma segura, será también un mejor conductor cuando se suba a cualquier otro vehículo que requiera unos menores requisitos de habilidad y ofrezca mayor protección.



paypal.me/ekhi

El curso de perfeccionamiento de conducción

Precisamente, en esta idea de potenciar las habilidades es donde entra la necesidad de realizar al menos un curso de conducción. Aunque una autoescuela consiga hacer un gran trabajo con un alumno, creo que no llega al grado de profundidad que se logra en un curso de este tipo. Suelen denominarse “cursos de perfeccionamiento” porque no enseñan a conducir, en el sentido que conocemos. No nos van a recordar cuáles son las normas de tráfico, las señales, dónde están los frenos, cómo meter la primera y la segunda marcha. Con lo básico ya aprendido en una autoescuela, nos pondrán en un circuito lleno de conos, muchas decenas de ellos, con el objetivo de sortearlos hasta que les cojamos cariño o manía. Si en la autoescuela preparan un circuito idéntico al del examen, de longitud reducida, el del curso será más complejo, diseñado para ponernos en mayores apuros, con pasos muy estrechos que nos obligarán a hacer maniobras que nos parecerían imposibles si no hubiéramos visto al instructor hacerlas un minuto antes con una moto mucho más grande y pesada. Incluyen otros ejercicios fundamentales, como esquivas, frenadas de emergencia o trazadas de curvas cerradas. En un curso de perfeccionamiento, el circuito no está pensado para que pueda aprobarse en una única pasada, sino para aprender a realizar maniobras extremas en un entorno seguro, y repetirlas durante horas, para que después, en la calle o en una carretera, salgan de forma natural y nos sintamos seguros de nuestras habilidades, sabiendo que somos capaces de evitar una situación de riesgo alto de forma instintiva, previamente aprendida, casi sin pensar, en el menor tiempo posible.

Los cursos están divididos en dos partes, una teórica, donde se vuelve a incidir en la autoprotección y en la conducción preventiva y defensiva, y la principal, en la que se dispone un circuito repleto de conos donde se practican todo tipo de maniobras hasta depurar la técnica, repitiéndolas una y otra vez. Tomando curvas, inclinando la moto, acelerando,

frenando. Si al alumno le gusta conducir (y ya hemos dado por hecho que va a ser así), se lo va a pasar como un enano, va a ser una experiencia de lo más divertida y gratificante. Y lo más importante: el motorista que tendremos al final del día es otro, no tiene nada que ver con el que entró por la mañana. Si en alguna autoescuela están convencidos de lograr este efecto, esa debería ser la elegida para que vuestro hijo se saque el carnet, pero después, a hacer el curso. No lo dudéis. Además de asociaciones de motoristas y otras entidades que los imparten, ojalá lo hicieran también todas las autoescuelas. Por cierto, si los padres también tenéis moto, sería muy buena idea hacer este curso a la vez que vuestro hijo. No os arrepentiréis, todos seréis mejores conductores y pilotos, más habilidosos y concienciados.

Otro motivo de peso para hacer el curso es que enseña al alumno dónde puede estar el límite de sus propias habilidades. Cuando conducimos por la vía pública, nunca hacemos, por ejemplo, una frenada de emergencia *para probar*. Si alguna vez hacemos un simulacro en un lugar apartado y sin tráfico, nunca forzamos tanto, por miedo a tener un accidente tonto. Sólo lo probamos de verdad cuando hace falta, cuando en nuestra trayectoria se ha interpuesto algo, cuando es una emergencia de verdad. Pero en ese momento de pánico no sabemos si conseguiremos parar la moto a tiempo, si nos quedaremos paralizados, si bloquearemos alguna rueda y nos iremos al suelo, o si todo nos saldrá bien, porque nunca lo habíamos probado antes.

Un par de investigadores norteamericanos pusieron su nombre al Síndrome Dunning-Kruger. Su teoría es que la capacidad de evaluar con precisión cómo se realiza una actividad depende de la habilidad para realizar esa misma actividad. Por consiguiente, los más incompetentes sufren un doble déficit. No sólo tienen menos destreza, sino que encima carecen de las herramientas mentales para juzgar su propia incompetencia.

Alguien que no conoce los fundamentos del ajedrez puede pensar que saber jugar consiste en conocer los movimientos de cada pieza y un poco más. Pero los buenos jugadores van mucho más allá, conocen centenares de jugadas y estrategias a aplicar en función de las circunstancias de la partida. Incluso a los maestros siempre les queda muchísimo por aprender.

En moto ocurre lo mismo. Visto desde fuera, conducir una moto es simplemente acelerar, frenar y trazar curvas. Pero hay mucho más. Esas maniobras deben conocerse en detalle mediante la práctica, pero la práctica en situaciones difíciles, las que se pueden realizar en un circuito cerrado con medidas de seguridad, no en medio de la calle. *Ningún mar en calma hizo experto a un marinero.*

Aunque antes he mencionado el riesgo que existe de que la realización de un curso pueda tener un efecto contrario al deseado y que en vez de servir para circular con más seguridad, el motorista se vea tentado de aprovechar sus nuevas habilidades, pienso que en la inmensa mayoría de los casos no ocurre así, y que el entrenamiento ayuda a percibir la dificultad de ciertas maniobras de emergencia que parecen fáciles... hasta que tienes que ejecutarlas. Y eso se debería convertir en una conducción más responsable. El curso es obligatorio. Por tanto, si el carácter de nuestro hijo nos indicara que hacerlo tendría un efecto negativo, que por así decirlo, es un *quemado*, y el entrenamiento le va a dar herramientas para ponerse aún más en riesgo, no está preparado para conducir una moto. *No training, no bike.*

¿Dónde hacer un curso de conducción? El tema no es nada sencillo, porque a día de hoy no hay mucha oferta. Y en buena medida es culpa nuestra, de los motoristas, porque tampoco generamos demanda. Generalmente creemos que sabemos andar en moto muy bien, con absoluta y tonta autosuficiencia, así que eso de los cursos es para los que

quieren llevar una deportiva en un circuito de velocidad. Sí, por desgracia, solemos confundir los cursos de conducción con las tandas de circuito. No tienen nada que ver. En el primer curso que hice en moto no llegué a meter segunda marcha. Me pasé unas 8 horas en primera, prácticamente al ralentí, haciendo giros que creía imposibles, de radio mínimo, por un largo circuito, una y otra vez, entre varios centenares de conos estratégicamente colocados en el parking de un circuito de velocidad (has leído bien, en el parking). Éramos seis motoristas, que a duras penas llegamos a hacer *quorum* para un curso que estaba previsto para 10 personas, y que fuera económicamente viable y no se suspendiera.

Esto es un hecho, los motoristas creemos que estos cursos no son necesarios. Y cuando por alguna conjunción de planetas alineados acabamos accediendo a uno, salimos de allí diciendo que son tan beneficiosos que deberían ser obligatorios, tanto, que incluso después de pasado un tiempo nos apetecería repetirlo para refrescar lo aprendido, o acceder a un curso de nivel superior. Y deberíamos hacerlo, la práctica periódica es necesaria. La formación es vital: haber hecho un buen curso puede ser la diferencia entre salir airoso de un posible accidente o no hacerlo.

En el Anexo del libro y en la web *comprameunamoto.com* podréis encontrar una lista con entidades que realizan este tipo de cursos de conducción. Sería una magnífica noticia que en el propio concesionario donde compréis la moto os ofrecieran información sobre ellos, que las propias marcas se involucraran para poder ofrecerlos, pero mientras los motoristas revertimos esta situación de falta de oferta y demanda, os puede servir de guía para encontrar el sitio que os resulte más cercano, cómodo, o de mayor confianza.

Pero no tengáis ninguna duda. El curso es *imprescindible*. Al menos, uno. Por eso es una cláusula fija en este método y en el contrato que lo refrenda. Es una obligación de los padres inscribir al hijo para hacerlo, y de este, hacerlo con el máximo aprovechamiento posible, sabiendo que además de aprender, va a disfrutar muchísimo.



Las habilidades adquiridas en un curso *en plataforma*, a muy bajas velocidades, resultan muy efectivas con posterioridad en cualquier situación de circulación real.

Si no estáis dispuestos a pasar por el trámite del curso, casi os invitaría a dejar de leer. Dejad que la Administración certifique que el niño está preparado para conducir una moto, de acuerdo a sus propios requisitos legales, y cruzad los dedos. Si creéis que podéis hacer algo más por su seguridad, simplemente hacedlo.

¿Cuándo hacer el curso? Lo cierto es que se suelen realizar después de obtener el carnet, precisamente porque lo exigen (piden el carnet y generalmente también la moto). Pero también existen otro tipo de cursos para los que no es necesario el permiso de conducir. De hecho, algunos están dirigidos a niños. A veces se realizan con motos de cross o minimoto, y en pistas que combinan asfalto y tierra. Las autoescuelas pueden

ser un sitio muy apropiado, si tienen un curso de estas características en su catálogo.

El curso que está recogido como obligatorio en el contrato de *Cómprame una moto* es el de después, porque está enfocado a la conducción en ciudad o carretera, a partir de una base ya adquirida. Lo que no significa que hacer uno previamente no sirva para nada. Todo lo contrario. A un chaval que haya hecho un curso *para niños*, el circuito del examen le parecerá un paseo, un corto recorrido sin ninguna dificultad entre unos pocos conos. Cuando llegue el momento de pisar la autoescuela, el chaval llegará con unos conocimientos muy avanzados sobre la técnica de conducción de motocicletas, y podrá lograr un mayor aprovechamiento.

La cuestión sobre si hacer o no un curso previo estriba en si pensáis si el “quiero una moto” es inevitable. La experiencia de un curso en edad infantil puede ser método definitivo para terminar de inocularle el veneno motero. Pero es también un acicate para lograr los objetivos que perseguís como padres. Más adelante hablaremos de los requisitos de responsabilidad por parte de vuestro hijo para poder conducir una moto, plasmados en algunas cuestiones específicas. Estoy pensando en el respeto a las normas de tráfico, por supuesto, pero también en el objetivo de aprender a gestionar el ahorro para un gasto importante y muy deseado, en no flirtear con drogas, en evitar el consumo sin control de alcohol, en aprender a utilizar el sentido común, en demostrar una madurez acorde a su edad, en responsabilizarse sobre el estado del vehículo, etc. Insisto en el hecho de que el disfrute de experiencias de conducción en circuito está en otro plano, desconocido para la mayoría de la gente, aunque la propia conducción en un espacio público abierto al tráfico, es un placer en sí mismo. Vuestro hijo ya sabrá lo que puede tener y gozar si demuestra la responsabilidad necesaria para conseguirlo.

Si en cambio, la idea de la moto nunca os hecho gracia, y creéis que hay una mínima posibilidad de que la petición de moto sea algo pasajero, mejor que no pruebe ninguno de estos cursos antes de sacarse el carnet porque le encantará. Conozco casos de chavales que piden moto durante un tiempo y después el deseo se va difuminando hasta que se les olvida. Si al final resulta que no, y que la petición se mantiene, con el curso de perfeccionamiento, carnet en mano, valdrá.

Dentro de la escasa oferta actual, podréis encontrar cursos largos, de 8 horas de duración y día completo, otros de 4 horas y de mañana o tarde, y otros aún más reducidos, en los que puede que se grabe al motorista y se comenten con él sus defectos y virtudes. Mi sugerencia (y sólo es una sugerencia porque al final cada familia decidirá lo que crea más conveniente) es que cuanto más largo, mejor. En un vídeo de una tanda de 15 minutos poco se saca en claro, porque lo que vale realmente es estar encima de la moto, dar vueltas y más vueltas, practicar todas las maniobras que sea posible una y otra vez, hasta que salgan casi solas. Para esto hacen falta horas. Y cuidado, que encima de la moto se pasan volando. 8 horas parecen muchas en el trabajo. Sobre una moto no duran nada, y sabes que el día ha terminado porque empieza a oscurecer.

Por tanto, mi consejo es que busquéis el de 8 horas. Es el que realmente funciona. Si la opción que se os presenta es el de 4, no se le puede hacer ascos, también es útil, pero se va a quedar corto. Si nuestro joven hace este, no perdáis de vista la posibilidad de hacer otro al cabo de un tiempo, a modo de refresco, o si es posible, de un nivel superior (algunas escuelas presentan cursos por niveles, empezando por los básicos y aumentando la exigencia en otros más avanzados). Pero el objetivo, tal y como lo planteo, es que la formación que proporcionemos a nuestro hijo sea de al menos 8 horas.

Y no confundamos estos cursos, que se realizan en explanadas, parkings o circuitos de karting y supermotard, con las tandas en circuitos de velocidad, aunque sea bajo la atenta mirada de monitores. Esto es otra cosa, que queda fuera del ámbito de los cursos formativos de los que estamos hablando. Cada cosa a su tiempo.

Nunca llevar pasajero

Otro aspecto importante en el contrato es el tema del *paquete*. Pienso que el que un menor lleve a otra persona en su moto es como mínimo discutible. Y lo mismo si, aún siendo mayor de edad, no tiene experiencia en moto. Si estáis leyendo este libro es porque vuestro hijo os preocupa. Sabemos que bastante responsabilidad es ya para él el hecho de responder por sí mismo como para tener que hacerlo por el pasajero. Conducir una moto, como ya hemos visto, es una actividad muy compleja, ejecutada en un entorno cambiante, ya sea por el propio entorno físico, meteorológico o por las personas o elementos que nos rodean. Por si fuera poco, ser pasajero de moto no es sencillo, y hacen falta unas nociones básicas que pocos *paquetes* conocen.

Por no hablar de los cambios que sufre en su comportamiento una pequeña moto al añadir varias decenas de kilos en el eje trasero. La moto se hace más torpe, acelera con dificultad, la suspensión funciona peor, la dirección se vuelve menos precisa al tener menos peso sobre la rueda delantera, los frenos parecen perder mordiente y para detenerla hace falta recorrer muchos más metros,... Sumémosle otra habitual posibilidad como es que el motorista intente ir un poco más allá de su margen de seguridad habitual para intentar impresionar a su acompañante, y ya tenemos un escenario en el que el riesgo de sufrir un accidente, o simplemente de no reaccionar correctamente ante una situación imprevista del tráfico aumenten de forma palpable.

No olvidemos que si el pasajero de la moto de tu hijo sufre daños en un accidente, él será el responsable de las consecuencias del mismo. Pero si es menor, algunas de las responsabilidades podrían recaer en vosotros, los padres. Y mejor que el accidente no sea muy grave, porque ese trago también que se ahorrará el piloto. Me parecen razones de peso para tener en cuenta esta limitación en el uso de la moto por parte de un menor.

Esta serie de circunstancias me llevan a incluir otra cláusula fundamental en el contrato: está terminantemente prohibido llevar pasajero en la moto. El incumplimiento de la misma debería conllevar una sanción, como un tiempo sin conducir o la pérdida de la moto si existe reiteración, la cual quedará en poder de los padres para hacer con ella lo que consideréis oportuno, ya sea venderla, guardarla en el garaje para recoger polvo o cedérsela a otro hermano o familiar. Es lo de menos. El motorista perderá su derecho a uso de la moto por incumplir las condiciones pactadas. Así de importante considero este punto.

Sin embargo, si creéis necesario ser un poco flexibles con esta cláusula porque el chaval necesitará trasladar a un hermano o a un amigo en determinados momentos, es decir, por motivos muy específicos, y teniendo en cuenta que al fin y al cabo, es una posibilidad perfectamente permitida por las normas de tráfico, debería estar recogido en el contrato, indicando claramente las condiciones bajo las cuales se podrá llevar pasajero, es decir, a quién se podrá llevar, cuándo, y en qué trayectos, para reducir el riesgo de traslados “no autorizados”. También se podrá acordar cuándo se termina esta limitación, por ejemplo, al cumplirse un año o dos de experiencia, unos cuantos miles de kilómetros, o al cumplir la mayoría de edad.

Si se prevé la posibilidad de conducir con pasajero, y recordando que las condiciones dinámicas de la moto cambiarán de forma muy notoria al ir cargada con dos personas, sería muy interesante que en el curso de conducción, si no está recogido entre las prácticas programadas, solicitéis que también se hagan maniobras con acompañante.

Nunca ir de paquete

Por todos estos motivos, vuestros hijos tampoco deberían montarse nunca en una moto ajena que no sea la de un adulto autorizado. Tengan o no moto, tengan o no intención de tenerla, deberíais dejarles claro que montarse de pasajero en la moto de un amigo no es buena idea. Además, lo más probable es que el chaval que conduzca esa moto no haya pasado por un proceso similar al que vais a someter a vuestro hijo.

Para que no tenga la tentación de ignorar este consejo, esta es otra cláusula que incluiremos en el acuerdo. Nunca se montará en la moto de un amigo, que para eso tendrá la suya. El incumplimiento de esta condición supondrá una sanción (temporal o definitiva), y si aún no la tiene, valorad la posibilidad de que tampoco la tenga en el futuro, al no pasar la prueba de responsabilidad previa.

Alcohol y drogas

Otro aspecto que me preocupa mucho es el del alcohol y las drogas, absolutamente incompatibles con el uso de cualquier vehículo, y aún más con el de una moto.

Podría ser políticamente correcto y zanjar el tema diciendo que las drogas son sustancias ilegales, y en el caso del alcohol, si son menores, también. Todas están prohibidas, son perniciosas y punto.

Y así es. Pero la realidad a la que va a tener que enfrentarse vuestro hijo es más compleja que una simple prohibición, y por eso quiero contaros lo que pienso. Ahora bien, como en el resto de temas desarrollados en este libro, si creéis que vuestro criterio debe sustituir al mío, estáis en vuestro pleno derecho de hacerlo. Es vuestro hijo, si puedo ayudar perfecto, pero si por las razones que sean, queréis aplicar vuestras condiciones, hacedlo. Sin ninguna duda, debéis hacer lo que creáis más apropiado.

Hay en estos temas cierto símil con el de conducir una moto. Probar el alcohol o tener los primeros escarceos con porros son cosas que tienen atracción para los jóvenes porque les hacen sentirse mayores. Hablar con los hijos sobre sus peligros creo que es mejor solución que una prohibición tajante *porque sí*. Y desde luego, ofrecerles alternativas de ocio.

Según dicen los expertos⁵, los primeros contactos, tanto con el alcohol como con drogas *blandas* como el cannabis, suelen ocurrir sobre los 13 o 14 años, aproximadamente. Justo un poco antes de que puedan andar en

5 Un estudio entre 2.400 adolescentes de Santiago dice que la mitad consumieron alcohol en el último año.”
La Voz de Galicia. 08.06.2017
https://www.lavozdegalicia.es/noticia/santiago/santiago/2017/06/08/estudio-2400-adolescentes-santiago-dice-mitad-consumieron-alcohol-ultimo-ano/0003_201706S8C2992.htm

moto. Me gusta la idea de que, si ya vais intuyendo que las motos van a despertar el interés de vuestra criatura, no estaría de más empezar a dejarle caer desde años antes que beber y fumar *petas* no casan bien con una moto. Ya estaréis preparando un entorno en el que podrá ir viendo que si quiere moverse sobre dos ruedas sin dar pedales, hay cosas de las que es mejor olvidarse⁶.

Un primer problema es que el alcohol está aceptado por la sociedad. Tanto es así, que separar el ocio de su consumo no es siempre fácil. Además, paradójicamente, es legal conducir bajo sus efectos, siempre que no se supere la tasa de 0,25 mg/l en aire espirado, o hasta 0,15 mg/l para conductores noveles (los dos primeros años) y profesionales. Las autoridades insisten en que la única tasa segura es la *cero-cero* pero a pesar de ello aún nadie ha tenido las pelotas necesarias para hacerla efectiva. Hasta tal punto es una situación ilógica, que para los conductores menores de edad, que tienen prohibido el acceso al alcohol, existen las mismas tasas máximas del alcoholemia que para los mayores de edad. Así es. Un conductor menor puede soplar, dar 0,14 y seguir su camino en su moto. No es extraño que la ley, a través de sus diferentes normativas, sea en ocasiones incoherente en su aplicación. Este, desde luego, me resulta un caso muy llamativo.

En una sociedad que acepta el consumo de alcohol, creo que es más interesante incidir en una educación activa, retrasar el primer contacto con él, educar en su uso responsable, y proporcionar otras alternativas de ocio. Son menores, y no deberían tener acceso a su consumo, pero por una razón o por otra, lo consiguen. Nos gustaría que nuestros hijos no bebieran, ni, puestos a pedir, tuvieran sexo hasta dentro de unos cuantos años, pero en la calle tenemos lo que tenemos. En mi opinión, la prioridad es retrasar el mayor tiempo posible el inicio del consumo de alcohol. Es

⁶ No olvidemos que andar en bici bebidos o drogados también está prohibido y es muy peligroso. Incluso un peatón, si está involucrado en un accidente, puede ser obligado a someterse al control de detección.

inaceptable que los chavales empiecen a beber a los 13 años, pero si mis hijos tomaran sus primeras cervezas a los 16 o 17 tampoco se me caería el mundo encima, siempre que sepan hacerlo con moderación, para lo que algo tendremos que trabajar sus padres. En cualquier caso, cuando este momento llegue, ya sea un poco antes de la edad legal o después, debemos trasladar dos mensajes claros e innegociables.

Uno es que nunca, nunca hay que pasarse bebiendo. Y esto no va sólo por nuestros hijos, también por nosotros. Al tomar bebidas alcohólicas debemos ser conscientes siempre de nuestro estado y de nuestras decisiones. No hay peor ejemplo que unos padres llegando a casa en un estado lamentable. (¿Recordáis? Lo copian todo...) El segundo mensaje es que hay que evitar su consumo totalmente cuando se vaya a conducir. Especialmente sobre una moto. Aunque legalmente sea factible tomar algo, la tasa siempre debe ser 0,0. Pasan demasiadas cosas alrededor de una moto como para no ser conscientes de todas ellas en todo momento. Cuando no se vaya a conducir, poco y con moderación. Cuando vayamos a andar en moto, nada, cero. Más adelante, en la sección del libro dirigida al futuro motorista hay una descripción detallada de los efectos del alcohol en la conducción, y que espero sirva para disuadir de su ingesta, incluso en cantidades mínimas, cuando se conduzca una moto.

Sin embargo, al revés de lo que ocurre con esta normativa tan laxa contra el alcohol en la carretera, el uso de drogas se castiga con la sanción más fuerte posible, por mínima que sea la presencia de restos en el organismo, incluso sabiendo que son detectables horas después de que hayan dejado de tener efecto.

Tanto el alcohol como las drogas tienen efectos muy negativos sobre las habilidades para conducir. Ya hemos quedado en que es requisito no hacer uso de ninguna sustancia cuando se vaya a conducir, así que creo que de momento tampoco resulta de interés hacer un análisis minucioso

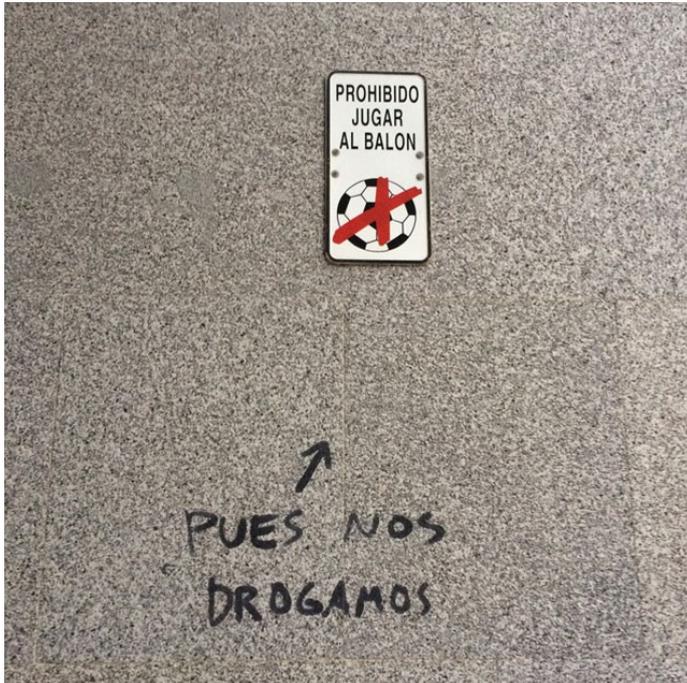
sobre cómo afectan. Básicamente nos convierten en conductores menos habilidosos, lentos de reacciones, merman la vista, nos impiden calcular distancias, dificultan la toma de decisiones. Puede también que nos ayuden a venirmos arriba y tomar más riesgos de los que asumiríamos en condiciones normales, lo que también es peligrosísimo.

Deberíamos ser capaces de convencer a nuestro hijo de que las drogas son un mal camino. Por motivos de salud, por razones éticas o incluso económicas. Las razones son de peso, suficientes como para no entrar en ese mundo. Pero si el chaval pretende andar en moto, debemos añadir el peligro que supone conducir con las facultades limitadas, la amenaza de las multas más duras de entre todas con las que podemos ser sancionados, y eso sin provocar daños a terceros o a uno mismo. Si ha pedido una moto y realmente la quiere, no hay otra alternativa que no sea pasar de este tema. Y la elección se la acabáis de poner en su tejado. *¿De verdad quieres una moto?*

Ya habréis podido adivinar que si no cumple esta cláusula, podréis dar por finalizado el acuerdo y su bonita historia con la moto. Y como veremos en el siguiente apartado, si lo habéis sabido por una sanción tras un control positivo, además, la multa la pagará él. Consecuencia de la responsabilidad inasumida, como no podría ser de otra forma.

¿Pero no hay nada que podamos hacer los padres para tratar de disminuir las posibilidades de que nuestro hijo se acerque al alcohol y a las drogas? Por supuesto que sí. Lo primero que hay que hacer es saber por qué resulta una amenaza, por qué les atrae.

De entrada, como ya hemos apuntado, son *cosas de mayores*. Eso ya tiene



un gancho irresistible. Pero sobre todo, son herramientas de socialización. El ser humano es un ser social. Necesitamos pertenecer a grupos, interactuar con otras personas, eso nos proporciona placer, disfrutamos con ello. Por ejemplo, el *botellón* permite a los chavales unirse en torno a un grupo en el que pasar un rato, reír, comentar cosas,

pasarlo bien en definitiva. Pero evidentemente no es la única vía para hacerlo. Hay muchas alternativas de ocio, y los padres tenemos mucho que decir en este sentido, intentando proporcionárselas porque cuantas más opciones tengan, menos probable será que acaben *haciéndose unos litros* todos los fines de semana en un parque.

¿Cómo se puede hacer esto? Con tiempo, con previsión. Si os enteráis de que bebe porque un sábado por la noche, ya en plena madrugada, os llaman de un hospital y os dicen que vuestro hijo, que tiene 15 años, está ingresado por una intoxicación etílica, el susto es tremendo, y por supuesto que se puede actuar, pero es mucho mejor hablar con él de ello mucho antes, años antes de llegar a esta situación. Pasa lo mismo si os dice que quiere una moto cuando ya tiene la edad para conducirla. Os habrá faltado tiempo para preparar todo el proceso. Pero siempre se puede actuar, nunca es tarde, aunque lleve su esfuerzo, y los plazos no sean inmediatos.

Muchos de ellos alegan que no tienen otra cosa para divertirse. Que llega el fin de semana y es lo único que pueden hacer con sus amigos. Algo de razón tendrán cuando son tantos y tantos los que acaban en un parque engullendo litros a toda velocidad para tener tiempo a que se les pase para la hora a la que deben volver a casa.

En el año 2016, la selección de Islandia de fútbol saltó a las portadas de los periódicos cuando disputando la Eurocopa de Francia, doblegó a la todopoderosa Inglaterra en octavos de final. Un hito para la historia deportiva de un pequeño país de apenas 330.000 habitantes y 120 futbolistas profesionales. Es un país tan pequeño, que el 8% de su población estaba en los estadios franceses animando a su selección. Este éxito se vio refrendado aún más un año después, cuando consiguieron clasificarse para el Mundial de Rusia 2018.

Sin embargo, el verdadero milagro islandés se ha venido fraguando en los últimos 20 años. En 1998, el 42% de los jóvenes islandeses habían ingerido alcohol en el mes anterior, y en 2016, el porcentaje se había desplomado al 5%. Del 17% que había probado el cannabis, se bajó al 7%, y del 23% que fumaba tabaco diariamente, se pasó a un 3%. ¿Cómo lo hicieron?

Lo primero que hay que reconocer es que Islandia es un país peculiar, frío, con una población muy reducida, y una cultura muy diferente, están hechos de otra pasta. ¿Cómo lo hicieron? Algunas de las medidas que tomaron podrían tener difícil encaje en el resto de Europa, como por ejemplo, el *toque de queda* juvenil. También fue necesaria una gran implicación por parte de padres, educadores y centros educativos, que estaban obligados por ley a participar en el programa, y desde luego, por parte del gobierno, con fuertes inversiones en el programa. Se construyeron pistas de atletismo, de patinaje, piscinas, gimnasios, centros multiuso, y por supuesto, campos de fútbol. Dos de las claves eran establecer actividades fuera del horario escolar, y que existiera una mayor

interacción, comunicación entre padres e hijos, compartir más tiempo en familia.

Todo gira en la forma en la que se gestiona el estrés. A algunos jóvenes les ayudaba el alcohol, que a bajas dosis, suprime la inhibición y relaja. Otros descargaban tensiones perpetrando hurtos. Otros de forma agresiva. En definitiva, y según los expertos que lo estudiaron, los chavales buscaban *subidones* para contrarrestar y superar sus frustraciones. Pues bien, en Islandia pensaron que podrían introducir el concepto de la *embriaguez natural*, que fuera el propio cerebro el que les ayudara a colocarse con su propia química.

Dicho así parece una utopía, pero la realidad es que funciona. Cuando las clases terminan, los jóvenes islandeses van a hacer deporte, danza, música, artes marciales, *algo*. Todo acompañado de formación específica para aprender a valorar sus capacidades y su forma de interactuar con otras personas.

Todos los chicos y chicas de 13, 14 y 15 años rellenaron una encuesta, en la que debían responder a preguntas muy variadas. Las conclusiones fueron reveladoras: cuando realizaban actividades organizadas varias veces a la semana, pasaban tiempo con sus padres, o no salían por la noche, los porcentajes de consumo de alcohol, tabaco y cannabis se reducían mucho.

Como ya he apuntado antes, se aplicó una prohibición para que los niños de 13 a 16 años no pudieran estar en la calle a partir de cierta hora, se endurecieron las penas por vender alcohol y tabaco a menores y se prohibió la publicidad en todo el país. Medidas drásticas pero efectivas, y que además, venían acompañadas de alternativas de ocio, dentro de un costoso programa, perfectamente planificado.

¿De verdad creéis que es casualidad que el país más pequeño que jamás haya disputado un Mundial de fútbol sea Islandia? Os invito a que leáis más información sobre *El Método Islandés*⁷.

Por suerte, décadas después parece que hay países donde se empiezan a tomar como referencia estas soluciones⁸, pero lamentablemente, aquí en el sur las medidas suelen ser coercitivas, en el sentido de que las prohibiciones son para todos, pero rara vez desde las instituciones públicas se ofrecen soluciones reales a gran escala, en todo caso llegan como programas o experimentos de reducido alcance, en el tiempo y en el número de personas a las que se dirige. Si queremos hacer algo, lo más factible es que nos movamos a nivel familiar o en pequeños grupos.

El deporte, y también las actividades artísticas, aportan muchísimas ventajas para quienes las practican. Incluso cuando no requieren actividad física, reducen el estrés y la ansiedad, refuerzan la capacidad cerebral, promueven el respeto a las normas y a las demás personas, el trabajo en equipo, enseñan valores, ayudan a alcanzar objetivos, a aprender de los fallos, generan amistades, interacciones sociales, mejoran la autoestima, y por supuesto, son una forma de diversión.

Aquí es donde los padres tenemos que ponernos las pilas, no basta con prohibirles todo sin darles alternativas. Y hacerlo desde ya mismo, cuanto antes, no cuando ya veamos asomar los problemas. Tener buen trato con ellos, hablarles, escucharles, tratar de entenderles. Hacer planes habitualmente con ellos. Animarles y proporcionarles los medios para hacer deporte de forma planificada (preferiblemente en equipo o que al

7 “Islandia sabe cómo acabar con las drogas entre adolescentes, pero el resto del mundo no escucha”. El País, 07.10.2017

https://elpais.com/elpais/2017/10/02/ciencia/1506960239_668613.html

8 “Las claves del jaque mate de Montreal e Islandia al alcoholismo en menores”. El Confidencial, 08.01.2019

https://www.elconfidencial.com/alma-corazon-vida/2019-01-08/exito-lucha-alcohol-menores-claves-montreal-islandia-bra_1677510/

menos se genere un grupo), como baloncesto, balonmano, fútbol, rugby (qué maravilla el rugby y los valores que promueve), tenis, montañismo, escalada, remo, piragüismo, esgrima; artes marciales, por ejemplo, kárate, judo; actividades artísticas como música, guitarra, batería, danza, pintura, teatro, hay mil cosas... Y una vez que hayamos propuesto alternativas de ocio, es cuando podremos exigir, limitar la hora tope de regreso a casa por las noches, rechazar determinadas prácticas. Facilitando las condiciones para que nuestro hijo esté satisfecho con sus propias habilidades en las actividades en las que toma parte, disfrutando de vida social con sus amigos y compañeros, reduciendo las posibilidades de que busque ahogar o quemar sus frustraciones en un vaso o en un porro, y paradójicamente, si es que la desea, facilitándole el acceso a su moto.

¿Ciclomotor o motocicleta? ¿Nueva o usada?

A la hora de elegir qué moto será la apropiada para nuestro pequeño, tendremos en cuenta varios factores, que iremos analizando.

El primero es su edad. Si lleva mucho tiempo pidiendo la moto, se le habrá hecho tan largo que estará pensando en un ciclomotor. En este caso, para cilindradas de 49 centímetros cúbicos, es necesario tener 15 años cumplidos. Si esperamos un año más, hasta tener cumplidos los 16, la moto accesible ya pasa a ser una de 125 cm³, más potente y rápida. Es un dilema, para unos y otros. ¿Esperar o no esperar?

Por una parte está la cuestión de la moto en sí. Cuando yo era un chaval, un ciclomotor era una bicicleta con un motorcillo muy pequeño, con sus luces, un espejo y unos pedales muy útiles cuando en una cuesta arriba el cacharro decía basta y te pedía ayuda. Una Vespino sería el ejemplo perfecto. Por ley, las "49", o también coloquialmente conocidas como *cincuentas*, estaban limitadas a una velocidad máxima de 45 km/h, y con aquellos motores tampoco era de extrañar, justo llegaban a desarrollarla si había suerte. Hoy en día han cambiado mucho, han perdido los pedales, tienen intermitentes, carenado, mejores frenos, suspensiones, neumáticos, un diseño de auténticas motos y los motores ya son algo serio. En muchos casos, un ciclomotor es exactamente una motocicleta, pero a la que se le ha instalado un motor de 49 centímetros cúbicos.

En mi opinión, los ciclomotores son, a día de hoy, una ñapa, un emplasto legal sin ningún sentido en absoluto. Una rémora normativa, escrita en papel amarillento durante el siglo pasado, y que nadie supo adaptar a las circunstancias reales cuando sus pedales pasaron a estar prohibidos en los modelos nuevos.

Un ciclomotor, cuando interesa, se asimila a una bicicleta, pues no se considera un *vehículo a motor*, aunque sí de *tracción mecánica*. Una hábil argucia lingüística para que tu ayuntamiento pueda cobrarte anualmente esa tasa homónima que coloquialmente conocemos como *impuesto de circulación* o viñeta. Como pseudo-bicicletas, deben ir por el arcén o el lado derecho de la vía, pero como pseudo-motos necesitan matrícula, seguro, una licencia para conducir las y pasar la ITV. Y lo peor, su velocidad sigue limitada, por ley, a los 45 km/h de antaño.



¿Podrías afirmar con total seguridad si esta Vespa es de 50 o de 125?

Supongo que pasa como en otros muchos aspectos de la vida, y sólo hay que ver lo que está pasando con los patinetes eléctricos, que ha pillado a todo el mundo con el pie cambiado. La tecnología va más rápido que la ley. Pero el hecho es que tú ves un modelo concreto en versión 49 o en 125 y son prácticamente iguales, sólo se diferencian en el corazón, su motor, las pegatinas con la cilindrada y el color de la matrícula. Pero debido a la legislación hay cosas que cambian de forma sustancial.

Ya podéis adivinar que me gustan más las 125 que las 50. Los ciclomotores de hoy en día tienen más brío del necesario para poder llegar a esos 45 km/h, así que lo que hacen los fabricantes es limitar esa potencia, *capar* sus prestaciones. Bien hecho, de forma *electrónica*, el ciclomotor podría acelerar hasta los 45 como un tiro,

pero generalmente se escoge la vía *física*, mediante la utilización de topes en admisión, carburador o sistema de escape, es decir, provocando una peor respiración del motor en todo su rango de funcionamiento, y no cortando las prestaciones después de alcanzar su velocidad máxima legal. Si en vuestro entorno (ya sea ciudad o no) existen fuertes pendientes, un ciclomotor sufrirá para poder desarrollar una velocidad adecuada. Esto es algo que puede ser un problema, porque la 49 puede convertirse en un obstáculo en movimiento. Por desgracia, no todos los conductores tienen la paciencia ni educación suficiente como para esperar detrás de ese motorista que hace lo que puede con su asmático ciclomotor, y como encima está bien pegadito a la derecha, podrían verse tentados de realizar un adelantamiento indebido y peligroso.

Deslimitar un ciclomotor eliminando los topes para que su motor entregue todo su potencial está a la orden del día. Hasta puede que te lo recomiende tu mecánico, porque dicen que esos motores no van finos, que se recalientan. Por eso, desde que deben pasar la Inspección Técnica de Vehículos (ITV) y se comprueba en un banco de rodillos su velocidad máxima, no es una práctica excepcional ir a un taller a dejar la 49 en el estado original de fábrica, pasar la inspección, y volver a deslimitarla. Personalmente no me parece un peligro desde el punto de vista técnico. Me explico: el resto del ciclomotor está dimensionado para poder conseguir ese extra de potencia. Chasis, suspensiones, frenos, todos los componentes fueron diseñados para ello, hasta el punto de que como decía, existen algunas motos en versión de 50 y 125 que son exactamente las mismas, sólo cambian los motores que las mueven. Pero no voy a animar a nadie a cometer una ilegalidad, aunque el porcentaje de ciclomotores que circulan fuera de la ley sea brutal. Ocurre hasta tal punto, que me atrevería a decir que los ciclomotores deslimitados no es que sean mayoría, es que son prácticamente todos. Evidentemente, es algo tolerado por las autoridades. Cuando una norma es burlada por prácticamente todo el mundo, ¿no es síntoma de que hay que revisarla?

¿Tiene algún sentido que a un vehículo eminentemente urbano se le prohíba siquiera alcanzar los 50 km/h, obligándole a convertirse en un molesto obstáculo para el resto de vehículos que van a velocidad legal?

En Suiza se venden y conducen legalmente ciclomotores sin limitación de velocidad. Por supuesto, son de 49, pero su límite es el que su motor pueda conseguir, generalmente unos 60 o 70 km/h. Se pueden conducir a partir de 16 años con el carnet A1, y tienen consideración de motocicletas, ya no son bicis. Si nuestra normativa permitiera algo parecido a esto, si los propios fabricantes y vendedores lo avalaran, los ciclomotores tendrían para mí una oportunidad. De la misma forma que se *regala* el carnet A1 a los enlatados con 3 años de antigüedad (conocido como carnet B+3), sería posible otorgar el AM+1 tras un año de experiencia y poder llevar un ciclomotor sin *topes*. Pero tal y como están hoy las cosas, me niego a desembolsar el mismo precio que el de una moto *de verdad*, para sufrir una máquina deliberadamente mutilada y tener que saltarme la ley para poder disfrutar lo que he pagado.

¿Seguimos con el *dilema 50 o 125*? Los seguros para los ciclomotores son sensiblemente más caros que los de una moto de mayor cilindrada. Según las estadísticas que manejan las compañías, un ciclomotor es un tipo de vehículo con una mayor accidentalidad, lo que se traduce en unas pólizas más costosas. En el caso de asegurar a menores, no sería extraño que puedan suponer en muy pocos años el equivalente al precio de adquisición del ciclomotor. Es una barbaridad.

Con respecto al carnet, el examen para sacarse el AM es... terriblemente ridículo. La parte práctica, únicamente en circuito cerrado, es excesivamente sencilla. Esto no significa que los aspirantes estén tranquilos mientras la hacen, pero es manifiestamente insuficiente. Unos pocos metros en línea recta, un pequeño ratoneo entre conos, y carnet al bolsillo. No hace falta ni frenar. La prueba del A1 es algo más difícil, hay

más giros cerrados y hay que detener la moto. Todos vamos con nervios por si no sale bien, pero tampoco es para tanto. Una pasada, una sola, completando el circuito y ya está. Por eso el hecho de poseer un carnet, ya sea el de ciclomotor u otro, nunca puede confirmar que un motorista sabe conducir una moto. ¿Entendéis por qué es innegociable la necesidad de hacer el curso de conducción? Una moto es un vehículo más inestable y vulnerable, y es necesario contrarrestar estas desventajas con otras acciones que las compensen: conducir siempre sin bajar la guardia y conseguir una mayor destreza y conocimientos. El curso. Varias horas en un circuito esquivando conos dispuestos de diferentes maneras para hacer múltiples maniobras, aprendiendo la dinámica de la moto, cómo frenar, cuándo acelerar, a usar la mirada, todo, hasta que lo repitas tantas veces que te salga solo.

La edad mínima para sacarse el carnet AM, que faculta para conducir ciclomotores, es de 15 años. Sólo hay que esperar uno más, hasta los 16, para poder obtener el carnet A1, para motos de hasta 125 centímetros cúbicos. Sin limitación de velocidad, aunque sí de potencia (unos 15 cv), con un motor que no funciona ahogado y en el que no hay que hacer *trampas*, un seguro algo menos caro y... con nuestro pequeño un año mayor y presuntamente más maduro y responsable.

Otra ventaja importantísima, y que debe ser tenida en cuenta a la hora de elegir una moto, es la posibilidad de que esté equipada con ABS. No conozco ningún ciclomotor que pueda llevar el sistema antibloqueo de frenos, pero sí que hay motos de 125 en las que si no lo traen de serie, se puede pedir como extra. Puede suponer, en cifras redondas, unos 400 € más, pero como veremos más adelante al hablar del efecto giroscópico, pueden quedar amortizados en el primer susto que se tenga con el freno. Mantener las ruedas en movimiento es fundamental para que la moto siga en pie. Si una rueda se bloquea al excederse frenando, bien porque el pavimento esté mojado o porque de por sí tenga poca adherencia, la

moto, y lo que es peor, su conductor, acabará arrastrándose por el suelo sin saber si parará a tiempo antes de chocar con algo.

Obtener el carnet A1 es más costoso, y además, incluye un examen práctico en carretera abierta. Pero hay que recordar que la parte teórica se convalida, es decir, que más adelante, al sacar el carnet B para coche, no hay que repetirla, está ya “aprobada”.

De todas formas, al elegir una 125 no todo son ventajas. Por ejemplo, la velocidad. Evidentemente, corren más que una 50. Para el carnet A1, una 125 no puede tener más de 15 cv. Las menos avanzadas andan por los 10 cv, lo que les permite llegar hasta unas puntas de 80-90 km/h en llano. Las que apuran la limitación de potencia recurren a mecánicas más elaboradas, con inyección electrónica y refrigeración líquida, y pueden superar los 100 km/h. No me gusta que un ciclomotor no pueda llevar una velocidad similar al resto del tráfico en una ciudad o una carretera, pero tampoco me seduce que un chaval pueda coger su primera moto, enroscarle la oreja y tumbar la aguja hasta las tres cifras. Por eso es importante insistir (¿lo he dicho ya?) en la responsabilidad, en saber lo que se lleva entre manos, en estar siempre en plenitud de facultades físicas y mentales, cumplir las normas de tráfico, y en hacer un curso de perfeccionamiento de conducción, para aprender a controlar la moto, paradójicamente, aprendiendo que no es tan fácil controlarla, conocer los toques de nuestra destreza. Hay que tener respeto a la velocidad. Cada poquito que se aumenta la velocidad, la dificultad de arreglar los problemas aumentan en mucha mayor proporción. Por eso, como primera moto, también hay que valorar que, dentro de la cilindrada de 125, optemos por un modelo menos potente, lejos de los 15 cv que les permite la normativa.

En cualquier caso, esperar a los 16 nos daría un año más para poder confirmar su compromiso de responsabilidad y buenas costumbres, y sin

la tentación de que al poco de tener el ciclomotor, se le quede pequeño y ya esté pensando en subir de cilindrada. Mi moto tiene ya 14 años y quiero seguir teniéndola por muchos más. No todo el mundo tiene que elegir durante mucho tiempo su moto ideal, como hice yo, y después de conseguirla, mantenerla en su garaje sin fecha de caducidad, y mirarla y que le guste como el primer día, pero creo que es positivo que vuestro hijo, si va a tener una moto, le eche el ojo a una, pelee por ella, y sepa que una vez conseguida, será suya por muchos años si la cuida y se cuida.

Será un trofeo con dos ruedas, ganado con mérito.

Y es que la elección de cilindrada no es sencilla. Hace años, cuando los ciclomotores se podían conducir con 14 y eran efectivamente bicis con motor, creo que era más fácil, porque esperar dos años ya se hacía más largo y en muchos casos descartaba la espera hasta los 16. Pero desde que lo subieron a 15, ¿merece la pena esperar uno más? Un año de salto provoca que eligiendo la cilindrada pequeña, tengamos a la criatura deseando cambiar de moto casi cuando la acaba de estrenar, para pasar por la autoescuela para otro carnet. No lo veo nada claro. Lo que sí sé es que una vez elegido el tipo de moto, tiene que ser para largo. En otras palabras, y suponiendo que mis hijos me convencieran para que un ciclomotor fuera una opción, si no quisieran esperar a los 16 y se *conformaran* con él, sería su moto hasta los 18 años (como mínimo). Si pasaran uno o dos años y se les hiciera la boca agua con otras motos de cilindrada superior y quisieran cambiar, sacaría el contrato firmado, y les recordaría que hubiera preferido esperar a que cumplieran los 16.

Habrà gente que no esté de acuerdo con esto. El ciclomotor siempre ha tenido fama de *cantera*, de aprendizaje, era el primer acceso a las dos ruedas motorizadas antes de subir a otra moto más grande. Creo que con aquellas viejas Vespinos, Yamys o Derbis pudo ser. Pero las calles y las carreteras, los conductores, además de las propias *cincuentas*, han

cambiado mucho. El proceso de volver a pasar por la autoescuela para el A1, teniendo calentito aún el AM, es repetitivo, costoso y caro. Un año. Esa es la diferencia. En mi opinión no merece la pena. Pero aquí, y teniendo en cuenta además que el grado de responsabilidad que acredite cada chaval es la clave, la decisión es de los padres. Nosotros decidiremos por nuestros hijos. Y vosotros por los vuestros, evidentemente.

Otra decisión a tomar será la de si comprar una moto nueva o usada. Mi primera moto fue un scooter de segunda mano, económico y con muy pocos kilómetros, un auténtico chollo, con el que aprendí, disfruté muchísimo, con el que me manché las manos de grasa y aprendí algo de mecánica, pasé calor, frío, me mojé, me caí, y donde empecé a convertirme en motero, en un mejor conductor sobre dos y cuatro ruedas. Yo no descartaría en absoluto la compra de una moto de segunda mano, mejor si tiene pocos años y uso, y siempre que se puedan confirmar estas condiciones y cuente con garantía. Una buena moto de ocasión puede suponer un importante ahorro de dinero.

Tanto es así, que una opción que puede ponerse sobre la mesa es la de sacarse el carnet A1, conducir una moto usada y no muy potente durante el primer año para conseguir experiencia, quizás dos. Después podría venderse por una cantidad parecida y acometer el salto a otra con más caballos, o incluso pensar en el carnet A2. Así se puede conseguir un escalonamiento de aprendizaje muy interesante, sin que suponga una cantidad económica prohibitiva.

Equipamiento de seguridad

Tan importante como la moto son las protecciones. El objetivo es que vaya todo bien, y que nuestro pequeño aprendiz nunca las necesite, pero en moto nos vestimos para la caída. Así funciona. Están por si acaso. Más adelante, en la sección dirigida a nuestro hijo está toda la información detallada sobre este asunto, pero os voy a hacer una síntesis de lo más importante para que podáis ayudarle a la hora de escoger, comprar y utilizar el equipamiento de seguridad de motorista. Hablamos del casco, los guantes, el calzado, chaqueta y pantalones. Aunque también hay más, como una espaldera o lo último, un chaleco con *airbag*.

La protección más importante es el casco, y de hecho, la única que a día de hoy es obligatoria. Mi consejo es que el casco de vuestro hijo, al igual que el de cualquier motorista, sea integral, es decir, que cubra toda la cabeza, incluida la cara. Los cascos abiertos o *jet* son muy cómodos y es agradable que el viento acaricie tu cara pero también es peligroso que te dé una piedra, te entre polvo o un insecto en un ojo o sufras una caída y arrastres toda la jeta por el asfalto. Mejor integral.

Por supuesto, el casco debe ser de la talla adecuada, que se ajuste perfectamente al tamaño de la cabeza. El mejor casco, si va grande, no protege correctamente. Y debe ir siempre bien ajustado con el barbuquejo firme en el cuello, y que a lo sumo deje pasar uno o dos dedos con dificultad.

En el mercado de cascos hay muchísimo donde elegir, en cuanto a precios, materiales y decoración y vuestro chaval puede que tenga ya fichado alguno en concreto, probablemente una réplica de su piloto favorito. Hay muchas cosas que tener en cuenta antes de eso. El precio, desde los más asequibles de policarbonato hasta los más caros de fibras de carbono o kevlar. Para un uso en ciudad los primeros pueden ser

perfectamente válidos, pero lo realmente importante es su protección real. En principio, todos los cascos que podréis encontrar a la venta están homologados según una norma europea, y han superado unas pruebas que aseguran el mínimo de seguridad exigido. Pero es posible ir a por el máximo. Cuando elijáis un casco, aseguraos de que esté probado por Sharp, un organismo británico independiente que realiza *tests* de impacto a los modelos de las marcas más habituales, e incluso a otras que resultan más desconocidas. Según los resultados, les dan una puntuación desde una (los más justitos) hasta cinco estrellas (los más seguros). Todas las valoraciones están disponibles en su web, <https://sharp.dft.gov.uk/> y sin duda deberá ser una referencia a la hora de escoger el mejor casco posible dentro del presupuesto disponible.

Si nuestro hijo no tiene bien interiorizado que debe usar siempre el casco, y muy importante, llevarlo siempre bien ajustado, ya podemos dejarle claro que se vaya olvidando de la moto. Esto no se negocia. Hasta el punto de que si le sorprendiéramos en el futuro circulando en moto sin el casco, podremos dar por anulado el contrato y se acabó la moto.

Los guantes son otra protección que debería ser obligatoria, como de hecho lo es en otros países. En caso de una caída, instintivamente, las manos son lo primero que ponemos por delante para frenar el golpe. Es casi lo primero que aprende a hacer un bebé cuando un ruido le asusta: cerrar los ojos y extender las manos delante de la cara. Por eso es tan importante llevarlas cubiertas con unos guantes. El contrato que firmaréis con vuestro hijo será la herramienta que nos servirá para convertir en obligatorio lo que por ley no es. Por seguridad pero sobre todo por sentido común.

Con el calzado ocurre lo mismo. Los pies son otra parte que va a rozar con el suelo en cuanto el motorista se caiga de la moto. Pienso que en ciudad no es necesario que las botas estén diseñadas para su uso en moto, pero sí que sea un buen calzado, resistente, y a poder ser, que cubra el tobillo. Las chancletas deben estar totalmente descartadas, porque es como no llevar nada, los pies se llevarían un castigo brutal. Nunca permitáis que vuestro hijo conduzca en moto con chanclas. Lo recogeremos en el contrato como una práctica prohibida. Si la moto se va a utilizar en carretera, entonces sí que recomiendo botas de moto. Las hay de muchos tipos, propiedades, estilos y precios.



Hay actividades que requieren un determinado equipamiento de seguridad. Circular en moto es una de ellas.

Una vez protegidas la cabeza y las extremidades, nos falta el resto del cuerpo. En invierno no es difícil cumplir aunque sólo sea por cubrirse del frío. En verano suele ser otra historia, el calor suele invitar a llevar menos ropa y eso en moto siempre es mala idea. Es mejor sudar que sangrar. Exigiremos a nuestro hijo llevar siempre todo el cuerpo cubierto, mejor si es con chaqueta y pantalones de moto, aunque para ciudad no sea tan práctico. En cualquier caso, siempre son recomendables chaquetas y pantalones con protecciones y de colores visibles.

Por último, aunque es improbable que os hagáis con alguno de ellos, sí que quiero mencionar la existencia de otras protecciones muy interesantes pero que sólo una minoría de motoristas utilizan en ciudad. Me refiero a las protecciones de espalda, y sobre todo, los chalecos airbag, que poco a poco se van popularizando y ya disponen de un precio alto pero razonable.

En la sección dirigida al futuro motorista tenéis más información concreta sobre todas las protecciones que hemos visto en este capítulo.

Mantenimiento de la moto

Cuando circulamos en moto dependemos de una máquina. Su correcto funcionamiento es imprescindible para que mantenga sus características dinámicas y la seguridad de su conductor no se vea comprometida. Que frene como y cuando lo ordene su piloto, que trace las curvas tal y como fue diseñada que lo hiciera, que absorba las imperfecciones del pavimento, que todas las luces funcionen... Por lo tanto, es obligación del motorista mantener esas propiedades, cuidar la moto y sus componentes, revisarlos y sustituirlos cuando sea necesario.

Hay veces que no es fácil. Algunas partes de una moto van perdiendo prestaciones continuamente pero de forma muy lenta, con lo que, en el uso diario, tenemos la sensación de que funcionan igual que el primer día. Pero no es así. El problema es que para cuando nos damos cuenta de que algo va mal, ya está *realmente mal*. Por eso hay que ir muy atento y no dudar en revisar la moto en cuanto se detecte algo raro.

Un ejemplo muy claro son las presiones de los neumáticos. Parece que la moto va bien durante semanas, y de repente, un día, sientes que va rara. Le cuesta tomar las curvas, la dirección está dura, no ofrece confianza, no va fina. Piensas que algo se ha roto, pero probablemente no. Una visita a una gasolinera, manómetro, y descubres que la presión de las ruedas está muy por debajo de lo que deberían tener. Las hinchas y todo vuelve a la normalidad.

Lo mejor es revisar periódicamente los elementos básicos de una moto. No hace falta que falle algo. Hay muchas cosas que mirar como mínimo cada dos semanas. Los neumáticos, tanto las presiones como su estado, la profundidad del dibujo, comprobar que no estén excesivamente afiladas (la delantera) o cuadradas (trasera). Los frenos, que tengan la potencia

habitual, y que las pastillas o las zapatas tengan el grosor mínimo indicado. Y las bombillas. Se tarda un minuto en mirar todo esto.

Las luces son mucho más importantes de lo que la gente piensa. Me cabrea mucho ver tantos vehículos con bombillas fundidas. No sólo nos permiten ver, cuestión fundamental, sobre todo de noche. Gracias a ellas el resto de conductores también nos ven, y pueden saber cuándo estamos frenando, o qué intenciones de giro o cambio de carril tenemos al utilizar los intermitentes. Las bombillas son baratas. Es muy razonable tener en casa luces de repuesto para poder sustituirlas en cuanto nos demos cuenta de que tenemos una bombilla que no se enciende.



Mal asunto cuando un joven motorista se gasta el dinero en un *tubarro* antes que en cambiar unos neumáticos que agonizan. Los padres debemos trabajar para evitar estas situaciones.

Ayudad a vuestro hijo en las tareas de mantenimiento. Puede que sea manitas y que le guste el tema lo suficiente como para valerse por sí mismo. Puede que no le guste, o que le dé reparo meter mano a esa moto que tanto le ha costado conseguir. Pero en cualquier caso, la moto puede ser una excusa fantástica para poder compartir tiempo entre padres e hijos y pasar buenos ratos trabajando sobre ella, al menos hasta donde lleguen los conocimientos y las herramientas de las que dispongamos.

Como repetiré varias veces, el motorista cuida de la moto para que ella pueda cuidar del motorista. No descuidéis esta cuestión. Tomad parte en ella, también desde una vertiente forense. La moto os dará información sobre el uso que se le esté dando. El desgaste de los neumáticos os dirá si la conducción está siendo normal, agresiva, temeraria, o incluso si a nuestro hijo le hace falta hacer otro curso (sí, las gomas también hablan y nos dicen si un motorista no tiene confianza para tumbar la moto). Y desde luego, no dudéis en confiscar la moto temporalmente hasta que esté reparada si detectáis algún defecto que afecte gravemente a la seguridad.

La vía pública y su estado

Si bien el mantenimiento del vehículo es importante desde el punto de vista de la seguridad, no lo es menos el del estado de la vía, las condiciones en las que se encuentren las calles o carreteras por las que circulamos.

Sin embargo, aquí un conductor no tiene el control. Nosotros podemos elegir cómo conducir, podemos decidir tener nuestro vehículo en perfectas condiciones. Somos los responsables en estos dos ámbitos. Pero la carretera escapa a nuestro control. Hay unos terceros, otras personas, que son las que tienen el poder de decisión, los responsables que deben utilizar sus conocimientos técnicos y el dinero de todos para que las vías estén en las mejores condiciones posibles. No todo se soluciona con precaución.

El conductor, el vehículo y la vía. Las tres patas de la seguridad vial. Dos bajo control propio y otra que no.

Un motorista maduro y experimentado conduce de forma más segura porque ha conocido el riesgo de hacerlo sin precaución, porque ha acumulado conocimientos y destreza, y porque ha aprendido a identificar los escenarios de riesgo y a gestionarlos con éxito.

Pero, ¿qué puedes hacer por quienes aún lo tienen todo por aprender? ¿Por tus hijos? ¿Por los de los demás? Aquí está buena parte el germen de *Cómprame una moto*. He pensado que puede ser interesante trasladar mis consejos a quien quiera conducir una moto para evitarle parte de los problemas en los que seguro se iba a meter. Y esto incluye también advertir al futuro motorista de los escenarios de peligro que esconde un entorno inseguro. Y si una calle o una carretera es peligrosa por una circunstancia evitable, es nuestra obligación como ciudadanos avisar al

organismo responsable de su mantenimiento, solicitar que se arregle y denunciarlo si no se hace.

En la sección dirigida a nuestro posible motorista hay una sección específica en la que describo una estrategia de reclamación. El simple hecho de encontrar algo que debe corregirse debería ser motivo suficiente para solicitar, por ejemplo a nuestro ayuntamiento, que tome cartas en el asunto. Pero fijaos en una cosa: si nosotros aparcamos mal, nos sancionan. Si no respetamos los límites de velocidad, nos fotografían. En definitiva, si cometemos una infracción, pagaremos la multa. No perdonan. ¿Deberíamos hacerlo nosotros?

Gracias a la experiencia y a un estilo de conducción preventivo, todas las amenazas pueden resultar menos peligrosas. Yo mismo detecto, a veces creo que de forma obsesiva, casi todos los puntos de riesgo y trato de evitarlos, o al menos reducir las posibilidades de que acaben afectándome, y sigo conduciendo alerta hasta dar con los siguientes, una y otra vez, aplicando en todo momento lo que he llamado la técnica UVA (elegir la mejor ubicación, velocidad y al menos una alternativa). Pero ahora estoy en un momento en el que empiezo a ver la posibilidad de que mis hijos conduzcan una moto. Mi perspectiva ha cambiado. Pienso, ¿cómo me sentiría si uno de ellos tuviera un accidente en un punto que yo ya había identificado como peligroso y no he hecho nada salvo esquivarlo? ¿Y si hubiera avisado a mi ayuntamiento y lo hubieran arreglado a tiempo?

No sé cómo estará la vuestra, pero en mi ciudad hay infinidad de incidencias que añaden peligro a una circulación normal. Todo el libro está salpicado de fotografías de ejemplo. Estoy aburrido de enviar solicitudes de arreglo al ayuntamiento, por los medios más variopintos. Y lo habitual es que ignoren mis peticiones y reclamaciones. Sólo se atienden las más sencillas, las de solución más directa y económica, pero

cuando las cosas ya son más complejas, se suelen quedar como están. Me imagino que una petición puntual de un ciudadano normal puede pasar desapercibida trasapelada en un cajón sin que pase nada.

Sin embargo, ellos no aflojan. Hace unos pocos años se hicieron con un radar láser que suelen sacar a pasear. En un intento por demostrar que no hay afán recaudatorio, afirman que la recaudación del mismo se destina a una ONG. *¿Perdona? ¿Es posible que la ciudad presente tal cantidad de deficiencias y el dinero que se obtiene de las sanciones no se destine íntegramente a cuestiones relacionadas con la seguridad vial?*

Como a cualquier otra persona, no me gusta que me pongan multas. Pero no me importa que si me cae alguna, el dinero sirva para mejorar las condiciones en la ciudad. No me parece justo ni ético que a mí se me exija un perfecto cumplimiento de las normas de tráfico, y quien recibe mi dinero cuando no las cumplo, no lo utilice para hacer su parte, para cumplir las normas que como responsable de una vía pública se le aplican.

Esa es la filosofía que pretendo trasladaros. Todo el dinero que recauden de vuestra familia, en multas o impuestos, debería ser destinado a un fondo con el que mejorar la seguridad vial. ¿Que os ponen una multa de 100€ por ir demasiado rápido? Escrito al ayuntamiento solicitando que se arregle un bache en la calle tal o cual. ¿Que este año pagamos 150€ de *viñeta* por el coche? Estoy hasta el gorro del ruido de esa tapa de alcantarilla que hay debajo de nuestra casa, cada vez que un coche la pisa. Ese paso de peatones, en el que de forma antirreglamentaria han utilizado pintura roja. Hay mil cosas por arreglar. Es nuestra obligación pedir que se arregle y no soltar la presa, insistir una y otra vez, donde haga falta, hasta que nos hagan caso. Que lo arreglen, con nuestro dinero.

Tenéis más detalles en la sección del futuro motorista.

La póliza de seguro

El seguro es una cuestión muy importante a tratar, y no sólo por su coste, curiosamente de mayor cuantía cuando la moto candidata es la más pequeña, un ciclomotor, una *cinquenta*. Estas pólizas, aunque sólo incluyan los daños a terceros, son muy caras cuando se asegura a un menor. Algunos fabricantes, conscientes de que son un grave freno a sus objetivos comerciales, ofrecen el primer año de seguro gratis al comprar una moto nueva. Sin embargo, es posible que no le aseguren, o que haya que pagar una cantidad adicional para hacerlo. En cualquier caso, ese año pasa muy rápido y quizás nos encontremos después con una sorpresa desagradable. El seguro es una cuestión tan crítica que puede incluso provocar poner los ojos en otra moto o en otra cilindrada.

En la póliza de seguro debe estar recogido el conductor de la moto, el nombre de vuestro hijo. Es una maniobra habitual poner el seguro a nombre de uno de los padres, ya adultos hechos y derechos, con un montón de años de carnet y con una buena bonificación para conseguir un precio asequible. Evitad esto. En caso de accidente, la compañía aseguradora puede negarse a asumir los gastos, o a buena parte de ellos. En todo caso, pedid que se añada al chaval como conductor ocasional o adicional. La póliza no debería subir de precio de forma exagerada, y él estaría cubierto. No perdamos de vista que el objetivo no es que no tenga muchos accidentes y despierte las sospechas de la aseguradora (esto es lo de menos), sino que no tenga ninguno. Por eso le vamos a ayudar a que sea un buen conductor y a que en los primeros meses y años, supla con buena formación, entrenamiento y concienciación su lógica falta de experiencia.

Una buena póliza debería incluir coberturas como gastos médicos del conductor, reclamación de daños y defensa jurídica, y asistencia en

carretera. Un seguro barato que no incluya estas opciones puede resultar muy caro en cuanto haga falta hacer uso de ellas.

Requisitos previos del motorista

Antes de formalizar el acuerdo definitivo, es recomendable realizar un periodo de prueba, antes de la compra de la moto, firmar un precontrato entre todos. Durante esta fase nuestro joven aspirante deberá cumplir una serie de requisitos y condiciones para poder optar a su objetivo de conducir una moto. Los gastos que hay que afrontar para que pueda hacerlo son muy importantes, lo suficientemente altos como para correr con ellos cuando tengamos la garantía de que todo el proceso terminará con éxito. Incluso puede que quede fuera del alcance de la economía familiar. Antes de sacarse el carnet, comprar la moto y todo el equipamiento, contratar el seguro y estar en disposición de salir a la jungla de asfalto, nuestro hijo debe demostrar una personalidad y actitud responsables, responder ante sus obligaciones, aprender a apreciar el alcance de su sueño, a ahorrar y mantenerse lejos de las drogas y del alcohol. Sólo entonces podremos dar el paso. No queremos tirar el dinero y nuestro esfuerzo para nada.

El contrato

Después de haber trabajado durante años con nuestro hijo o hija aspectos como el respeto y la responsabilidad, a través de conversaciones, y por supuesto, dando buen ejemplo, es su turno. ¿Quiere una moto? Pues le toca poner en práctica todo lo que le hemos enseñado y demostrar que está preparado. Confiamos en él, si no, no habríamos llegado hasta aquí, pero si plasmamos en un papel un acuerdo común, dejando claramente sus derechos y obligaciones, también las nuestras, y las consecuencias de no cumplirlas, no pasa nada, ¿verdad? Así todo quedará por escrito, definido claramente, y será una referencia sobre las normas y obligaciones a cumplir.

Los jóvenes a los que se les han establecido reglas en casa tienen porcentajes de incumplimiento de normas mucho más bajos que a los que no. Esa una de las razones para hacer un contrato. Por eso recogeremos en él normas para el uso de equipamiento de seguridad (como mínimo, casco, guantes y chaqueta), no beber o consumir drogas, no usar el móvil, respeto a las normas de tráfico, mantener la moto en buenas condiciones de uso, etcétera. Si nuestro chaval no quiere aceptarlo, ya sabe lo que hay. O mejor dicho, lo que no va a haber.

Las cláusulas del contrato

En el contrato se recogerán cláusulas sobre obligaciones, cómo repartir los gastos, posibles restricciones de uso de la moto, especialmente los primeros meses, y finalmente las que no queremos aplicar nunca, las relativas a sanciones y la más dura y extrema: la extinción, rescisión o cancelación del acuerdo.

Hacerse con todos los requisitos para conducir una moto, aparte de, evidentemente, la propia moto, va a suponer un importante esfuerzo económico. Y mantener el privilegio a lo largo del tiempo va a depender en gran medida del cumplimiento de las obligaciones por parte del chaval. Por eso es interesante que los gastos sean compartidos, que ese *cómprame la moto* no sea darle las llaves en la mano a nuestro hijo y ya está. Que ahorre desde años antes para sufragar los costes, que sepa lo que cuesta ganar el dinero y lo fácil que se va. Y no sólo para que acabe invertido en una moto y no en *otras movidas* a las que no queremos que se acerque, sino para que sea consciente del esfuerzo que también nosotros vamos a hacer para que pueda conseguir su sueño. Quizás yo sea un ingenuo, pero quiero pensar que la diferencia entre que asuma que es casi adulto y debe madurar, que se divierta responsablemente con sus amigos o acabe cualquier día semiinconsciente, depende en buena medida de sus objetivos globales y su nivel de asunción de responsabilidad, de tener en mente unas metas que condicionen sus decisiones cotidianas del día a día.

Nos dolerá a todos, pero si es necesario rescindir el contrato, debemos estar seguros de que la peor parte se la va a llevar el que incumpla las condiciones aceptadas. Y cuanto más gastos asuma nuestro hijo, quizás sea más consciente de la apuesta y del privilegio que disfruta. Independientemente de que seamos capaces de asumir la totalidad de los

gastos o no, el candidato a motorista debe poner de su bolsillo, hacer un esfuerzo también en lo económico.

Veamos los detalles del contrato.

Los gastos

El carnet será el primer gasto a acometer. Muy importante tantear en distintas autoescuelas, preguntar por el presupuesto pero también sobre otras cuestiones como la experiencia de sus instructores, si las clases teóricas se dan presencialmente o con ordenador, cuántas clases prácticas se van a dar, de qué motos disponen, su antigüedad, si se proporciona una formación adicional a la meramente exigida,... Y por supuesto, tened en cuenta la reputación de cada centro, el boca a boca, la experiencia de amigos o conocidos, porque eso es información de primera mano muy útil.

Mi propuesta en este caso es que los gastos de obtener el carnet corran a cargo de los padres. Yo me saqué el carnet ya de adulto, el dinero era mío, ya tenía el de coche, y busqué lo más económico. No cometáis ese error, huid de las ofertas, y apostad por la autoescuela que, dentro de vuestras posibilidades, os ofrezca la mayor confianza.

¿Cómo asumir los gastos del seguro? La verdad es que no tengo una propuesta concreta, porque va a depender de su importe. Este es un gasto anual que puede ser importante, muy variable, y eso sin añadirle exquisiteces como que cubra los daños propios de la moto o un robo. El concepto *todo-riesgo* no funciona igual con las motos. Si la cuantía se dispara, nuestro hijo difícilmente podrá hacerse cargo del seguro cada año. Si los padres no la asumimos por completo como parte del compromiso mientras nuestro hijo es la persona responsable que

esperamos que sea, apostaría por una cantidad fija y asumible por su parte, un porcentaje razonable.

La moto. Aquí puede estar el mayor gasto. Puede que la moto vaya a ser nueva y haya que comprarla. Un modelo concreto, el que le ha entrado por los ojos, exactamente la moto que quiere y ninguna otra, o puede que tenga una idea más o menos clara del estilo pero no sabe aún cuál puede ser. Podemos estar hablando también de una moto de segunda mano. Quizás la moto ya esté en casa y se prevea un uso compartido.

Como ya he dicho, pienso que el futuro motorista debe hacerse cargo de una buena parte de la compra de la moto. Pero esto ya depende de cada familia. Habrá casos en los que la moto pueda ser un regalo por parte de los propios padres, de sus abuelos o sus tíos. A lo mejor el chaval tiene un dinero ahorrado. Habrá otros casos en los que los padres ofrezcan una cantidad suficiente para hacerse con una moto básica, y que el joven ponga de su parte la cantidad adicional para poder comprar aquella que le hace girarse cuando la ve por la calle, su capricho. Me siento incapaz de daros una pauta, aquí tendréis que analizar las posibilidades, aplicar el sentido común y llegar a un acuerdo entre las dos partes.

Lo que sí tengo claro es que no se puede salir del concesionario sin el equipamiento de seguridad, como mínimo el casco y unos guantes de moto. De momento, si tiene una cazadora y pantalones gruesos, junto con unas botas altas, puede ser suficiente. Los gastos de estos elementos de seguridad pueden incluirse en el importe de adquisición de la moto o tratarse de forma aparte en el contrato. Mi propuesta es que la compra del casco, guantes y resto de equipamiento sean sufragados al 50% entre padres e hijo.

Pasemos al uso diario, al combustible. La gasolina siempre ha sido cara, desde que eché gasolina por primera vez en 1991. Nunca fue barata. Y sin

embargo, recuerdo con buen regusto la sensación de parar en una gasolinera y llenar el depósito de mi moto con mi dinero para poder seguir haciéndole kilómetros, disfrutar del aire de frente. ¡Ahora lo pienso y no me lo explico! Es broma, claro que tiene explicación. Es tu moto, la sientes más tuya, y aprecias aún más el placer de poseerla y conducirla cuando te cuesta un esfuerzo, cuando no te ha caído del cielo.

El consumo de gasolina está directamente relacionado con el uso de la moto. Por eso creo que este gasto debe ser sufragado totalmente por el motorista. Cuanto más use la moto, cuanto menos eficiente sea su conducción, más le costará.

El Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM), conocido coloquialmente como *impuesto de circulación* o *viñeta*, es otro gasto anual asociado al hecho de ser titular de una moto, y que hay que pagar al ayuntamiento donde se reside. En el caso que nos ocupa, generalmente estaremos hablando de motos de pequeña cilindrada, con lo que el gasto es muy bajo, apenas un puñado de euros. Lo menciono porque es otro gasto más, pero cubridlo como os parezca más cómodo, realmente es el menor de los problemas en cuanto a coste se refiere, siempre que no nos vayamos a una moto de gran cilindrada, donde ya la sangría se dispara.

Como ya he dicho antes, el correcto mantenimiento de la moto es una cuestión muy importante para la seguridad. En ocasiones, las operaciones son gratuitas, como revisar las presiones, ajustar el freno de tambor, o muy económicas, como cambiar bombillas uno mismo. En otras ocasiones, cuando hay que visitar un taller, la cosa se puede disparar un poco, pero no demasiado, ya que el coste de mantenimiento de las motos de pequeña cilindrada suele ser algo razonable. Para costear el mantenimiento de la moto, puede ser una alternativa interesante repartirlo al 50%, una mitad la cubrirán los padres y la otra mitad el joven motorista. Todo depende del *poder adquisitivo* de nuestro heredero, pero

también es interesante que todos los meses reserve una parte de su dinero disponible para hacer frente a estos gastos que nos exige la moto de forma periódica. Esta debe estar siempre en buen estado, y si no lo está... ¿deberíamos dejarla en el garaje parada? Mejor que ahorre para que esto no tenga que ocurrir.

Dentro de este capítulo podremos incluir también los neumáticos. Su duración depende en buena medida del tipo de neumático, el tipo de goma y por su supuesto, el uso al que sean sometidos. Podemos estar hablando de apenas 5.000 kilómetros o llegar a pasar de los 10.000. No me parece mal, si la economía familiar lo permite y estáis de acuerdo, que su sustitución se financie de forma compartida. Salvo, en los casos extremos en los que se advierta que han sido sometidos a una conducción extrema (por no decir macarra, haciendo derrapadas y bloqueos intencionados).

En estos casos, creo que los padres no debemos poner ni un euro para financiar un uso inadecuado de una moto. Y si llegara a ser síntoma de una conducción irresponsable por su parte, el mayor problema no sería que el chaval debería cambiar las cubiertas de su bolsillo, sino que tendríamos un argumento de peso para dar por concluido el contrato y que se acabe aquí su aventura. Como apuntaba antes, los neumáticos, los dos únicos puntos de contacto con el suelo, pueden darnos información fiable sobre el estilo de conducción que se practica con la moto. No hace falta pillar *in fraganti* a nuestro hijo haciendo el cabra por la ciudad, las gomas nos hablan sobre cómo se han desgastado. Si es así como circula habitualmente, sus neumáticos nos dirán que nuestro hijo no está conduciendo como debería.

Las reparaciones son otra historia. Si algo se rompe por una caída o un accidente, aquí no se paga nada a medias. Si es por culpa de otro conductor, se reclama. Se arreglan los papeles y su seguro nos arregla la moto y nos repone el casco, chaqueta, guantes y lo que se haya roto. Si el

accidente es fruto de deficiencias en la vía, pedimos asistencia policial, un atestado, nos hinchamos a sacar fotos y reclamamos al titular de la vía, como veremos. Si en cambio, nos hemos caído por nuestra culpa, por exceso de velocidad o de confianza, por un despiste o error de conducción, no hay a quien pasarle la culpa. El que rompe, paga. Así funciona. Y la verdad es que es efectivo. Cuando no quieres hacerte daño o romper la moto, aflojas y reduces el riesgo, que es algo de lo que hablaré mucho, mucho, a lo largo del libro.

Sin embargo, el curso de perfeccionamiento es un requisito de los padres (ya lo he convertido en nuestro), por lo que creo que debe ser asumido en su totalidad por vosotros. Por culpa de la poca demanda que hemos generado los motoristas, y dependiendo del lugar de residencia, puede ser algo complicado poder encontrar cursos cerca de casa. Por ello, es posible que haga falta organizar e irse un fin de semana completo a otro sitio, donde haya un circuito, unas instalaciones y/o una entidad que los imparta. Así que al coste del curso en sí hay que añadir otros de viaje y pernocta. En cualquier caso, y quizás con una buena dosis de optimismo, creo que entre todos los motoristas podemos revertir esta situación, demandar este tipo de producto, y que como resultado se genere una oferta variada de cursos, de calidad, razonablemente económicos y en múltiples ubicaciones.

Los precios que conozco actualmente andan sobre los 150 € por un curso completo de unas 8 horas. ¿Os parece mucho? A mí no. ¿A cuánto está la hora de mecánico, carrocerero, médico o quirófano? Y teniendo en cuenta que con toda seguridad evitará alguna caída, casi me parece barato, lo compensará con creces. Aún no he encontrado a nadie que haya asistido a un curso y defienda lo contrario.

Restricciones

Cuando uno es un conductor novato, se ve sujeto a ciertas limitaciones como consecuencia de su falta de experiencia y habilidad. Está obligado a llevar una *L* que le identifica como conductor novel. (Luego en moto no la lleva casi nadie, pero bueno.) No puede superar la velocidad máxima de 80 km/h. La tasa máxima de alcoholemia permitida es menor durante los dos primeros años. Pero como ya sabemos, una cosa es el permiso de conducción, el carnet, y otra, el permiso privado, el contrato entre los padres y el motorista. En el contrato también existe la posibilidad de limitar o restringir temporalmente determinadas facultades de la conducción.

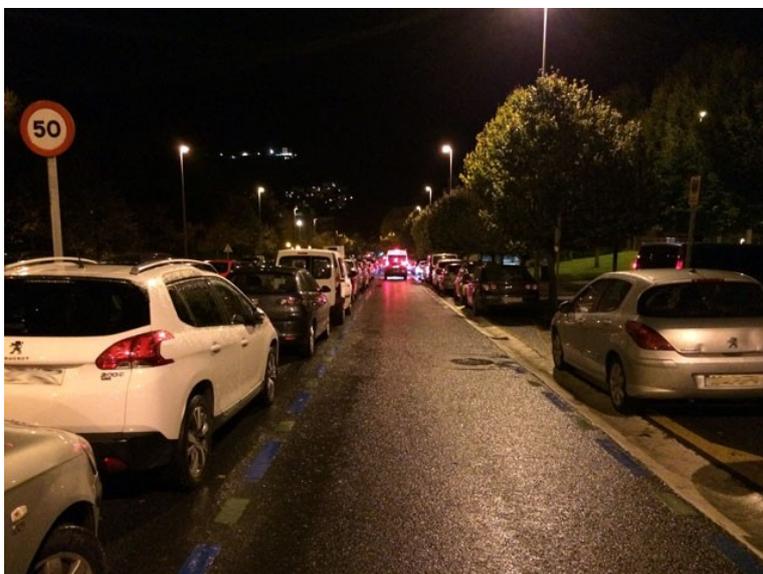
No es lo mismo andar en moto por grandes ciudades como Barcelona, Madrid o Sevilla, donde circulan miles de vehículos y motocicletas, y donde existen vías rápidas o rondas que rodean toda la urbe, que hacerlo en una más pequeña como Donostia o Zamora, o que en un pueblo de ámbito rural. La historia cambia completamente. Y es lógico que los padres estén especialmente preocupados cuando un crío sin experiencia se vaya a meter en una jungla donde es una presa fácil para una jauría de conductores con más experiencia, prisas y malas costumbres.

Es por eso que el contrato prevé la posibilidad de incluir unas restricciones de uso de la moto, unas condiciones bajo las cuales no podrá utilizarse la moto, al menos hasta que el chaval haya podido adquirir cierta experiencia, una vez haya pasado un tiempo o haya recorrido un determinado número de kilómetros con la moto. ¿De qué tipo de restricciones estamos hablando?

Por ejemplo, no coger la moto por la noche. La oscuridad es un gran hándicap para cualquier conductor sin experiencia. Y puede que en las primeras semanas o meses, sea una idea razonable limitar el horario de uso de la moto a aquellas en las que existe iluminación natural. Otra

posibilidad, sobre todo en las grandes ciudades, sería la de evitar las horas punta, esas en las que el tráfico es brutal, cuando la ciudad se vuelve una locura llena de gente con prisa intentando llegar a su destino y fijándose menos de lo necesario en lo que pasa a su alrededor en general, y en un nuevo motorista sin experiencia en particular. Aquí los padres tendréis que pensar sobre esto y decidir si al principio sería necesario algún tipo de restricción o si creéis que vuestro hijo podrá defenderse a cualquier hora del día o de la noche. Lo mismo podríamos decir sobre la conducción con lluvia, en la que las condiciones empeoran muchísimo para las motos, principalmente en aspectos como la visibilidad y la baja adherencia del pavimento.

Además del cuándo, es también importante el dónde. Todos sabemos de calles, zonas o carreteras por donde es mejor no meterse, por densidad de tráfico, peligrosidad de las mismas o las razones que sean. El contrato nos dará la posibilidad de restringir la circulación con la moto



La falta de luz y la lluvia empeoran drásticamente las condiciones para la conducción segura de una motocicleta.

a esos lugares, hasta que consideremos necesario, hasta un límite de kilómetros recorridos o un tiempo determinado.

Una de las limitaciones críticas en el método de *Cómprame una moto* es la de no poder llevar pasajero. Como ya hemos dicho, bastante tendrá el nuevo motorista con llevarse a sí mismo en moto como para poner en riesgo a otra persona. Claro que para él sería muy golosa la oportunidad

de llevar a alguien de *paquete*, es algo que le subiría muchísimo la autoestima, pero no tiene edad ni experiencia como para responder por otra persona por sus errores. Sólo en el caso de que lo estiméis oportuno, por necesidades específicas recogidas en el acuerdo, podréis ignorar o restringir circunstancialmente esta restricción.

Las multas

Incluso los mejores conductores acaban siendo sancionados por algún motivo, tarde o temprano. Existen multas de diferentes cuantías y gravedades, y en función de su naturaleza, llevan aparejadas otras consecuencias aparte de las dinerarias, como pérdida de puntos en el permiso, retirada del mismo o incluso la imputación de un delito contra la seguridad vial. Esperemos que nunca lleguemos a estos extremos y que si llega alguna multa, se trate sólo de una pequeña multa económica.

En cualquier caso, independientemente de la gravedad o levedad de las infracciones, el responsable de las mismas deberá hacerse cargo de todas sus consecuencias. En otras palabras, para que no haya duda: si a nuestro hijo le cae una multa, la paga él.

Además de las sanciones administrativas, en función de la gravedad de la infracción (o incluso si no hay infracción de tráfico, por ejemplo, si sabéis que está fumando lo que no debe), existen determinadas acciones que supondrán una sanción interna o la extinción automática del contrato, significando la pérdida del derecho a conducir la moto. Las vemos a continuación.

Sanciones internas y rescisión del contrato

Incumplir las normas conlleva unas consecuencias, e incumplir los términos del contrato, también. No son sanciones económicas, pero pueden inhabilitar durante un número de semanas o meses el poder utilizar la moto. Esto tiene que quedar claro para nuestro hijo. Debe entregar las llaves de la moto y no podrá cogerla durante el tiempo estipulado. Lo debe saber desde el principio. Lo va a firmar. No hay ninguna duda. Cada acción indebida significa una sanción definida de antemano. Puede que se la juegue, pero si los padres sabéis que ha hecho algo indebido porque le habéis pillado, la sanción interna es imperdonable. ¿Cuáles son?

Todos los incumplimientos son graves, pero desde luego, no podemos decir que todos son iguales. Por eso algunos tienen aparejada una sanción más corta. Como por ejemplo, no cambiar una bombilla en un tiempo prudencial después de saber que está fundida. No revisar las presiones de los neumáticos. Y rozando la gravedad, ir en pantalones cortos o con calzado inadecuado, conducir sin guantes. En estos casos, lo justo creo que serían unas pocas semanas sin tocar la moto. Al menos la primera vez. Si se trata de infracciones reincidentes, ya deberíamos estar hablando de un plazo de meses sin moto. No olvidemos que el objetivo no es castigar cuando nuestro hijo rompe las condiciones del compromiso, sino conseguir que no las rompa. Tienen un claro objetivo disuasorio.

En otro nivel de mayor gravedad, y que deberían suponer una sanción más larga sin utilizar la moto, ya hablando en meses, tenemos las infracciones como llevar pasajero, saltarse un semáforo, no llevar casco. Si se produce una repetición, podría suponer la anulación definitiva del contrato. Un crío al que le pillan por segunda vez sin casco, o metiéndose mierdas, es evidente que no ha entendido en absoluto de qué va esto de

conducir una moto (entre otras cosas), por lo que veo completamente justificado anular el acuerdo y empezar a buscar un comprador para esa moto que tanto decía querer, pero no demostró querer lo suficiente.

¿Hay acciones que puedan suponer directamente anularlo todo y quedarse sin moto? Pues sí, también las hay. Todas estas condiciones debemos decidir las los padres o responsables, y por supuesto, hacérselas saber a nuestro hijo, porque si quiere la moto, debe aceptar las condiciones y sabe lo que hay. Todo aparecerá recogido en el contrato. Y si recogéis en él que a la primera que conduzca sin casco, de forma ostensiblemente borracho o fumado, entrega las llaves y se acabó la historia, esto es lo que hay. Las cartas están sobre la mesa, todos sabemos el esfuerzo que todos vamos a hacer, los compromisos adquiridos y las consecuencias. A partir de aquí, el camino está por recorrer, y queremos que llegue a buen puerto. Toca trabajar.

Buena suerte.



paypal.me/ekhi

EL FUTURO MOTORISTA

*Libertad significa responsabilidad.
Es por ello que la mayoría de los hombres la temen.*

*El éxito no consiste en no cometer errores,
sino en no cometer el mismo error dos veces.*

– George Bernard Shaw (1856-1950)

Hola, compañero. Si estás leyendo esto seguramente es porque crees que tienes alguna oportunidad de conseguir esa moto que te está quitando el sueño.

No te puedes imaginar lo preocupados que están tus padres. Llevan años oyendo eso de que las motos son muy peligrosas, y vas tú y les pides una. Ya es mala puntería. Ahora también ellos van a dormir peor.

Un día iba tranquilamente en mi coche circulando por una rotonda, cuando vi un pequeño scooter que venía por una larga recta. Después de un pequeño giro hacia su derecha entraba en esa rotonda en la que yo estaba. Como sabrás, al estar ya dentro, yo tenía prioridad, y la moto tenía que frenar para dejarme pasar, y luego pasar ella. Pero intuí que el chaval no tenía la más mínima intención de frenar, así que solté el acelerador, dejé libre el espacio del hipotético impacto delante de mi coche, y en efecto, pasó como una exhalación cruzando la rotonda como si ni ella ni yo existiéramos. Le recriminé su estúpida maniobra con un bocinazo mientras se alejaba sin inmutarse del sitio donde podría haber sufrido un gravísimo accidente que quizás le habría costado la vida.

Uno de los objetivos de este libro es que nunca jamás cometas tonterías. Ni como esa, ni de otro tipo. Si no tienes esta idea clara, puedes dejar de leer, aparcar definitivamente tu objetivo, y dejar de dar el coñazo a tus padres con lo de la moto.

Es absurdo. No la tendrás.

De hecho, es mejor que no la tengas.

Pero con no hacer tonterías no es suficiente, también quiero que aprendas a defenderte de las tonterías de los demás. Que seas capaz de anticiparte y reaccionar cuando sean otros los que cometan imprudencias para que no te pillen en medio. Conducir una moto se parece mucho a un videojuego. Tienes los mandos, una pantalla delante, y un montón de personajes o bichos que no tienen ninguna buena intención. Tienes que saber en todo momento lo que tienes a tu alrededor, en un entorno totalmente cambiante, lo que hace que lo que hace un segundo estaba de una forma, ya no esté así. También a lomos de una moto. Debes mirar lo que hay delante, lo que hay detrás y a tus lados, bien mirando a través de los retrovisores o girando la cabeza. Continuamente. Tu cerebro tiene que ser como un radar que va barriendo en círculo, identificando puntos que puedan suponer una amenaza para ti. Olvídate de esa imagen en la que conducir es ir plácidamente mirando hacia adelante sintiendo el aire en la cara. Existen objetos, circunstancias, personas y vehículos que pueden ser un problema para tu integridad, y que además, tú incluido, no hacen más que moverse. Conducir es una actividad muy divertida, pero también muy intensa y estresante cuando se hace bien. Si te parece que no, podemos analizar el párrafo de la *anécdota* de la rotonda.

Todo ocurrió en apenas dos o tres segundos. Y pasaron muchas cosas. Y he empezado mintiendo. No iba *tranquilamente*. Nunca hay que conducir así. Siempre hay que estar alerta, atento a todo lo que pase alrededor.

Cuando vi acercarse a aquella moto, calculé mentalmente su trayectoria y pensé que probablemente llegaríamos al mismo sitio en el mismo momento, y vi varias señales que me ayudaron a adivinar sus intenciones. Mientras yo iba haciendo mi trabajo, girando en la rotonda, me fijé en la elevada velocidad a la que venía. A pesar de la curva que tenía que trazar antes de acceder a la rotonda, el motor no dejó de sonar, no cortó gas. Si no había frenado antes de llegar a la curva, ¿era posible que lo hiciera en medio de la misma, cuando es mucho más difícil hacerlo? Su postura de conducción, muy agresiva a pesar de tratarse de un scooter de 49 cm³, y su casco con visera oscura, que me impidió ver sus ojos y si me había mirado o visto, también me dieron mucha información, o al menos, incertidumbre, dudas. En alguna décima de segundo, asumí que aquel idiota no iba a frenar, luego o lo hacía yo, o él y su moto acabarían incrustados en el costado derecho de mi coche. Decidí soltar el acelerador, dejarle pasar. Vivir.

También has podido ver en qué consiste la “conducción defensiva”. No es otra cosa que anticiparte a lo que puedan hacer los demás, y tomar decisiones que eviten el accidente. Hay gente con mucha experiencia en conducción que dice “he tenido ocho accidentes y no tuve la culpa en ninguno”. Eso es absolutamente inútil en una moto. Dentro de un coche se va mucho más protegido, y más en ciudad, donde las velocidades que se alcanzan rara vez suponen un grave riesgo para la vida. Pero no pasa lo mismo con las motos. Siempre hay que evitar el más mínimo roce o riesgo de caída que pueda llevarnos al suelo o a impactar contra algo. Lo que un motorista debe buscar es decir “no he tenido nunca un accidente”. Sufrir uno y no tener la culpa no vale de nada. Un motorista, culpable o no, es siempre la víctima. Por eso es tan importante conducir a la defensiva, anticiparse a lo que pasa en nuestro *círculo de vida*.

Conducir defensivamente no significa ir despacio, sino tener siempre la situación bajo control, circular dentro de unos límites, saber dónde está

todo el mundo dentro de tu círculo de vida, y si son un riesgo para tu trayectoria, tener reservados espacio, tiempo, y un plan para actuar. Si no tienes tiempo para reaccionar ante un imprevisto, es que ibas fuera del límite. Cada uno tenemos el nuestro, según nuestra habilidad, reflejos y capacidad de lectura de la situación. Te aseguro que se puede andar en moto de forma dinámica, ágil, muy divertida, y siempre bajo control. Así es como yo disfruto, y mucho, con la moto. Chavales con scooters me han quitado las pegatinas mil veces en ciudad, y eso que llevo 25 veces su cilindrada. Pero ellos no saben frenar bien, no saben esquivar un obstáculo, ni siquiera saben si en un momento concreto es mejor frenar o esquivar, no saben nada, y lo que es peor, no parece preocuparles. Sí, sí saben una cosa. Sólo saben girar el acelerador hasta que hace tope y confiar en que nadie que haga lo mismo se cruce en su camino.

Si crees que conducir a la defensiva es aburrido, te equivocas. No sabes cuánto. Los que llevan una moto jugándose el tipo, habitualmente van más preocupados por enroscar el mango y ver cómo se tumba la aguja del velocímetro que de disfrutar del control de una moto, saber coger curvas de forma segura, trazar por el mejor sitio, frenar, y acelerar cuando se puede y debe. Aquí es donde realmente está el placer de conducción, en la técnica. ¿Piensas que me equivoco? Si te gustan las carreras de motos, sabrás que las zonas más interesantes y divertidas, donde los espectadores quieren estar, las de las entradas más caras, son las de curvas y frenadas, no las rectas. Y si algún día puedes ir a verlas en directo, tendrás la sensación de que los pilotos no van tan rápido. No van descontrolados. Frenan y aceleran de forma relativamente suave, van siempre por el mismo sitio, de una forma muy ordenada, repitiéndolo todo vuelta tras vuelta, sin derrapar, salvo cuando intentan arañar una ridícula décima de segundo en una vuelta de casi dos minutos.

Mi disfrute sobre una moto es muy diferente. No te voy a engañar, la edad también es un factor determinante y no se puede ignorar. Pero la

clave para tu seguridad está en que sepas siempre cuándo estás dentro de tus límites, en tener un plan B y tiempo y espacio para ejecutarlo. Si en algún momento sales de esos límites, sé consciente de ello para poder volver a la normalidad cuanto antes. Este libro quiere ser una guía para ayudarte a que aprendas a tener todo bajo control. Basada en tres conceptos básicos: responsabilidad, conocimientos y entrenamiento. Practicando una conducción dinámica, por supuesto, pero también consciente, comprometida y respetuosa.

Por eso tendrás que interiorizarlo de una forma tan exagerada, tan evidente y visible, que tus padres no puedan tener ninguna duda al respecto. Ten en cuenta que para ellos es un trago muy duro pensar que tendrás una moto y podrás estar sufriendo un riesgo evitable. Tan fácilmente evitable con un simple “no”. Y no hay moto. Por eso es tan importante que minimices los riesgos. Por su tranquilidad, pero sobre todo por tu seguridad. Cumpliendo las normas, siendo siempre dueño de la situación, controlándote a ti mismo y a todos lo que te rodean, ejecutando una conducción defensiva, preventiva, técnica, elegante y amable con los demás.

Muchas, si no todas las cosas que te voy a contar, son de sentido común, de pura lógica, muy evidentes. Hay consejos que intentan evitar riesgos muy obvios y otros que no lo son tanto, a menos que hayas conducido antes una moto y te hayas topado con ellos. Cualquiera sabe que ir por la vida con un cuchillo apuntando hacia adelante no es muy recomendable, ¿verdad? Pues a ver quién, en su casa, no ha salido nunca de la cocina hacia al comedor, cargado con platos, vasos y un cuchillo mirando al frente, confiando en que nadie de la familia vuelva corriendo a buscar algo en la nevera. Este es el tipo de cosas que siempre hay que evitar al conducir en la vía pública, y más en moto: no confiamos en la buena suerte, esperando que no venga nadie. Siempre jugamos sobre seguro.

Tengo muchas cosas que contarte. Vamos a empezar con ello.

Cómo funciona esto

Para poder conducir hace falta una moto y un carnet. (Vale, también más cosas, como equipamiento de seguridad, la documentación y la ficha técnica de la ITV, un seguro, etc., pero de eso ya hablaremos). Es cierto que como menor de edad necesitarás una autorización de tus padres para poder presentarte al examen para obtener tu carnet. Pero iremos un poco más allá. Necesitarás algo más que ese carnet, esa licencia o permiso administrativo oficial que te habilita para poder conducirla: otra autorización adicional de tus padres, tutores o responsables. Es posible que aprobar el examen del carnet sea lo más sencillo de todo.

En efecto, esa autorización familiar es el acuerdo que firmarás con ellos, a través de un *contrato* cuyas cláusulas recogerán las obligaciones y los derechos de las dos partes.

Puede que ya tengas la edad para poder conducir una moto o ciclomotor, que te quede poco tiempo para cumplirla, o que aún te falten unos cuantos años. Incluso que ya seas mayor de edad. Es lo de menos.

Antes del contrato, requisito básico para el acceso a la moto, podréis firmar en cualquier momento un precontrato, antes o después de tener la edad legalmente requerida. Puede ser cuando tengas 13, 17 o incluso más, es lo de menos. Será como un periodo *de prueba*, de meses o incluso años. Como te puedes imaginar, tus padres no van a aceptar un acuerdo por escrito que les comprometa a autorizarte a sacarte el carnet, comprar la moto (si es el caso, porque también puede que ya esté en la familia, o la compréis aportando el dinero las dos partes, o sólo tú), el casco, los guantes, contratar el seguro, etcétera, únicamente porque vas a prometer *portarte bien*. Si entendemos por esto cumplir con cosas como ser buen estudiante, mantener a raya temas como alcohol y drogas, y otras cuestiones que ellos crean que deban convertirse en requisitos, entenderás

que no vale con decir “seré bueno, comprádmela mañana”. Cuando el contrato definitivo esté firmado, tus padres deberán estar seguros de que lo vas a cumplir. Cancelar el contrato y deshacerse de la moto puede ser un desastre económico, tirar todo por la borda después de todo el esfuerzo realizado por parte de todos. Sería muy frustrante para todos. Tiene que salir bien sí o sí, hasta el final.

Como ya te dije, hay un aspecto importantísimo, la base de todo esto, que es tu capacidad para convertirte en una persona madura y responsable. Si tus padres creen que no estás preparado, tu sueño no se hará realidad. Pero también puede que tengas tiempo y la oportunidad de demostrar que sí estás listo.

Quizás el nivel de exigencia (en términos de responsabilidad) no haya sido todavía muy alto. No más allá de ser obediente, cumplir ayudando en casa, ser solvente en los estudios, no hacer muchas tonterías y poco más, ya sabes, la típica lista de cosas que solemos pedirnos los padres. Ahora hablamos de palabras mayores. Conducir es una actividad muy compleja, en la que se ven involucrados los sistemas sensorial, perceptivo, motor y cognitivo de nuestro organismo. Al conducir hay vidas en juego, no sólo la tuya, y es aún más compleja sobre una moto, un artefacto sumamente ágil y rápido, que se mueve en un entorno donde hay muchos elementos de riesgo, incluyendo otros vehículos conducidos por personas que posiblemente no conducen tan bien y prestando tanta atención como queremos que lo hagas tú. Hablamos de acciones y decisiones tomadas en una décima de segundo que pueden afectarte especialmente a ti, a lomos de una moto, un vehículo sobre el que es terriblemente fácil hacerse mucho daño.

Tus padres necesitan saber que eres realmente responsable y exigente con tus propios actos. Hay un momento en la vida en el que sentimos que dejamos de ser niños y pasamos a ser personas mayores. La posibilidad

de tener una moto puede que sea un momento idóneo para demostrar que lo sientes así. Poder conducir una moto puede convertirse en un punto de inflexión en tu vida, la ocasión de demostrarte a ti mismo y al mundo que eres una persona adulta, que ya no eres un niño. Tienes una familia y amigos que te esperan en casa, en el instituto o donde sea. Sencillamente, no podrás permitirte tener un accidente en moto. Tendrás los recursos para conseguirlo. Será tu obligación no fallar.



Si no entiendes de verdad todo lo que implica conducir una moto, Ducati tiene una para ti.

Cuando para hacer determinadas cosas se exige una edad mínima es por esta razón. La Administración puede ponerte un mínimo de 15, 16 o 18 años para poder darte un carnet, subirte a una moto y arrancarla, como si el mero hecho de tener unos determinados años ya demostrara una madurez acorde a la edad. Pero tus padres necesitan algo más, de ahí que para darte su autorización, necesiten confirmar que estás preparado. Piensa que para ellos es un esfuerzo enorme el paso que quieres dar, y no solo en lo económico, sino sobre todo en lo emocional. *Las motos son*

peligrosas. Lo son menos si eres un conductor responsable, atento y hábil. En otras palabras, aunque ya tengas la edad legal para conducir, serán tus padres los que decidan cuándo podrás acceder a la moto, cuando puedan confirmar que estás preparado.

A mí me parece un buen trato. Tendrás que sudarlo, con esfuerzo, trabajo, dedicación, autocontrol, y durante el tiempo que sea necesario. Sólo cuando tus padres estén seguros de que has dado con éxito ese salto a la edad madura y a la capacidad de actuar como tal, podrán darte el visto bueno.

No será tampoco un camino en el que llegues a una meta con la lengua fuera y tras recibir el trofeo puedas echarte a dormir. Una vez alcanzado ese estatus de persona adulta y responsable, no hay vuelta atrás. El contrato que firmarás con tus padres, además de unas condiciones previas, recoge unas cláusulas que permiten la anulación del mismo en caso de que dejes de cumplirlas. Y como ya hemos dicho, con carnet pero sin la autorización familiar ya no tienes derecho al uso y/o propiedad de la moto. Y eso lo sabes desde ahora, al principio del trayecto. Esto es lo que ofrece el método *Cómprame una moto*. Si no estás de acuerdo con este trato no hace falta que lo rompas al final, sencillamente no lo inicies, ya sabes antes de empezar lo que hay. Sacarse el carnet, comprar la moto, el equipamiento de seguridad, suscribir el seguro y hacer el curso de conducción supone un desembolso económico demasiado importante como para tirarlo todo por la borda cuando ya lo tenías en tus manos. Sería una frustración enorme no solo para ti sino para todos en casa. Y para mí. No querría saber que te han vendido la moto porque incumpliste una cláusula del contrato que aceptaste. Pero mejor eso que sufrir un accidente cuyas consecuencias pueden ser graves o incluso letales, justo lo que tratamos de evitar como sea.

Conducir una moto no es ninguna broma.

Esto va muy en serio.

Obligaciones de los padres

Todos pondréis mucho de vuestra parte, y no quiero desmerecer la tuya. Y aunque tú inviertas dinero en el proceso, tus padres tendrán que hacerse cargo de una parte importante, harán un fuerte esfuerzo económico. Y también psicológico y mental, aceptando el hecho de que conduzcas una moto. Te costará convertirte en adulto, casi de golpe, aprender a controlar impulsos propios de juventud, puede que a nadar contra corriente en asuntos como alcohol y drogas. Y a ellos convivir con el miedo ante la perspectiva de que te pase algo, que sufras un accidente por culpa de la moto.

En lo económico, tendréis que acordar cómo se sufragarán los gastos de la moto. Te adelanto que son un montón. No es sólo la moto en sí, que ya es un pico, sino el obtener el carnet, la autoescuela, el curso de conducción, el casco, los guantes, todo el equipamiento, el seguro, el taller, la gasolina, los neumáticos,... Mucha pasta. Puede que algunas partes las paguen tus padres y otras tú (en cada casa hay una situación económica diferente, de la que dependerá la forma de llevarlo adelante). Así que lo que pueda sugerir yo queda siempre condicionado a lo que se decida en cada familia. Son sólo eso, sugerencias.

Aclarado esto, vamos a dar por bueno el título del libro y suponer que te la comprarán, aunque creo más que positivo que tú también pagues una parte de ella. La autoescuela, los exámenes para sacarte el permiso de conducción, la póliza de seguro. Como he dicho antes, la economía de cada casa es la que es. A lo mejor tienes que ahorrar durante un tiempo, durante el periodo de pruebas, y financiar tú algunos de los requisitos. Todo lo dejaréis reflejado en el contrato.

Sin embargo, creo que es imprescindible que tú te hagas cargo de los gastos del día a día. Todo este tema de la moto va a suponer un

desembolso tan grande, que es lógico que también asumas una parte. Yo sugiero la totalidad del gasto de combustible y la mitad del mantenimiento de la moto y del seguro. Cuanto más la uses y desgastes, más esfuerzo para ti. Cuanto más la rompas, más esfuerzo para ti. Me parece lo justo. Que la utilices con sentido común, cuidando de ella (ella cuidará de ti), y dentro de lo que te permita tu presupuesto, que es exactamente lo que nos pasa a todos. ¡Bienvenido al mundo real!

En el otro lado, el gasto del curso de conducción creo que deberían asumirlo íntegramente tus padres. ¿Por qué? Es un requisito adicional, añadido y requerido por ellos, aunque sea a expensas de este método, al margen de lo que la ley exija para poder conducir una moto, para que puedan quedarse más tranquilos sabiendo que has adquirido unas habilidades que son necesarias para conducir una moto con más seguridad. Es mi opinión, es lo que yo haré con mis hijos. Yo pagaré el curso. Es más, casi con total seguridad aprovecharé el fin de semana para ir con ellos y meterme yo también en pista. No encontrarás ni un solo motorista que se haya arrepentido de hacer un buen curso.

En un caso extremo, tú correrías con todos los gastos, absolutamente todos, autoescuela, tasas, exámenes, moto, seguro, casco, guantes, chaqueta, impuesto de circulación, mantenimiento, averías, gasolina, todo. Pero al curso creo que deberías ir *invitado* por tus padres. Me parece un aspecto muy importante, fundamental, saber dominar la moto en situaciones límite, y no tener un accidente por quedarse paralizado y no tener la reacción apropiada.

Por eso considero que una de las obligaciones de los padres es costear este curso de perfeccionamiento de conducción. En mi opinión, si todos los motoristas pasaran por esta formación adicional, tendríamos muchos menos accidentes, y serían menos graves, de ahí que quiera poner mi granito de arena. No os arrepentiréis de hacerlo. Una moto es

relativamente fácil de llevar mientras no hay problemas, pero cuando estos aparecen, y lo hacen continuamente, hay que hacer maniobras que en ocasiones resultan contrarias al sentido común. Aprenderás, te lo pasarás muy bien y conseguirás circular mucho más seguro.

Otra obligación de tus padres será interesarse por el estado de la moto. Por la calle veo motos con luces fundidas, neumáticos gastados, sin espejos, con piezas rotas,... Es imperdonable. La primera ITV debe pasarse en casa. Interesarse por el estado de la moto es interesarse por ti. Claro, esto también deberás hacerlo tú, en realidad es tu responsabilidad, pero me parece que es algo que no deben olvidar quienes dieron el visto bueno a tu moto. Aquí nadie se puede dormir en los laureles, tener una moto es algo más que conseguirla, hay que mantenerla. Y puesto que esto era un acuerdo entre dos partes, las dos deben estar atentas. ¡Reclama su ayuda si es necesario!

Y si deben preocuparse por la moto, más por ti, faltaría más. Habla con tus padres, coméntales qué tal vas, tus problemas, tus sustos, tus salvadas,... Si has conseguido evitar un accidente (o simplemente una situación de peligro) gracias a tu conducción defensiva, cuéntaselo, no te asustes por confirmarles los riesgos de ir en moto, vende tus habilidades, diles que lo haces bien, que huyes de los problemas, que disfrutas conduciendo así.

Si todo este plan va sobre ruedas, tú tendrás tu moto. Aunque tendrás que ganártela, desde hoy y mientras la tengas.

Una reflexión sobre los pilotos de carreras y los motoristas

Habrás oído a los pilotos de carreras decir “que se juegan la vida en los circuitos”. ¿Sabes que algunos tienen miedo a circular en moto en la vía pública y que incluso llegan a tener prohibido por contrato andar en moto por calles y carreteras?

Sí, amigo. Todo parece indicar que las calles por donde quieres moverte con tu moto son más peligrosas que esos circuitos en donde tus ídolos juegan a ser los más rápidos del planeta.

Si has estado alguna vez en un circuito de velocidad, una vez sentado en tu sitio, habrás podido ver que la pista está a mucha distancia. En un circuito todo es muy grande. Las escapatorias son enormes, los posibles obstáculos están muy lejos, donde no son un riesgo, todos los vehículos van en la misma dirección, nadie viene ni de frente ni por intersecciones laterales. La pista puede tener más de 10 metros de anchura, aunque no se aprovechan todos porque los pilotos quieren ir por la misma línea, por la trazada ideal. Es decir, salvo un ataque sorpresa todo es previsible, al contrario que en una carretera o en una ciudad. Todos los pilotos (todos, hasta el menos bueno) saben pilotar como los ángeles, son sumamente habilidosos, están muy atentos, pendientes de todo lo que pasa por delante y de lo que no ven que viene por detrás. Física y mentalmente al 100%, con sus máquinas perfectas, recién revisadas por sus mecánicos, con un casco integral, guantes con protecciones de fibra de carbono, mono de cuero de canguro con airbag, espaldera, botas, protectores de pecho, todo de la más alta gama. Claro que corren riesgo. Van a unas velocidades tan altas, y apuran tanto para intentar ser los más rápidos, que cuentan con un margen de error muy pequeño. Por eso tienen un alto riesgo de caerse, y cuando lo hacen, lo que cuenta es la buena o mala fortuna. Pero juegan con ventaja. Van equipados con el mejor material de seguridad, desde la cabeza a los pies, los demás pilotos son muy buenos y

saben cómo reaccionar ante un accidente ajeno, las medidas de seguridad de los circuitos les protegen con escapatorias o incluso vallas de aire hinchables,... Asumen que se van a caer y todo está preparado para que lo hagan sin consecuencias, y de hecho, en la mayoría de los casos se levantan por su propio pie y siguen compitiendo si la moto está en condiciones, o vuelven a boxes a por otra mientras se lamentan de su "mala" fortuna.

Pero ahí estás tú, con tu moto circulando por una calle de tu ciudad, con tu casco, tus guantes, chaqueta y botas (es lo mínimo que deberías llevar), en un carril estrecho, flanqueado a tu izquierda por un coche cuyo conductor no te ha visto porque está hablando con su copiloto sobre qué harán el fin de semana, y a tu derecha, bien pegadito a ti, un autobús que no entra en su carril y cuyo ángulo muerto te ha convertido en invisible, y que no sabes si parará en la siguiente marquesina o si pretende cambiarse de carril y ocupar tu sitio. Rodeado de vehículos que en teoría nunca deberían saltarse semáforos en rojo, peatones que aleatoriamente cruzan la calle corriendo de un lado a otro porque *les da tiempo de sobra*, y una alcantarilla hundida que está delante de ti y que sin duda te meterá una buena sacudida cuando pases por encima con tus pequeñas ruedas.

Ojalá estuvieras en un circuito.

Tenlo claro: el que se va a jugar la vida encima de una moto eres tú. Ni tu ciudad, pueblo o las carreteras que frecuentes son el sitio adecuado para emular a los pilotos de carreras, que por cierto, nos dan un millón de vueltas en habilidad y destreza. Que no te engañen: tú corres mucho más riesgo, aunque ni ellos sean conscientes de ello. Pero tú no lo dudes ni un instante.

Por desgracia, el ex-piloto Ángel Nieto, 12+1 veces campeón del mundo del mundial de motociclismo, falleció como consecuencia de las heridas

sufridas en un accidente de tráfico en la isla de Ibiza. Te haré un breve resumen de lo que recogió la prensa y lo que ha trascendido de los juzgados: Ángel Nieto, que conducía un quad, intentó desviarse de la carretera, la conductora de un coche que iba por detrás, no vio o no pudo ver sus intenciones, y aunque no iban rápido, lo golpeó por detrás. Nieto salió despedido del quad, al igual que el casco, que según el atestado policial, no estaba abrochado. Cuando Nieto impactó con el suelo, el casco ya no estaba en su cabeza y no pudo protegerlo. Ya ves qué ironía. Un piloto que corría en circuitos, algunos urbanos, tan inapropiados que en lugar de grandes escapatorias de gravilla tenían balas de paja como precario sistema de seguridad. Hasta rechazó correr en el Tourist Trophy de la isla de Man, cuando era puntuable para el Mundial, alegando motivos de seguridad. Y mira.

El puto casco sin atar.

Por desgracia, ya no podemos pedirle otra vez⁹ a Ángel Nieto que lleve el casco bien abrochado. Haz todo lo que esté en tu mano para correr los menos riesgos posibles. Vigila lo que se mueva a tu alrededor, nunca bajas la guardia, equípate correctamente, conduce responsablemente, no pierdas la pista a las maniobras de los demás, señaliza las tuyas y comprueba que son visibles. No tomar estas y otras medidas es lo que trae mala suerte. Ni las leyendas universales y eternas del motociclismo se libran de ello.

La lista de pilotos muertos en la carretera es amplia. Norick Abe, Mike Hailwood o Nicky Hayden también corrieron la misma mala fortuna. A veces tampoco son los mejores ejemplos a seguir, pues no es raro verles por el paddock y en la vía pública haciendo cosas que no deberían. No subestimes el riesgo. Insisto, la carretera es más peligrosa que el circuito,

9 “Ángel Nieto y el casco”. Cartas al Director, El País, 18.05.1990
https://elpais.com/diario/1990/05/18/opinion/642981602_850215.html

y a mucha menos velocidad, porque hay muchos más obstáculos y actores, y cada uno va a su aire y a sus cosas.

Por eso el primer paso es interiorizar el riesgo. Siempre estarás en peligro, y siempre tendrás que estar atento, despierto y analizando formas de escapar de situaciones imprevisibles. O quizás no sean tan imprevisibles. Por eso intentaré enseñarte a aprender qué situaciones peligrosas pueden ocurrir en cada circunstancia. Nuestro objetivo es llegar a casa intactos todos los días. El cronómetro es para las carreras, no para nosotros. La moto, el tráfico, las vías públicas y el reloj se llevan muy mal. Ir en moto con prisas es una de las peores cosas que puedes hacer.

Hace muchos años decidí no matarme encima de una moto. Y no lo decidí antes porque sencillamente no pensé realmente que podría matarme en una moto. Nadie me lo dijo abiertamente. (Ya sabes, esas cosas siempre le pasan a otro, nunca a ti). Ha sido con los años de experiencia, habiendo visto cómo es el mundo sobre dos ruedas, cuando me he dado cuenta de que efectivamente es una posibilidad mucho más real de lo deseable.

Así que voy a ahorrarte el trago de tener que esperar mucho tiempo para que te des cuenta y puedas tomar la misma decisión. Te lo voy a decir yo, y te lo puedes creer, porque lamentablemente lo he visto. Y te aseguro que es jodido de sobrellevar.

Sí, te puedes matar en moto.

De la forma más tonta, en el accidente más insignificante. No hace falta algo aparatoso, sólo mala suerte. De salir ileso a no salir. En moto esto funciona así. Y por eso necesitas reducir al mínimo las posibilidades de *cualquier* accidente. Tú y tu moto siempre en pie. No nos gusta el suelo ni impactar contra nada ni nadie. Cuantos menos errores cometes, menos dependerás de un golpe de fortuna.

Sabiendo esto, la decisión de no matarte en moto tiene que ser consciente, firme y permanente. Repetirte la frase, una y otra vez, siempre que la arranques: “no voy a matarme en moto”. ¿Te parece muy exagerado? ¿Crees que me estoy pasando? Bueno, una moto es lo que tiene, en ningún momento te he dicho que fuera fácil, más bien al contrario. Hacerte con tu moto te costará mucho esfuerzo, sobre todo mental, y madurar, hacerte mayor, convertirte en adulto.

Repetir esa frase para que un día no haga falta volver a decirla, que sea una base inconsciente de tu comportamiento durante la conducción, para convertirse en acciones positivas y defensivas permanentes. Es muy triste comprobar que un joven motorista que ha muerto ya estaba dando pistas de que su historia iba a terminar de la peor forma posible. Recuerdo leer una noticia sobre un accidente fatal, buscar el perfil del motorista fallecido en redes sociales, y descubrir que ya desde hacía años escribía mensajes sobre el pepino que se iba a pillar cuando pudiera, y de que con la motillo que tenía siempre iba a tope. Ver su esuela y al lado la noticia, muerto en un sitio absurdo. Todavía hoy me duele ver flores en esa salida de la autopista. O ese graffiti en un muro, justo donde otro compañero impactó, en el que sus amigos le recordaban diciendo “tenías el corazón muy grande y la cabeza muy loca”.

Son casos reales.

Esto no te puede pasar a ti. Olvídate de jugarte el tipo, de andar como un insensato con la moto, de despreciar los riesgos. El camino que debes recorrer para disfrutar de la moto es precisamente el contrario: conducir de forma responsable, utilizando técnicas defensivas y siendo siempre dueño de la situación. Debes correr el mínimo riesgo posible. De otra forma, no conseguirás tu sueño, o bien se esfumará a pesar de haberlo conseguido.

Para ser viejo y sabio antes hay que ser joven y estúpido. Yo lo he sido. Todos lo hemos sido. Lo importante es no serlo demasiado. Ser consciente de cuándo te estás pasando de la raya para hacerlo las menos veces posibles, y sobre todo, volver a la normalidad cuanto antes. Este montón de palabras mal arrojadas no va a evitar que seas joven, pero espero que sí hagas muchas menos estupideces de las que a cierta edad se hacen. Los motoristas que van haciendo el idiota se la juegan, y a veces llegan a seguir celebrando cumpleaños, pero dependen de la suerte, pero eso no nos vale. Confiarás en tu técnica, tus habilidades y conocimientos para situarte siempre alejado de los riesgos.

Es la importancia de hacerse mayor, mirar atrás y saber que hiciste las tonterías justas.

Una vez leí al periodista Juan Pedro De la Torre contando la anécdota de que Ángel Nieto metió a su hijo mayor en el Campeonato de España de Motociclismo cuando ya tenía 17 años, aceptando finalmente sus deseos con la esperanza de que “se acojonara” y lo dejara. Pero como más tarde reconocería, no sirvió de nada porque “a los 17 años no se tiene miedo de nada”. Corrió durante cinco años.

Y es que nuestra cabeza está mal diseñada. Cuando tienes toda la vida por delante, tienes una tendencia a arriesgar más de lo necesario, sin pensar en las consecuencias, y cuando ya eres viejo y presuntamente sabio y te quedan dos teledíarios, es cuando más cuidado tienes por lo que pueda pasar. Como cuando le quitan la sal a un anciano de 85 años. Somos unos seres muy extraños.

Con 15 o 17 años crees que si te la pegas contra una farola no te vas a hacer daño. Puede que hasta tires la farola abajo, ¿verdad? Pero no, no la vas a tirar, es ella la que va a acabar contigo. Y lo sabes. Los niños pequeños siempre intentan pasar por los charcos y andar sobre el bordillo

de la acera. Lo seco y el centro es muy aburrido, ahí no pasa nada. A lomos de una moto lo que esperas es justo eso, que no pase nada. De joven no percibes el riesgo, sólo la diversión pura. Y tenemos que cambiar eso.

Siempre habrá alguien esperando el órgano de un donante que le salve la vida.

No seas tú.

La moto

La moto. Por fin. Has leído un buen rato para llegar hasta aquí. Si tu deseo de conducir una es firme, seguro que sabrás explicar mejor que yo qué es una motocicleta o un ciclomotor.

Las primeras motos, hace más de un siglo, eran sencillamente bicicletas con motor. Las había incluso de madera, y con motores de vapor. Luego evolucionaron, los chasis ya eran metálicos y los motores quemaban gasolina. Y hasta hoy, cuando ya empiezan a aparecer modelos viables con motor eléctrico. Pero en esencia una moto es eso, una bicicleta propulsada por un motor.

Bajo las combinaciones de un motor, dos ruedas, un manillar, un asiento, frenos y suspensiones, hay motos de muchísimos tipos. Urbanas, de carretera, de circuito, de monte, incluso indicadas para moverse por la cubierta de un barco mercante. Motos que son más cómodas que rápidas, o al revés. Exageradamente potentes o con la capacidad justamente razonable para el uso para el que se destinan. Con capacidad de carga para llevar cosas o... de las que son para gente que cree que las motos no son para llevar cosas. Motos preciosas y otras que sin ser tan bonitas, tienen su encanto para su dueño. Para rodar solo o con pasajero. Económicas, caras e inalcanzables. Más grandes y más pequeñas. Hay motos para todos los gustos y necesidades. Apuesto a que ya tienes la tuya en el punto de mira.

Desde la perspectiva de su conducción, lo primero que nos interesa es la postura a sus mandos. Es importante que la moto sea de un tamaño apropiado a tu talla. Tanto si no llegas al suelo con comodidad, como si te resulta demasiado pequeña, deberías plantearte cambiar tu objetivo. Una moto puede tener algunos componentes ajustables para adaptarse al

piloto, pero no son muchos. La elección de la moto también depende de si te sentirás o no cómodo encima de ella.

Ahora mismo tengo un pequeño dilema. A estas alturas del libro, cuando apenas has leído nada, es demasiado pronto para invitarte a decir que podrás conducir una moto. ¡Tienes tanto por aprender y demostrar aún...!

Hay algunos alpinistas, la mayoría desconocidos, que se embarcan en una alucinante aventura, una de las más grandes de su vida, consistente en subir un *ochomil*. Invierten una enorme cantidad de dinero en material, equipo humano, permisos, y el viaje hasta la cordillera del Himalaya. El tremendo esfuerzo, físico, mental y económico que realizan, todo a lo que renuncian por hacer realidad su sueño, es algo que sólo conocen ellos y sus allegados. Cuando después de completar el reto llegan de vuelta a su aeropuerto de origen oficialmente convertidos en himalayistas, no está la prensa, ni la tele, sólo sus familiares y amigos.

A ti te va a pasar algo parecido. Cuando arranques el motor de tu nueva moto y la pongas en movimiento por primera vez (oh, cómo recuerdo *aquel* momento, es algo mágico) no esperes que todo el mundo esté allí para hacerse eco de un logro tan importante. Sólo tú y tu gente sabréis todo lo que significa, todo lo que has tenido que demostrar y todas las cosas que has tenido que rechazar, todo lo aprendido para llegar hasta donde estás, convertido oficialmente en motorista.

Por eso, aunque es muy pronto para lanzar las campanas al vuelo, me parece que es interesante que tengas ya en mente una moto concreta, y que puedas confirmar que te sienta bien, igual que un montañista aficionado, aunque sólo vaya a hacer pequeños recorridos por el monte en su entorno cercano, debe probarse sus primeras botas.

No te cortes, visita un concesionario donde esté tu moto y pide permiso para subirte a ella, mira que en efecto se adapte a ti, por tamaño, peso y

por llegar a los mandos con comodidad, sin forzar la postura de manos o pies.

La ergonomía es una cuestión fundamental sobre una moto, tanto que una postura forzada no corregible debería ser motivo para descartar una moto y decantarse por otra. Encima de una moto tienes que estar atento a demasiadas cosas externas como para tener una parte del cerebro ocupada en forzar gestos para evitar molestias o incluso soportar dolores que aparecen por no estar hecha a tu medida, o pensando en cómo hacer para llegar a un interruptor al que no llegas ni estirando los dedos. Moto y piloto deben ser uno a todos los efectos.

Vamos a ver todas las cuestiones relacionadas con la postura sobre la moto y sus mandos de control.

Tamaño y peso de la moto

Que el tamaño y el peso de la moto deben ser adecuados a los del motorista es una obviedad. Si la moto es demasiado grande, podemos tener problemas para llegar con los pies al suelo o con las manos a los mandos y al manillar, y si es demasiado pequeña, podríamos llegar a ocupar la parte trasera del asiento, la correspondiente al pasajero, lo que provocará una postura antinatural, además de modificar el reparto de pesos para que el fue diseñada la moto.

La parte más importante es la de la altura del asiento al suelo. Es primordial poder llegar con los pies al suelo. Cada vez que paremos, en un semáforo, en un stop o en un paso de peatones, los pies deben llegar al suelo sin problemas. Si la moto tiene el asiento demasiado alto, llegaremos de puntillas, o únicamente con uno de los pies. Con la experiencia (puede ocurrir en apenas unos meses), parece que la moto se

ha encogido y que llegamos mejor, pero al principio es interesante que podamos manejar cómodamente la moto en parado. ¿Tienes dudas? Pide al vendedor del concesionario que te baje la moto del caballete. (Tiene su truco y suelen tener la motos muy apretadas en un muy poco espacio. No te preocupes, aprenderás a subir y bajar la moto en su momento.) Siéntate en ella y mira si llegas fácilmente al suelo o si tienes dificultades. Inclínala con cuidado y levemente hacia un lado y al otro. ¿La dominas o te domina ella?

¿Qué me dices del peso? Es otro dato que está muy relacionado con la altura. Una vez que la moto se pone en movimiento, no es tan determinante, parece que se vuelve más ligera, pero si vas justo de altura, y la moto pesa demasiado, tienes problemas. Sé de lo que hablo. Mi moto pesa más de 250 Kg, y llego al suelo de puntillas. Cada vez que tengo que empujar la moto hacia atrás, lo paso mal. No tanto como al principio, pero es algo a tener en cuenta al aparcar. A poca pendiente que haya, bien al entrar o al salir, tengo dificultades, hasta el punto de que hay lugares en los que tengo que descartar aparcarla y buscar otro sitio mejor. Por eso te recomiendo que te sientas a gusto con la combinación *altura-peso* de tu futura moto. Si crees que no es así, valora el poner el ojo en otra moto que sí esté hecha para ti.

La postura al manillar debe ser natural. La moto no se trata de un sofá, pero la primera sensación al subirse a ella debe ser de comodidad. Si ya de entrada no lo es, imagínate lo que vas a sufrir cuando lles encima un buen rato. Prueba a alcanzar y apretar todos los mandos. Coge el manillar y gíralo a un lado y a otro. No debe quedar demasiado lejos. ¿Puedes hacerlo utilizando solo los brazos, sin girar los hombros? Estupendo. Así debe ser.

Trata de acelerar girando la muñeca de la mano derecha. Suéltalo y acciona la maneta del freno delantero con dos dedos, el índice y corazón.

¿Llegas sin problemas? Si es un scooter, en la mano izquierda tienes el freno trasero. Haz lo mismo, también con dos dedos. ¿Siguen las buenas sensaciones? Si ves que no llegas bien, que necesitarías dedos más largos, mira y pregunta si se pueden ajustar el manillar, la inclinación de las manetas y la distancia a la maneta desde el puño. Si es una moto con marchas, en la mano izquierda tendrás el control del embrague, no el del freno trasero. De momento da lo mismo, apriétala. Si no puedes solo con los dos dedos y necesitas un tercero, no importa, ya harás músculo. El embrague suele estar más duro que el freno, así que es normal.

Fíjate en que no tengas una posición forzada. Los brazos están separados del cuerpo, pero no demasiado, y los hombros relajados. Si es así, vamos bien. Si no estás relajado, inténtalo, puede que sólo sean los nervios, prueba de nuevo.

Los pies. Si es un scooter, hay poco que apuntar. Deben estar colocados sobre la plataforma o suelo del mismo, las rodillas dobladas a unos noventa grados, más o menos. Si es de marchas (mejor con la moto subida en el caballete), pon los pies en los estribos. En el lado derecho tienes el freno trasero. Pisa el pedal y comprueba si puedes hacerlo en una postura relajada, no forzada. En el lado izquierdo, deberías poder pasar el pie por debajo de la leva y levantarla con el empeine (para subir marchas), así como para empujarla para abajo con la suela del zapato (para bajar), siempre sin forzar el gesto. Estos controles suelen ser ajustables también, por lo que si te falta un poco, podría arreglarse.

En cualquier caso, el cuerpo debe estar siempre relajado, la moto y tú sois uno, eso te permitirá controlarla y dejar que ella te proporcione toda la información sobre lo que pasa debajo de ella, lo que transmite el asfalto.

La potencia de la moto

Otra de las características técnicas a tener muy en cuenta a la hora de elegir una moto es su potencia. Si un motorista no tiene experiencia sobre una moto, parece lógico pensar que una moto con muchos caballos y una enorme capacidad de aceleración no va a ser la mejor idea. También ocurre al contrario, un motorista con experiencia, y que no se tema a sí mismo, no elegirá una moto con menos caballos que los que pueda gestionar.

Que no se tema a sí mismo.

Sí, en efecto, conozco motoristas que, ya entrados en años, o también siendo ya padres, han cambiado una deportiva de 600 cm³ por un scooter de 125 porque no confiaban en sí mismos, en su autocontrol, se *picaban con las moscas*, y reconociendo que eran un peligro para sí mismos, decidieron conducir una moto que no corriera demasiado.

La potencia de una moto está limitada por su construcción y diseño, pero principalmente por el puño derecho de su propietario. Si no le das al gas, la moto no va más allá de lo que tú le digas. Y si no quieres ir rápido, da igual que tu moto tenga 4 o 180 caballos, lo conseguirás. Ahí están, incluso hay motos en las que su personalidad pide guerra, pero tú mandas siempre. Si te paras a pensarlo, esos motoristas de los que te hablaba son listos. Han hecho exactamente lo que tenían que hacer. Elegir una moto acorde a sus capacidades, aunque sea a la baja. Por habilidad, por experiencia, posiblemente podrían llevar entre las piernas una moto potentísima. Pero también cuenta mucho lo que hay sobre los hombros. Si un motorista no es responsable todo el tiempo, todos los días, si no confía en sí mismo, es mejor que elija una moto que no le ponga en apuros. O incluso, y también conozco a alguno, que decida que no va a andar más en moto. Lo principal es no correr riesgos innecesarios.

Si va a ser tu primera moto, me temo que el asunto de la potencia no va a ser tan crítico. Si no has cumplido los 18, tu limitación será la cilindrada, y de ella dependerá directamente los caballos que tengas a tu disposición en el puño.

La edad y la cilindrada

Seguramente no te estaré contando nada que no sepas. A partir de los 15 años se pueden conducir ciclomotores, de 49 centímetros cúbicos, con el permiso AM. Los ciclomotores suelen tener entre 3 y 5 caballos. Parecen pocos, pero siempre que sea para moverse en entorno urbano y no haya que superar fuertes pendientes, dan para moverlo con cierta agilidad. Están limitados por ley y no pueden superar los 45 km/h. Trucarlos o quitarles los *topes* es una práctica habitual, pero no esperes que lo justifique. Sobre esto ya he comentado mis impresiones en la sección dirigida a los padres, que puedes consultar si quieres, pero resumiendo, los ciclomotores no me gustan. No me gustan limitadas por cuestiones técnicas, ni deslimitadas por las implicaciones y consecuencias graves que puede acarrear conducir un vehículo fuera de la ley. Pagar por un producto que no podrás disfrutar en su totalidad sólo porque las normas no se han adaptado a lo que es hoy en día un ciclomotor me parece un motivo de peso para descartarlo. Me sentiría engañado.

Si esperas a los 16 años, puedes dar un salto bastante grande y poner en el punto de mira una motocicleta de hasta 125 centímetros cúbicos, palabras mayores, y ya hay un poco más de margen de elección. Las más sencillas y económicas pueden desarrollar unos 9 o 10 caballos de potencia. Las que andan cerca del límite legal de 15 cv son tecnológicamente más avanzadas, tienen inyección electrónica, refrigeración líquida, y por supuesto, son más caras.

Aquí el problema está en cuál de las dos cilindradas elegir sabiendo que *sólo* hay que esperar un año más para acceder a una superior.

Ten en cuenta que tu primera moto debería ser tu moto durante varios años, no tiene sentido hacerse con una 50 y en unos meses estar pensando ya en una 125. Es demasiado poco tiempo como para estrenarse como motorista y al poco tiempo cambiarla y sacarse otro carnet (A1) que ya incluye al anterior (AM). Económicamente es una ruina. Si no quieres esperar a los 16, sé coherente y quédate con el ciclomotor pero sabiendo que será tu moto durante varios años. Piénsalo bien antes.

Aunque además de pensarlo, tendrás que acordarlo con tus padres. Será una decisión común, a dos bandas. Ellos también tienen una opinión al respecto. Siempre te verán como su niño, y más con 15 años. Si tienen la opción de retrasarlo un año más, y confiar en que seas un poco menos niño, puede que lo aprovechen. A cambio de una moto más grande. Una cuestión complicada pero que puede resultar ventajosa para ti.

Hemos dejado para el final el siguiente salto, el de los 18 años y el carnet A2. Si ya estás cerca de esta edad, ¿qué ha pasado para que hayas llegado hasta aquí sin moto? ¿No te han gustado antes? ¿Ha sido una meta imposible? ¿Tus padres te dieron una rotunda negativa? Bueno, veamos qué podemos hacer.

En este caso, se da la circunstancia de que ya serías mayor de edad, ya podrías hacer lo que quieras, pasar de tus padres... Claro que no, seguramente no podrás hacerlo. Yo llevaría esto exactamente igual que si fueras menor de edad. Además, posiblemente no te costearás todos los gastos del carnet y la moto tú solo, y seguirás viviendo en casa de tus padres, con lo que el hacer lo que te venga en gana no es una posibilidad. A todos los efectos, en mi opinión, estáis en la misma situación que siendo menor de edad. No hay muchas diferencias.

La gama de moto que puedes conducir con el carnet A2 es amplísima. Motos de cualquier cilindrada, con un máximo de unos 48 caballos. Incluso si es más potente de fábrica (hasta 96 CV), se podría limitar para que no pase de esos 48. Todo un mundo donde elegir. Y con una potencia que te aseguro que da para cualquier cosa, aunque sepas que haya motos con un mayor rendimiento. En la parte negativa, recuerda que deberás controlarla con el puño derecho y la cabeza. Es una moto seria de verdad. Todas lo son, pero que no te engañe el término *limitada*. Estas sí son motos grandes, potentes, y corren mucho. Y hay que saber llevarlas.

Tienes ya una idea de tu futura moto, tu objetivo, bien fijado. Tu sueño. Ya sabes que no será fácil. Tienes que convencer a tus padres de que estás preparado, y hacer algunos sacrificios, ser responsable y adulto. Y por supuesto, aprender a andar en moto, que también tiene su misterio, y además, de forma preventiva o defensiva. Empecemos, que el camino es largo.

El equipamiento de seguridad

Cuando se produce un accidente, el motorista se separa de la moto, bien porque sale despedido o porque ambos toman diferentes trayectorias durante el arrastrón. La moto nos ofrece protección dinámica, en el sentido de que mientras estemos encima, la controlamos, podemos usar sus frenos, su motor y su manillar para ir donde queramos o necesitemos. Pero una vez que sus neumáticos no son nuestro soporte, estamos vendidos. Estamos solos. Aquí es donde entra en acción nuestro equipamiento de protección. Los motoristas nos vestimos para la caída.



El autor con un amigo.

Algunos nos tomamos muy en serio este asunto, y vamos pertrechados con todo el equipo posible, y no sólo el obligatorio. Cuanta más protección pasiva llevemos encima, menos daños sufriremos. La idea es

sencilla: que el material técnico con el que cubrimos nuestro cuerpo se lleve la peor parte. Como si fuera un amigo que se llevara tus golpes. En carretera es más habitual ver a motoristas bien protegidos. *Con todo*, conscientes del riesgo. Pero en las ciudades es otra historia. Y en veranito ni te cuento. Total, como voy ahí mismo...

El cuerpo humano es terriblemente frágil, y necesita toda la protección que sea posible. Fíjate en los pilotos. Hacen ejercicio durante varias horas todos los días. Tienen unos cuerpos atléticos, que les sirven para poder soportar las enormes inercias que la moto les provoca, pero también para crear una coraza que les proteja en caso de impacto y sobre todo, de revolcón. Es la misma técnica que se trabaja en deportes de contacto, como kárate, rugby u otros. Posiblemente, ni tú ni yo tenemos músculos tan duros. Aunque ayude, tampoco es la panacea.

No te confíes. Utiliza todas las protecciones disponibles, siguiendo la filosofía ATGATT (All The Gear, All The Time).

Todo el equipamiento, todo el tiempo.

No esperes que el pelo esté maravilloso cuando te quites el casco. Es lo que hay. Si eliges moto no eliges pelo estupendo. Tampoco eliges la ropa que más te apetece. Es como si vas a una boda en zapatillas y con un pijama de Bob Esponja. Cada momento tiene su vestuario, y el de la moto exige ropa y un casco que te protejan. Pero el placer de llegar a tu destino en tu moto... Eso sí que no te lo quita nadie.

Vamos a repasar todo el material que puede ayudar en tu protección.

El casco

Si hay un elemento que nos protege sobre todos los demás, ese es el casco. De hecho, es el único obligatorio por ley. Si dentro de la cabeza de cualquier motorista hubiera un cerebro en buen estado de uso, no sería necesaria ninguna amenaza de multa para usarlo. Llevar en la cabeza un buen casco bien atado es innegociable, no existe ninguna excusa ni razón para no hacerlo. La cabeza es la parte más importante del cuerpo, y es demasiado fácil provocarle daños de importancia. Además, debido a su peso (y además le añadimos el del casco), en cuanto existe una caída es muy probable que por su inercia y ubicación acabe golpeando contra el suelo. Existen cascos para multitud de actividades, ya sean deportivas o profesionales, y cada uno con sus particularidades técnicas. Por algo será. El casco debe utilizarse siempre, sin excepción.

Sólo recomiendo el integral. Hace muchos años, sobre todo con ciclomotores, se pusieron de moda los *quitamultas* o *calimeros*, una suerte de birria de cascos abiertos que no servirían ni para andar en patinete. La ventaja de un casco integral no es sólo que protege la cabeza al completo, incluyendo la mandíbula, sino que una visera protege los ojos del piloto del aire, polvo, insectos y piedras u objetos lanzados por otros vehículos.

Dentro de los cascos integrales, los hay de muchos materiales. Los más económicos suelen ser de plástico resistente (policarbonato) mientras que los de gama más alta utilizan fibras de vidrio, carbono, kevlar o mezclas de ellos para conseguir resistencias superiores con un menor peso. Lo más sencillo sería decir que mejor cuanto mejor sea el casco, cueste lo que cueste, pero también es razonable que el presupuesto sea acorde al uso que se le va a dar y a las características de la moto. Algunos pueden costar más de 1.000 €, y ofrecen una protección muy buena además de ligereza y una aerodinámica muy estudiada, porque suelen estar pensados para uso en circuito, no para la ciudad. ¿Funcionan? Por supuesto, y si el dinero no es problema, estupendo, pero con otro casco

más económico, la protección será correcta, y además no levantará la curiosidad de los amigos de lo ajeno.



Etiqueta de un casco con homologación europea, cosida en el barbuquejo.

Otra cuestión que define la gama a la que pertenece un casco es el tipo de cierre. Principalmente hay tres: de clip, de correa dentada y de doble hebilla. Los dos primeros permiten asegurar y soltar el casco de forma rapidísima, pero no son tan seguros como la doble hebilla, que es el sistema que traen los mejores cascos, y el que se utiliza en competición. La verdad es que con un poco de práctica, al poco tiempo de usarlo, no es ningún inconveniente, y es el que más me gusta. Por otro lado, el clásico de clip, tiene una pequeña pega, y es que hay que ajustar la correa al tamaño de la cabeza antes de usarlo por primera vez, es decir, no se ajusta cada vez que se utiliza. A la larga, va cogiendo holgura y es habitual que sus usuarios no lo reajusten cada cierto tiempo, provocando que muchos

motoristas lo lleven más suelto de lo debido. Por eso mismo tampoco es el mejor tipo de cierre cuando un casco se comparte entre varias personas, a menos que tengan cabezas de tamaño idéntico. No debería ser un problema para nosotros (pienso que deberías tener tu propio casco y no llevarás pasajero), pero está bien que lo sepas.



De izquierda a derecha, cierres de casco de tipo clip, correa dentada y de doble hebilla.

Lo primero a tener en cuenta a la hora de escoger un casco es que se adapte al tamaño de la cabeza del motorista (más adelante veremos cómo elegir talla). El segundo aspecto, y no menos importante, es asegurarse de que se trata de un casco homologado¹⁰ en Europa, según la norma ECE/ONU R22, que tendrá que estar visible en forma de etiqueta cosida. Esto garantiza que ha superado unas pruebas de impacto con resultados aceptables. Existen homologaciones diferentes en otros países, pero no siempre son tan exigentes como la europea, y no sólo por la resistencia y capacidad de absorción, sino por las características del cierre. En cualquier caso, si un casco no lleva la etiqueta de homologación europea,

10 Puedes encontrar información completísima sobre las homologaciones de cascos en este artículo de Motorpasion Moto:

<https://www.motorpasionmoto.com/seguridad/cual-es-la-homologacion-que-debe-cumplir-un-casco-de-motocicleta-para-ser-seguro-y-legal>

no debe utilizarse pues aunque sea seguro, nos podrían sancionar como si no lo lleváramos puesto.

Si queremos ir a lo máximo en protección, te recomiendo revisar el trabajo de Sharp. Es un organismo británico que realiza tests de impacto a muchísimos cascos, y que publica los resultados en su web¹¹. Lo bueno es que no se limita a certificar si un casco supera cierta prueba (todos están ya homologados), sino que va más allá y puntúa por niveles cómo protege en diferentes zonas del casco tras un impacto, y con esos datos, otorga una valoración global, desde una estrella (el mínimo) hasta cinco (la valoración máxima). Mi consejo es que busques siempre un casco de un mínimo de cuatro estrellas, y si es posible, de cinco. A poco que mires, comprobarás que los cascos más caros dan notas más altas, pero no siempre, pues también aparecen con una nota sorprendente algunos cascos de policarbonato, por lo que podrían ser una buena opción para uso urbano y en motos de pequeña cilindrada.

Me atrevo a añadir que tengas cuidado con esas súper-ofertas de supermercado. Sencillamente, búscalos en la web de Sharp, y si no aparecen o no tienen acreditado un nivel alto de protección, elige otro.

¿Cómo saber cuál es la talla que mejor se ajusta a nuestra cabeza? La primera referencia es la talla del casco, con un código de letras (XS, S, M, L, XL,...) en forma de pegatina en la parte trasera, y también suele aparecer la equivalencia en centímetros de contorno de cabeza (por ejemplo 56-58, 58-60 o 60-62), y que se miden en horizontal a la altura de la frente, encima de las cejas, dando la vuelta completa. Cada fabricante tiene su propio tallaje, que puede variar ligeramente, por lo que es imprescindible probarse los cascos. Cuidado al realizar las compras *online*. La molestia que notes al principio con un casco nuevo es normal

11 Sharp: The Helmet Safety Scheme:
<https://sharp.dft.gov.uk/>

pero desaparecerá con el tiempo, pues el material interno irá adaptándose a la forma exacta de tu cabeza y cada vez notarás que ajusta mejor. Por eso, lo mejor es probar dos tallas consecutivas, y en caso de dudas optar por la más pequeña.

Una vez colocado, el casco debe molestar, sí, pero no hacer daño, y sentir que aprieta por igual por toda la cabeza. Abróchalo de manera que notes la presión del barbuquejo, que puedas pasar un dedo entre tu cuello y él, dos como mucho, pero con dificultad. Si la molestia se convierte en dolor en algún punto de la cabeza, necesitas una talla más grande. Una forma de saber que es la tuya es que otra persona intente mover el casco moviéndolo hacia todas partes cogido por la mentonera. Tu cabeza debe moverse con él, sin notar ningún tipo de holgura. Si te molesta y a pesar de ello no ajusta bien, ese casco no es para ti, tendrás que pensar en otro modelo o marca.

Para confirmar que un casco es de la talla correcta, prueba también a abrir y cerrar la boca, como si estuvieras comiendo chicle. Si al masticar, te muerdes la cara interna de los carrillos, es buen indicador. Al igual que si al quitártelo o ponértelo piensas “qué bien que tengo las orejas tan bien pegadas”.

Los cascos hay que cuidarlos. Son nuestra principal protección, pero sólo funcionarán correctamente si están en buen estado. Hay que limpiarlos, transportarlos con cuidado, no darles golpes ni dejarlos caer al suelo, no rayar la pantalla, para que siga siendo transparente. Un casco en mal estado debe ser sustituido. Un buen casco no es barato, así que lo mejor es tratarlo bien para que nos dure lo máximo posible.

Debes usar siempre el casco, y muy importante, llevarlo siempre bien ajustado y abrochado porque es, exactamente, como no llevar casco. Y es así. Esto no se negocia. Si tus padres te pillan sin casco, o sin atar, estarán

en su derecho de quitarte tu moto. Lo vas a firmar, así que no será ninguna sorpresa. Esto es lo que hay. Se anula el contrato y se acabó la moto.

No helmet, no bike.

Parado en los semáforos, me suelo fijar en los cascos de los demás, y en demasiadas ocasiones veo que el casco no está bien sujeto, con el cierre suelto o atado con excesiva holgura. ¿Y cuando en marcha un motorista suelta una mano para ponerse de nuevo el casco en su sitio después de un bache o una racha de viento? Es una epidemia. ¿Pero por qué? ¿Nadie les ha explicado lo importante que es? ¿Nadie les ha explicado cuándo un casco está correctamente abrochado? ¿Es por pura vagancia? ¿Porque les molesta? Doler no, ¡pero claro que tiene que molestar! Cuando a un bebé le pones zapatitos por primera vez, si pudiera hablar, te diría que te los metas por donde ya sabes. Pero se acostumbra. Es el precio a pagar por llevar los pies protegidos para el resto de su vida. Y llega un momento en que no dirías que molestan, y si lo hacen, no importa, siempre están ahí y ya está. Ya te los quitarás cuando estés en casa.

El casco, igual.

Una triste noticia que sucedió mientras escribía *Cómprame una moto* fue la muerte de la gran leyenda del motociclismo Ángel Nieto, en un lamentable accidente que ocurrió en la isla de Ibiza, días después de sufrir un traumatismo craneal. Según apuntaban diversos medios, el accidente se produjo cuando una conductora golpeó por detrás el quad en el que circulaba Nieto. Aunque iban a poca velocidad, en el primer impacto el casco salió volando y cuando él dio con el suelo, el casco ya no estaba en su cabeza. Lo llevaba, pero sin abrochar, que es, como te decía, como no llevarlo. Lo sigo pensando y me da una pena terrible. Un accidente tan tonto, tan evitable...

No te tomes a la ligera esta cuestión y lleva siempre el casco bien ajustado y atado. La correa debe estar prieta pero sin hacer daño, y en caso de golpe no se moverá de su sitio y seguirá ahí en caso de que tenga que hacer su trabajo.

Guantes y botas

Cuando se produce una caída o un golpe, las manos y los pies suelen ser las primeras partes del cuerpo que utilizamos para protegernos. Es un acto reflejo. Ante el peligro, ponemos por delante las manos para protegernos la cara y la cabeza o el cuerpo, y lo mismo con las piernas. Lo hacen hasta los bebés cuando oyen un ruido que les asusta. Encima de una moto, hacemos exactamente igual. Pero, ¿qué protege nuestras manos y pies? Todo motorista necesita unos guantes y unas botas o zapatos adecuados, y no hace falta que haga frío para tener una buena razón. El asfalto es similar a la lija. ¿Te pasarías lija gruesa por alguna parte de tu cuerpo? La piel se deshace, la carne desaparece y el asfalto puede llegar hasta desgastar el hueso. Es una pasada. Ninguna broma.

Los guantes son imprescindibles. Los hay perforados o de tejidos ventilados para verano, más gruesos y abrigados para invierno, para seco o impermeables, de material textil o de cuero, con protecciones de estilo deportivo o sin ellas, largos o cortos. Siempre habrá unos que se ajusten a las necesidades de un motorista, y si en un momento dado son inadecuados, se compra otro par. Tener varios pares es algo muy lógico, pero lo que no se puede hacer es dejar de usarlos, por ejemplo, porque en agosto pasemos calor con los de invierno. Sean como sean, es importante elegir unos guantes de calidad, y mucho mejor si están homologados, certificados con su etiqueta correspondiente, lo que será garantía de que han pasado pruebas de abrasión, torsión, composición, etcétera. Unos

buenos guantes, bien cuidados, pueden durar mucho tiempo, así que comprar un modelo más caro, a la larga, puede ser buena idea.



<https://www.youtube.com/watch?v=5felVBPiZi8>

El asfalto es auténtica lija. Y no es una forma de hablar. Nunca te plantees andar en moto sin llevar puestos unos buenos guantes.

Para elegir tu talla, ten en cuenta el tamaño de tu mano, comprobando que esta entra en el guante con relativa dificultad, pero que no molesta ni duele. Una vez ajustados, con los velcros o sistemas de cierre que tengan, debería ser imposible quitarlos tirando de ellos, pues es lo que intentará hacer el asfalto en un arrastrón. Cuidado con la largura de los dedos. Si notas la punta del dedo tocando en el guante, te está pequeño. Debe



sobrar un poco al final de cada dedo, porque cuando agarres el puño del manillar y busques la maneta, te faltará ese poquito, y las consecuencias serán un molesto dolor en las uñas. Y por cierto, si el guante tiene Goretex o similar,

sobrar un poco al final de cada dedo, porque cuando agarres el puño del manillar y busques la maneta, te faltará ese poquito, y las consecuencias serán un molesto dolor en las uñas. Y por cierto, si el guante tiene Goretex o similar,

cuidado con llevar las uñas largas. No te cargues las capacidades impermeables de tus guantes con las garras.

Las normas no obligan (de momento) a utilizar guantes en moto, pero el sentido común sí, así que lo recogeremos en el contrato. Ahora sí son obligatorios.



Moto, chancletas y poca ropa es, tarde o temprano, sinónimo de graves heridas. En este caso, a pesar de los gritos del motorista al echarse agua oxigenada (otro error), las consecuencias no fueron graves gracias a que el asfalto presentaba muy poca rugosidad, posible causa de la caída unida a la falta de pericia al realizar una frenada de emergencia.

Por suerte, siempre salimos a la calle con zapatos, así que al menos algo llevamos ya puesto. Sin embargo, para andar en moto, no todo el calzado de calle es válido. El caso más extremo es el uso de chancletas porque es como no llevar nada. En caso de caída, lo primero que va a pasar es que el motorista las va a perder, y aunque no sea así, poco van a proteger. Pies desnudos contra el asfalto. Una avería.

Para andar en moto en un entorno urbano no es necesario hacerse con calzado específico de motorista. Pero sí es interesante que este cubra la mayor parte posible del pie. Unas botas altas, que al menos cubran el tobillo, y que tengan una fijación fiable, para no perderlas al contacto con

el pavimento, y si es posible, que no tengan cordones o que sean cortos, sobre todo en motos con estriberas. Si el uso de la moto va a ser más intensivo, si se va a usar en carretera, entonces sí recomiendo buscar unas botas de moto. Algunas son muy guapas, no hace falta que sean de circuito. A veces parecen calzado de calle, son resistentes al agua, llevan protecciones y reflectantes muy discretos. Son una opción muy interesante.

Chaqueta, pantalón y espaldera

Otros elementos de seguridad muy importantes son los que protegen el tronco y piernas del motorista. En muchas ocasiones, y sobre todo en ciudad, solemos relajar la exigencia de seguridad. Especialmente en verano, aduciendo razones como que hace calor, o que voy a la playa y luego qué hago con la chaqueta y cosas así.

En fin, lo hemos hecho todos alguna vez, pero aunque en estas circunstancias especiales rebajemos el nivel de autoprotección, hay una máxima: aunque sea ropa menos gruesa, tenemos que llevar cubierto todo el cuerpo al completo. Deben ser situaciones excepcionales y para recorridos muy cortos, tan cortos que casi deberíamos ir andando y no en moto. Insisto, excepcionalmente, no lo habitual en absoluto. La norma será llevar ropa más adecuada para su uso en moto y que nos proteja el cuerpo entero.

Las chaquetas de moto son prendas con una gran resistencia al desgarró y a la abrasión. Su función es llevarse la peor parte para que no se la lleve el motorista. Las mejores chaquetas, y que recomiendo, traen protecciones específicas insertadas en codos y hombros. Algunas también llevan una espaldera, que protege la columna vertebral, aunque sólo en las mejores es realmente una buena protección, pues muchas veces suele ser una

simple pieza de espuma. Una espaldera homologada aparte es su mejor complemento, aunque para su uso diario en ciudad, en recorridos cortos, acaba siendo poco práctica. Existen chaquetas que son para moto y no lo parecen, que tienen aspecto de vestir, por lo que no es obligatorio ir disfrazado de motorista si va a estar puesta el resto del día.

En general, es mejor llevar ropa técnica, específica para andar en moto, que ponerse un montón de capas de ropa de calle, que van a impedir una cómoda movilidad de nuestro cuerpo, y además, sin conseguir mejor protección del frío, agua y abrasión.

Por desgracia, el pantalón suele ser la parte más olvidada. Estoy aburrido de ver, sobre todo los fines de semana, muchos motoristas que salen a rodar con su moto, con unos caros y vistosos cascos, guantes, unas chaquetas espectaculares, botas *racing*... y en vaqueros. Y en ciudad, exactamente lo mismo. Lo mejor es un buen pantalón, de cuero o tejido específico de moto tipo Cordura o similar, con protecciones en rodillas y trasero. Lo que pasa es que para un uso diario en ciudad volvemos al problema de que después de aparcar la moto, ya sea en clase o en el trabajo, no son cómodos y se vuelven feos e inapropiados en cuanto te bajas de ella.

Veamos. En ciudad, los vaqueros no son una mala opción, sobre todo si tienen un cierto grosor. Cubre nuestra necesidad de llevar las piernas cubiertas aunque no sea la mejor protección. En caso de caída y arrastrón, las piernas van a sufrir, se pueden quemar con el roce con el pavimento, y las fibras del vaquero se van a fundir con las heridas. Dicen que limpiarlas, ya ingresado en el hospital, duele mucho. Por eso no quiero terminar sin mencionar unos vaqueros que han ido apareciendo en los últimos años, que están fabricados con una mezcla de kevlar, y que suelen traer protecciones en rodilla y caderas. Resisten mucho mejor las

consecuencias de un accidente, no son incómodos y parecen pantalones de calle cuando te bajas de la moto. Son una opción muy interesante.



Viste ropa adecuada y ajustada, que no sea una barrera aerodinámica pero sobre todo que no moleste ni pueda engancharse en ruedas u otras piezas de la moto.

Foto: [@taybar78](#)

En cualquier caso, si no utilizas ropa técnica o específica para andar en moto, elige una que sea ajustada. Si eres chica, no uses falda ni llesves el bolso colgado del hombro. Nadie debería llevar en moto prendas que tengan vuelo, puedan requerir su atención para recolocarlas o puedan engancharse en las ruedas, en la cadena o en los mandos de la moto. Evita bufandas o fulares. Si quieres abrigarte usa preferiblemente bragas de cuello o similares.

Aunque aún resulten caros y sean poco prácticos para recorridos muy cortos, quiero mencionar los equipos con airbag que empiezan a aparecer en el mercado. En cuanto detectan una caída o desaceleración brusca, una botella de aire comprimido libera el gas y el dispositivo se hincha al instante, creando una dura protección alrededor del tronco, desde el

cuello hasta el trasero, cubriendo espalda y pecho. Esta protección se mantiene durante varios segundos, recibiendo todos los golpes por nosotros hasta que paremos. Es una idea magnífica.

Las chaquetas con airbag incorporado son las mejores opciones, mucho más prácticas pero con un precio prohibitivo. También encontramos chalecos, más económicos, que se ponen por encima de la chaqueta. Por tanto, se trata de una prenda más a sumar a todas las que ya llevamos encima. Además, se suelen activar mediante un cable que debe ser fijado a un punto de la moto. Por estas razones creo que si el trayecto no es suficientemente largo, su utilización puede ser un engorro, corriendo el riesgo de que se quede colgado en nuestro armario. En cualquier caso, tengo que dejar claro que me parece un invento que puede ser muy efectivo para evitar graves daños en cualquier accidente. Para un motorista esta siempre es una buena noticia.

El contrato

En teoría, para conducir una moto solo necesitas una moto, el carnet, el casco y el seguro. Pero eso en teoría. En nuestro caso, trabajaremos en equipo, en familia.

Además de los requisitos oficiales, pondremos encima de la mesa un acuerdo, un contrato, donde las dos partes, tus padres y tú, acordaréis una serie de compromisos que te permitirán disponer de su autorización. Para que no haya dudas, tener moto y carnet no será suficiente, necesitarás esa autorización *casera*. Tus padres puede que te permitan tener una moto antes de ser mayor de edad, puede que te compren la moto, que se gasten una cantidad muy importante de dinero para que puedas tenerla y conducirla. ¿Y tú?

El contrato es un documento importantísimo. Unos papeles con tu firma y la de tus padres, en los que vienen recogidos todos los compromisos, uno por uno. Cómo os repartiréis los gastos de la obtención del carnet, los elementos de seguridad (casco, guantes, chaqueta,...), la propia moto, el seguro, mantenimiento, reparaciones, el curso... ¿Qué vas a poner de tu parte?

Todo.

Y si no lo pones todo, puedes olvidarte de la moto.

Tenerla no va a ser fácil. Y no lo digo por decir. Vas a sudar tinta. Conducir una moto requiere de un cuidado permanente y exquisito. Vas a tener que hacerte mayor de golpe, ser sumamente responsable, cumplir todas las normas (y no sólo las de tráfico), espabilar, aprender a vigilar todo lo que pasa a tu alrededor, renunciar a hacer cosas que harías si te dejaras llevar por la inercia de tu edad.

El contrato incluirá algunas cláusulas que permiten su rescisión por parte de tus padres. Aceptarás cumplir una buena serie de compromisos. Estos compromisos son los que hacen que tus padres acepten que conduzcas una moto y contribuyen a ayudarles en cierta manera a que estén algo más tranquilos cuando salgas de casa con las llaves de la moto en el bolsillo. Es tu garantía de que vas a cumplir tu parte.

A menudo veo chavales encima de una moto haciendo maniobras peligrosas. Hay veces que te das cuenta de que lo han hecho por puro desconocimiento. Por ejemplo, circular demasiado pegado a una hilera de coches aparcados. De repente, una puerta se abre, y adiós, un accidente tremendo, muy grave. Aquí leerás consejos de este tipo, y ya no podrás decir que no te contaron que eso es peligroso. Pero otras veces veo a otros que van innecesariamente rápidos, con el casco suelto o sin guantes, sin llevar el manillar sujeto con las dos manos, saltándose semáforos, zigzagueando en los pasos de peatones para esquivar personas que están cruzando, adelantando a otros vehículos, incluso a otras motos, dejando un palmo de margen lateral. Cada vez que veo a uno de estos idiotas, pienso “si fueras mi hijo mañana mismo ya no tendrías moto”. Estos son ejemplos de rescisión de contrato. Te he pillado haciendo el imbécil, teníamos firmado que ibas a conducir de forma segura, y por eso conseguiste la moto, pero se acabó, rompo el contrato. Como si un día descubro que fumas marihuana, o que has conducido bebido. Ya no tienes moto. Se acabó. Fin de la historia. Es culpa tuya. Y lo sabes.

Por eso es importantísimo que leas con atención los consejos, técnicas y actitudes que encontrarás en estas páginas, y las interiorices hasta el punto de que no te plantees en ningún momento conducir y actuar de otra forma. Tus padres no quieren que te hagas daño, y tú, si quieres la moto, tendrás que asumir que debes conducirla de forma segura y racional, siempre a la defensiva, anticipándote a las maniobras de otros conductores, corriendo los mínimos riesgos. De otra forma, no hay moto.

Puedes ahorrarte a ti y a tu familia el desagradable trago de comprar la moto y venderla al poco tiempo por haber hecho caso omiso de tu compromiso y limpiarte el culo con el contrato. La otra opción es cumplirlo a rajatabla y disfrutar durante muchos años de la más maravillosa máquina que hayas podido tener en tu vida.

Párate a pensarlo un rato porque debes tomar una decisión. En función de lo que elijas, estarás más cerca de convencer a tus padres en un sentido o en otro. Y no cuando tengas la moto. Puedes empezar a demostrar madurez y las mejores actitudes desde hoy mismo. De hecho, tal y como he recomendado a tus padres, es muy probable que antes de la compra de la moto tengas un periodo de prueba. Durante el mismo, deberás cumplir las mismas condiciones que se te exigen para poder conducir la moto, es decir, demostrar una personalidad y actitud responsables, responder ante tus obligaciones diarias, olvidarte de las drogas y no acercarte al alcohol.

Puedes empezar a trabajarte la moto desde ahora mismo.



paypal.me/ekhi

Ahorra para tu moto con responsabilidad

Como acabas de leer, casi con toda seguridad deberás correr con una parte de los gastos asociados al hecho de tener una moto. Quizás creas ser una persona afortunada si te lo pagan todo, pero no es así. Si no te cuesta un esfuerzo importante conseguir algo importante, nunca le darás el valor que en realidad tiene.

Hay una cuestión que en los últimos tiempos me está rondando la cabeza. Más adelante hablaremos de problemas directamente relacionados con la conducción de una moto, como son el alcohol y las drogas, pero hay otro tema que quiero comentarte porque como padre empieza a preocuparme seriamente por lo que leo por ahí. Me refiero al juego, a las apuestas. Un problema que está azotando fuerte, y especialmente a los más jóvenes.

Te contaré una cosa. Hace años conocí a un motero que tenía un bar. En una esquina del local tenía una máquina de azar, esas llenas de luces parpadeantes y musiquita que ahora se llaman *slots*. Las *tragaperras* de toda la vida. Pues bien, esa máquina, que no era suya, le daba ingresos para pagar la nómina del cocinero. Todos los meses, uno tras otro. Y menciono el hecho de que no fuera suya para que te hagas una idea del dinero que recaudaba el bicho. Un señor venía y ponía la máquina, y mi colega sólo tenía que hacerle sitio y enchufarla a la pared, y el dinero que tragaba a los incautos que jugaban en ella daba lo suficiente para repartirlo entre impuestos, el dueño y para el cocinero. Una máquina, ¿eh? Una.

El nombre de tragaperras ya debería decirnos algo, ¿no crees? Ahora trasladémoslo al mundo virtual. Te instalas en el móvil una *app* para jugar a slots. Has instalado una aplicación que ha hecho alguien que quiere tu dinero, que la ha programado para ganar dinero, ¿y realmente crees que

cuando hagas un ingreso y le des al botón para jugar te va a dar más de lo que has puesto? ¿No te suena todo terriblemente mal?

Las casas de apuestas y todo este tipo de negocios están proliferando como champiñones con una publicidad brutal, intensísima, e inexplicablemente, sin una normativa que le ponga límites. Deberías saber que hacer publicidad es muy caro, así que tal despliegue les está costando un dineral, pero es que lo tienen, lo están ingresando día tras día, invierten el dinero de gente que cree que va a ganar dinero jugando pero que siempre lo pierde. Si haces una apuesta con una cuota alta, es que es algo improbable, luego perderás tu dinero. Y si apuestas a algo casi seguro, ganarás una porquería, lo que has puesto y un poco más. No te va a solucionar la vida. Y entonces volverás a apostar, hasta que lo pierdas. Ellos siempre ganan. Se están forrando, y siguen surgiendo más y más casas de apuestas. Es un estúpido mecanismo para que pierdas el dinero. Y encima, cuanto más pierdes, más quieres recuperarlo, esperando un golpe de suerte. Y perderás más aún. Es un círculo vicioso.

El que juega por necesidad, pierde por obligación.

Hay un dato curioso, y es que la inmensa mayoría de los locales de apuestas que se abren están en los barrios menos pudientes. No es casualidad. La publicidad nos engaña mostrando siempre a los ganadores, gente exultante con los brazos en alto como si hubieran ganado una cantidad enorme de dinero, pero es un negocio que no ofrece lo que dice. Cuando alguien juega tiene muy poco que ganar y todo por perder. Alguien sin problemas económicos no va a jugarse su dinero esperando rascar un poquito más, pero el que tiene dificultades para llegar a fin de mes puede verse tentado de probar a tener un golpe de suerte y pasar menos holguras económicas. Pero lo más probable es que pierda lo apostado y lo pase peor de lo que tenía previsto, porque el sistema está diseñado para quitárselo.

Bah, pero es que a mí no me va a pasar. Busca en Internet. Encontrarás terribles historias de gente, que tenía su familia, su trabajo, sus aficiones, el tema se le fue de las manos y lo perdió todo. Personas inteligentes que no supieron controlar la situación, y acabaron engañando y robando a su familia o en el trabajo para poder seguir jugando. Toda la familia afectada gravemente por lo que al principio era una tontería. Es una pasada lo de la ludopatía, en serio. Es una enfermedad. Por eso lleva a comportamientos que se escapan de la lógica. Un mundo que da miedo y al que es mejor no acercarse.

Para conseguir tu moto tendrás que ahorrar mucha pasta. Quizás ni se te había pasado por la cabeza perder tu dinero ganado gracias a tu esfuerzo. Mejor. Recuerda, el único dinero seguro es el que tienes en el bolsillo. Guárdalo bien y no tengas la tentación de conseguir un premio que no quieren que consigas. No hay forma de acertar a enchufar a la primera el puñetero USB y nos vamos a forrar apostando... Va a ser que no.

Como dice el refrán, más vale pájaro en mano que ciento volando.

Y ya que estamos, si no fumas, mucho mejor. Y es que además, el tabaco es carísimo. Tengo un amigo que cuando quiere comprarse algo (lo último ha sido un casco guapísimo) deja de fumar. No te gastes un montón de dinero en llenarte de alquitrán los pulmones.

Ser motero o motorista

Dicen los motoristas más puristas y veteranos que no es lo mismo ser motorista que ser motero. Se supone que un motero es una categoría superior de motorista, algo superlativo, hasta el punto de que un motero puede incluso no tener moto. A poco que te gusten las motos, sentir que eres un motero te da un estatus especial. Un motorista es alguien que conduce una moto. Un motero es *algo más*.

Un chaval de 15 años, y que podrías ser tú, al que le encantan las motos desde donde le alcanza la memoria, que no se pierde ninguna carrera, que tiene en su habitación *posters* de los mejores pilotos y que se gira cada vez que oye una moto por la calle, ¿es motero? ¿Un motorista enfundado en un mono de cuero de colores y que conduce una potente deportiva japonesa es motero? ¿El chaval que se mueve por la ciudad con un scooter de casa al instituto y luego a la academia de inglés? ¿Lo es una chica que lleva una moto *custom*, con una chaqueta con flecos y de riguroso negro? Cada uno tiene su teoría sobre lo que es ser motero, cada uno tiene su particular lista de requisitos que se deben cumplir para poder acceder a ese *título*.

Hace muy poco tiempo que yo he hecho mi lista. Me di cuenta un verano, de vacaciones en un lugar donde hay muchas motos de alquiler (habitualmente scooters de 125 cm³) a disposición de usuarios que nunca han conducido una antes, y que aprovechan que con el carnet de coche B pueden llevarlas y se aventuran a probar algo nuevo.

Pues bien, a estos motoristas se les nota a la legua que no son moteros. Auténticos ignorantes de los riesgos de andar en moto, mal equipados, con cascos jet, sin guantes, en camiseta y pantalones cortos, con chancletas,... Hasta aquí puedes decir, bueno, es que es verano y como hace calor, y además donde he alquilado la moto sólo me han dado el

casco... ¡Si sólo fuera eso! La mayoría iba sin las obligatorias luces de cruce, casi nunca ponían los intermitentes, cuando los ponían se olvidaban de quitarlos, iban mal sentados o con malas posturas a los mandos, sin prestar la suficiente atención a la conducción, algunos fumando (¡en moto!), otros circulaban con una 125 por el arcén, a una velocidad reducida, como si llevaran un ciclomotor cuando deben hacerlo por dentro del carril,... No hablo de unos pocos, eran muchísimos, el día a día, un desastre. De un vistazo, sabes, por esos signos inequívocos, quién tiene cultura de moto y los conocimientos mínimos necesarios para poder moverse con seguridad o quién está jugándose la vida por la tontería de haber alquilado un vehículo del que no tenía ni puñetera idea de cómo funciona.

Para mí, eso es ser motero: tener cultura de moto. Esto incluye unas nociones básicas sobre su dinámica, su funcionamiento, mecánica, seguridad, respeto, cortesía y costumbres sociales. Tan sencillo como esto.

Un descerebrado que va en ciudad con el acelerador a tope, cambiándose de un carril a otro esquivando coches como si fueran conos móviles, no es motero. El del scooter de alquiler que va sin luces y no sabe si la maneta derecha activa el freno delantero o trasero, no es motero. El de la japonesa RR y mono de cuero que además de no saludar, te adelanta en una línea continua sin visibilidad, no es motero. El que va a clases de inglés sin guantes y en camiseta no es motero. La de la custom que no para (pudiendo hacerlo con seguridad) para ofrecer ayuda a otro motorista que está tirado en el arcén, no es motera.

Ser motero es tener una actitud, unos conocimientos, y sobre todo, demostrarlo. Ser motero es una forma de vivir la moto, disfrutando de ella hasta los límites impuestos por las normas de tráfico o por nosotros mismos (lo que se cumpla primero), sin que se convierta en un peligro, o

al menos, reduciendo los riesgos que conlleva. Deberías ser acreedor de este noble título. Sin duda sería bueno para ti.

La magia del equilibrio sobre dos ruedas

Hay algo de magia cuando llevas una moto. Vas dando gas, a velocidad constante, notas el aire en la cara, sujetas el manillar, pero muy suavemente, apenas haciendo fuerza sobre él. Hay algo que sujeta la moto en ese equilibrio. Tumbas la moto y a pesar de la inclinación, no se cae, simplemente sigue hacia adelante.

¿Magia? Para nada. Física. Esa de los libros. Paco Bultó, fundador de la mítica marca de motos Bultaco, lo llamaba *el placer del equilibrio dinámico*.

Fuerza de fricción

Mantener una moto en pie sería imposible si no fuera por la fuerza de fricción. Desde la moto más sencilla y antigua, hasta la más moderna y avanzada, todas tienen ruedas. Dos ruedas en contacto con el suelo. Una combinación que hace que ambos elementos se agarren entre sí a nivel microscópico, y no exista apenas desplazamiento entre ellos, bien sea longitudinal (al frenar y acelerar), transversal (al girar e inclinarse), o una combinación de ambos. El efecto de agarre se produce por dos fenómenos diferentes y combinados: la adhesión y la histéresis.

La adhesión tiene lugar gracias a la existencia de una atracción entre dos cuerpos a nivel atómico. Da lo mismo que hablemos de un neumático sobre el asfalto o de uno de tus dedos sobre una mesa o la palma de la otra mano. Si intentas desplazarlo, hay cierta resistencia al movimiento, y más intensa cuanto mayor fuerza hagas. El efecto conseguido por la histéresis, por su parte, se debe a las propiedades flexibles o viscoelásticas del neumático, haciendo que la superficie de la goma se moldee *abrazando* las rugosidades propias del asfalto. Estas dos propiedades de los

neumáticos ofrecen casi todas las explicaciones¹² para lo que ocurre en esa relación que tienen con el pavimento cuando se modifican algunas de las circunstancias.

Por ejemplo, cuando el piso está mojado, la adherencia se reduce muchísimo, porque el índice de fricción entre el neumático y el agua es mínimo, drásticamente menor que el que tenía con el asfalto, y esto ocurre en la mayor parte de la huella del neumático sobre el suelo. Apenas tocamos asfalto, casi todo es agua. En este caso sólo la histéresis nos aporta el agarre, por lo que un neumático sin dibujo, gastado y por tanto con la superficie menos elástica es una garantía de caída. Incluso en las mejores condiciones, la velocidad debe reducirse de forma importante, y sobre todo, hay que evitar las brusquedades, porque los neumáticos en mojado no avisan cuando pierden el contacto.

Como es lógico, unas ruedas de compuestos más blandos ofrecerán una mayor histéresis, mejor agarre, mejores prestaciones, a cambio de una menor duración, de un desgaste más rápido. Y por supuesto, si vamos a utilizar la moto con lluvia o si en nuestro entorno llueve con asiduidad, el dibujo de las cubiertas será una cuestión a tener muy en cuenta. En el mercado existen algunos modelos que simulan ser *slicks* de competición, que apenas tienen dibujo. Conducir con lluvia con estas ruedas es muy complicado, y es muy fácil tener un accidente. Los pilotos pueden cambiar de ruedas o de moto cuando empieza a llover en medio de una carrera, si es que no se aplaza o se da directamente por finalizada. Los motoristas del mundo real llevamos las mismas ruedas en todas las circunstancias, por lo que estas deben tener un comportamiento aceptable en todas las condiciones, no uno excepcional en una muy concreta.

12 Neumáticos: Mecanismos físicos de la adherencia.

<https://www.km77.com/tecnica/bastidor/adherencia/texto.asp>

En definitiva, cuando aceleramos, el neumático trasero produce una fuerza giratoria sobre el asfalto que consigue propulsar la moto. Las condiciones de esa unión (calidad y estado tanto del neumático como del asfalto) definen un coeficiente de fricción, e implican una fuerza contraria que la compensa. El problema es que esta fuerza tiene un límite. Si aceleramos demasiado fuerte, y la fuerza que empuja la moto supera a la que conjuntamente hace la unión del neumático con el suelo, la rueda desliza, derrapa, y estamos en problemas.



A la izquierda puedes ver un neumático de viejo diseño urbano y sin pretensiones deportivas. En el centro, otro dirigido al mismo uso pero actual. Y a la derecha, una goma con poco dibujo en la que prima más su uso sport en seco. Fíjate en sus flancos, totalmente vírgenes. Este motorista tiene pánico a tumbar. Sus neumáticos están pidiendo a gritos un curso para él.

Lo mismo ocurre al frenar, solo que las fuerzas se producen en sentido contrario. O si estamos en una curva, un momento en el que las ruedas *quieren irse* hacia fuera en la curva, y las fuerzas de fricción actúan a la contra y permiten que la moto siga girando sin derrapar.

El coeficiente de fricción no es una medida estable y fija, porque varía continuamente debido a muchas condiciones que también cambian. La más estable es la parte de los neumáticos: el tamaño, la calidad y su estado. El tamaño es fijo, nuestra moto lleva unas medidas y son las que son. Esto define la huella, la superficie de contacto con el suelo. Cuanto

mayor sea el diámetro y la anchura de la rueda de la moto, mayor será la huella y por tanto el agarre, pero también ofrecerá mayor resistencia a la rodadura, por lo que los fabricantes la calculan buscando un compromiso aceptable, que se calienten pero no demasiado, que no dispare los consumos o reduzca la velocidad de la moto más allá de lo razonable. Toda la moto y su dinámica se soporta sobre dos huellas, del tamaño de sendas monedas de 2 euros. Por eso es muy importante que los neumáticos sean de calidad y se adapten a nuestras necesidades y a las de la moto. Si son las que traía de fábrica no las hemos podido elegir, pero de mejor o peor gama, las gomas seguirán siendo las mismas durante su vida útil. Se verán afectadas por el desgaste, pero como es continuo, no hará disminuir sus prestaciones de golpe sino que caerán poco a poco, de forma prácticamente imperceptible en el día a día.

El asfalto es más variable. Nuestros neumáticos son siempre los mismos, pero no el pavimento que pisamos. Cambia su calidad, su composición, su rugosidad, su técnica de aplicación, su desgaste, su temperatura,... Todo esto hace que continuamente el agarre máximo disponible esté variando, incluso dentro de una misma calle o carretera. Esto es importante, deberás aprender a *leer el asfalto*, a analizar en cada momento su estado, sus sensaciones, hacer una estimación del agarre que nos ofrece.

Pero no siempre es tan sencillo. Existen elementos externos que aún nos lo ponen mucho más difícil, como las marcas viales. Y también otros que pueden alterar las condiciones de un trayecto que conocemos como la palma de nuestra mano, como la lluvia o el granizo, la presencia de gravilla, aceite, gasoil o cualquier otro líquido sobre la calzada. Dicen que nadie se baña dos veces en el mismo río y tampoco se pasa dos veces por la misma carretera. Hace falta muy poca superficie con un rozamiento insuficiente para hacer que una rueda deslice, perdamos contacto con el suelo y la moto se caiga. Nuestras magníficas ruedas poco o nada pueden

hacer con algunos de esos elementos. Por eso siempre, ya se den buenas o malas condiciones, debemos conducir con sumo cuidado, con suavidad, atentos a las condiciones del tráfico y del asfalto, sin sobrepasar nunca los límites de este.

Con el tiempo aprenderás a leer el asfalto. Su aspecto visual, como su color, su rugosidad, su brillo, e incluso el sonido o las vibraciones que nos llegan a las manos a través del manillar, es una información muy interesante sobre su calidad, y en definitiva, sobre su capacidad de *pegarse* a nuestros neumáticos.



Un asfalto liso y regular a la vez que rugoso ofrece un contacto completo con los neumáticos y una adherencia óptima. Pero si está roto, quebrado, agrietado, parcheado y hasta le crece vegetación, los neumáticos van como flotando, y el piloto nota menor contacto y puede que más ruido. Otra buena pista para encender la alerta.

También hay otras circunstancias que aumentan el agarre. Por suerte, la Física juega a nuestro favor. Una de ellas es la temperatura. Debido a la histéresis, se produce calor y los neumáticos toman temperatura. Por la composición de sus compuestos, funcionan mejor cuando no están fríos, se ablandan y pueden agarrarse mejor al asfalto. Habrás oído a los comentaristas de las carreras de motos hablar sobre las temperaturas de las gomas de los pilotos. Bien, hay una diferencia muy importante entre las ruedas de las carreras y las de calle: los suyos están diseñados para ofrecer el mejor agarre en una franja de temperaturas muy estrecha, y además, muy elevada. Fuera de este rango, tienen un agarre muy

reducido (al menos para lo que ellos necesitan, pues en competición las pequeñas variaciones marcan grandes diferencias). Si tocaras la rueda de una moto de MotoGP nada más entrar en boxes, te quemarías. Hablamos de temperaturas que pueden superar los 100°C. Esto nunca pasará en tu moto. Ellos van siempre a tope, buscando los límites de las leyes físicas y los suyos propios. Ni harás eso ni llevarás sus gomas, tan blandas que en sus versiones más duras apenas tienen 100 kilómetros de vida útil.

Tus neumáticos, los de calle, están pensados para dar lo mejor de sí en un rango de temperaturas muy amplio, porque también lo es nuestro rango de uso en carretera abierta al tráfico. Es verdad que cuando están fríos hay que tener un cuidado especial, y esto incluye también cuando a pesar de llevar un buen rato en marcha, fuera hace frío o llueve. Aunque la cubierta se caliente por el uso, a la vez se está enfriando. Tampoco esperes milagros por efecto de un neumático caliente, pero ten en cuenta que con algo de temperatura, este te dará un poquito más de agarre. Cuando estén fríos, extrema la precaución y no les pidas lo mismo que cuando ya hayan cogido temperatura.

Por otro lado, tenemos la propia dinámica de la moto. Además del tamaño de la huella, el peso también influye en la adherencia. Cuanto más peso, más agarre. Y aquí todo juega a nuestro favor. Cuando aceleramos, el peso de la moto se *traslada* hacia atrás, y la rueda trasera soporta más peso. Además, como la carcasa es flexible, la huella se hace más grande, y junto con el mayor peso, la adherencia aumenta, ¡que es justo lo que necesitamos al acelerar!

Resulta que al frenar, podemos conseguir el mismo efecto donde se necesita: la rueda trasera pierde peso y lo gana la delantera, aumentando su capacidad de adherencia, precisamente lo que hace falta al aplicar freno. Por eso la rueda delantera es la más importante a la hora de

detener una moto. Por eso los frenos delanteros suelen ser mucho más grandes y potentes que los traseros.

Cuando la propia dinámica de pesos no nos ayuda, lo hacen los ingenieros. Porque la fricción no se produce solo en sentido longitudinal de la moto, también en el transversal. En las curvas, con la moto inclinada, la goma trabaja en otro sentido, y la huella se traslada a un costado. Los diseños de las cubiertas también tratan de sacar ventaja de ello. Hay neumáticos cuyos flancos no son perfectamente redondeados, haciendo que su parte exterior sea más plana, para que cuando la moto esté inclinada, haya una mayor superficie de goma en contacto con el suelo, permitiendo una mayor adherencia cuando más la necesitamos. También existen otros neumáticos contruidos con dos tipos de goma, una dura en el flanco central, y otra más blanda y adherente en los exteriores, mejorando el agarre cuando la moto está tumbada en una curva. También te digo que si en tu primera moto necesitas ruedas bicompueto, hay algo que no estás haciendo bien, ¡vas demasiado rápido, amigo!

Las fuerzas centrífuga y centrípeta

Posiblemente estés familiarizado con estos dos conceptos de Física básica. Cualquier cuerpo que describe una trayectoria curvilínea, tiene tendencia a salir hacia el exterior. Has visto actuar a estas fuerzas muchísimas veces. Una lavadora, cuando entra en el programa de centrifugado (el nombre ya es poco original), hace girar el tambor a gran velocidad para que el agua de la ropa salga por sus agujeros hacia fuera y esta se quede lo más seca posible. Un atleta, en la modalidad de martillo, hace girar una bola sujeta por un cable, dando vueltas sobre sí mismo. Llegado el momento, lo suelta y la bola sale disparada con el objetivo de llegar lo más lejos posible. Un coche que va trazando una curva, si va a velocidad adecuada,

la hará sin problemas, pero si va a velocidad excesiva, derrapará y se saldrá de la carretera.

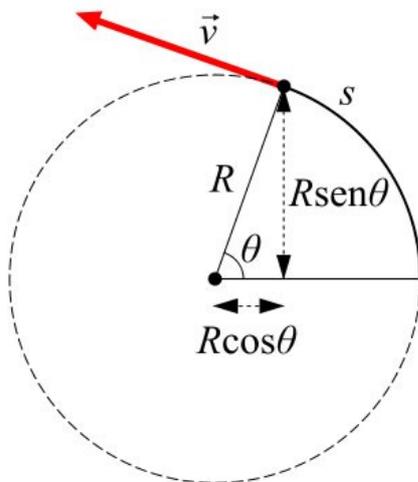


Gráfico de [Flanker](#), Wikimedia.

Aunque de estas dos, la centrífuga es la más famosa, en realidad, la única fuerza real es la centrípeta. La centrífuga es simplemente una sensación, no existe. La fuerza que mantiene todo en esa trayectoria es una que tira del objeto hacia adentro. El tambor de la lavadora hace fuerza hacia su interior, las ruedas del coche hacen fuerza hacia el interior de la curva para permitir que este pueda tomarla. El caso del martillista es muy práctico para entenderlo. ¿Hacia dónde

hace esfuerzo el atleta mientras gira sujetando el cable? Hacia sí mismo, ¿verdad? Él es el que está aplicando una fuerza centrípeta para permitir que la bola siga dando vueltas. Cuando voluntariamente lo suelta porque es el momento idóneo del lanzamiento, ¿hacia dónde sale disparada la bola? ¿Hacia fuera? No, no va hacia fuera, lo que hace es seguir una trayectoria recta, tangencial al punto de la circunferencia donde se dejó de aplicarle fuerza centrípeta. La fuerza centrífuga no existe, ningún objeto sale disparado en dirección contraria, sino que por inercia, sigue su movimiento lineal hacia adelante. Simplemente deja de trazar la curva en la que estaba. Se va recto.

¿Y cómo nos afecta esto en una moto? La moto siempre intenta seguir la misma trayectoria que lleva, así que si quisiéramos hacerla girar a la izquierda, la moto debería aplicar fuerza hacia ese lado, hacia el interior de la curva. En un coche, donde las ruedas siguen dos líneas paralelas, las ruedas exteriores, las del lado derecho, soportarían más peso de la inercia mientras las dos delanteras hacen la fuerza centrípeta para vencer su

tendencia a seguir recto. En una moto, donde sólo hay dos ruedas en línea, la moto debe inclinarse para mantener el equilibrio. En esta situación, las dos ruedas soportan la fuerza centrípeta gracias al agarre de los neumáticos, generada hacia el interior de la curva gracias al peso del conjunto moto-motorista y su inclinación. Es totalmente imposible hacer girar una moto si no hay inclinación y si el manillar no tiene juego, es decir, si está fijo. Por eso, ya que lo mencionamos, es muy importante tener la dirección en buen estado, y hacerla revisar en un taller de confianza si notamos que no funciona correctamente, o tiene algún punto en el que está más dura, pues puede meternos en problemas a la hora de negociar curvas.

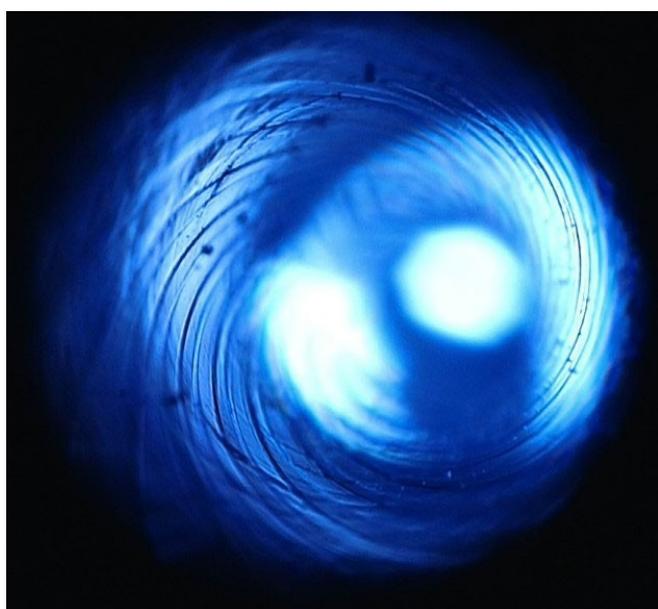


Si empujas un cono, se moverá en círculos, aunque tenga forma de cucurucho... o de neumático de moto. Su forma redondeada, al contrario de lo que ocurre con los de coche, contribuye al giro.

Un aspecto clave en el giro de la moto se sostiene sobre la forma redondeada de la carcasa de los neumáticos, gracias a su forma de *donuts*, lo que provoca que las ruedas tengan sobre el asfalto un efecto de cono tumbado. Imagínate un cucurucho de helado, apoyado sobre una mesa. Si lo empujas con un dedo, girará sobre una circunferencia, con la punta del barquillo como centro de la misma. Cuando la moto va en dirección recta, vertical, la huella de contacto con el suelo está en la parte central de la rueda y tiene un determinado diámetro, pero cuando se inclina, la huella se traslada a un lado, y el diámetro resultante es menor. En ese momento, inclinada, se convierte en nuestro helado, y trata de girar sobre sí mismo. Cuanto mayor sea la inclinación, más corto es el cucurucho y más cerca está el centro de la circunferencia que intenta dibujar, es decir, más cerrada es la curva y más gira la moto.

El efecto giroscópico

Conoces el efecto giroscópico de sobra. Lo has visto en las peonzas, que



Interior del cañón de un fusil Remington.

Foto de [Rickochet](#) (Wikimedia).

giran sobre sí mismas a toda velocidad y no se caen hacia un lado hasta que el giro cesa. Se utiliza en muchas armas de fuego de *ánima rayada*, haciendo que el cañón tenga esculpida una espiral en su interior para que el proyectil vaya adquiriendo un movimiento de rotación antes de salir al exterior, y consiga una trayectoria estable y menos vulnerable a agentes

externos como el viento. Lo utilizan de igual forma los jugadores de rugby o de fútbol americano, aplicándole al balón ovalado un efecto giratorio cuando se lo pasan a un compañero.

¿Has probado a echar una rodar una moneda por una superficie lisa? Sigue su trayectoria, sin caerse, hasta que pierde velocidad. Ahí lo tienes: el efecto giroscópico. Quizás hayas probado también un juguete llamado *fidget spinner*. Este es muy bueno para sentir en tus dedos el efecto giroscópico. Pero ocurre que cuando lo percibes debajo de ti es mucho más divertido. También lo has probado en bicicleta, ¿verdad? Es una maravilla. Incluso metiendo una perturbación como es el movimiento del pedaleo, el efecto giroscópico ayuda a que la bici se mueva hacia adelante de forma estable, suave. Cuanto más rápido, más efecto, más estabilidad.

Imagínatelo en una moto. Con algo más de velocidad, con ruedas y un conjunto más pesado. Las fuerzas resultantes del efecto giroscópico que ayudan a mantener estable la moto se disparan, para tu disfrute.

De forma muy resumida, el efecto giroscópico es un conjunto de fuerzas que actúan sobre un cuerpo que experimenta un movimiento giratorio. No es una fuerza, son un montón de ellas. En una moto actúan desde el borde del neumático, cada radio de la llanta presiona sobre el eje de la rueda. Unas fuerzas tiran hacia un lado, y en el punto opuesto otras tiran hacia el otro, compensándose, y consiguiendo esa estabilidad que tanto nos ayuda al conducir.

Por eso debes preocuparte de que las ruedas sigan girando. Para que no pare la magia. Es tu garantía de estabilidad. En el momento en que una rueda deja de girar, es decir, se bloquea, ya sea por una frenada excesiva, o fallo mecánico (por ejemplo, por gripaje del motor), la moto ya no disfruta del efecto giroscópico y pasa a ser víctima de la fuerza de la gravedad, se convierte en un objeto vulgar y pierde la verticalidad,

yéndose al suelo contigo encima, y además de forma instantánea. El efecto giroscópico tiene además una segunda manifestación. Cuando la moto lleva una trayectoria definida ya sabemos lo que pasa, todo sigue estable. Pero el mundo está lleno de curvas (por suerte). ¿Qué pasa cuando el motorista cambia la trayectoria de la moto girando el manillar? Si jugaste con un *spinner* lo sabes perfectamente. Al cambiar su inclinación se notan unas fuerzas, bastante fuertes, que intentan girarlo en otros sentidos. En el manillar pasa lo mismo.



<https://www.youtube.com/watch?v=ZEwGwMQ2Igg>

Demostración del efecto giroscópico con una rueda de bicicleta colgada de una cadena.
En *Eureka! Zientzia Museoa*.

Te haré una pregunta. Vas con tu moto por una recta, y en un punto concreto, quieres girar a la izquierda. ¿Hacia qué lado debes mover el manillar? A la izquierda, ¿verdad? ¡Pues no! Pocos motoristas saben de la técnica del contramanillar (sin embargo, no hay uno solo que no la utilice). En efecto, para iniciar el giro de la moto hacia un lado, el manillar hay que moverlo hacia el otro. Esto sólo ocurre en los vehículos de dos ruedas y un único canal, y que por tanto, al cambiar de trayectoria, se inclinan a un lado. Cuando giras una rueda, intenta conservar su momento angular. Para girar una moto hacia la izquierda, mueves el manillar un poco hacia la derecha, y la rueda reacciona aplicando un momento de inclinación hacia la izquierda. Pero por ahora no te

preocupes, lo veremos en detalle más adelante. Sigamos con más aspectos físicos que nos afectan cuando vamos en moto.

El autoalineamiento

Una motocicleta es un sistema dinámico muy complejo. Se ve sometida a Leyes de la Física que están interconectadas entre ellas por lo que un movimiento concreto afecta a toda la moto y conlleva otras reacciones. El manillar se mueve hacia los lados, la moto gira, se inclina, pero... nos falta un aspecto importante: la tendencia a seguir recta. El efecto giroscópico nos ayuda a estabilizar la moto, pero también es fundamental lo que llamamos autoalineamiento o autocentrado, y que está directamente relacionado con el *avance de la dirección*.

¿Te has fijado en las ruedas de los carros de los supermercados, que siempre acaban apuntando hacia atrás? Si les das una patadita para ponerlas en otro sentido, da igual. Vuelves a empujar el carro, y al mínimo movimiento hacia adelante, las ruedas, gracias a su eje giratorio, vuelven a apuntar hacia atrás. Las ruedas delanteras de las motos disfrutan de ese efecto, pero aplicándolo al revés. Cuando la moto circula, la rueda delantera trata de apuntar hacia adelante, gracias al ya mencionado avance o lanzamiento de la horquilla. También los coches tienen avance en las ruedas delanteras, aunque no es tan visible porque estas tapan todo el mecanismo. Por eso cuando en una curva se suelta el volante, este tiende a volver al centro. ¿Pero qué es el avance de la dirección?

Es la distancia sobre el asfalto, entre la proyección del eje de la dirección, y la vertical que pasa por el eje de la rueda delantera, generalmente medida en milímetros. En términos más coloquiales es la distancia entre la huella del neumático y el punto al que mira la horquilla, que siempre

queda por delante. Por suerte, una imagen lo explica mucho mejor que yo.



La horquilla de la mítica *Captain America* de la película *Easy Rider* (i) tiene una dirección con un gran avance debido a su exagerado ángulo, al contrario de lo que ocurre con las geometrías de un *scooter*.

Foto (i) de [Brian Snelson](#), Wikipedia.

Cuanto mayor es el avance, mayor autoalineamiento presenta, es decir, mayor tendencia tiene la moto a recuperar la línea recta. Cada moto se diseña para que el ángulo de la dirección defina su carácter. El autocentrado parece siempre un aspecto positivo, pero como efecto contrario significa tener una dirección más dura, una moto menos ágil. Por eso un scooter o una moto deportiva tiene una horquilla con menos inclinación, es decir, con poco avance. Nos interesa un comportamiento que permita cambios fáciles de dirección, bien entre calles en una ciudad o entre curvas en el circuito. Giros fáciles con poco esfuerzo. Para motos más ruterías, por ejemplo de estética *custom*, y cuyo origen, por cierto, es un enorme país con una orografía con redes de carreteras repletas de rectas, el avance puede conseguir motos más estables, con las que cuesta un poco más tomar las curvas, pero que siempre quieren mirar hacia adelante. Un caso muy llamativo sería la moto de Peter Fonda en la película *Easy Rider*, en la que el lanzamiento de la horquilla es muy exagerado, generando un autoalineamiento muy importante.

Por esta razón la técnica del contramanillar es más interesante en motos con mucho avance, o que pesen mucho. En motos de dirección más ligera su importancia es relativa. La fuerza que hay que hacer sobre el manillar es tan leve que puede pasar desapercibida, a veces incluso el piloto no es consciente de que la está aplicando, como posiblemente le ha pasado antes con una bicicleta. Es muy interesante que conozcas el contramanillar porque en situaciones de emergencia, en las que es preciso aplicar un giro brusco, es una rápida ayuda, aunque no sea tan crítico en una pequeña moto, como seguramente lo será tu primera montura.

¿Pero cómo funciona el autoalineamiento? ¿Por qué la moto tiene esa tendencia a trazar una línea recta? Precisamente porque la dirección apunta en esa dirección, y la huella del neumático trata de llegar a ese punto al que mira el eje de la horquilla. Es como la zanahoria colgada de un palo que persigue el burro. La goma seguirá, incansable, persiguiendo esa dirección.

¿Y qué pasa cuando la moto está girando? Pues exactamente lo mismo. El punto de contacto del neumático se separa de la línea longitudinal de la moto trasladándose a un lado. Es como si giraras la cabeza del burro hacia un lado pero dejaras la zanahoria en el mismo sitio, mirando hacia adelante. El punto virtual al que apunta el eje de la horquilla, aunque gires el manillar, no cambia, sigue en el mismo sitio, y como la huella ya no está en línea con la moto, la rueda delantera reacciona generando una fuerza lateral que trata de enderezar la dirección devolviéndola a su sitio.

Cuando aprendiste a andar en bici, sobre dos ruedas, seguro que estabas muy orgulloso porque habías conseguido aprender a mantenerla recta. Pues siento decirte que principalmente lo que aprendiste fue a no molestar el equilibrio natural de tu bicicleta. Ella, por su diseño, trataba de mantenerse, incluso de ir en línea recta. A una bici sólo le falta una cosa: que alguien la propulse, que le aplique velocidad para que el efecto

giroscópico y el autoalineamiento funcionen. Esta es la razón por la que es tan importante ir relajado en moto. Una postura rígida, en la que estemos aplicando fuerza sobre el manillar sin ser conscientes de ello, puede hacer que la moto no responda correctamente. El asfalto tiene siempre imperfecciones, y la moto se va autoajustando a ellas, buscando siempre el equilibrio. En otras palabras, para que la moto siga en la dirección buena, es posible que el manillar tenga que girarse, aunque sea de forma muy leve. Si bloqueamos la dirección con nuestra rigidez, no dejaremos que la moto haga lo que quiere hacer. En definitiva, al conducir una moto tenemos que ayudar, nunca molestar a la moto, y dejarle que haga el trabajo para el que fue diseñada. El motorista debe elegir la trayectoria, pero ese *microtrabajo* de ir estable y suave sobre el asfalto es cosa de la moto.

Otras interferencias en la dinámica de la moto

Como hemos visto, el diseño de una motocicleta trata de aprovechar las Leyes de la Física para conseguir un vehículo más estable, previsible y seguro. A pesar de ello, existen algunas interferencias, bien externas o provocadas por el propio conductor, que modifican su comportamiento, y que debemos conocer para que no nos pillen de sorpresa. Son acciones como girar el manillar, acelerar, frenar, o modificar bruscamente nuestra postura sobre la moto.

Un problema grave con el que nos podemos encontrar es el bloqueo de una rueda. Puede ocurrir por una avería o por una excesiva presión sobre los frenos. El sistema de antibloqueo de frenos, conocido como ABS, es una maravillosa invención en este sentido. En un coche que no esté equipado con él, si se produce un bloqueo de las ruedas, los problemas que aparecen son dos: las distancias de frenado se alargan, y si las que se

bloquean son las ruedas delanteras, el vehículo se queda sin dirección, es decir, aunque las ruedas estén giradas a un lado, el coche seguirá recto.

En una moto las consecuencias son peores. Si bloqueamos la rueda trasera aún podemos aguantarla si estamos en una recta. Si es en curva, las cosas se ponen muy feas porque intentará seguir recto, cuando queremos que siga dibujando la curva, por lo que seguramente nos iremos al suelo. Pero si la rueda que se bloquea es la delantera, ya sea en curva o en recta, se anuncia una catástrofe, al perder el efecto giroscópico y el autocentrado. La rueda que dirige la moto ya no gira, todas las fuerzas que nos ayudaban a mantener una trayectoria estable desaparecen de golpe, la rueda se irá a un lado y la moto se caerá directa y bruscamente al suelo sin remedio, con todas las graves consecuencias que pueden derivarse. Tenlo en cuenta cuando elijas moto. En mi opinión, debería llevar ABS (de serie o pagándolo como extra). Es una inversión que está amortizada al primer frenazo al límite de adherencia.

Existen otras formas de interferir en el equilibrio de una moto en movimiento. Por ejemplo, modificar nuestra postura sobre ella. Vamos a olvidarnos de momento de los pilotos de carreras, que se *descuelgan* de la moto para modificar el centro de gravedad trasladándolo al lado interior de la curva y conseguir, cuando ya se les ha acabado la goma y no pueden tumbar más la moto, el mismo efecto que si pudieran tumbarla un poco más, y así poder trazar la curva a mayor velocidad. Al acelerar y frenar también se mueven hacia adelante o atrás, intentando compensar con el cuerpo las inercias que trasladan peso a una rueda o a la otra. En el momento en el que nos encontramos, intentando dar los primeros pasos sobre una moto, estas técnicas son innecesarias. Como he dicho antes, no se trata de ir rígido sobre la moto, pero antes de jugar con nuestros movimientos para conseguir mejores prestaciones de la moto, tenemos muchas cosas que aprender y muchos kilómetros por recorrer. Además,

no buscamos ir más rápido, sino contar con un mayor margen de seguridad.

Una de las cosas que podemos hacer para desestabilizar gravemente la moto es frenar en medio de una curva. Puede llegar a ser muy peligroso y por eso es mejor no tener que hacerlo nunca. Ya de entrada es una maniobra crítica porque la moto está inclinada, y los neumáticos están trabajando, utilizando sus propiedades de agarre al suelo (y que son limitadas), en sentido lateral. Al frenar, le exigimos que además lo haga en sentido longitudinal, es decir, le añadimos más esfuerzo. Si nos pasamos de su capacidad total de adherencia, la rueda derrapará y nos iremos al suelo con la moto, y sufriremos una salida de vía cuya gravedad dependerá de nuestra velocidad y de los obstáculos que pueda haber en el exterior de la curva. Pero, ¿y si frenamos bien y no sobrepasamos el límite de adherencia?

Bien, incluso en ese caso, podemos tener problemas, sobre todo con la rueda delantera. Cuando la moto está tomando una curva, digamos que por ejemplo, hacia la izquierda, la moto está tumbada hacia ese lado, y la rueda también mira hacia la izquierda. Cuando la rueda delantera frena, esta recibe más peso al transferirse al eje delantero la carga de la moto y del piloto, la geometría de la moto cambia, la distancia entre ejes se acorta, la suspensión se hunde y se endurece, la huella del neumático se amplía, y esa tendencia que tiene la moto para autoalinearse se acentúa instantáneamente. De repente, la moto, que iba tomando la curva, reacciona tratando de levantarse, se endereza y ya no traza la curva de forma correcta, de manera que sentimos que la moto quiere salirse de la curva. Si intentamos meter de nuevo la moto en la curva, aplicando más fuerza a la contra sobre el manillar, las sensaciones que nos proporciona el manillar no son positivas, porque se ha puesto tremendamente duro y justo cuando sentimos que estamos en un momento crítico, la moto no nos ayuda. Es de esas veces en las que nos encontraremos con que,

cuando el instinto nos pide hacer una cosa (frenar), es mucho más seguro no hacerlo, y buscar otras alternativas.

Por eso (y lo repetiremos muchas veces), en las curvas hay que entrar con el trabajo hecho, habiendo frenado previamente para no tener que hacerlo donde es más complicado, cuando ya es tarde. Y conducir siempre con margen de seguridad, más despacio de lo que podríamos ir. Sin ese margen, nos quedamos sin opciones alternativas de maniobra fiables en caso de imprevisto.

De forma análoga, cuando aceleramos, la moto traslada peso hacia atrás, y el eje delantero soporta menos peso. En recta, y con potencias razonables, no tiene demasiado misterio, pero cuando estamos en una curva, las consecuencias son mayores. Ahora, al acelerar, y puesto que la capacidad de autoalineamiento es menor, la moto tiende a hacer lo contrario, a cerrar la curva. Dar un poco de gas le da estabilidad a la trazada, aunque en casos extremos, acelerando a tope, la rueda trasera, que ahora está trabajando en dos sentidos, puede perder adherencia, derrapar, y provocar lo que conocemos como un *highside* o coloquialmente conocido como *salida por orejas*. Cuando la moto está inclinada, es mejor no provocarla con maniobras bruscas, y dejar que trabaje ella sola con las menores interferencias por nuestra parte, salvo esa puntita de gas en la salida de las curvas.

Conducir con pasajero también modifica, y mucho, la dinámica de la moto. Mi primer scooter pesaba poco más que yo. Lo que quiere decir que cuando llevaba a alguien de *paquete*, la moto sólo suponía, aproximadamente, una tercera parte del peso del conjunto. En estas situaciones, la moto, directamente, es otra, no tiene nada que ver con la que conoces. Cambian las geometrías de la moto y por tanto sus propiedades de autoalineamiento, reparto de pesos entre ejes, inercias, eficacia de los frenos, aumentando las distancias de frenado y la fuerza

que hay que aplicar sobre los mandos, así como la distancia de seguridad que deberías mantener con los vehículos de delante. Cambia también su aceleración, siendo mucho menor, así como las propiedades de las suspensiones y su capacidad de absorber irregularidades de la carretera. Es otra moto, se conduce de otra forma, y además, como tengas un pasajero inquieto, de los que se mueven de un lado a otro sin saber que están molestando gravemente a la dinámica de la moto y a ti, la cosa se pone tremendamente difícil. Ahí puedes intuir las razones por las que en el contrato de *Cómprame una moto*, viene recogida la prohibición de llevar paquete. Bastante tienes con lo tuyo.



Un buen motorista siempre está atento a las condiciones cambiantes del pavimento para poder elegir la mejor trayectoria y evitar sorpresas.

Por último, no podemos olvidar otro elemento importantísimo a la hora de la conducción como es el asfalto. Toda la teoría de la Física se suele estudiar en condiciones ideales. Hasta ahora hemos hecho lo mismo. Pero

el pavimento no siempre está en las mismas condiciones. Los hay de muchos tipos, y además podemos encontrarnos con lluvia, grandes charcos, hielo, gravilla, manchas de aceite o gasoil, pinturas deslizantes, grietas, roderas... que modificarán las condiciones de agarre o el ángulo de contacto de los neumáticos con el suelo.

Todas estas circunstancias podrán provocar reacciones indeseadas en nuestra moto, en forma de pérdidas de adherencia, problemas de control, o pequeñas variaciones en la trayectoria de la moto que nos pueden pillar por sorpresa y que nos van a exigir continuamente, sin descanso posible, un rápido análisis por nuestra parte para identificar qué ha pasado y poner la moto de vuelta en su sitio en décimas de segundo, o si no, dejar que la moto lo haga.

En definitiva, y para terminar este capítulo, quería hacer hincapié en la necesidad de estar en plenitud de condiciones físicas y mentales cuando conducimos una moto. Todavía no hemos analizado los peligros del tráfico y los elementos viales, pero habiendo estudiado únicamente la dinámica de la moto, puedes ver que son realmente tantas las circunstancias externas que pueden afectar a nuestra seguridad, que las que sí podemos controlar deben estar totalmente aseguradas, siempre, en todo momento y sin excepción, para poder responder rápida, correcta y eficazmente a cualquier desafío que se nos presente y que pueda poner en peligro nuestra integridad. A continuación veremos lo que implica este requisito imprescindible para cualquiera que quiera conducir con seguridad una moto.

El curso de conducción

Ya les he contado a tus padres por qué deberías hacer un curso de perfeccionamiento de conducción en moto. Seguramente tienes la sensación de que sabes andar perfectamente en bici, que quizás sepas hacer incluso ciertas maniobras difíciles con ella. No te lo voy a negar, aunque sabes tan bien como yo, que siempre se puede mejorar.

En moto las cosas son mucho más difíciles. Ya no eres tú quien la propulsa, sino un motor capaz de hacerlo mucho más rápido. También tiene un peso mayor, lo que significa que combinado con la velocidad, la moto tiene unas enormes inercias. Cuando algo pesado quiere seguir su trayectoria y tú la quieres cambiar, todo se complica.

En un buen curso de perfeccionamiento de conducción, primero se hace una sesión teórica, se dan unas nociones fundamentales de la conducción de una moto, y se insiste en la necesidad de la autoprotección, tanto a través del equipamiento, como de la tecnología y nuestro estilo de conducción. En la sesión práctica el alumno se aburre (en el buen sentido) de hacer todo tipo de maniobras. Suelen ser cursos intensos, de día completo, divididos en mañana y tarde, de unas 8 horas de duración. Los hay más cortos, de unas 4 o 5 horas, también útiles, pero con los que te quedas con ganas de seguir *domando* conos. Giros de distintos radios, espirales, ochos, esquivas, frenadas... repetidas una y otra vez, hasta que están controladas. Mejor cuanto más práctica nos aporte. Te aseguro que por la noche, al cerrar los ojos, no ves más que conos naranjas. Y te lo habrás pasado genial.

Es importante hacer ese curso para empezar a saber hasta dónde llega nuestra habilidad, y por supuesto, mejorarla. El entrenamiento siempre es positivo, sea cual sea la disciplina de la que se trate. Ningún virtuoso violinista toca así sin haber entrenado y mucho. Porque esto es así: no

tenemos ni idea de dónde está el límite de nuestra técnica y habilidad. Creemos que controlar la moto es fácil hasta que descubrimos que de fácil no tiene nada. Que en realidad el límite, ese que no deberíamos superar nunca, está más cerca de lo que pensábamos.

Cuando ya hemos obtenido cierta destreza, podemos reaccionar tal y como la situación lo requiere. Además, como sabemos el espacio que necesitamos para frenar, sabremos ajustar nuestra velocidad a la que sea más adecuada a la vía por la que vamos circulando. No iremos más rápido de lo que deberíamos.

Esto es importantísimo. Haciendo prácticas de maniobras críticas, no sólo aprendemos a hacerlas, sino que descubrimos hasta dónde llega nuestra destreza, y las posibilidades de esquivar o frenada de nuestra moto. Dibujamos mentalmente nuestro límite. Por debajo de él estaríamos en la *zona de seguridad*, y por encima, en la *zona de peligro*. Si no sabemos ubicar esa línea, es imposible saber en qué zona vamos, y podríamos estar circulando más rápido de lo que nuestras facultades permiten. Si en cambio, sabemos reconocer cuándo estamos fuera de nuestro límite y cuándo por debajo, podremos ajustar la velocidad a las circunstancias particulares de cada momento. Si estamos dentro de nuestra *zona de seguridad* y se nos cruza un niño, un coche aparcado nos abre la puerta o sale de un vado, y sabemos lo que nos cuesta reaccionar y evitar un obstáculo, ya sea por frenada, esquivar o una combinación de ambas, tendremos más posibilidades de éxito, porque lo teníamos previsto e íbamos a la velocidad *adecuada*. Sin una buena referencia, nuestra velocidad puede ser *excesiva*.

Recuerdo una vez que salí a tirar la basura y vi a un chaval con un ciclomotor a toda leche, por una calle de carril único, con coches aparcados a ambos lados. Ya era de noche y llovía. No había apenas tráfico, pero cualquier cosa que se le hubiera cruzado delante, se la habría

comido. Si él hubiera sabido que iba a ser incapaz de frenar a tiempo (y te aseguro que lo habría sido), probablemente habría moderado su velocidad, consciente de sus propias limitaciones.

Existe una teoría conocida como el Síndrome o Efecto de Dunning-Kruger. Estos dos profesores de la Universidad de Cornell, Nueva York, querían demostrar que los individuos con escasa habilidad o conocimientos sufren de un sentimiento de superioridad irreal, mientras que los altamente cualificados, tienden a subestimar su competencia. La base sobre la que trabajaban ya la apuntó mucho antes Charles Darwin, al afirmar que “la ignorancia genera confianza más frecuentemente que el conocimiento”.

Hay varios aspectos de este estudio que nos interesan. Uno es el hecho de que los individuos sin conocimientos tienen una mayor tendencia a sobrevalorar sus habilidades. Tampoco son capaces de reconocer que no tienen los conocimientos necesarios, están convencidos de que *controlan*. Pero lo más interesante para nosotros ahora mismo es que una vez entrenados para mejorar sustancialmente su propio nivel de habilidad, estos individuos pueden reconocer y aceptar su falta de habilidad previa. Y yo añadiría que también la posterior, porque nunca se deja de aprender. Es un proceso de aprendizaje continuo. Todos los días aprendes algo sobre una moto.

Resumiendo, que cuanto más aprendemos, más conscientes somos de nuestras limitaciones y de lo que nos queda por aprender. Un curso, realizado por una persona inteligente, nunca debería ser un estímulo para ponerse en riesgo, sino todo lo contrario. Si no lo sientes así, está muy claro que no estás preparado para conducir una moto.

Tus padres ya saben que realizar un buen curso impartido por formadores solventes es fundamental, y por eso le he puesto la etiqueta

de obligatorio. Exígeles que cumplan su parte y que faciliten tu acceso al mismo. Es cierto que no hay todavía una gran oferta para elegir, y es posible que tengáis que hacer algún viaje para ir al lugar donde se imparta, pero no es nada en comparación con el beneficio que obtendrás. Sé que estoy dando mucho la matraca con este asunto, pero es que aún no sabes lo que vas a aprender. Compara el número de conos en el circuito del examen con el de un buen curso. Jamás se podrán trasladar a un circuito cerrado las infinitas circunstancias que te encontrarás en el mundo real, pero cuantas más maniobras practiques y domines, mejor.

Máxima atención, ni una distracción

Conducir es una actividad que requiere toda la atención posible. El cerebro en perfectas condiciones, despierto, atento, pensando, evaluando, decidiendo, actuando, rectificando, continuamente, sin parar. *Destreza mental*. El cuerpo también, activo, espabilado, en buena forma, preparado para ejecutar las decisiones en una décima de segundo. No existe otra forma de conducir, y particularmente, una moto. En un solo segundo recorres muchos metros, y si dejas de atender lo que pasa a tu alrededor, dejas desprotegido tu *círculo de vida*. Mucha gente conduce mientras escribe mensajes en el móvil. Aunque he de decir que son casos excepcionales, también los hay que lo hacen en moto. Una cosa que me deja realmente sorprendido. Hay que ser un auténtico imbécil y tener un gran desapego a la vida para, circulando en una moto, soltar una mano del manillar, sacar el teléfono y retirar la mirada de la conducción y dirigirla a un aparato para leer o escribir mensajes. Es como apuntarse a la cabeza con una pistola. ¡Y por un mensaje! Daría dinero por leer esos mensajes y ver si realmente eran (porque obligatoriamente deberían serlo) de vida o muerte. Pero sólo pueden ser de muerte. Jamás, jamás, utilices el móvil en moto. Es una estupidez de las más grandes que puedas hacer. Olvídate de él, también en los semáforos.

He visto un motorista ¡dentro de una rotonda! sacando el móvil del bolsillo del pantalón y leyendo un mensaje. Le toqué la bocina y le hice un gesto como preguntándole *¿pero tú qué h...?* Me miró y se rió. Debe de ser muy divertido comprar boletos para matarse.

A lo que íbamos, evitar los despistes. Hay mil formas de dejar de prestar atención. En coche hay muchas más que en una moto. De entrada, en un coche hay muchos controles y mandos que quedan fuera de la posición normal de conducción, y que obligan a retirar la mano del volante, y lo que es peor, la mirada. Luces, intermitentes, limpiaparabrisas, etcétera,

deberían estar cerca de las manos y no precisar mirarlos, pero otros puede que no. El climatizador, la luneta, los elevalunas, la radio, el GPS, la pantalla táctil... son dispositivos que pueden obligar a quitar un momento la mirada de la carretera. Por suerte, en una moto, no hay tantas posibilidades de distracción. Los mandos casi siempre están en pies y manos, en posición prácticamente fija, sin tener que abandonar la posición de conducción, localizables al tacto y con todas las extremidades en su sitio. Por eso es tan importante saber qué hace cada control, cada palanquita, dónde está, cómo se activa, y aprender a usarlas todas sin mirarlas.

Sin embargo, en una moto no estamos libres de sufrir episodios de desconexión. Nunca tendremos un accidente por manipular el aire acondicionado, pero pueden ser otras cosas. Puede que notemos que se nos ha soltado el cordón del zapato y bajemos la mirada para confirmarlo, mirar un anuncio llamativo o algo que hemos visto en una calle y que ayer no estaba ahí. (Maldita sea, hay demasiados estímulos en una ciudad; es el sitio más peligroso, el lugar donde más se concentran personas y objetos —vehículos o no—, y donde más cosas hay para despistarse). Nunca he oído una frase del tipo “a 50 km/h, en el tiempo que miras el trasero de un peatón has recorrido 38 metros” pero debes tener en cuenta que cualquier cosa que quite tu mirada del asfalto es un grave riesgo, incluida la publicidad que tanto tú como el resto de conductores os encontraréis en marquesinas o autobuses. Recuerda, tu prioridad es mantener bajo control tu *círculo de vida* y analizar y evaluar constantemente lo que hay en él, y también lo que pueda irrumpir dentro del mismo de forma inesperada. Sin descanso, no puedes confiarte ni un solo segundo.

Anteriormente ya hemos visto cómo el diseño de una moto nos ayuda a mantener una trayectoria estable, y cómo nuestras acciones u otros elementos externos pueden hacer que deje de comportarse de esa forma y

convertirse en una amenaza para nuestra seguridad. No todos tenemos la misma habilidad, destreza, conocimientos, capacidad de análisis o rapidez de reacciones. Ocurre en cualquier ámbito de la vida (aunque por suerte somos todos diferentes.) En otras palabras, unos somos más torpes que otros. Pero incluso el que más virguerías sabe hacer con una moto, no puede despistarse en ningún momento. ¿De qué te sirve saber hacer caballitos a una mano¹³, tumbar la moto hasta tocar los estribos o frenar como un piloto de MotoGP (¡eso es lo que tú te crees!) si no viste el camión que venía de frente invadiendo tu carril? Por eso, independiente de lo buenos que creamos que somos con la moto (y nunca seremos lo suficientemente buenos) debemos estar siempre alerta, al máximo de nuestras posibilidades. Y desde luego, saber en qué liga jugamos. Uno ya sabe cómo anda de habilidad, o si se despista fácilmente, o si es rápido tomando decisiones o si por el contrario es indeciso. Es muy importante ser consciente de las propias limitaciones y poner remedio para compensarlas tanto como se pueda. En una moto hay que darlo todo porque nuestra integridad depende de ello.

Conducir es una actividad de toma de decisiones constante por lo que requiere de una atención plena. ¿Sabes cuando estás jugando con la consola, te llaman a cenar y no haces ni caso? No es que pases de todo, es que ni te has enterado, porque estabas tan concentrado en el juego que no has oído nada que no esté dentro del juego. Circular en moto es muy parecido. Olvídate de todo lo que no esté alrededor de tu moto, todo lo que puedas ver y oír de forma directa, girando la cabeza, o con los espejos. Siempre con los seis sentidos alerta, como si en ese videojuego fueran a por ti para aniquilarte. Si consigues interiorizar que andar en moto es exactamente

13 Hacer caballitos en la vía pública es una enorme tontería e irresponsabilidad. Y oye, siento decirte que no mola nada. Cuando veo a algún motorista haciendo uno en la calle, siento mucha lástima porque veo a alguien que no se merece una moto. La destreza debe utilizarse para circular de forma segura, no para ponerse en riesgo a sí mismo o a los demás. A nadie le apetece cruzarse en la calle con un idiota irresponsable. ¡A demostrar al circuito!

igual y actúas en consecuencia, tienes muchas posibilidades de salir airoso. El objetivo maravilloso, compartido por todo el mundo que te quiere, y el tuyo propio: disfrutar de la moto con la mayor seguridad.

Buen estado físico y mental

Desde que nos despertamos por la mañana hasta que nos vamos a dormir por la noche, nuestro cuerpo y nuestra mente pasa por diferentes ciclos, y no estamos en las mismas condiciones. Si hemos madrugado, nos cuesta incluso arrastrarnos hasta el cuarto de baño. Las piernas aún no responden, los ojos casi no ven, y puede que si alguien nos dice algo, no seamos capaces más que de contestar con un gruñido.

No siempre podemos prestar la misma atención, ni el cuerpo responde con la misma celeridad a lo largo del día. ¿Qué nos pasa después de comer, sobre todo si la comida ha sido copiosa? Nos entra un sueño terrible. Nuestro cuerpo concentra sus energías en hacer la digestión y le toca menos al sistema nervioso y al sistema motor. ¿Es el mejor momento para conducir? No, en absoluto. Y claro, mucho menos una moto.

El cansancio también es un enemigo. No descansar lo necesario, salir agotado de clase, del trabajo, o de hacer deporte y ponernos directamente a conducir la moto significa que no estaremos al cien por cien. Si el cansancio no es extremo, tampoco es un grave problema, pero sí que tendremos que ser conscientes de esa circunstancia, y compensarlo con un extra de atención.

Lo mismo ocurre con las preocupaciones, cuando estamos enfadados o acelerados. Es muy difícil no tener algo en la cabeza, y los problemas tienen una querencia especial por quedarse dando vueltas, dificultando nuestra capacidad de poner toda la atención en la moto y lo que ocurre a

su alrededor. Lo peor es que a veces incluso modificamos nuestro estilo de conducción, haciéndolo más agresivo y peligroso. Una de las razones por las que me encanta andar en moto es que me ayuda a olvidarme de todo. Conducirla requiere tanto de mí, que me saca de la cabeza gran parte de lo que haya dentro, y automáticamente se concentra en su conducción, sus sensaciones, sus ruidos, el asfalto, los vehículos, los peligros que acechan. Como ya he dicho, conducir una moto es muy estresante, pero a la vez muy divertido. No me gusta decir que es un juego porque las cosas van en serio, pero tiene un punto de diversión a pesar de no dejar descansar la mente ni un solo momento, tiene cierta similitud con el videojuego que te comentaba, salvo que aquí no tienes vidas extra.

Es normal *desconectar* de vez en cuando. Nos pasa a todos, y en cierta manera, es normal, no se puede estar siempre, siempre concentrado, el cerebro necesita hacer *microdescansos*. Hay veces que recorres un trecho y de repente vuelves y te das cuenta de que has hecho el último kilómetro con el *piloto automático* puesto. Hasta tiene nombre: "hipnosis de la carretera". Por suerte, me suele pasar más en autopista, donde la conducción es más previsible, el resto de los vehículos van en el mismo sentido que tú, la velocidad es estable, las intersecciones son *blandas*, y las largas rectas no requieren la misma atención que una intersección en una ciudad. También puede ocurrir cuando repites diariamente el mismo recorrido, como cuando compruebas si has cerrado la puerta de casa, que resulta que siempre la has cerrado, pero no has sido consciente. En moto, procura que no ocurra cuando a tu alrededor haya demasiadas cosas que puedan ser una amenaza, mejor que sea en momentos de tráfico menos intenso. Con el tiempo, tu cerebro aprenderá a saber cuándo la alerta debe activarse al máximo y cuándo puede relajarse, permitiéndole descansar parcialmente para poder conducir en plenas condiciones durante tiempos más largos.

Aprende a evaluar tu estado. Necesitas saber en qué grado estás de despierto, rápido de pensamiento y de reflejos, capaz de identificar los riesgos y la forma de responder, modificando tu velocidad, tu ubicación sobre el asfalto, maquinando instantáneamente un plan alternativo en caso de que algo se tuerza y veas peligrar tu integridad, o también para planificar una parada para descansar. Aunque es muy raro que esto último pueda ocurrir en una conducción urbana.

Es bueno tener consciencia de cuándo estamos acelerados y asumiendo más riesgo del habitual para poder corregirlo. Si no estás en plenas condiciones, si no tienes la cabeza centrada en la moto, si estás agotado o no te sientes bien, no tendrás todo bajo control, se te escaparán detalles del tráfico, tus reacciones serán más lentas, y en consecuencia, estarás corriendo un riesgo mayor que cuando estés en condiciones ideales. Lo peor es que vayas al mismo ritmo que si estuvieras bien porque estarías multiplicando las posibilidades de tener un accidente. En estos casos, tienes tres opciones. La primera, hacer un esfuerzo por contrarrestar la situación, espabilarte un poco o tratar de relajarte, según sea el caso. Si consigues volver a un estado aceptable, tendrás todavía la situación bajo tu control. La segunda opción es pasar de todo, seguir adelante y confiar en que no ocurra nada. Estamos hablando de situaciones en las que realmente estás muy mermado, o por ejemplo, terriblemente enfadado, lo que provocará una conducción con la que correrás un riesgo mucho mayor que el que has venido afrontando. Si identificas esta situación, ve a por la tercera alternativa, busca un sitio seguro, para, aparca la moto y si es necesario, pide ayuda para seguir tu camino. Por ejemplo, a tus padres. Nadie debería negártela porque acabas de tener una actitud tremendamente responsable y que debe ser reconocida.

Medicamentos

Aunque sería deseable estar siempre en perfectas condiciones para conducir, hay ocasiones en las que estamos mermados por diferentes circunstancias: porque es muy temprano y estamos medio dormidos, porque estamos cansados después de un duro día, porque nos nos podemos quitar algo de la cabeza y estamos rumiándolo sin poder evitarlo,... Hay mil cosas del día a día que no nos dejan estar al cien por cien.

Pero también hay algunas circunstancias externas que modifican nuestras condiciones físicas y mentales. Cosas de la química. Hablaremos primero de los medicamentos.



Lee los prospectos de los medicamentos que tomes para confirmar que no afectan a la conducción.

La mayoría de las medicinas no afectan a la conducción. Sin embargo, hay algunas que alteran nuestras condiciones, y por desgracia, para mal. Cuando esto puede ocurrir, viene recogido en el prospecto de las mismas, e incluso en el exterior de la caja aparece un símbolo indicándolo. Si estás tomando uno de estos medicamentos, es importante que leas sus instrucciones de uso y efectos secundarios para que sepas en qué aspectos

puede afectarte, y evaluar en qué medida puedes poner de tu parte para contrarrestar sus efectos o en caso contrario, dejar temporalmente la moto para no ponerte en peligro.

El efecto más habitual es la somnolencia, provocado por los medicamentos más comunes, como antigripales, analgésicos, o antihistamínicos. Con otros compuestos más específicos pueden aparecer otros como disminución de la atención y capacidad de reacción, visión borrosa, mareos, debilidad o fatiga,... Malas compañeras de viaje para llevar encima de la moto, ciertamente.

Si crees que un medicamento te está afectando demasiado coméntalo con tus padres. Es posible que tengas que dejar la moto durante un tiempo, que espero que sea lo más corto posible. En cualquier caso estarías demostrando una responsabilidad de la que tus padres, y sobre todo tú, deberíais estar muy orgullosos.



(Autor desconocido.)

A propósito, una moto suele sentar estupendamente. A mí me ocurre. Es muy buen desestresante. La teoría puede sonar a broma, pero corren por

Internet muchos *memes* al respecto, y algo tendrán de cierto. Una moto es una buena medicina para algunos males, de las de sin prescripción.

Alcohol

Con el alcohol entramos en otro tipo de sustancias de las que alteran nuestras condiciones para conducir. Y sí, lo has adivinado, también para mal. En este caso no es un médico el que nos ha recetado tomarlo. Aquí entramos en un punto clave de nuestro contrato, una de las grandes responsabilidades que deberás demostrar para hacerte acreedor a la oportunidad de hacerte con tu moto.

No sé la edad que tienes, ni si has probado ya el alcohol. La verdad es que como droga legal que es, y además bien aceptada por la sociedad, es un tema incómodo. Lo fácil sería decirte, si es tu caso, que si eres menor de edad no puedes beber y punto, que está prohibido suministrarte o venderte alcohol y por tanto no deberías probar ni gota. Mira, si decides esto, te aplaudo hasta sangrar. Es una lástima ver las imágenes con las que nos bombardean en las noticias, mostrando grupos de jóvenes haciendo *botellón* en cualquier sitio, y además dejando todo hecho una guarrada cuando se van. Pero hay muchos chavales que no beben, posiblemente muchos más de los que creemos. Porque no les gusta, porque no les resulta atractivo, o porque simplemente no ha surgido la situación en sus grupos de amigos. Puede que sea porque han sufrido de niños la dura convivencia con un familiar alcohólico, o por qué no, por mero convencimiento propio. Porque han dicho que no y punto.

Pero, ¿por qué bebemos? Bueno, para empezar es algo de *adultos*. Es algo que nos atrae, porque nos hace sentir mayores. (Fíjate, exactamente igual que una moto). Pero sobre todo, porque es una herramienta de socialización. Se utiliza como medio para que un grupo de personas se

reúnan para hablar, divertirse y pasar el rato. Pero por suerte hay muchas más formas. También las personas nos juntamos alrededor de una mesa para comer. Una película. Un partido de fútbol o de cualquier otro deporte. Un paseo por el monte. Ir a un concierto. Qué digo un concierto, tocar en tu propio grupo. Hay cientos de cosas que hacemos para poder estar con otras personas y sentir ese vínculo social. Compartimos aficiones, hablamos e intercambiamos conversaciones, opiniones e inquietudes. Nos encanta percibir que formamos un grupo, sentirnos integrados y a gusto. Aunque creas que quedar con tus amigos para *tomar unos litros* es lo único que puedes hacer, estás muy equivocado. Ni te imaginas la de diferentes cosas que puedes hacer con ellos. Y si no es con esos amigos, con otros.

Pero sí, el alcohol está muy aceptado en nuestra sociedad y parece que no hay alternativa, que para pasarlo bien hay que beber. No es cierto, aunque es muy fácil decir eso de que no bebas porque eres menor y ya está. Yo también he sido joven y he probado el alcohol. Incluso a veces se me fue de las manos y me agarré unas pocas borracheras y sufrí resacas al día siguiente. Pero tuve la suerte de que no me pasé demasiado y fueron muy pocas, puntuales, muy lejos de repetirse fin de semana tras otro. Sencillamente, comprendí, descubrí, que pasarme no me compensaba. Lo mal que me sentía al día siguiente no merecía la pena. Siempre había disfrutado muchísimo más haciendo deporte, jugando al fútbol o a cualquier cosa con mis amigos, pero a lo de ir de bar en bar bebiendo mezclas infames (tampoco había dinero para ponerse en plan morro fino) nunca le acabé de encontrar la gracia. Recuerdo que hubo una temporada en que salía con mis amigos de clase, quedábamos en un bar oscuro en el que hoy en día me daría miedo entrar, bebíamos por beber mientras jugábamos con un cubilete y unos dados, los viernes, sábados e incluso domingos. Al cuarto fin de semana, decidí dejarlo y no salir con ellos, les vería en el colegio, pero no allí. Era la forma más estúpida de beber, beber sin ningún sentido, con aquellos brebajes asquerosos, fundiendo el fin de

semana entero en un antro. Fue lo mejor que pude hacer, y mucho mejor cuando descubrí que tampoco les perdí como amigos, que en el colegio las cosas entre nosotros seguían igual. Más adelante, cuando ya era mayor de edad, tampoco fui de pegarle demasiado. El deporte siguió siendo una mejor alternativa, cambié de disciplina, pero en esencia, el fondo era el mismo: prefería las sensaciones que encontré en el piragüismo con nuevos amigos que las que me ofrecía el vagar entre bares y no ser persona al día siguiente. Cuando salía, me iba el primero a casa, y cuando mis amigos estaban durmiendo la mona, yo ya estaba con otros bajando un río o cogiendo olas en una playa, fresco como una lechuga.

También me acuerdo de una época en la que con mi cuadrilla de verano, en el pueblo, solo necesitábamos unas bolsas de pipas para dar una vuelta por la tarde, hablar, echar unas risas mientras comentábamos lo que había pasado durante el día y preparábamos los planes para el día siguiente, decidiendo si íbamos a ir a pescar o a bucear, a jugar a voley-playa o a baloncesto, o si saldríamos en bote a remar. Nunca tuvimos necesidad de hincharnos a litros, aunque sí que tomábamos alguna cerveza, pero sin pasarnos, disfrutando del grupo tan genial que hacíamos. Encontramos un montón de actividades mucho más satisfactorias que abusar del alcohol. Y lo que me alegro. Porque lo recuerdo como una de las mejores épocas de mi vida.

Dejemos las historias de abuelo cebolleta. Lo importante, es que, en definitiva, pasados los años hay dos cosas de las que me siento muy orgulloso. La primera, la valentía que tuve al tomar decisiones en determinados momentos para rechazar beber o parar de hacerlo e irme a casa. También las veces que rechacé la calada de un porro, asunto del que hablaremos más adelante. Pero sobre todo, de lo que me siento verdaderamente orgulloso es de mis amigos. Más allá de los típicos y poco convincentes *venga, tío, echa otra, venga, la última*, respetaron mis

decisiones, y no me rechazaron ni me tacharon de bicho raro. Ahora sé que tuve muchísima suerte de coincidir con todos ellos, en los distintos grupos de amigos de los que fui formando parte. Nunca fueron excesivos en sus prácticas, eran muy buena gente, y cuando me eché atrás y dije “no”, lo entendieron sin que yo tuviera que dar demasiadas explicaciones o sentirme un incomprendido.

Se me hace muy difícil decir que no pasa nada por que un menor beba alcohol. Sí que pasa. Yo soy de una generación a la que no era extraño que a los niños se nos diera de vez en cuando vino con gaseosa, por ejemplo, y quizás por eso me cuesta decir a un menor que no pruebe ni gota. Soy más de animar a que no sean más de cuatro gotas. Cuidado, no hablo de cuando tienes 13 o 14 años. Sé que tiene cierta atracción por lo que ya hemos comentado, es algo que hacen los mayores y ahora mismo quieres sentirte así. Por eso, en mi opinión, si ya estás a un par de años de los 18, por que pruebes un poco, que bebas de esa forma que llaman *con moderación*, tampoco se acaba el mundo. Eso sí, lo que más me preocupa es el abuso del alcohol, cuando los jóvenes se emborrachan hasta que no se acuerdan de su nombre. Con eso sí que no puedo, no comprendo eso que llaman el *binge drinking*. Una madre me decía que su hija de 16 años llegaba a casa de madrugada, después de haber salido por ahí, escandalizada al ver a otros críos de 11 o 12 años bebiendo hasta que se caían redondos. Cuando salgas con tus amigos los fines de semana, me gustaría que fueras de los que o bien no beben, o si bebes, lo hagas de forma muy moderada y controlada, siendo siempre consciente de todo y sin perder nunca el control de lo que haces, que seas siempre dueño de la situación, que no hagas cosas que no se salgan de lo que harías en estado sobrio, que te reconozcas en cada uno de tus propios actos. Que al día siguiente no te arrepientas lo más mínimo de lo que hiciste. Que seas tú mismo. Vas a ser la persona con la que más tiempo vas a pasar a lo largo de tu vida, así que no es mala idea que te gustes siempre.

Existen historias sobre adolescentes y su relación con el alcohol que dan miedo¹⁴. Chavales que desde los 13 años salen todos los días del fin de semana con sus amigos a hacer *botellón*, saliendo de casa muy pronto para poder beber rápido y que se les pase antes de llegar a casa. Siguiendo a rajatabla un hipotético manual en el que se explicaran con todo detalle las peores cosas que se pueden hacer. Arengando a los amigos para que sigan bebiendo porque el que más beba es *el puto amo*. Y en el medio de la tarde-noche, unas horas de absoluta nebulosa, en las que no se acuerdan de nada de lo que hicieron, las vomitonas que sufrieron o las que pisaron. Horas en las que se puede estar corriendo un grave peligro por peleas, heridas o incluso cometer o sufrir agresiones sexuales, o acabar con un coma etílico en una ambulancia, camino al hospital. Estarás de acuerdo conmigo, ¿verdad? ¿No es un panorama desolador?

Mucha de la culpa es de la sociedad, y en particular nuestra, de los padres, que no somos capaces de ofrecer alternativas de ocio con las que podáis completar esa necesidad humana de socializar. En muchos casos también somos los que no damos el mejor ejemplo. No te cortes. Tus padres te van a exigir responsabilidad y puedes y debes exigírsela también a ellos. Si ves que alguno de ellos no está actuando de forma responsable, házselo saber. También sería muy interesante hablar con ellos sobre las razones por las que tú y tu grupo de amigos os veis tentados a beber alcohol. Muchas veces los padres no podemos adivinar los motivos por los que estáis tensos o preocupados, qué frustraciones estáis tratando de superar, por qué estáis aburridos. Hablar sobre ello debería ser siempre una ayuda. Las iniciativas que se han realizado en ese sentido, aunque sea con voluntarios a pie de campo, han sido positivas¹⁵.

14 “Bebía hasta que no sabía dónde estaba.” El Correo, 15.10.2017

<http://www.elcorreo.com/bizkaia/bebia-sabia-20171015203713-nt.html>

15 “Litros de psicología para calar en los jóvenes”.

El Correo, 11.09.2017

<http://www.elcorreo.com/bizkaia/litros-psicologia-calar-20170911215327-nt.html>

Sigamos. Aunque cada persona asimila el alcohol a diferentes velocidades, de media, el alcohol tarda una hora en alcanzar su nivel máximo. Por ello, si alguna vez bebes y notas los primeros efectos, aunque te parezcan leves, para, porque si sigues, una hora después ya te habrás pasado mucho más de lo que creías. La idea sería que si tus padres te sorprenden después de salir, entrando en casa a la hora estipulada con ellos, no tengas nunca la sensación de que *te han pillado*, y que puedas mantener con ellos una conversación de forma normal. No sólo en ese momento, al final de la noche, sino que pudieras hacerlo en cualquier momento durante la tarde. Eso estaría genial, cada vez que salgas. Tú habrás disfrutado de la salida y ellos estarán tranquilos sabiendo que te has comportado de forma responsable. Porque lo fácil es dejarse llevar por la inercia del grupo de amigos, absorber cualquier elemento líquido como si fueras una puta esponja, y luego ya veremos las consecuencias. Pues no. Tu responsabilidad, como individuo, pero también como futuro motorista, es saber cuándo hay cosas que puedes hacer, y cuándo no. *Cuándo debes decidir que no vas a beber*, o cuándo vas a parar porque ya has llegado a un punto que no quieres superar. Este es, sin duda, uno de los requisitos que deberás cumplir para poder tener tu moto. Un requisito básico, fundamental en este proceso, y recogido en el contrato.

Vaya, dirás, este tío parece que me acaba de soltar que a pesar de que yo no haya cumplido los 18, no le supone un problema que beba algo. Voy a tratar de no ser hipócrita. La ley es clara, legalmente no deberías probar ni una gota. Pero mi percepción de lo que pasa en la calle es otra. Si decides no beber nada, si entre tus amigos no es una práctica habitual, infinitamente mejor. Pero si en ocasiones lo haces, como he dicho antes, hazlo con mucho cuidado, en dosis muy reducidas, espaciadas en el tiempo para que no te lles ningún susto, reconóctete a ti mismo en todo momento, y que puedan hacerlo los demás. Si tus amigos siguen adelante, siéntete libre para rechazar esa u otras rondas, ve más despacio, no van a dejar de ser tus amigos por eso. Y en el extraño caso de que te

rechazaran... ten por seguro que puedes tener amigos mejores, de los que te quieren y aprecian tu compañía cuando eres tú mismo, no cuando les ayudas a hacer el grupo más numeroso con el objetivo de que les sea más fácil seguir con una práctica rechazable.

Aunque esta es sólo mi visión de las cosas, yo no soy tus padres...

Puede que ellos te requieran que no bebas absolutamente nada, cero. No sólo están en su derecho de hacerlo, no sólo la ley está de su lado. ¡Es que además les has pedido una moto!, así que más te vale cumplir sus condiciones. Aquí estoy dando mi opinión, y pensando que estás rondando como mínimo los 16 o 17 años. Si andas por los 14 y ya bebes habitualmente, mi consejo que es que dejes de leer y te olvides de la moto. Aunque lo que realmente me gustaría es que recapacitaras porque por esa vía no vas a ningún lado... bueno. La vida tiene muchas caras que ofrecerte, y estás eligiendo la más oscura, y demasiado pronto.



No hace falta ser un jedi para cambiar la vida a nadie. Sólo saber decir “no” para tener la tuya bajo control.

<https://www.youtube.com/watch?v=Xu7p5wGswe4>

Según algunos estudios¹⁶, el consumo abusivo y descontrolado de alcohol en jóvenes, incluso cuando ocurre de forma ocasional, provoca graves daños en el sistema nervioso, impidiendo su completo desarrollo, que

16 “El atracón de alcohol de fin de semana cambia la actividad cerebral”.

La Voz de Galicia, 18.09.2017

https://www.lavozdeg Galicia.es/noticia/sociedad/2017/09/16/atracon-alcohol-fin-semana-cambia-actividad-cerebral/0003_201709G16P28993.htm

suele concluir hacia los 25 años de edad. En estas condiciones, el cerebro se hiperexcita y es incapaz de dar respuesta a todos los estímulos externos. Tampoco sale de ese estado, y en situaciones de relajación, su actividad no para, lo que es necesario para que se recupere del trajín diario y siga su desarrollo.

Con todos estos datos, espero que seas consciente de que consumir alcohol con este estilo abusivo es muy peligroso para ti, sobre todo ahora que tu cuerpo y tu cerebro no están desarrollados completamente. A mí me decían que para tener un buen porvenir en el futuro tendría que estudiar una carrera universitaria. Las cifras de jóvenes que se ahogan en alcohol todos los fines de semana son de unas magnitudes tan terribles que casi me atrevería a decir que habrá media generación perdida, y que si eres de los que tienen el asunto del alcohol bajo control, tendrás un importante camino hecho para poder labrarte un buen futuro.

Pero te habrás dado cuenta de que no hemos hablado aún de la moto, ¿verdad? Exacto, todo esto que has leído es para aplicar en general, a diario, cuando no tengas moto, o teniéndola, esté bien aparcada y sus llaves bien lejos de tu bolsillo.

En moto, ni se te ocurra probar nada de alcohol.

Cero.

Ni gota.

Innegociable.

Las multas por conducir borracho son muy fuertes, y tiene pinta de que se irán endureciendo cada vez más. Actualmente son sanciones de 500 € o 1.000 €, y 4 o 6 puntos en el carnet. Poca broma, aunque no quiero insistir demasiado en ello porque no debería ser una preocupación. Espero que

cumplas el compromiso y cuando vayas en moto vayas limpio, que tu tasa sea siempre 0,00. Sé que no querrías perder tu moto por una tontería. No merece la pena. Si no te lo he dicho ya, pocas cosas hay como una moto. Hay un dicho motero que afirma que conducir una moto es lo más divertido que se puede hacer con la ropa puesta. Me parece que no debes darle demasiadas vueltas porque es una decisión muy fácil: siempre *ceró*.

¿Por qué? Por culpa de la respuesta a esta pregunta: ¿cómo reacciona nuestro cuerpo cuando hemos ingerido alcohol? Fundamentalmente, es una sustancia que tiene un efecto depresor sobre nuestro sistema nervioso central, es decir, en lugar de activarnos y permitirnos estar más despiertos, hace justo lo contrario. Las consecuencias son muy visibles, teniendo consecuencias negativas en la percepción visual, en la capacidad de prestar atención, impide pensar con claridad, así como calcular distancias, ralentiza o descoordina nuestros movimientos, nos envalentona haciéndonos incapaces de valorar correctamente los riesgos, lo que provoca que seamos menos prudentes y arriesguemos más de la cuenta.

Todos estos efectos implican importantísimas limitaciones a la hora de conducir, cuando necesitamos de todos los recursos de que disponemos y más. El sentido que nos proporciona el 90% de la información que nos llega, el de la vista, se ve muy afectado. Los ojos se mueven de forma más lenta y es más difícil ajustar la mirada al punto deseado, la adaptación a los cambios de luz es más lenta y los deslumbramientos son más intensos, cada ojo se mueve de forma descoordinada respecto del otro provocando desajustes de convergencia por lo que la visión tridimensional se vuelve poco fiable, haciendo que el cálculo de distancias y velocidades de otros vehículos ya no sea preciso, la visión periférica se ve gravemente afectada y sólo se percibe el punto exacto en el que se fija la mirada, convirtiendo los costados en zonas ciegas. Puede también aparecer fatiga ocular, lagrimeo y la necesidad de parpadear de forma más repetitiva. Es más

probable que seas incapaz de prestar atención simultánea en dos puntos diferentes, por ejemplo, lo que hay delante de la moto, y lo que se ve por los retrovisores, todo ralentizado por los erráticos movimientos de los ojos y una capacidad de analizar información también mermada por los efectos inhibidores en el cerebro. Por no hablar de los problemas psicomotrices. Los movimientos, incluso aquellos que son automáticos y que se aprenden por repetición, ya no se ejecutan con celeridad y precisión, falla el equilibrio, fundamental en una moto por razones obvias. Por si esto fuera poco, nuestra cabeza tampoco va a conseguir enviar a nuestros músculos órdenes fiables y con la rapidez necesaria. Y como apuntábamos antes, se produce una bajada acusada en la percepción del riesgo, el tiempo de reacción aumenta drásticamente y se producen más errores e incluso más infracciones.

Si ya es complejo conducir estando bien, hacerlo en estas condiciones se convierte en una ruleta rusa. La cuestión no es si tendrás un accidente, sino cuándo lo tendrás y cuál será su gravedad.

Esta retahíla de efectos dan miedo sólo con imaginarse que alguien en estas condiciones circula sobre una moto. Todavía no te he explicado la larga lista de elementos de riesgo que hay que tener en cuenta al conducir una moto. Incluso estando en perfectas condiciones, conducir una moto conlleva un riesgo mucho mayor que el que se asume al conducir un coche (algunas estadísticas afirman que las posibilidades de sufrir un accidente en moto se multiplican por 17). No son números para reducir, ni siquiera un poquito, nuestras capacidades cuando estamos sobre una moto.

Ya en pequeñas cantidades, desde el primer trago, aunque sea dentro del margen legal de la tasa de alcoholemia permitida, cuando ni siquiera nos vemos afectados físicamente en forma de lentitud de reflejos, cálculo de distancias o errores de psicomotricidad y coordinación de movimientos,

el riesgo aumenta. Lo primero que hace el alcohol es deprimir el funcionamiento del córtex frontal del cerebro, la zona que controla el sentido común. Aunque sea levemente, nos volvemos más valientes y perdemos la capacidad de identificar claramente los riesgos. En una moto esto es muy peligroso. Puede que no percibas que físicamente estés *tocado*, y puede que no lo estés, pero irás más rápido, conducirás más bruscamente, tumbarás más en las curvas, apurarás más las frenadas, por culpa de la intoxicación de dopamina que provoca el alcohol.

Nunca cojas la moto cuando hayas bebido, por poco que haya sido. Si cometes el error de ir a un sitio y beber algo, déjala aparcada y vuelve al punto de origen por otros medios. Ya has cometido el error, no cometas un segundo peor, y trates de conducirla. Recuerda: CERO. Estarás incumpliendo el contrato y poniendo en peligro tu privilegio de conducirla mañana. No lo hagas. Déjala donde está y aprende para el día siguiente. Si fueras mi hijo y me llamas de madrugada para ir a buscarte, entendería que has hecho lo correcto, que te has comportado de forma responsable y me sentiría orgulloso de ello. (Siempre que no se convierta en una costumbre habitual, claro...)

Si a pesar de todo, siempre teniendo en cuenta que hayas bebido muy poco y te encuentres en condiciones aceptables, si decides arrancar la moto sabiendo que te estás jugando la rescisión del contrato y por tanto tu moto, no cometas un tercer error, y sé consciente de que te verás casi obligado por culpa de tu cerebro a ir más rápido de lo debido por las razones que te he contado. Contrólate, afloja el puño, conduce con suavidad y con toda tu atención al máximo, siguiendo más que nunca todos los consejos que encontrarás más adelante, en los siguientes apartados de este libro. Es una opción que no me gusta y que va contra el acuerdo que has firmado. Puede que pierdas la moto, pero al menos, llega entero a casa.

Sé responsable. Tu relación con el alcohol ayudará a definir tu capacidad de responsabilidad y madurez, de tomar decisiones por ti mismo dentro de tu grupo de amigos e incluso en la sociedad. Aprende a ser tú mismo, una persona especial, a nadar a contracorriente si es necesario, a no ser un pez más en el mar, responsable, consecuente con tus decisiones, y orgulloso de las mismas.

Pero sé también exigente. Los padres también tenemos una importante responsabilidad en este asunto siendo capaces de proporcionaros alternativas de ocio. Siempre he pensado que el deporte es una magnífica herramienta donde invertir el tiempo, actividades saludables donde aprendes valores como el valor del esfuerzo, el respeto, donde haces amigos y lo pasas bien. Es verdad que en algunos sitios es más fácil (en mi caso, la cercanía al mar o a ríos amplió muchísimo el abanico de posibilidades), pero siempre hay algo que se puede hacer. Disciplinas al aire libre o a cubierto, y por supuesto, artes marciales, música, danza, curling si hace falta, es lo de menos. Habla con tus padres y reclámales ayuda y soporte para poder realizar cualquier actividad que te apetezca y que contribuya a aprovechar tu tiempo libre para mejores cosas que consumir alcohol de forma excesiva.

Drogas

Sé que tienes ganas de empezar a leer sobre cuestiones más concretas sobre la moto. La verdad es que yo también, pero antes nos falta un último asunto.

Mucho de lo que ya has leído sobre el alcohol es totalmente aplicable al consumo de drogas. ¿Por qué alejarse del alcohol tanto como sea posible? Según los entendidos, es el primer paso antes de dar otro más y empezar a experimentar con las drogas, habitualmente el cannabis, bien en forma

de hachís o marihuana. Una vez que emborracharse se convierte en algo habitual, existe una tendencia a buscar sensaciones más fuertes. Por desgracia, es el camino habitual. Se trata de una escalera llena de escalones. Alcohol, cannabis, cocaína, anfetaminas,... Si sabes que hay varios escalones y no debes subir ningún escalón, ¿para qué subir el primero?

Estar bajo la influencia de estas sustancias es absolutamente incompatible con la conducción de cualquier vehículo, y en moto aún más. Lo es por ley y también por el contrato que firmarás. No conducirás después de haber bebido. Pero hay una cláusula en la que se recoge la prohibición de consumir drogas. Directamente. Sin importar si vas a conducir o no.

Si te pillan conduciendo con restos de *maría* u otras drogas en el cuerpo, la multa es muy seria. De hecho, es la multa más fuerte de todas las que te puedan caer conduciendo un vehículo. Con la normativa actual hablamos de una sanción de 1.000 € de multa, 6 puntos en el carnet, y la retirada temporal del mismo. La mera presencia de restos en saliva ya es motivo de sanción. ¿Para tanto es?

Podríamos discutir sobre si estas sanciones son excesivas. En el caso del alcohol, existe un máximo permitido, por debajo del cual, es legal conducir. Su presencia en el organismo, y de forma proporcional a su concentración, tiene una relación directa con sus efectos, muy visibles en la conducción, y de un modo similar en todas las personas. Sin embargo, las drogas son muy variadas, no paran de surgir nuevos compuestos, y pueden tener efectos diferentes en distintos individuos¹⁷. En este caso, su detección es motivo de sanción automática, es decir, aunque sus restos tarden horas o días en desaparecer de la sangre, y ya no exista un efecto

17 “¿Cuánto afecta conducir bajo los efectos de la marihuana?”

20 Minutos, 25.05.2016

<http://www.20minutos.es/noticia/2749679/0/conducir-alcohol/marihuana/accidentes/>

sobre nuestras facultades sus efectos ya no sean visibles, si te pillan, con la mínima cantidad detectable, te multan¹⁸. Puede que esto sea discutible, pero las cosas, normativamente, están así. Las autoridades sostienen que un gran porcentaje de accidentes con víctimas están relacionadas directamente con el consumo de alcohol y drogas, y no van a aflojar con esto. Parece que no queda demasiada alternativa para librarse de una posible multa.

Además, si los agentes observan que sí existe influencia de las drogas en la conducción, la sanción pasa a ser un delito, con penas de cárcel de varios meses. Negarse a hacerse las pruebas es aún peor.

Pero en el fondo las multas son lo de menos. Los efectos de conducir una moto sin estar frescos y al 100% de nuestra capacidad pueden ser terribles.

Las drogas tienen, según de cuáles se traten, diferentes efectos sobre nuestras reacciones, pero básicamente nos hacen más torpes, más lentos de reacciones, la vista ya no es fiable, dificultan la capacidad de medir tiempos y distancias, de tomar decisiones y hacerlo rápidamente, y por si fuera poco, nos pueden aportar una falsa sensación de euforia que nos invite a ir más rápido, hacer maniobras más arriesgadas, tomar más riesgos, y justo en el peor momento, cuando no estamos en disposición de reaccionar debidamente en caso de un imprevisto.

Yo probé varias veces la marihuana, hace años. Contadas con los dedos de la mano. Aunque he tenido oportunidad de volver a repetir, después siempre he dicho “no”. No me gustó la sensación de estar bajo sus efectos. Ese mareo... A cada uno le sienta de una manera diferente, pero

18 “¿Puede la marihuana del domingo dar positivo el lunes?”

Vozpópuli, 01.06.2017

http://www.vozpopuli.com/altavoz/next/Puede-marihuana-domingo-positivo-lunes_0_1031597254.html

no le vi ninguna gracia. No me hizo más gracioso, más hablador, o más activo. Siempre me apalancaba, me dejaba *plof*. Así que me resultó sencillo rechazarlo de ahí en adelante. Pongo en un lado esa sensación agobiante de estar ido, en el otro la de ser dueño de todo lo que pasa a mi alrededor y pensar claramente y no tengo ninguna duda. Y además, es un estado necesario, imprescindible para poder conducir. De mil veces que me dieran a elegir entre hacer el tonto con sustancias y poder conducir una moto, mil veces elegiría la moto.

Oirás frases tan clásicas y repetidas relativas al “placer de conducir una moto”. Parece todo un lema publicitario, ¿verdad? Pues oye, va en serio. Cuando me subo a mi moto, se me pasan todos los males. Totalmente cierto. Si estoy agobiado o nervioso por algo, me ayuda a aparcarlo y olvidarlo durante un rato. Si me duele algo (si es de forma leve, mi moto tampoco sustituye a un médico), deja de molestarme encima de la moto. Si estoy con alergia, los estornudos y los mocos dejan de fluir (lo que dentro de un casco integral también se agradece). Sólo tengo unos 15 minutos de viaje de casa al trabajo, y todos los días que voy en moto, son un momento de disfrute. Y en rutas de día, o en viajes más largos, acompañado de mis amigos, conociendo sitios, su gastronomía o lo que se tercié, las sensaciones son geniales.

Después de mucho tiempo disfrutando de esa sensación placentera en moto, me topé con una explicación científica: los péptidos opioides, como las endorfinas o las encefalinas. ¿Sabes lo que son? ¿Has oído hablar de las hormonas de la felicidad? Son neurotransmisores opioides endógenos, es decir, sustancias de efectos analgésicos similares a los opiáceos como la morfina, que son generados de forma natural por nuestro organismo. Funcionan como la pescadilla que se muerde la cola: cuantas más generamos, más fácil es para nuestro cuerpo generar más.

Las endorfinas son producidas por el Sistema Nervioso Central cuando hacemos determinadas actividades que identifica como placenteras. Puede tratarse de practicar deporte, un hobby, reír, relajarse, estar con amigos, escuchar música, realizar una actividad solidaria, tener relaciones sexuales satisfactorias, y te puedo asegurar que también andando en moto. *Mi moto es una auténtica fábrica rodante de endorfinas.* Si estás pensando que esto se parece a una especie de colocón natural, has dado en el clavo, y ya está inventado. El catedrático de Psicología norteamericano Harvey Milkman ya utilizó como idea base la *embriaguez natural*, en el método que llevó a los jóvenes islandeses a ser la envidia del resto del mundo, reduciendo su consumo de alcohol, drogas y tabaco a mínimos inimaginables en otro país.

Los subidones naturales existen. En Islandia lo saben, mucha gente lo sabe, aunque no sea consciente. Cuando un futbolista marca un gol y lo celebra de forma explosiva, ¿te parece que exagera? Yo estoy seguro de que la mayoría no. Yo lo he vivido. De chaval jugué al fútbol, y sin ser especialmente bueno tuve la suerte de marcar docenas de veces, desde que empecé a los 11 años. El ritual siempre era el mismo: salir corriendo y gritando hacia cualquier lado, pegar un salto y en el aire, en pleno estallido de alegría, dar un puñetazo al aire. Era un momentazo. Y años después me he dado cuenta de que me proporcionaba una sensación que no creo haber conseguido después. Sin duda, era uno de esos colocones naturales de Milkman. La guinda al trabajo, al tuyo y al de tus compañeros, entrenando semana tras semana, durante toda la temporada. Estoy seguro de que es el mismo subidón que disfruta un portero al parar un penalti, un escalador al hacer cumbre, un atleta o un ciclista al ganar una carrera, un baloncestista metiendo la canasta definitiva en el último segundo. Es una sensación magnífica, que te empuja a seguir trabajando para poder repetirla. Y todo el mundo debería probarla alguna vez, es una pasada. Subidón endógeno. Una sustancia natural, esperando en tu cerebro a explotar y correr por todo tu cuerpo.

Recuerdo un partido en el que estaba hecho polvo. Empecé fatal, en el minuto 20 estaba cansado, muy lento y torpe, terriblemente mal. En un golpe de suerte, en un rechace y de forma casual, empujé un balón a la red. Ritual de celebración y... de repente, me sobraban las fuerzas, corrí todo el partido con una intensidad imposible de creer viendo cómo había empezado. La magia de la química. Del deporte. Que no te sorprenda si hablo siempre bien de él.

El propio Dani Pedrosa, unos días antes de anunciar que dejaba la competición, dijo en una entrevista¹⁹ que ganar es una droga. Y que cuanto más ganas, más fácil es seguir ganando. Pero no es sencillo. Detrás de cualquier victoria hay una enorme determinación, esfuerzo y sacrificio.

Si te lo digo yo quizás no te lo tomes en serio. Pero, ¿y si lo hace también Freddie Mercury? Estoy seguro de que has oído cientos de veces la canción “We Are The Champions” del grupo de rock británico Queen. Freddie creó una joya a partir de una certeza absoluta: todo premio conlleva antes un gran esfuerzo. Porque así es la vida. Escúchala una vez más y quédate con los versos de este himno eterno e intemporal²⁰.

Sí, campeones del mundo. Una sensación maravillosa, supongo. Pero conlleva mucho trabajo. De hecho, Freddie canta que *no fue un camino de rosas*, ni tampoco *un crucero de placer*. Un logro de tal magnitud que añade *lo considero un desafío ante la Humanidad y no voy a perder*. Y sobre todo, la guinda final, porque nunca hay descanso, *seguiremos luchando hasta el final*.

19 Documental sobre Dani Pedrosa. “El silencio del samurái”. Red Bull TV, 2018.
<https://www.redbull.com/es-es/videos/documental-dani-pedrosa-el-silencio-del-samurai>

20 Autor: Freddie Mercury. Derechos de Sony/ATV Music Publishing. Letra completa:
<https://www.lyrics.com//lyric/2415717/Queen/We+Are+the+Champions>



We Are The Champions - Queen

<https://www.youtube.com/watch?v=04854XqcfCY>

El cerebro tiene muchos trucos químicos para sacar lo mejor de nosotros cuando lo necesitamos. ¿No te sorprende cómo eres capaz de estudiar mucho más tiempo y con mayor concentración justo antes de un examen que cuando faltan semanas o días? En la familia tenemos una jovencita de 15 años, a la que para preservar su anonimato llamaremos Laura, que practica piragüismo. Este año se proclamó campeona de España en 5.000 metros. Quise hablar con ella para preguntarle por aquella prueba y sus sensaciones al cruzar la meta, si realmente sintió estar en una nube. No sólo lo confirmó, sino que me dijo que no sabía cómo había sido capaz de liderarla de principio a fin con un ritmo extremadamente alto. Estaba convencida de que iba a *pinchar* y que otra compañera que llevaba pegada a la popa se llevaría la victoria. Pero aguantó. Al cerebro le encanta compensarnos con la sensación de bienestar después de un gran esfuerzo (por eso se llama *re-compensa*) pero también nos echa una mano cuando ponemos fuerza de voluntad, una buena dosis de motivación, para aguantar lo que sea necesario. Nos ayuda pero hemos de poner de nuestra parte. Da lo mismo de qué hablemos. De fútbol, baloncesto, tenis, pádel, natación, atletismo, de montañismo, de aprender a tocar un instrumento musical, de terminar un trabajo del instituto, de escribir un

libro. Pueden ser tareas más cortas o más largas, que exijan muchísimo tiempo y esfuerzo. Pero de todas ellas se puede sacar una sensación fantástica, de conseguir superar tus límites, tus miedos, tus objetivos, de fortalecer tu autoconfianza. De sentirse *bien*.

Buscar esas sensaciones placenteras con sustancias externas, sin esfuerzo físico o mental, es hacer trampa. Y las trampas siempre se pagan. Es el mismo camino pero en el otro sentido. Si *subes* engañándole, el cuerpo te *bajará* después, siempre acaba buscando el equilibrio porque no se puede vivir siempre en una nube. Aquí vienen las sensaciones desagradables, los bajones, la necesidad de volver a sentirse bien por la vía rápida, repetir, la adicción, el mono, el seguir engañando a tu cerebro. Es una mierda. Literalmente. Por cierto, ¿sabes de dónde viene el término *yonqui*? Del inglés *junk*. Basura. Mierda.

¿Dije mil? ¡Un millón de veces que me dieran a elegir entre las drogas o mi moto, la elegiría a ella! Lo tengo tan claro, que no estoy seguro siquiera de que sea una elección. Me parece tan simple...

Quizás estás leyendo estas líneas y crees que esto no va contigo. Es posible que nunca hayas consumido, no hayas tenido ocasión de hacerlo, ni tengas interés en ello. Cuánto me alegro. Tienes un gran camino hecho por delante.

Y puede que sí lo hayas probado. En este caso, empieza a pensar en serio en no volver a hacerlo. En el fondo sabes que será bueno para ti, pero fíjate en que va a ser también un requisito indispensable para llegar a tu objetivo de conseguir la moto y mantenerla durante mucho tiempo. En el contrato que vas a firmar con tus padres, viene recogido que si consumes drogas, la moto queda requisada, y deja de ser tuya. Directamente, sin más discusiones. Y no hace falta que te pille la policía, te haga soplar o te pasen un bastoncillo por un carrillo y des positivo. Si tus padres te pillan

con cualquier sustancia prohibida, te quedas sin moto. Aunque no hayas conducido la moto. Puedes intentar hacerte el listo y confiar en que no te cazarán, aunque con toda seguridad, un día lo harán. Ese día algún bolsillo hablará.

Lo harán, no lo dudes.

Pero esta es una condición que conoces de antemano, sabes sus consecuencias si no cumples lo firmado, sabes lo que debes hacer. Nadie debe sentirse engañado, todas las cartas están sobre la mesa. Si coges ese camino, estarás demostrando que no eres lo suficientemente maduro para conducir una moto. Tampoco habrás entendido la gravedad de la situación. Un motorista es un automovilista muy vulnerable. El cuerpo humano es muy frágil, no está diseñado para los impactos que se pueden recibir a las velocidades que desarrolla una moto, y nunca se debe circular con las capacidades mermadas. Has incumplido el contrato y tus padres tienen todo el derecho a requisarte la moto y que no vuelvas a verla. ¿Crees que ha merecido la pena perderla a cambio del pedo o colocón que pillaste? Te aseguro que no. Creo que los dos sabemos que no.

Una de las formas más habituales de probar por primera vez es en grupo, con tus amigos. Uno lleva algo, lo ofrece, y los demás pican. Ya hemos hablado de lo que pasa en estas situaciones, igual que con el alcohol. *Venga, no seas flojo, que no pasa nada, una caladita.* Ellos saben que no está bien, por lo que intentarán convencer al mayor número posible para que les acompañen. Ya sabes, cuando algo lo hace mucha gente parece que no es tan malo.

Di no. Aparte de tu propia salud, ¿no es una moto suficiente aliciente para animarte a decirlo? *Venga, que no pasa nada.* Pero sí pasa. Diles que no, pero no porque seas un soso, un *pringao*, sino porque sencillamente no

debes, *no quieres*. Además, has llegado a un acuerdo con tus padres y si cumples lo acordado, te comprarán una moto o te darán el permiso para tenerla y disfrutar de ella.

Si no lo entienden, si insisten, piensa que quizás no lo hagan por ti, sino por ellos, para contar con tu complicidad. Si son buenos amigos, deberían entenderte, y felicitarte por tu suerte, por la gran ocasión que tienes en tus manos para poder conseguir lo que quieres. Estoy dando por seguro que deseas esa moto como no has querido nada antes.

Y las drogas y las motos son totalmente incompatibles.

¿Y qué dicen los expertos? Un señor llamado Steven Tyler, líder de la banda americana de hard rock Aerosmith, afirma en su autobiografía “*¿Acaso molesta el ruido que retumba en mi sesera?*” que “las drogas te roban”. En el libro se ve que su vida ha estado muy marcada por las drogas. No ha sido un drogadicto muy original. Empezó con el alcohol, añadió la marihuana y a partir de ahí... básicamente se metió todo lo que pudo pasar por sus manos. Entre hazañas rockeras, cuenta con tristeza cómo, por culpa de diversas sustancias, murieron una esposa, amigos y gente de sus equipos de gira.

La banda escribió varias canciones en las que hablaban sobre las drogas, pero la de letra más directa, escrita por el propio Tyler y el guitarrista Joe Perry, se titula “*Monkey On My Back*²¹”.

Fíjate en su letra. Perlas como *Me moría o lo tenía todo y lo perdí alimentando al puto mono de mi espalda*. Me encanta la de *dónde dibujas la línea roja cuando todos tus amigos están muriendo*,... En sus actuaciones, Steven suele hacer el gesto de chutarse en el brazo cuando dice *si lo pones en una*

21 Autores: Joe Perry y Steven Tyler. Derechos de Sony/ATV Music Publishing LLC, BMG Rights Management. Letra completa:
<https://www.lyrics.com//lyric/3042/Aerosmith/Monkey+on+My+Back>

cuchara le doy una patada. Pocas tonterías. Tienes que quitarte el mono de la espalda.



Monkey On My Back – Aerosmith Unplugged.

https://www.youtube.com/watch?v=LnO_J9sHJkI

No quisieron hacer una canción ñoña, sino que los chavales se dieran la vuelta al escucharla y el mensaje les llamara la atención, alejándose de un simple “di no a las drogas”. Aunque Tyler siempre ha convivido con ellas, y reconoce que posiblemente no habría llegado adonde llegó sin consumirlas, no habla nada bien de ellas, e insisto, él empezó igual que todos, subiendo escalones, empezando por el primero. Me gustaría que seas consciente de que todo esto que cito lo ha escrito alguien que ha sido víctima del consumo de drogas, no uno cualquiera.

¿Necesitas más? ¿Sabías que la mayoría de los trastornos mentales son diagnosticados antes de los 24 años, y que una buena parte de esos pacientes consumen? Imagínate los huevos que tienen que echarle tres personas que sufren psicosis o esquizofrenia para dar la cara y que salga su jeto en un periódico, contar que dan charlas en institutos y colegios a chavales como tú para explicarles su situación y alertarles de lo que ha supuesto para ellas haberse metido en ese mundo. ¿Tendrías el valor de

decirles tú que no tienen ni idea, que no es para tanto? Es una historia a la que merece la pena echarle un vistazo²².

Cuando yo era muy joven, una noche volviendo a casa con mis amigos, nos asaltó un yonqui demacrado y encorvado que nos pidió dinero. Ya lo habíamos fundido todo así que le dijimos que no había nada que rascar.

—¿Y un cigarrillo no tendréis?

—Tampoco, no fumamos.

—¿No fumáis nada? ¿Ni hachís?

—No.

Y entonces el tío cambia el tono de voz agresivo y nos salta:

—Pues no fuméis nunca. Yo empecé así, a lo tonto, y mira cómo he acabado. No seáis *gelipollas* como lo fui yo. *Gelipollas...*— repetía mientras se alejaba de nosotros.

Gelipollas, nunca se me olvidará. Nos hablaba desde lo alto de la escalera.

La moto mola, tú molas, pero las drogas no. Cuando las consumes, ganan todos menos tú. Tú eres el que pierde. Otros ganan mucho dinero de forma ilícita, aprovechándose de personas que acuciadas por sus necesidades económicas, se juegan la vida y la libertad transportándola. Decir “no” va mucho más allá de rechazar una calada o una raya de una sustancia que en realidad no sabes ni qué coño es. Con qué la han mezclado. No tienes ni puñetera idea de qué efectos tendrá, ni a corto ni largo plazo. Que esa es otra. Cuando dices “no”, hay también una

22 “La gente nos rechaza porque nos tiene miedo”. Diario Vasco, 11.12.2018.
<https://www.diariovasco.com/gipuzkoa/trastorno-mental-severo-gipuzkoa-20181211200219-nt.html>

decisión de trasfondo ético, con la que estás manifestando que no quieres participar en ese negocio. De facto, estás haciendo boicot a algo en lo que no quieres tomar parte.

¿Y qué dicen los expertos de verdad, los médicos e investigadores? Típicamente, el primer contacto suele ser con el cannabis. Su componente psicoactivo, el THC o tetrahidrocannabinol es una sustancia con efectos depresores o inhibidores. Al igual que el alcohol, reduce nuestras capacidades de percepción, reacción, motoras, coordinación y decisión, aunque de forma diferente. De hecho, algunos estudios afirman que el alcohol es más peligroso. Sin embargo, esto no significa en absoluto que fumar un porro sea bueno para la salud, creencia que está calando erróneamente entre muchos chavales²³.

En 1988 los científicos descubrieron sustancias cannabinoideas en el cerebro de animales. Eran endógenas, es decir, generadas por su propio organismo. Poco después las encontraron también en el cuerpo humano. Se llaman anandamida y 2-araquidonilglicerol (2-AG). La investigación sigue hoy día, pero se sabe que son neurotransmisores. El cuerpo está formado por muchos órganos con funciones concretas, y a su vez cada uno de ellos por millones de células independientes que tienen un cometido, y que deben comunicarse entre ellas. Parte de esta comunicación se produce a través del *Sistema endocannabinoide* o SEC. Las células tienen unos receptores sensibles a estos compuestos y actúan en consecuencia al recibir el mensaje a través de otras células. El SEC controla procesos biológicos tan importantes como el estado de ánimo, la memoria, la regulación de la temperatura corporal, la digestión, el apetito, el sueño o el dolor.

23 Dr. Koldo Callado: «La idea de que fumar porros es bueno para la salud se ha extendido entre los jóvenes». El Correo, 01.09.2017.
<http://www.elcorreo.com/sociedad/salud/idea-fumar-porros-20170830202859-nt.html>

El sistema endocannabinoide participa además de forma importante en el desarrollo cerebral. Por ello, la administración de cannabinoides externos como el THC durante ese período (que finaliza hacia los 24 años de edad), puede alterar el proceso de maduración cerebral. Esto hará que se llegue a la etapa adulta con una maduración o desarrollo anormal del cerebro, lo que puede alterar su funcionamiento y aumentar el riesgo de padecer alguna enfermedad mental.

Por eso es necesario separar el uso terapéutico del uso lúdico. En el primer caso, y principalmente en adultos, hablamos de sustancias controladas que a pesar de sus posibles efectos secundarios, proporcionan un efecto positivo que compensa sus desventajas, y permiten a determinados pacientes mejorar su dolencia o su calidad de vida. El cannabis, por la relativa novedad que suponen sus características terapéuticas, está todavía en un proceso de estudio con un gran recorrido por hacer. Se le conocen beneficios pero es necesario convertirlo en medicamentos seguros y fiables. De hecho, ya existe uno para pacientes que sufren esclerosis múltiple. Se trata de un compuesto derivado del cannabis, testado, aprobado y efectivo para el uso que se pretende. Fabricado o sintetizado en laboratorios farmacéuticos con todas las medidas de control y seguridad, en lotes perfectamente identificados y trazables. Como si fuera ibuprofeno, pero con receta.

Sí, amigo, cuando un paciente sufre insoportables dolores, se le prescribe morfina, un opiáceo elaborado en un laboratorio en condiciones, no se manda a la abuela a buscar un camello a un barrio chungo para conseguir heroína posiblemente cortada con yeso, bórax, azúcar, almidón, leche en polvo o quinina. Una cosa es un componente concreto, perfectamente identificado, aislado y aplicado en la proporción y periodicidad necesaria y comprobada para garantizar un efecto deseable y seguro, y otra es una droga obtenida en la calle, de composición desconocida y variable, mezclada con otras otras sustancias también sin identificar, fabricada en

un laboratorio clandestino, con medidas de higiene y control deficiente, y que para colmo haya llegado hasta el consumidor final haciendo miles de kilómetros en el culo de alguien.

Hay más tipos de drogas y cada vez siguen surgiendo nuevas. Están las clásicas como la cocaína, y otras llamadas de diseño, como anfetaminas, metanfetaminas, éxtasis, speed,... cuyo efecto suele ser radicalmente diferente, buscando engañar al cuerpo y disminuir la sensación de cansancio, sueño o incluso hambre. Peligroso para el organismo (cuando nos sentimos cansados es que nuestro cuerpo nos está pidiendo descanso porque lo necesita) y como podrás imaginar, incompatibles también con la conducción de cualquier vehículo. Y siempre con el peligro del mono colgado del cuello, que se genere una dependencia que modifique el comportamiento diario de quien consume. Hasta pensar en eso me provoca pereza. Imagínate irte de vacaciones, tratando de maquinarse cómo llevarás escondido el material, que no te pillen, o que decidas no llevar nada y tener que buscarlo en destino, o no probarlo y sufrir las consecuencias de la abstinencia. ¡De vacaciones, intentando disfrutar de tu tiempo libre y peleándote con el mono! No merece la pena. Irte de vacaciones necesitando únicamente algo de ropa y un cepillo de dientes es un lujazo. No te compliques la vida.

No subas ningún escalón de la escalera.

Elige tener los dos pies en el suelo. O en las estriberas de una moto.

Cumple con tu responsabilidad y el contrato.

¿Nos vemos ahí fuera sobre dos ruedas?

Consigue tu moto.

El círculo de vida

Antes de hacer el inciso sobre alcohol y drogas, donde ya vimos en qué medida afecta a nuestras capacidades, hablamos sobre la importancia de prestar la máxima atención durante la conducción. Al contrario de lo que ocurre en un coche, donde su propia carrocería hace de barrera de protección, en una moto no existe nada de eso. Si te la pegas, sufres directamente las consecuencias del impacto. Esto merece tomar serias medidas de precaución.

Para protegerte a ti y tu moto deberás cuidar tu *círculo de vida*.

Este círculo no es otra cosa que tu espacio de seguridad. ¿Sabes cuando una persona desconocida o con quien no tienes mucha confianza se acerca demasiado a ti o a tu cara mientras te habla? Tú, inconscientemente, has definido una zona de seguridad, que cuando es invadida por alguien que supone algo parecido a una amenaza, te hace sentir incómodo y quieres que salga de ahí, incluso haciendo que recules hacia atrás, para recuperar ese margen de seguridad. Pues en moto pasa exactamente lo mismo.

Tu círculo de vida es la zona segura que debes crear siempre alrededor de tu moto. Es responsabilidad tuya. Debes generar un área en la que no quieres que entre nadie, ni otro vehículo, ni la puerta de un coche aparcado que se abre, ni un peatón, ni un animal que cruza la calle o la carretera. Ese será tu espacio, y querrás que sea sólo tuyo.

Ese círculo no es una circunferencia perfecta, generalmente se parece más a una elipse. Cuando vas más rápido, se estira por delante (dado que a mayor velocidad, necesitas más tiempo para frenar), cuando llueve o el asfalto está resbaladizo, se hace más grande en todas las dimensiones. Lo mismo ocurre de noche. La falta de visibilidad nos debería obligar a ser

más precavidos y ampliar la zona en la que no queremos ningún intruso. Es una versión avanzada de eso que se suele llamar “distancia de seguridad”. Nuestro círculo es bidimensional. También queremos proteger nuestros laterales y la parte trasera.

Circulando en moto hay unas muchísimas situaciones que pueden suponer un riesgo, y pueden llegar desde cualquier dirección. El retrovisor de un camión que sobresale a la altura de nuestra cabeza cuando lo intentamos rebasar en un atasco, un vehículo cuya carga sobresale, la pluma de una grúa... Un bache, un agujero, una rodera, una mancha de aceite, señalización horizontal sin tratamiento antideslizante, mil cosas. Por eso hago hincapié en la necesidad de estar tan despiertos y atentos como sea posible.

El círculo de vida no es sólo el espacio en el que alguien puede entrar y ponerte en riesgo mientras vas en tu moto. Quizás hayas interpretado que tú no puedes hacer nada, sólo controlarlo y esperar. No es así, sí que puedes. Debes. Es tu obligación mantenerte a salvo en tu círculo. Moldearlo a tus necesidades tomando decisiones (ubicación, velocidad y trayectoria) y vigilando a su alrededor. Y rectificar en situaciones límite. En moto también se hace *la cobra*.

Un buen motorista no lo es sólo por su habilidad al manillar, sino por su capacidad de mantenerse alejado de los riesgos. Dicen que en 7 de cada 10 accidentes en los que hay implicados un coche y una moto, la culpa era del conductor del coche. Pero lo importante no es de quién sea la culpa, sino quién se llevará la peor parte, que siempre va a ser el motorista. La clave es que conduciendo de forma defensiva, minimizamos el riesgo de estar implicados en un accidente. Hay gente que alardea de haber tenido muchos accidentes y no haber tenido la culpa en ninguno. Si conduces una moto, de lo que tendrías que preocuparte es de no haber tenido nunca ningún accidente por haber previsto una maniobra inesperada del

coche del que desconfiabas. Eso es ser un buen conductor. Esperar lo inesperado. El sexto sentido. La clave está en la conducción defensiva o predictiva.

Presta atención a todo lo que se mueva alrededor de tu moto... y también a lo que está quieto, porque todo puede ser un problema. Todo depende de la velocidad relativa. Si vas a 50 km/h y a tu lado va un coche a la misma velocidad que tú, siempre que mantenga la misma trayectoria, el coche es una preocupación mucho menor que el camión que aparece al final de la recta en sentido contrario. Otra cosa es que el coche cambie de trayectoria porque estabas en un ángulo muerto y no te ha visto, se te eche encima, y tras un pequeño golpe lateral te tire y acabes bajo el camión. Hay muchos elementos que hay tener mentalmente registrados y que cambian de posición continuamente, elementos que de forma individual no deberían generar riesgo, pero que combinados pueden ser altamente lesivos. La conducción defensiva nos dice que siempre nos tenemos que poner en lo peor, el conductor del coche no nos ha visto y quiere nuestro sitio, y el camión puede que tampoco. ¿Qué hacemos entonces? Cuidar el círculo de vida. Nos quitaremos cuanto antes del lado del coche, intentando hacernos visibles, bien por delante (acelerando) o por los espejos (reduciendo velocidad), y en cualquier caso quitándonos de ese sitio, para que si hace un cambio de carril, nosotros ya no estemos ahí. Ya no nos afecta que nos nos haya visto y quiera cambiar de carril. Conducción defensiva.

Las habilidades físicas (habilidad al manillar) son muy importantes. Pero conducir seguro tiene más que ver con los ojos y la cabeza que con los pies y las manos. Es imprescindible recibir la mayor información posible, principalmente a través de la vista, sin menospreciar el oído, analizarla rápidamente, evaluar la situación y tomar decisiones. Y todo en décimas de segundo, continuamente, sin parar. ¿De qué sirve tener un control absoluto de la moto, saber hacer las mayores monerías con ella,

desafiando al límite las Leyes de la Física, si luego no hacemos más que meternos en problemas, poniendo la moto en zonas que debemos evitar, por ejemplo, donde otros vehículos o personas no nos ven o no nos esperan? En otras palabras, ¿siendo incapaces de mantener nuestro círculo de vida a salvo?

La experiencia es una parte fundamental para aprender a huir de los riesgos, pero en lo que queda de libro, voy a intentar hacer una relación exhaustiva de los peligros que acechan a un motorista. Sé que en la mayoría de los casos son cosas de pura lógica, pero de las que no eres consciente hasta que un día lo aprendes, a fuego, después de un susto o accidente. Es como lo de ir de la cocina al comedor con los cubiertos limpios, con las puntas de los cuchillos apuntando hacia adelante. Todos sabemos que no conviene por si alguien de la familia aparece corriendo en sentido contrario pero, ¿quién no lo ha hecho? Los seres humanos somos así, necesitamos aprender las cosas a golpes. Aunque si te quedas con algunos de los consejos y te libras de alguna, me alegro, eso que te llevas puesto.



paypal.me/ekhi

La percepción del riesgo

En muchas ocasiones utilizamos el concepto de la percepción del riesgo para decidir qué hacemos o qué no. Si un amigo viene y te propone un plan para hacer un salto en paracaídas, pones en funcionamiento un mecanismo para evaluar si llevar adelante la idea. Unos pocos aceptarán y el resto echará para atrás. Otros ni se montarían en una montaña rusa. No todos tenemos la misma tolerancia al riesgo. Las sensaciones que nos pueda dar la experiencia no nos compensa a todos por igual. Cada persona pone la línea roja en un punto diferente. A pesar de que el riesgo sería exactamente el mismo para todo el mundo (las estadísticas son así de frías), cada persona lo interpreta de una forma diferente.

En ocasiones leemos noticias de un conductor al que un radar ha pillado a una velocidad desmesurada, digamos que a 235 km/h. Si rebuscas en el texto de cualquiera de ellas, verás que siempre se produce en una autopista, en una recta, en un día de buen tiempo, sin mucho tráfico. Si lo hubiera hecho en una carretera convencional, en una curva, habría acabado barranco abajo o dando vueltas de campana en un campo de trigo. ¿Cómo es posible que el tipo haya doblado la velocidad permitida, esté acusado de un delito contra la seguridad vial y haya llegado sano y salvo a casa?

Sencillo. Las autopistas son vías de alta capacidad en las que todo está diseñado a lo grande, los carriles son más anchos, los arcenes también, las curvas son de radio muy grande y las pendientes, salvo cuando no puede evitarse por culpa de una orografía complicada, son muy leves. Incluso las señales son enormes. Así que no es de extrañar que la sensación de riesgo disminuya. El guantazo que te meterías a 235 km/h es brutal, y tampoco creas que a 120 saldrías mejor parado, pero lo cierto es que hay veces que es posible circular a una velocidad mucho más elevada que la establecida porque es físicamente factible.

Sin embargo, en vías convencionales o urbanas, de doble sentido, más estrechas, con curvas, con obstáculos fuera de la vía, intersecciones, presencia de peatones o ciclistas, etcétera, el sentido común nos invita a no girar o hundir el acelerador hasta que haga tope, porque hay algo que nos está diciendo que existe un riesgo mayor. Lo mismo ocurre también en esa maravillosa autopista si deja de ser tan fantástica porque aparece tráfico más lento, desperfectos en el asfalto o condiciones climatológicas adversas. En cuanto percibimos un mayor riesgo, el instinto nos reclama bajar los aires y circular a una velocidad razonable.

Cada persona, cada conductor, acepta un nivel de riesgo distinto, lo que define de alguna manera su estilo de conducción. El problema es que no es lo mismo el riesgo real y el riesgo percibido.

Teoría del riesgo homeostático

Cada vez que corremos un riesgo, es a cambio de un beneficio, que también calculamos mentalmente. Al decidir si nos tiramos en paracaídas, si intentamos copiar en un examen, o al trazar una curva a una determinada velocidad, estamos calculando un riesgo y también el beneficio que podríamos obtener. El psicólogo canadiense Gerald White defendió que los seres humanos nunca podemos estar seguros de nuestras decisiones, porque las tomamos en base a nuestra percepción del riesgo, y no teniendo en cuenta el riesgo real, por lo que si nuestra percepción aumenta o disminuye, la compensamos con una acción en sentido contrario.

Te puedo hablar de mi experiencia personal con la moto, con un elemento muy concreto, mi mono de cuero. Es una gozada, muy rígido, con protecciones homologadas por todas partes, y me da una sensación de seguridad enorme, me siento como si llevara una coraza puesta. De

hecho, colgado en la percha, mantiene la forma de una persona. Después de estrenarlo, la primera vez que salí en moto con vaqueros y una chaqueta normal, tuve la sensación de ir en pelotas, literalmente. Que si me caía de la moto, me iba a hacer una avería, heridas y magulladuras por todas partes, cosa que no sentía con el mono. Y pude comprobar también que cuando llevaba el mono, conducía más rápido. Ante una percepción de menor riesgo, mantenía el equilibrio asumiendo uno mayor, aumentándolo en forma de más velocidad. Y con ropa de calle, percibiendo un peligro mayor, iba más despacio.

Pero no te creas que sólo nos pasa a los motoristas, ¿eh? ¿Sabes cuál es el lugar donde mueren más peatones? En los pasos de peatones. ¿Raro? Supongo que en parte porque la mayoría cruza por ellos, pero la teoría de White encaja: el hecho de cruzar en un entorno donde se sienten protegidos, hace que presten menos atención en el momento de cruzar. Yo estoy de acuerdo, y podrás comprobarlo fácilmente, podrás ver que quien cruza por donde no debe elige un momento concreto y sin dejar de mirar a la carretera, prestando más atención. En los pasos de peatones esto no pasa siempre, muchos pasan sin despegar su atención del móvil, sin mirar, o haciéndolo de reojo, incluso con un gesto altivo en plan *a que no hay huevos...* confiando en que respetes su preferencia. Sin ponerse en lo peor.

Otro ejemplo: si nuestra nueva moto viene con ABS, y sobre todo, si la anterior no lo traía, probablemente correremos más riesgos, al percibir que ahora la moto frena mejor y con más seguridad. Si hacemos un curso y mejoramos nuestras habilidades, podría ser que también percibamos un menor riesgo al enfrentarnos a una curva y tratemos de dibujarla a mayor velocidad. Pero la carretera va a seguir siendo la misma, el asfalto, el radio de la curva y el riesgo *real* va a mantenerse inalterado, exactamente igual. Por eso es muy importante grabarnos a fuego en la cabeza que el

nivel de riesgo que percibimos puede engañarnos y hacernos sobrepasar una línea que no deberíamos.

Debemos ser conscientes de que nuestro cerebro no es capaz de conocer el riesgo real que vamos a sufrir, y por ello utiliza una escala subjetiva, la del riesgo percibido, y que no siempre es fiable. Debemos aprender a desconfiar de todo, de nosotros mismos también. Y quiero volver a insistir en los efectos de alcohol y drogas, que afectan gravemente a esa lectura de riesgo tan necesaria para poder tomar las mejores decisiones segundo tras segundo.

Pero no hemos terminado. Hay otras muchas circunstancias que nos hacen reducir la percepción del riesgo. Trayectos cortos. *Es ahí mismo, no me ato el casco.* Trayectos conocidos o habituales. *Me lo conozco como la palma de mi mano.* Y sin olvidar otro gran clásico: si vamos por un sitio concreto, siempre a una velocidad excesiva pero *no pasa nada*, acabaremos por creer que es una velocidad adecuada.

Nunca pasa nada hasta que pasa.

No lo olvides, haz una lectura pesimista de las condiciones que percibas al conducir tu moto, piensa en las consecuencias del hipotético accidente que se produciría y jamás confíes en la suerte. Juega siempre sobre seguro, y no olvides utilizar siempre la *técnica 60-75*.

Teoría del torrezno

Hace un tiempo, metido en la cocina y como aperitivo de la cena, preparé torreznos de Soria. Auténtica piel de cerdo, su corteza crujiente, con su parte de magro rosa y una buena cantidad de grasa blanca. Una bomba para las arterias. Me comí un trozo tal cual, buenísimo, espectacular.

Llega mi hija y me dice que lo quiere probar. Le corto un trocito y me doy cuenta de que tiene demasiada grasa. Cojo un cuchillo y con disimulo se lo limpio, para que quede un bocado sin la parte blanca grasa, menos colesterol. Con menos recompensa, pero también con menos riesgo. Intentando cuidar de ella. Más que de mí mismo.

No esperes que ningún experto avale la Teoría del torrezno, porque es mía.

Pero el caso es que cuando circulamos en moto o en coche, ocurre lo mismo. Percibimos un riesgo menor cuando somos nosotros los que lo conducimos. A los moteros no nos gusta ir de pasajeros, solemos odiar ir de paquete. En coche, mucha gente se siente más cómoda conduciendo que yendo de copiloto o en los asientos traseros. Como si no tener los mandos, el control de la situación, nos diera sensación de más peligro. Pero no tengo tan claro que sea por esto. La primera vez que llevé a mi pequeña en moto, iba muy, muy despacio. Calculo que guardando un índice de riesgo del 40-50, sensiblemente por debajo del 60-75 que siempre recomiendo. ¿Por qué cuando voy con ella circulo más despacio? ¿No voy yo al manillar? ¿Será porque la percepción es muchísimo mayor porque llevo lo más valioso en el asiento de detrás? Nadie se percata de que tu hija vaya de paquete, nadie presta más atención o circula más despacio por ello... Lo haces tú, porque ese es tu problema, y tu cerebro está tratando de resolverlo.

La Teoría del torrezno sostiene que si nosotros percibimos un riesgo determinado en unas circunstancias concretas, si hay implicada una persona que queremos, la percepción de peligro es aún mayor.

Con tus padres y esa moto que quieres pasa algo parecido. Posiblemente ellos quieren darte el torrezno y que lo disfrutes, pero sin lo blanco, no quieren que sea un peligro para ti. Si son motoristas, estoy seguro de que

querrán que pases por las mismas curvas a menos velocidad que a la que las toman ellos. Sospechan que vas a asumir más riesgos de los que deberías, y yo también lo sé, por eso llevo tantas páginas intentando explicarte todos los riesgos, con pelos y señales, para que al menos seas consciente de que esto va en serio, que hay muchos más riesgos de los que conocías, y pueden tener graves consecuencias. Intento que aumentes tu percepción, que cuando veas una amenaza, la identifiques como tal y le des el valor que tiene, que no minusvalores su potencial capacidad para hacerte daño.

Realmente necesitas asumir menos riesgos que los que te pide el cuerpo para que tus padres puedan estar tranquilos.

Medidas de calmado

Que la percepción del riesgo nos hace soltar el acelerador es un hecho. El instinto nos obliga a prestar una especial atención y a llevar una velocidad reducida cuando las cosas se ponen difíciles, cuando detectamos algo que nos hace saltar las alarmas. En ocasiones ese algo es natural, y en otras, ha sido creado deliberadamente para aumentar de forma artificial la sensación de peligro. Medidas que se toman en las carreteras para forzar a los conductores a circular con mayor precaución. Y más despacio. Medidas de calmado.

Una de las medidas de calmado de tráfico más curiosa son los radares. No se encuentran en la calzada, sino en la parte de fuera, y sin embargo, el miedo a que nos metan la mano en el bolsillo provoca que todos, menos los despistados, ajustemos la velocidad a la indicada, especialmente los radares fijos cuya presencia está advertida con antelación, incluso con vistosos paneles de color fluorescente. Sin duda, aunque no despierten nuestra especial simpatía, hay que reconocer que

su efectividad es absoluta. La efectividad de los radares escondidos, también es máxima, pero como tienen otro objetivo, no quiero catalogarlos como medidas de calmado del tráfico. Son otra cosa. Además, hay veces que los encuentras en sitios en los que no sólo son difíciles o imposibles de detectar, sino que los propios agentes que los operan han debido cometer una infracción, o al menos haberse puesto en riesgo a sí mismos, para colocarlo en esa estratégica y productiva ubicación indetectable. Lo siento, pero no lo compro. Quien puede, debe y va a sancionar a otros por no cumplir las normas de tráfico, ha de ser escrupulosamente exquisito en su propio cumplimiento de las mismas. Esta es mi opinión.



Todas las poblaciones están en su derecho y obligación de pacificar el tráfico que discurre por sus calles, pero deben hacerlo bien para que sea efectivo. Ese stop no lo respeta *nadie* (verificado, ni un solo vehículo) porque no tiene sentido, es absurdo detenerse si no se acerca otro de frente. Sobra el stop y falta la señal vertical de estrechamiento por la derecha, límite de velocidad y marcas horizontales que estrechen visualmente el carril transitable.

En el caso de los radares fijos, su ubicación suele estar determinada por el deseo de que los vehículos aminoren la velocidad en ese punto concreto, ya que la percepción de riesgo de los conductores es demasiado baja y por tanto circulan más rápido de lo que se considera apropiado. Me

gustaría pensar que los radares son la última opción, que se colocan en lugares donde otras medidas alternativas no han resultado ser efectivas. Sin embargo, al contrario que otras, genera una fuente de ingresos, lo que puede ser un atractivo motivo para convertirse en la primera y *mejor* solución.

Otra medida de calmado muy habitual, especialmente en núcleos urbanos, son los resaltos. Más adelante los estudiaremos en detalle, pero a grandes rasgos, podríamos decir que son unas prominencias que nos obligan a reducir la marcha al provocar visualmente la sensación de tratarse de un obstáculo, y además, al pasar por encima de ellos, nos generan una molestia, mayor cuanto más alta sea la velocidad a la que circulemos, invitándonos a bajar la velocidad.

Una cuestión curiosa es que no hay un resalto tipo. Los hay de diferentes formas, materiales, alturas, algunos son realmente leves y otros sumamente salvajes, independientemente de la velocidad máxima que lleven asociada. Así que lo que hacemos es ir analizando el resalto a medida que nos



Las calles suelen estar llenas de trampas que parecen puestas a propósito. En la imagen puedes ver una rejilla metálica y una alcantarilla hundida que podrían provocar una caída, justo delante de una jardinera y una valla con las que impactar y hacerse mucho daño.

acercamos y vemos más detalles de él. Vamos frenando hasta que percibimos que llevamos una velocidad a la que podemos superarlo sin problemas. Nos fiamos de nuestra percepción para adecuar la velocidad, casi olvidándonos del límite que nos diga la señal, porque entre tú y yo,

estas indicaciones no suelen ser muy fiables. Es mejor confiar en nuestro instinto, ajustado siempre en modo defensivo.

Otras medidas de calmado de tráfico consisten en aumentar la percepción de riesgo estrechando los carriles, colocando separadores, bordillos, isletas, bolardos o pivotes. De alguna manera, la falta de anchura en un carril siempre implica mayor dificultad para *encajar* en él, y nos obliga a reducir la velocidad. De hecho se utiliza como truco para conseguirlo, especialmente en las ciudades. Lamentablemente, desde el punto de vista de los motoristas, las medidas que suponen un obstáculo son aún más peligrosas, así que en nuestro caso, deberán ser todavía más efectivas. Tenemos muchas más razones que los demás para prestar especial atención. Es injusto, por nuestra vulnerabilidad sobre dos ruedas, pero es lo que hay. Tenemos que tener en cuenta estas cuestiones para cuidar aún más de nosotros.



Dos intentos de calmado de tráfico sin un gran resultado. Salida de autopista (i) de dos carriles reconvertida a sólo uno con una casi inapreciable chicane y sin reducción de anchura del carril disponible. Curioso y poco efectivo estrechamiento de carril (d) donde no hay sitio ni para la marca vial de STOP.

Hay otras formas de reducir la velocidad, menos agresivas, menos lesivas, que logran aumentar nuestra percepción de riesgo por vía visual, mediante el uso de pintura, o la instalación de pequeñas chicanes o vías alternativas. Pueden ser efectivas en sitios donde sólo tenemos un carril, cuando los vehículos van en hilera, con poco tráfico, pero más difícil de

aplicar en grandes vías o en calles con varios carriles. En estos casos, provocar cambios de carril masivos tiene más peligro que ventajas.

La existencia de calles con empedrado también es una invitación a reducir la velocidad. La estabilidad de la moto se ve seriamente comprometida. Su dinámica, esa que nos ayuda y hace que la moto trate de seguir en pie y recta, se desactiva momentáneamente en todos y cada uno de los golpes, contra cada piedra. Cualquier intento de frenada brusca o cambio de dirección podría tener consecuencias tan negativas, que lo mejor será evitarlas con una conducción extremadamente suave.



Ajustar la velocidad es importante pero no tanto como los motivos que justifican su reducción. Estas señales te indican cuál es la circunstancia del riesgo y es una información valiosísima porque no es lo mismo cruzar una zona escolar que una intersección o una curva peligrosa.

Ojalá las señales fueran suficientes para conseguir siempre que redujéramos la velocidad cuando es necesario. Ojalá supiéramos siempre las razones por las que alguien ha decidido que en un punto concreto hay que llevar una velocidad determinada. Más adelante leerás la importancia de saber elegir en todo momento la velocidad adecuada. Tienes que leer el entorno, la carretera, la cantidad de tráfico, los elementos de la carretera, su estado, los vehículos que te rodean, los posibles peatones, absolutamente todo lo que implique un riesgo potencial. Los límites de velocidad, las señales que los indican, son de una enorme ayuda, pero es fundamental aprender a interpretar por nosotros mismos todo lo que

vemos, lo que nos hace aumentar la percepción del riesgo e instintivamente bajar la velocidad y prestar más atención.

Cuando te encuentras dos señales colocadas en el mismo poste, alguien está intentando darte más información. Si en una larga recta ves una señal que limita la velocidad a 30 km/h, sin más, puede que te resulte poco creíble. Pero si encima tiene otra que te avisa de la presencia de peatones, de asfalto deslizante o de la existencia de un badén, seguramente le harás más caso. Habitualmente, la velocidad está *demonizada* y muy perseguida.



Este es un ocurrenciente y efectivo método de calmado del tráfico captado en Alemania. No sólo la señal avisa de la presencia de niños, sino que unos juguetes en los bordes de la calzada aumentan la percepción del riesgo para forzar una circulación más lenta. Disuasión psicológica.

Fotos [@ddavmac](#)

La velocidad mata, dicen. En mi opinión se trata con excesiva simplicidad. La velocidad es inherente a la movilidad, es necesaria. Lo que hay que hacer es gestionarla con responsabilidad. Si me acerco a un colegio, quiero que me lo digan. Si en mi camino aparecerá una rotonda, quiero que me avisen. Si me voy a encontrar con una intersección oculta detrás de un cambio de rasante, quiero saberlo. Si hay un paso de peatones, quiero que esté señalizado. Si en una recta me dicen que vaya más despacio, sin más, es más probable que busque un escenario de riesgo, y si no lo encuentro, lo ignore. Si en plena curva me voy a encontrar ganado (o sus boñigas), me gustaría ver la señal de peligro en la que aparece dibujada una vaca. No me basta un límite de 40. Incluso respetando las

velocidades máximas me puedo matar por pisar una plasta. Quiero toda la información. Toda la que me puedan dar. No acepto que todo se reduzca a decirme que vaya despacio. Trataré de leer el asfalto, y averiguar lo que se esconde, más allá de lo que se pueda comunicar con señales. Pero lo realmente interesante para poder salir indemnes es saber a qué problemas nos podríamos enfrentar, no ir directos hacia lo desconocido a velocidad reducida.



Efectiva medida de calmado de tráfico en Francia, como alternativa a los resaltos. Estrechamiento forzado con circulación alternativa y señalización de preferencia. Un mayor cuidado de la vegetación, no usar objetos potencialmente lesivos para motoristas como esas jardineras y sería mucho mejor.

Cada vez que te encuentres una zona de obras o conos señalizando un quitamiedos en mal estado tras un accidente, alguien te estará diciendo que algo va mal. Son trucos que se pueden utilizar, y de hecho se utilizan, para rebajarnos los humos a los conductores. Me gustaría enseñarte algunas medidas, muy ocurrentes y originales, que en algunos países se usan. Países en los que se saltan las formalidades para emitir mensajes claros y explícitos, que no ofrecen ninguna duda. Algunos más simpáticos, y otros más directos, sin matices. ¿Qué crees más efectivo, una señal que te informe de que entras en un *tramo de concentración de accidentes*, o un panel que te diga que en esas curvas han muerto 7

personas en los últimos 5 años? Hay soluciones realmente llamativas y efectivas, y pienso que deberíamos ser más valientes en ese sentido, y explorar formas de aumentar la sensación de riesgo aunque parezcan poco serias u ortodoxas. Lo importante es que funcionen, sin generar nuevos riesgos que previamente no existían.

Aprendiendo a valorar el riesgo

Hacer una valoración objetiva del riesgo que nos aguarda ahí delante no siempre es fácil. Hay ocasiones en las que todo tiene buen aspecto, pero bajo esa apariencia de ausencia de peligro, se esconden amenazas que, en determinadas circunstancias, pueden suponer un fuerte inconveniente desde el punto de la seguridad vial. Quiero enseñarte un ejemplo. Visualiza la siguiente imagen, párate a analizar todo lo que ves. ¿Cómo de segura crees que es? Dale una nota de 0 a 10.



Foto: Myriam Moysset.

Tiene buena pinta, ¿verdad? Parece nueva, y el tráfico está segregado, es decir, los vehículos a motor tienen su espacio reservado, al igual que bicicletas y peatones. Todos los usuarios separados unos de otros, para evitar accidentes entre sí. Esto es lo que se puede interpretar de una primera lectura de la imagen. Vamos a analizarla en detalle.

La clave, en este caso concreto, está en ver cómo estaba esta carretera



Los restos de líneas nos pueden dar mucha información.

Foto Myriam Moysset.

antes y comprobar qué hemos perdido. Si te fijas en el carril derecho, podrás ver que se ve una línea longitudinal previa que ha sido borrada para desplazar toda la vía principal hacia el lado izquierdo y hacer sitio para bicicletas

y peatones. En la misma anchura original, ahora hay además un carril-bici y una *zona peatonal*, pero han desaparecido los arcenes, y como se puede apreciar, la anchura de los carriles es menor, ahora son sensiblemente más estrechos.

No se puede discutir que los que aparentemente han ganado en seguridad son ciclistas y peatones. Pero no es oro todo lo que reluce. El hecho de que la vía haya perdido espacio provoca que coches, motos, y sobre todo autobuses y camiones vayan muy justos en los carriles actuales, teniendo en cuenta que además existe una curva relativamente cerrada, sin márgenes de error (es decir, arcenes), y con la existencia de una barrera visual que supone la vegetación que crece en el interior de la curva. En mi opinión, la cosa ya va pintando peor. ¿No estás de acuerdo?

Como sabes, al adelantar a ciclistas hay que darles metro y medio de distancia de seguridad lateral. Lo dice la ley. Pero ya no hay adelantamiento. Ahora van por su carril segregado, incluso físicamente, con esos separadores incrustados en el pavimento, esos *armadillos* de plástico negro. Y se da la paradoja de que si circulamos con nuestra moto (o coche) en el sentido de la foto, lo que nos vamos a encontrar a nuestra derecha son ciclistas viniendo de frente, a apenas unos pocos centímetros. No van por nuestro carril. Ya no hay adelantamiento. No hay metro y medio. No hay posibilidad de pisar la línea continua legalmente. Aparentemente separados pero con un riesgo alto de colisión o de caída debido a los rebufos de los vehículos más grandes.

Y esto no es todo. En caso de que se produzca en la vía principal una situación de colisión frontal, la única alternativa, y que todo conductor con un mínimo de instinto de supervivencia ejecutaría, consiste en invadir el espacio protegido para los más vulnerables. Cualquier circunstancia que provoque una salida de vía de un automóvil, hará que este acabe atropellando y aplastando a ciclistas o peatones contra el quitamiedos.

¿Exagero? Yo creo que no. El riesgo está ahí. Puedes pasar por ese sitio pensando que todo está bien, que no pasa nada, y consecuentemente ir un poco más rápido, pero el hecho es que tiene bastantes problemas, y por tanto, deberías ir pisando huevos. ¿Habías visto a la primera por qué?

Probablemente, esa carretera debería haberse dejado como estaba, y haber dado espacio a peatones y ciclistas fuera de los límites de la misma, más allá del *guardarraíl*. ¿El problema? El de muchas veces, el dinero. Esa solución es más elaborada, y sobre todo, más cara, cuesta dinero. Posibles expropiaciones de terrenos y obras más complejas. Es mucho más barato repartir el espacio disponible entre más tipos de usuarios, aunque el coste

sea aumentar el riesgo, que plantear una vía paralela, fuera de los límites del tráfico a motor.

Pero en muchas ocasiones, no es sólo una cuestión de dinero. También faltan formación, conocimientos, asesoramiento. La foto en cuestión aún tiene dos problemas más. Para empezar, mencionaré la existencia de un paso ciclista que cruza la carretera, y que está pintado de rojo. No se puede utilizar pintura roja sobre la calzada, está prohibido. El asfalto que se aplica en los carriles-bici suelen tener colorante rojizo, pero pintarlo después, por encima, es otra cosa muy diferente. La pintura siempre reduce la adherencia del pavimento, y por tanto siempre es una mala solución, especialmente para los vehículos de dos ruedas.



Ojalá la carretera pudiera hablarnos de los peligros que esconde. Como no lo hace, practicaremos siempre una conducción defensiva o predictiva.

“Perfect Day”. – THINK! Road safety.

<https://www.youtube.com/watch?v=XZHUZWVL82E>

Mal asesoramiento. Falta de soporte técnico y legal. Sólo hay que ver la señal del primer plano, gracias a la cual se prohíbe la circulación a todos los vehículos, excepto a las bicicletas. Pues si sólo pueden pasar las bicis no hacía falta tanta obra, ¿no? Bromas aparte, y por añadir otro problema, la señal está colocada por delante de la bionda, convirtiéndose en otro obstáculo, que podría eliminarse colocándola por detrás y añadiendo una protección para motoristas al *guardarraíl*, útil en caso de caída tanto para

motoristas como para los ciclistas obligados a circular sobre una capa de pintura.

En definitiva, lo que quiero que veas es que detrás de una situación aparentemente idílica, se esconden muchos peligros, demasiados, y que siempre tendrás que practicar una conducción defensiva, desconfiando absolutamente de todo, porque detrás de cada detalle puedes encontrarte con circunstancias que te acerquen a la posibilidad de tener un accidente. Ya sabes, ponte en lo peor, ya te dije que esto no iba a ser fácil.

Las reacciones de supervivencia

Keith Code es un conocido ex-piloto, instructor de pilotos y autor de varios libros, entre los que los más famosos pertenecen a la serie *A Twist Of The Wrist*, también conocida como *La Biblia de las Curvas*. Code menciona en ella las reacciones de supervivencia, que no son otra cosa que aquellas que ejecutamos instintivamente cuando las cosas se ponen feas y tenemos miedo. El problema es que las consecuencias que tienen sobre la dinámica de la moto es negativa, y lejos de salir airosos del trance, pueden acercarnos a provocar finalmente el accidente.

Por ejemplo, una reacción de supervivencia es cortar gas. Todos lo hemos hecho. Llegas a una curva demasiado rápido, crees que vas demasiado rápido y sueltas bruscamente el acelerador. Error. Y no digamos si además se te ocurre hacer una frenada de pánico, que es llevar la reacción de supervivencia al extremo. Esto traslada peso a la rueda delantera, la suspensión se endurece, provoca un contramanillar con el que no contábamos y la moto se levanta, reduciendo la inclinación y por tanto, llevándola al exterior de la curva, precisamente lo que no queremos. Si tenemos cualquiera de estas reacciones y la moto sufre todas estas consecuencias y aún así salimos de la situación sin mayores problemas, es que íbamos con un margen de seguridad suficiente como para no habernos asustado. Por eso es tan importante circular siempre dentro del rango 60-75. Lo deseable es controlar estas reacciones instintivas, confiar en nuestra destreza y margen de seguridad, y ser capaces de inclinar aún más la moto y mantener el gas abierto, y si optamos por cortar gas, al menos hacerlo con suavidad y no del todo. Las ruedas traseras suelen ser más grandes, y la razón es porque pueden aceptar más peso y tracción. Acelerar, aunque sea de forma suave, aporta siempre estabilidad a la moto y facilita la trazada de la curva, justo al revés de lo ocurre al frenar, como hemos visto.

El mejor consejo que puedo darte es que juegues con margen de seguridad. Practica tu técnica en todas las curvas, pero antes de buscar una mayor habilidad para poder ir más rápido, busca tu propio estilo.

Otra reacción de supervivencia es agarrarse con fuerza al manillar. Las motos están diseñadas para buscar por sí solas la estabilidad. Si notamos que el manillar se mueve, es porque lo necesita para volver a su sitio. Si el piloto sujeta el manillar con excesiva fuerza, va a interferir en sus intentos de la moto por volver a la normalidad, y además de cansarse e ir incómodo, no va a ayudar. Si la moto está en buen estado y todo está en su sitio, no hay necesidad de molestarla. Deja que trabaje. Salvo que los movimientos del manillar estén provocados por baches u otros defectos del pavimento, en cuyo caso deberás corregir la trayectoria.

Por último, comentaré otra reacción de supervivencia que hay que evitar, y que no es otra que fijar la mirada en *el problema*. Cuando miramos a un punto, el cerebro activa los músculos de nuestro cuerpo de forma inconsciente para dirigir la moto hacia el mismo. Si queremos evitar o esquivar algo, debemos mirar al punto de fuga, para que nuestras manos le digan al manillar que debemos ir hacia allí. Cuesta al principio, pero en cuanto veas una y otra vez lo bien que funciona esta técnica, aprenderás a mirar donde debes.

La ubicación dinámica permanente (técnica UVA)

Sabemos qué es el círculo de vida, pero, ¿cómo lo protegemos? Sobre el papel es sencillo y en la práctica no tanto porque las cosas encima de la moto se mueven y cambian muy rápidamente a su alrededor, pero con información y kilómetros sobre la moto podrás conseguir avances increíbles.

Lo primero que hay que tener en cuenta es que de la misma manera que nosotros tenemos a nuestro alrededor el círculo de vida (y que no es otra cosa que un espacio de seguridad), los coches, bicicletas, furgonetas, peatones, farolas, baches, alcantarillas y demás amenazas en potencia tienen también una zona a su alrededor que no queremos invadir. El objetivo, por tanto, es conseguir que nuestro círculo de vida nunca invada el área de influencia de peligro de ningún elemento que identifiquemos como posible amenaza. Nunca. Ninguno.

Nuestra garantía de seguridad será dar espacio al riesgo. Y si es necesario, reducir la velocidad para que el riesgo sea menor. Si identificamos una curva hacia la izquierda, y hay una farola en la parte exterior de la misma, de poco sirve alejarse de ella pegándonos al lado izquierdo si tomamos la curva a excesiva velocidad y acabamos sufriendo una salida de vía e impactando contra la farola.

Para guardar nuestro círculo de vida utilizaremos la técnica UVA, que toma sus siglas de tres conceptos fundamentales a la hora de circular en moto. Estos son *Ubicación*, *Velocidad* y *Alternativa*. Siempre, en todo momento y sin excepción, la moto debe tener una ubicación determinada dentro del carril, debe ir a una velocidad concreta, y por último, debemos tener una alternativa, es decir, un plan B, en caso de que algo vaya mal y debamos tomar una decisión instantánea, modificando bien la ubicación, la velocidad o ambas. La ventaja es que si conseguiste identificar un

hipotético problema antes de que lo fuera, ya habrás podido preparar la alternativa para poder reaccionar en menos tiempo y salir airoso del susto. Ya estabas preparado.

Ubicación.

Velocidad.

Alternativa.

Esta es la clave: ajustar siempre los parámetros UVA a las circunstancias del tráfico. En todo momento y lugar. Sea cual sea la situación, ya sea de estrés o de tráfico tranquilo, podrás hacerte estas preguntas y tener siempre una respuesta. “¿Por qué voy por esta zona del carril?”. “¿Por qué llevo esta velocidad y no otra?”. “¿Qué haré si ese posible riesgo se convierte en real?”. Si no tienes la respuesta a alguna de las preguntas, es que no has evaluado bien la situación. Debes analizar todos los datos de nuevo y colocarte en el mejor sitio, ajustar la velocidad y evaluar los posibles peligros que se encuentran a tu alrededor y trazar el plan B por si es necesario. Repasemos los conceptos uno por uno.

Ubicación

En moto tenemos una enorme ventaja respecto de otros vehículos más grandes. Los carriles tienen una anchura que es prácticamente la de un coche, lo que no les permite mucho margen. De esta forma, cuando un coche va por la calle de una ciudad, el espacio lateral disponible que tiene es muy reducido. Un poquito por la izquierda, otros pocos centímetros por la derecha y se le acabó el carril. En definitiva, la trazada que puede hacer es prácticamente la que dibuja su carril. Si necesita más espacio, ya estaría invadiendo el de al lado. Es verdad que en carreteras y vías de alta

ocupación los carriles suelen ser algo mayores, teniendo en cuenta que también circulan por ellas autobuses y camiones que aún necesitan más anchura, pero no supone una gran diferencia. En definitiva, la ubicación en el carril de todos estos vehículos es prácticamente fija, y la decisión de ubicarse más a la izquierda o a la derecha es generalmente cuestión de centímetros. Aunque a decir verdad, no es una cuestión tan crítica, al menos desde el punto de vista de sus ocupantes, porque la propia carrocería, la chapa, les protege.



Los separadores de carril pueden ser una ventaja para que tu espacio no sea invadido, pero un problema para ti si necesitas salir del carril para escapar de un peligro que se te presente de frente, o si los golpeas por culpa de un error o despiste.

Foto (d): [@marin_fj](#)

Sin embargo, una moto, gracias a su contenida anchura, nos permite elegir por qué parte del carril circular. Habida cuenta de que nuestra premisa es proteger el círculo de vida, que nada ni nadie entre en nuestro espacio de seguridad, podemos utilizar ese espacio disponible para alejarnos de determinados elementos que nos suponen un riesgo. Imagina una calle con tres carriles. Por la derecha va un coche, tú conduces tu moto un poco más rápido por el del centro, y el de la izquierda está libre. ¿Por qué no alejarte del coche y pegarte más a la izquierda? De esta forma, en vez de ir exactamente por el centro del carril, te alejas del

posible riesgo acercándote a un lado izquierdo donde no hay nadie y no parece existir ningún elemento peligroso.

De esto se trata lo de elegir una ubicación: dentro de tu carril, en función de su anchura, de izquierda a derecha, decidir cuál es el mejor sitio para que, sin salirte de él, evites las zonas que puedan suponer situaciones de riesgo y mantengas tu círculo de vida a salvo.



Imágenes reales en mi ambulatorio. Las dos primeras pacientes (i) llegan y se sientan separadas, dejando un espacio libre entre ellas. Llega una tercera (d) y debe elegir sitio. ¿Se sentará en el hueco libre de la derecha? No, elige el extremo izquierdo para tener cerca a sólo una persona. Es más, se ha sentado dándole la espalda para preservar su intimidad.

Esta técnica de buscar el mejor sitio para evitar invasiones dentro de nuestro espacio vital es algo que hacemos continuamente en nuestra vida cotidiana. Si nos subimos a un autobús, seguramente buscaremos un sitio en el que la bancada doble esté libre. Preferimos tener al lado un sitio libre que otro pasajero, si es posible. Sólo nos sentaremos al lado de otra persona desconocida si no quedan más sitios.

En la sala de espera del médico pasa exactamente lo mismo, con el agravante de que además, la gente suele estar enferma. En mi ambulatorio los bancos son de cuatro asientos. Y siempre se rellenan de la misma forma: cuando un paciente se sienta, deja un hueco libre en medio, si es posible. ¿Qué es lo que hacemos? Mantener a salvo nuestro espacio,

no queremos estar demasiado cerca de un riesgo. Los dos hemos ido al médico, quién sabe si tiene un virus que no queremos.

Estoy convencido de que más de una vez has estado envuelto en una situación así. Puedes hacer el experimento cuando quieras. Si en él participa gente desconocida, verás el mismo resultado. Sólo si la gente se conoce o busca deliberadamente el contacto ocuparán asientos adyacentes. Yo lo observé varias veces, y de hecho, las fotos que puedes ver aquí son un caso real, en el ambulatorio de mi barrio.

Lo maravilloso es que tomamos estas decisiones inconscientemente. No hace falta que pasemos todas las palabras por el cerebro, en plan “si me siento al lado de ese tío me pega algo fijo, con esa mala cara que tiene”. Sólo quieres tener un margen a tu alrededor, e incluso, tampoco te apetece ser una molestia para la otra persona. Vas y te sientas dejando un hueco en medio. Fantástico.

La parte buena es que esto también lo acabaremos haciendo en moto, automatizaremos nuestras acciones a medida que vayamos adquiriendo experiencia. Ubicaremos la moto en el mejor sitio casi sin darnos cuenta.

Hay más casos en los que protegemos nuestro espacio, nuestra intimidad. Las chicas no lo sufren tanto porque en los cuartos de baño públicos siempre utilizan cubículos cerrados. Vendría a ser el equivalente al coche. Entran en un sitio cerrado, cierran el pestillo, y hacen lo que tengan que hacer. No es tanto problema que justo al lado, a apenas unos centímetros, compartiendo mampara, haya otra chica haciendo lo mismo. Si está libre, entran, cierran la puerta y se acabó. Sin embargo, en los váteres públicos, los chicos tenemos los urinarios. Espacios abiertos en los que, uno al lado del otro, los tíos perdemos cierta intimidad. ¿Y qué hacemos? Siempre tratamos de dejar un urinario en medio. Otra vez la misma historia, sin

darle demasiadas vueltas. Sólo nos pegamos al que está meando al lado si no queda más remedio, si no hay más huecos.

En moto será exactamente igual. No hace falta que telegrafíes mentalmente “ese coche ha parado y se ha quedado en doble fila, así que puede que se abra una puerta para que se baje un pasajero, así que mejor me muevo hacia la izquierda en mi carril para dejar espacio y que la puerta deje de ser un problema”. Sencillamente ves que el coche para y buscas una mejor ubicación, alejada de él. Y esto continuamente, segundo a segundo. Identificando peligros, ubicándote en el sitio bueno y guardándote planes B. Tu cerebro funcionando a toda velocidad, pero relajadamente, sin miedo ni sobresaltos. De ahí que sea tan importante que esté en plenas facultades, evaluando sin parar toda la información que le llega a borbotones a través de los sentidos.

La ubicación de la moto dentro del carril puede cambiar continuamente. Tendrás zonas que debes evitar a toda costa, y del espacio restante, elegir el mejor sitio. Existen decenas de cosas que pueden inclinar la moto hacia un lado y a otro del carril, siempre sin salirse del mismo, y con el objetivo principal de alejarse de las situaciones que nos inspiran inseguridad, tratando de que queden fuera de nuestro círculo de vida. Vehículos alrededor de la moto, bordillos, alcantarillas, señales horizontales y verticales, farolas, peatones, gravilla, baches, objetos sobre el asfalto, barandillas, separadores de carriles,... Todos ellos son elementos que te obligarán a darles espacio, modificando tu trayectoria para colocarte en la mejor ubicación, lo más alejado de ellos, o en un punto medio entre ellos si se combinan varios a la vez.

Y como en el caso de los urinarios, si no te queda otro remedio que pasar cerca, tendrás que buscar una alternativa, el plan B: por ejemplo, reducir la velocidad para que su peligrosidad disminuya. La ubicación no es fija, puede cambiar continuamente, metro a metro. Yo lo llamo *bailar con la*

moto. Sucesiones de pequeños movimientos, suaves y redondeados, ligeros zig-zags que dibujan una trazada eminentemente recta pero adornada con pequeñas ondas que tienen como objetivo separarnos de la influencia de todo aquello que nos pueda suponer una amenaza. Todo el rato. Sin descanso. Sin distracciones. Algo agotador, pero divertido. Eso es conducir una moto.

Velocidad

La segunda variable de la técnica UVA es la velocidad. Se ha dicho y escrito tanto de la velocidad... Es un concepto inherente a todo vehículo, y un ingrediente importante de eso conocido como el *placer de conducir*. Aunque no lo es todo. Si algún día tuvieras ocasión de conducir un camión, una furgoneta grande o un tractor sabrás que la sensación de tener bajo tu control una mole de varias toneladas es inexplicable. Y cuando el vehículo es pequeño como una moto, también. No todo es ir rápido. Llevar una moto entre las piernas, controlarla, saber que ella hace todo lo que tú quieres y cuando tú quieres, es una gozada. La velocidad es un plus, pero no es un ingrediente indispensable. Obviamente, es necesaria para que se produzca el movimiento, pero hay todo un rango de velocidades a las que podemos ir. Como del blanco al negro, entre los que hay muchos grises. Y de la misma forma que tenemos que elegir una ubicación en nuestro carril, con la velocidad debemos siempre hacer lo mismo: escoger la más adecuada a las circunstancias.

Para hablar de la velocidad utilizaremos una escala relativa, que va desde el 0 hasta el 100. Obviamente, el 0% es estar parado. En el otro lado, ir al 100% indicaría la velocidad máxima a la que podríamos ir, justo antes de superar la velocidad a la que tendríamos un accidente, porque habríamos superado los límites de nuestras habilidades, los de la moto, o las Leyes de la Física. Por ejemplo, los neumáticos habrían perdido agarre, o no

tendríamos tiempo para evitar el accidente ante un hecho relativamente predecible, como la irrupción de un obstáculo delante de la moto. Un índice del 100% no indica una velocidad fija, sino que es variable según las circunstancias. En una calle estrecha, con lluvia copiosa, con coches estacionados a ambos lados, el 100% podrían ser 40 km/h. Y el mismo 100% en la recta de una autopista en perfecto estado, con carriles anchos y buen asfalto seco, en un día de sol y poco tráfico puede ser una velocidad superior a la de 120 km/h. Cada moto, cada motorista, cada tipo de asfalto, cada curva, cada *foto* de la situación a nuestro alrededor define una escala diferente. Eso es lo que hacen los pilotos en un circuito, buscar siempre el máximo, rozar ese 100%, en todas las rectas, en todas las curvas, en cada frenada y aceleración, continuamente, vuelta tras vuelta. Tratan de buscar siempre su tope, cada uno el suyo. Un piloto con más talento que otro consigue ir más rápido porque su 100% es superior. Una moto con más potencia, menor peso, mejor elección de neumáticos, ajustes de suspensiones y demás, permite una mayor velocidad. Un piloto puede caerse a una velocidad menor que otro que sigue en carrera. Ahí está la clave de las carreras. Rozar el límite sin sobrepasarlo, ya que el 101% significa una caída.

Pero esto es otra historia y no tiene nada que ver con nosotros. Esa gente son absolutos superdotados, desde los que gozan de más popularidad y éxito, hasta los que terminan las carreras en último lugar. El peor de los pilotos es un mago sobre la moto. Ten en cuenta que estamos hablando de especialistas cuyas diferencias de tiempo son de apenas unas décimas o unos pocos segundos en recorrer cada vuelta, típicamente de unos 4 o 5 kilómetros de longitud. Apenas un parpadeo de diferencia en varios miles de metros.

Los pilotos, además, no tienen limitada la velocidad, salvo cuando entran por el pasillo de boxes, el *pitlane* (donde, por cierto, les meten buenas multas si se pasan, también tienen radares). En la pista pueden

desarrollar toda la velocidad que puedan. No es nuestro caso. En nuestras ciudades y carreteras, siempre hay una velocidad máxima impuesta y que debemos respetar de forma generalizada. Además, nuestro problema es que rara vez sabemos dónde está el 100%. Todo se trata de una estimación, de un cálculo aproximado. Y conviene no acercarse a la barrera que separa el *no ha pasado nada* del *has tenido un accidente*.

Otra cuestión importante: la velocidad puede ser peligrosa por exceso, pero también por defecto, porque el riesgo se produce no por velocidad absoluta sino por la diferencia de velocidades entre dos elementos implicados en un impacto. Un vehículo que circula a 70 km/h y choca contra un árbol sufrirá grandes daños porque en un espacio muy corto de tiempo sufre una desaceleración brutal al parar con un elemento fijo. Sin embargo, un contacto por alcance entre dos coches que circulan a 80 y a 90 km/h, quedará en un golpe de menor importancia siempre que sus conductores sean capaces de templar los nervios y controlar sus vehículos después del toque. Una moto que circula por una calle a tan solo 30 km/h y atropella a un peatón puede generar gravísimos daños tanto al peatón como al motorista al chocar violentamente.

Si circulamos con nuestra moto a 15 km/h por una calle donde el límite está fijado a 50 km/h, tenemos un serio riesgo de ser embestidos por detrás por otro vehículo, si no está justificado que vayamos a esa velocidad. De hecho, está prohibido llevar una velocidad inferior al 50% de la máxima establecida, aunque cumplirlo estrictamente en el ámbito urbano es imposible, porque hay infinidad de situaciones en las que nos vemos obligados a circular por debajo de esos límites. Por eso, conviene ajustar la velocidad a las circunstancias externas, pero tanto por arriba como por debajo: ni demasiado rápido ni demasiado lento.

Grábate a fuego esta recomendación: circular en todo momento a una velocidad entre tu 60 y 75%. ¿Por qué?

Fácil. No queremos ser un objeto demasiado lento y molesto en medio del tráfico. Somos uno más, integrados en todo el complejo esquema del tráfico. Y si somos demasiado rápidos tendremos que empezar a esquivar al resto adelantándolos de forma atropellada, en precipitadas y bruscas maniobras, sin que tengan el tiempo suficiente para detectarnos y prever nuestros movimientos. Con ese margen (60-75) estamos cubriendo todo el rango razonable de velocidades, por encima y por debajo, y cuidado, no creas que eso significa necesariamente ir a una velocidad aburrida.

Cuando en una carretera, en una curva, en un estrechamiento, en un túnel, en un cambio de rasante o en una zona con peatones, alguien establece un límite de velocidad, en realidad está poniendo en una señal una escala de velocidad aproximada, que en mi opinión, y por mi experiencia, se acerca bastante a un 90% en condiciones medianamente adversas (por ejemplo, de piso deslizante por lluvia) o del 70% en condiciones de seco. Es un valor aproximado, porque no es lo mismo una moto que un coche o un autobús, ni lo son sus velocidades de paso por curva o capacidades de frenada, así que siempre son valores aproximados y conservadores. Te encontrarás muchas veces con límites de velocidad que parecen ridículos una vez pasado el *trámite*, ya sea una curva, una zona de obras o un puente, y en otras ocasiones, muy peligrosos, límites que deberían ser más restrictivos. Por desgracia, no todos los conductores saben interpretar la información que les aporta el entorno y sus condiciones para calcular a qué velocidad deben circular por determinado lugar con seguridad, por lo que las señales y los límites de velocidad no son importantes sino imprescindibles. Si todo el mundo fuera tremendamente hábil, supiera ajustar su velocidad a las circunstancias del tráfico y el estado de la carretera, de la meteorología, de su vehículo, de su estado físico, si no hubiera imprevistos en forma de peatones o vehículos que irrumpieran inesperadamente, los límites de velocidad no existirían. Oh, espera... Eso es exactamente lo que pasa en los circuitos, ¿verdad?

Hay dos conceptos fundamentales relacionados con la velocidad: la velocidad máxima y la velocidad adecuada. La primera es muy sencilla. Es la que marcan las señales y las normas de tráfico. Si la señal marca 60 y vas a 61, ya te has pasado, has superado la velocidad máxima.

Lo de la velocidad adecuada ya es más complicado. Llevas un rato leyendo sobre ella, justo de eso va lo de la escala de velocidad relativa. Saber en todo momento cuál es la velocidad a la que se puede ir antes de meterse en problemas no siempre es fácil, pero de lo que se trata es de guardar un buen margen de seguridad por si surgen imprevistos. Ese es el 75% que trataremos de no superar nunca.

Supongamos que vamos por una carretera y hay una curva ciega a derechas, es decir, solo vemos la entrada de la misma. Por el estado del asfalto (seco y de buena calidad), y el radio de la curva, estimamos que la velocidad máxima admisible (el 100%) sería de unos 70 km/h, así que nos damos una oportunidad, un margen, y bajamos a unos 55 km/h. Si en medio de la curva hay gravilla, un bache o nos encontramos un ciclista, tendremos que cambiar la trayectoria que teníamos prevista. Si hubiéramos ido a tope, cualquier cambio habría sido imposible, y habríamos acabado invadiendo el otro carril, en el suelo, o llevándonos puesta la bici. Haber seleccionado una velocidad del 75% nos ha permitido contar con opciones al toparnos con un problema con el que no contábamos, pero que era posible que se diera. También puede ocurrir que hayamos estimado muy mal las características de la curva, y que esos 55 km/h en realidad correspondan a un 95%. Pasaremos más apurados, pero si hubiéramos ido a 70, habríamos sobrepasado los límites y el accidente habría sido inevitable.

Para saber si estamos superando la velocidad máxima, necesitamos quitar la mirada de la carretera y fijarnos en el velocímetro. Pero para calcular la velocidad adecuada hay que mirar a la carretera, no hay que mirar la

aguja. Lo que es una gran ventaja, porque dejar de fijarnos en lo que hay a nuestro alrededor, aunque sea un instante, no es muy recomendable, pero esto es lo que tenemos. El exceso de radares imperante en nuestras carreteras y ciudades obedece a la necesidad de controlar los excesos de velocidad de algunos conductores que seguramente no tienen ni idea de lo que significa la velocidad adecuada. Si no fuera porque algunos cinemómetros están colocados para *hacer caja*, creo que sería posible salir airoso, sin ninguna multa, conduciendo por cualquier sitio y sin mirar el velocímetro, guiándonos por nuestro sentido común, experiencia, y una velocidad ajustada que no supere nunca el 75%. No olvidemos tampoco que algunos límites que pueden ser excesivos, como por ejemplo, en las autovías o vías de acceso a grandes ciudades por el gran tráfico que soportan, se mantienen tal cual los días festivos, cuando ese riesgo no existe.

Por eso es tan importante aprender a ajustar nuestra velocidad a las circunstancias de cada momento, al margen del límite de velocidad fijado. En el apartado anterior vimos la importancia de ubicarse en el mejor punto de nuestro carril. Ahora necesitamos añadir otra variable, la mejor velocidad para no meternos en problemas. Al principio las señales serán una magnífica referencia, pero con el tiempo y a medida que ganes experiencia, aprenderás a calcular la velocidad adecuada por ti mismo. Generalmente la diferencia entre velocidad legal y adecuada no es muy grande, pero hay en ocasiones en las que no coinciden en absoluto. Ir en moto con fuerte niebla, lluvia, o granizo te obligará a reducir mucho la velocidad, por debajo de los límites. Y otras veces (aunque debo decir que no son muchas), un límite de velocidad puede resultarte excesivamente bajo, y tu sentido común puede recomendarte fijar una velocidad algo superior al que indican las señales para no convertirte en un obstáculo para los que vienen por detrás.

Recuerda: no superes el 75% de tus posibilidades para tener un margen de maniobra en caso de que ocurra algo que no esperabas.

A lo largo de *Cómprame una moto* estoy insistiendo en la necesidad de cumplir siempre con las normas de circulación y su respeto. Pero que tire la primera piedra el que nunca haya sobrepasado un límite de velocidad. De hecho, aunque no sea políticamente correcto decirlo, hay ocasiones en las que ir algo más rápido de lo permitido nos aporta un plus de disfrute sobre la moto. Analizas la situación, ves que no hay otros vehículos alrededor, ni peatones, tampoco hay una intersección a la vista, el asfalto está perfecto, le das al *mango* y durante unos cortos segundos oyes el motor subir de vueltas. Disfrutas de la sensación y ya está, sueltas el puño del gas y vuelves a la normalidad.



Los límites de velocidad que no resultan creíbles son mayoritariamente superados por todos los vehículos, incluidos los policiales, como en este caso. Ir a 10 km/h es virtualmente imposible (en primera marcha al ralentí), y si los peatones disponen de un paso regulado por semáforo, es absurdo. Un límite de 20 o 30 sería igualmente seguro y mucho más razonable.

También es cierto que el ir ligeramente más rápido que el resto de vehículos (digamos unos 5 o 10 km/h por encima), puede mejorar nuestra sensación de seguridad, ayudándonos a proteger la parte trasera de nuestro círculo de vida, porque los riesgos aparecerán por delante, la

zona que mejor vemos. (Aunque para aprovecharse realmente de esto es necesario tener cierta experiencia, hacerlo cuando no se tiene, podría generar más riesgo que el que se evita). En cualquier caso, llevar una velocidad dinámica, cercana o ligeramente superior al 75%, nos reactiva, nos exige mayor atención, consiguiendo un mejor análisis del entorno y una conducción más precisa.

No sé si donde vives hay alguna playa. Yo las veo durante todo el año. Exceder los límites de velocidad es como tirar una piedra en una playa. Te agachas, coges una piedra y la lanzas al aire aleatoriamente con los ojos cerrados. ¿Hay más gente contigo en la playa? Puedes hacerlo un 17 de diciembre y lo más probable es que no le des a nadie, ni que te caiga encima. Al otro lado de la playa hay otro paseante que también va a recoger una piedra y la va a lanzar. Las probabilidades de que te dé también son bastante bajas. Pero, ¿y si pruebas a lanzar piedras el 4 de agosto? ¿Y si un buen número de bañistas hace lo mismo? ¿Crees que alguien saldrá herido? Sí, sin ninguna duda, cuando hay mucha gente en el entorno y alguien sobrepasa los límites, es más que probable que alguien acabe herido.

Incumplir las normas es como tirar al aire piedras sin saber a quién le caerán encima. Jamás te saltarás un semáforo, un stop o entrarás en una intersección sin tomar las medidas preventivas necesarias. Siempre tendrás la moto en perfecto estado mecánico, neumáticos, luces, frenos, todo en orden. Cumplir los límites de velocidad siempre es deseable pero no es difícil superarlos en alguna ocasión. Lo que intento decirte es que si en algún momento te pasas de la raya, debes ser consciente de que estás fuera de zona. Deben ser situaciones puntuales, contadísimas, y siempre sabiendo que tienes una piedra en la mano. Incluso si consideras que el límite de velocidad que indica una señal es injustificadamente reducido, piensa que los demás pueden cumplirlo y ya no estás integrado en el tráfico, ya vas fuera. Cuando te pases del 75% acuérdate de la piedra.

Puede que en ese momento no te dé en la cabeza, pero si se convierte en una norma, si ignoras los límites a menudo, de forma sistemática, al final la piedra acabará cayéndote encima.

Insisto. No quiero justificarlo, pero sé que de vez en cuando todo el mundo conduce más rápido de lo que indican las señales. Pero nunca debe ser una costumbre habitual. Si lo haces (y te invito a que no lo hagas) deben ser momentos puntuales y de muy breve duración. Si no identificas riesgos en tu círculo de vida, aceleras, oyes el motor esforzándose, sonrías y vuelves a dejar el puño del acelerador en su sitio y la piedra sobre la arena.

Alternativa

Ya hemos visto que en cualquier momento, mientras circules, o incluso si estás detenido, deberás elegir la mejor ubicación para la moto dentro del espacio disponible, eligiendo un carril y una posición concreta dentro de él.

También es necesario que en todo momento elijas la velocidad más adecuada, en función de las circunstancias que veas a tu alrededor. Anchura de la vía, defectos del asfalto, espacio lateral disponible, distancias de seguridad, posibilidad de que tu círculo de vida se vea amenazado por la irrupción de otros elementos como peatones u otros vehículos, etcétera.

Pero es que además de estas dos importantes decisiones (*Ubicación y Velocidad*), deberás pensar en qué hacer si algo sale mal, si pasa algo que suponga un riesgo: deberás pensar en una *Alternativa*, en algo que hacer para salir ileso de la situación. El tercer ingrediente de la técnica UVA. El plan B.

Realmente, siento decirte que aquí no hay magia. Casi ni truco. Lo único que puedes hacer es guardarte un as en la manga. Precisamente la alternativa consiste en... modificar al menos uno de los dos parámetros de los que hemos hablado: cambiar la trayectoria, y modificar la velocidad. Es decir, en previsión de que algo pueda ocurrir, ajustas tu velocidad y tu ubicación para protegerte y te quedas alerta (plan A). Y si acaba por pasar, vuelves a ajustar tu velocidad y/o tu ubicación (plan B). *Autoprotección en dos pasos.* Para poder salir airoso es necesario realizar los dos pasos. Es muy complicado arreglar las cosas cuando ocurre el imprevisto porque ya no hay margen de maniobra.

Esta es la razón de la mayoría de los accidentes: no practicar una conducción defensiva o preventiva. La idea es poder aplicar una alternativa efectiva. Si te has pasado de velocidad inicial o no vas por el mejor sitio, si necesitas esquivar o frenar y detener la moto por completo antes de impactar con algo, no podrás. Un mal conductor confía ciegamente en su suerte. Un buen conductor, como lo serás tú, sabe qué elegir en cada momento, en ese mundo cambiante que progresa alrededor de su vehículo.

Cuando nuestro círculo de vida se ve amenazado, el gesto más típico suele ser modificar la velocidad, y concretamente, reducirla bruscamente, ejecutando una frenada de emergencia instintiva. Es una mala idea. Me ha pasado varias veces en coche. La reacción siempre es darle, literalmente, una patada al pedal de freno, brusca y contundente. Para el coche no es ningún problema. Sus cuatro ruedas lo aguantan todo. Pero en moto es otra historia, ya hablamos de esto unas páginas atrás. Las motos pueden frenar muchísimo, pero necesitan que el peso se transfiera antes a la rueda delantera porque si no, la rueda derrapará antes de empezar a frenar. Necesita peso. Para eso hay que aplicar el freno ligeramente, pero un instante después, cuando la suspensión delantera se hunda, ir presionando cada vez más, progresivamente. Todo en décimas

de segundo. Se puede (y se debe, si es necesario) frenar fuertemente, pero siempre progresivamente, nunca de golpe, bruscamente. Ese es el truco. Ante un susto, el cerebro les dice instintivamente a los dedos y al pie que claven los frenos. Por eso es tan importante hacer el curso, en un lugar seguro, para poder practicar la frenada de emergencia, ganar confianza en la técnica y vencer esa reacción inconsciente, consiguiendo una frenada contundente si es necesaria, pero siempre progresiva.

Veremos más adelante que esa frenada instintiva es una de las reacciones de supervivencia, tal y como las denomina el ex-piloto Keith Code, aunque no te dejes engañar por el nombre. En realidad son acciones que deberíamos evitar ejecutar si queremos evitar el accidente. Hacer lo que nos dice el cerebro nos aleja de la supervivencia, por eso debemos entrenar estas situaciones en un circuito cerrado con instructores para aprender lo que en realidad podemos hacer en caso de serio apuro.

Sí, ante un imprevisto, lo más habitual es frenar a tope para evitar el accidente. Pero, ¿es la mejor opción? No, no siempre. Ni siquiera suele ser la única. En algunas ocasiones puede valer acelerar, ser más rápidos para dejar atrás el peligro. Y por supuesto, esquivarlo. Cambiar la trayectoria debe ser también otra opción. Incluso combinarlas todas. Pero hay que tenerlas en mente previamente. Es lo que tiene luchar contra el instinto. Cuando ejecutemos el plan A, iremos analizando lo que ocurre, y a la vez, evaluando las posibles zonas de esquiva o distancia de frenado. Si realmente necesitamos tirar del plan B, ya lo tendremos trazado, y sólo habrá que llevarlo a cabo en décimas de segundo. Siempre, en todas las situaciones, sin excepción. Los motoristas no confiamos en nuestra suerte: confiamos en la conducción defensiva y en nuestra habilidad y destreza.

En los siguientes apartados analizaremos los elementos que nos podemos encontrar en una calle o en una carretera. Veremos con más detalle por

qué pueden resultar un riesgo para nosotros, y uno por uno, cómo aplicar la técnica UVA para reducir su peligrosidad.



paypal.me/ekhi

Ver y ser visto

Hay algunas frases que dentro del mundo motero son como tatuajes, marcados en nuestra piel para siempre. Este título es una de ellas. *Ver y ser visto*. Es un concepto imprescindible para poder identificar escenarios de riesgo, evaluar la situación y tomar medidas para reducir el peligro.

Es tan importante recibir el máximo de información a través de nuestros ojos, como asegurarnos de que nosotros formamos parte de la que reciben los demás. Imagina que vas circulando por una carretera y observas un camión-tráiler que circula por delante, a menos velocidad, y como acabarías alcanzándolo, reduces la velocidad hasta llevar la misma que él, dejando una distancia de seguridad. Ver un camión no tiene mucha dificultad (el tamaño ayuda) pero, ¿su conductor te ha visto? Las motos deben llevar obligatoriamente, también de día, las luces de cruce puestas, pero eso no es garantía *en absoluto* de que el chófer del camión sepa que ahora lleva una moto por detrás. Podrías pensar que no pasa nada por quedarte detrás del camión, donde no alcanzan sus retrovisores, pero sí pasa. Por un lado, detrás de la caja de un camión hay un muy molesto rebufo. (Debido a su velocidad, en ese espacio se hace el vacío, el aire de los laterales se expande y corre como puede a rellenar ese hueco. La consecuencia son unas enormes corrientes de aire, caóticas, que sacuden la moto, y sobre todo tu cabeza de un lado a otro de forma muy desagradable. No es buen sitio, un poco más atrás estarás mejor.) En cualquier caso, siempre es recomendable asegurarse de que el conductor del tráiler te ha visto, saliendo a un costado (sin invadir el carril contrario), donde aparecerás en su retrovisor. Una vez que sepa que estás ahí, puede que te facilite el adelantamiento, o simplemente te tenga en cuenta al realizar cualquier maniobra. Piensa que podría ser que el camión tenga que adelantar a un ciclista que va por el arcén y que tú no hayas visto (al estar tapado por él). Si sabe que estás detrás, cuando tenga que salir de su carril para adelantarlo con seguridad, se asegurará de

señalizar la maniobra con mucha más antelación, para evitar que salgas a adelantarle en el mismo momento. Sólo es un ejemplo para mostrar que ver y ser visto es una necesidad perentoria y recíproca. Si alguna de las partes no ha visto a la otra, es cuando pueden aparecer los problemas, las maniobras peligrosas.



Todo motorista querría circular por una rotonda viendo al resto de usuarios y que ellos puedan ver su moto, tenga o no preferencia. Ocultar información nunca es buena idea y genera inseguridad. ¿Has visto el coche negro?

Una frase que nos molesta especialmente a todos los motoristas es esa de *uy, perdona, es que no te he visto*. Siempre tendremos que hacer lo que sea, repito, lo que sea, para que nos vean. Somos vulnerables, y por tanto, está perfectamente justificado cambiar de ubicación o hacer uso del claxon, si es para evitar un posible accidente. Yo al menos, no tengo ninguna duda. El motor, si es ruidoso, también colabora muchas veces, aunque el ruido esté mal visto por los demás e incluso se le tilde de *contaminación acústica*. Dentro de algo razonable, y respetando el límite de decibelios admitido, no estamos en condiciones de desaprovechar ninguno de nuestros recursos.

Tú no me has visto, pero yo a ti sí.

No es fácil aprender a mirar, pero es más sencillo si sabemos cuáles son los problemas que tenemos. La vista en los humanos es muy imperfecta, y tiene una explicación lógica. Todo nuestro cuerpo es como es tras miles de años de evolución. Como ya apunté antes, el cuerpo es muy frágil, está diseñado para moverse por sus propios medios, para correr detrás de animales candidatos a convertirse en comida y para resistir impactos *naturales*. Subirse en una moto nos permite ir a velocidades que pueden provocar desaceleraciones incompatibles con la vida. Pues bien, con la vista pasa lo mismo. Tiene unas características apropiadas para lo que nuestros ancestros necesitaron ver para sobrevivir. Nunca viajaron en un automóvil, donde las cosas ocurren muy rápido.

Lo primero que debemos comprender es que el sentido de la vista está compuesto por dos elementos principales: los ojos y el cerebro. El ojo humano es capaz de ver con mucho detalle, nítidamente y en color, aquello que está fijado justo en su centro, en un punto muy pequeño. Sin embargo, lo que queda en el exterior, es una nebulosa, es muy inconcreto, y los colores se perciben con mucha dificultad. Además, nuestros ojos no son muy hábiles capturando movimientos muy rápidos. Todo esto supone unas enormes limitaciones, y a pesar de ello nos parece que los seres humanos tenemos una vista fantástica.

Además, hay mucho que ver alrededor del punto exacto donde fijamos la mirada. La visión periférica tiene una característica muy interesante, y es que es capaz de captar los cambios en nuestro entorno. No vemos bien los detalles en esa zona periférica, donde no estamos mirando, pero si algo se mueve por ahí fuera, nos llama la atención y miramos fijamente allí por si fuera de interés. Si has ido alguna vez a un restaurante y en el comedor había una televisión, aunque no la oyeras, lo habrás sufrido. Aunque no te interese lo más mínimo lo que están dando, la habrás mirado muchísimas veces, instintivamente, cada vez que se produzca un cambio brusco en la

imagen. La maravillosa mirada periférica que tan bien nos va a venir para conducir una moto.

Pero, ¿qué es? Es la “habilidad de localizar, reconocer y responder a la información en las distintas áreas del campo visual alrededor del objeto sobre el cual se fija la atención”.

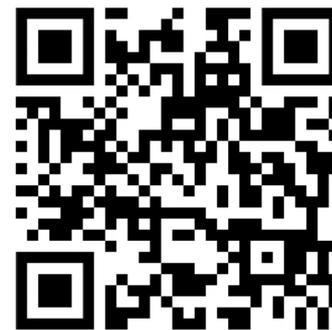
Esta capacidad de la visión periférica para detectar movimientos es de gran ayuda en nuestro día a día, y por supuesto, a la hora de conducir. Tan pronto como detectamos algo que se mueve, los ojos apuntan a ese objeto y ya podemos obtener más información.

Dicen que cuando nacemos, el cerebro recibe la información del ojo al revés. El ojo es una lente que por su *diseño* invierte la imagen. La luz entra por la córnea y el cristalino proyecta la imagen dada la vuelta en la retina. El cerebro recibe por tanto una información muy poco útil. ¿Qué hace entonces? Adaptarse. En apenas unos días o semanas, el cerebro del bebé hace un truco que consiste en darle de nuevo la vuelta a esas imágenes invertidas. Y ahora esa persona ya puede coordinar los movimientos de sus extremidades y de los propios ojos cuando intenta agarrar un objeto.

Los trucos del cerebro son muy variados. Cuando una persona sufre de estrabismo o uno de sus ojos ve mucho peor que el otro, capta imágenes muy diferentes. En estos casos, una de ellas molesta y la imagen final es una información inútil. Pues bien, el cerebro lo que hace en estos casos es ignorar la peor imagen, como si no le llegara. Hay un ojo que se convierte en *ojo vago*. Si ves alguna vez por la calle a un crío con un parche en el ojo, lo que están intentando hacer es evitar que el cerebro borre la imagen del ojo malo. El ojo tapado es el bueno. Y cuando ese ojo consiga recuperarse o corregirse, con gafas u otros medios, el cerebro obtendrá dos imágenes válidas y ese chaval podrá disfrutar de la percepción tridimensional.

En cualquier caso, lo que ahora mismo nos interesa es cómo se las apaña el cerebro para montar una imagen de prácticamente 180 grados con unos ojos lentos y que sólo pueden ver detalles en un punto concreto y minúsculo.

El siguiente truco son los movimientos sacádicos, que no son otra cosa que rapidísimos y precisos movimientos que barren una zona. Es prácticamente imposible fijar la mirada en un solo punto. Si intentas hacerlo en una de las letras que estás leyendo, por ejemplo, en el punto de esta *i*, verás que los ojos quieren moverse, tienes que luchar para que se queden quietos. Esa es su primera solución, ampliar la zona de influencia del ojo, compensar con rápidos movimientos involuntarios la limitación de detalle que tiene el ojo humano.



“Take Longer To Look For Bikes” – THINK! Road safety.

https://www.youtube.com/watch?v=NcLL7t_1OeA

Sigamos. Haz una prueba frente a un espejo. Mira fijamente a un ojo, y luego al otro. Repítelo las veces que quieras. ¿Ves que los ojos se muevan? No, ¿verdad? Y sin embargo, sabemos que se mueven, eso está claro. ¿Qué está haciendo el cerebro? Borrar imágenes que considera irrelevantes. Como los ojos se mueven muchísimas veces para compensar sus limitaciones, el cerebro borra lo que capta durante esos movimientos,

no deja que veas esa *foto movida*, porque cree que carece de importancia, y puedas concentrarte en lo que estás mirando en el espejo. Ese efecto se conoce como *supresión sacádica*.

La supresión sacádica es un problema grave a la hora de conducir. Lo que hacemos cuando tratamos de ver un plano panorámico es fijar la vista en varios puntos, en un rápido barrido. Cuanto más rápido sea el barrido, de peor calidad es la imagen, porque hemos escogido menos puntos con detalle. Aquí nuestro cerebro nos ayuda haciendo lo que puede, montando para nosotros una imagen mental a partir de las imágenes fijas y de calidad que le han llegado. Es decir, con unos pocos puntos nítidos, y la información sin detalle de la mirada periférica, intenta dibujar el panorama completo. Es decir, vas a conseguir tener una imagen mental del todo el cuadro habiendo fijado la vista únicamente en cuatro puntos. No es ninguna sorpresa si digo que hay muchas cosas en todo ese plano que se nos han escapado, ¿verdad? Hay detalles que no hemos podido ver, aunque creamos que lo hemos visto todo. Por ejemplo, una moto. Un peatón. Una bicicleta. Cosas pequeñas y que por no estar resaltadas, por ejemplo, con una luz o un color llamativo, no las hemos identificado.



Tuit de la Dirección General de Tráfico con un vídeo explicando el efecto túnel.

<https://twitter.com/DGTes/status/1088542006815670281>

Pero aún hay más. ¿Has oído hablar del “Efecto túnel”? Se suele describir como la sensación de que nuestro ángulo de visión es cada vez más reducido, más estrecho cuanto mayor es nuestra velocidad.

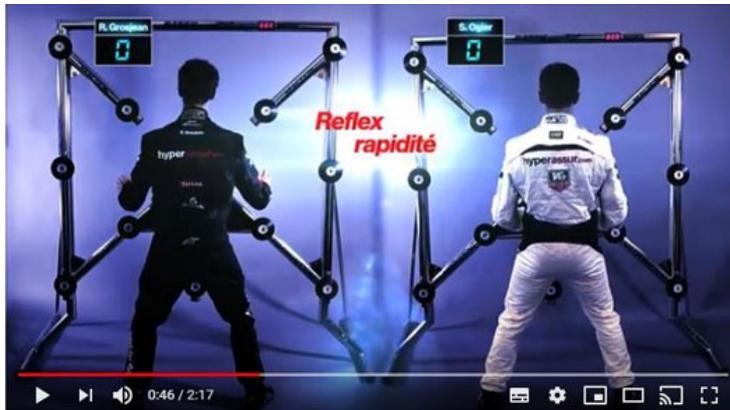
¿Pero qué es realmente? Ya sabes lo que hace nuestro cerebro cuando detecta algún movimiento de interés en el área de la mirada periférica, ¿verdad? Nos obliga a mirar allí. ¿Y qué pasa cuando en esa zona externa no hay otra cosa que movimientos rápidos y fugaces? Que ya no le interesan, los ignora y se centra en la parte central, donde la imagen es más estable y nos ofrece información más útil, puesto que aquí somos capaces de percibir diferencia de movimientos y velocidad entre diferentes objetos. Dicho con otras palabras, a medida que recibimos más estímulos a través de la vista periférica, esta se va desactivando y cada vez se cierra el ángulo efectivo de nuestra vista.

Así es. Los movimientos sacádicos de los ojos (que recordemos, son inconscientes) ya no son tan abiertos y cualquier cambio que ocurra en el exterior ya no llama nuestra atención. ¿Podemos hacer algo al respecto? Por supuesto. ¿Reducir la velocidad? Bueno, sí, con muchos matices. El efecto túnel se produce a velocidades realmente altas, no sólo ilegales, sino las que pueden llevarte a la cárcel. Se me ocurren decenas de razones que justificarían reducir de 100 a 90 km/h la velocidad en carreteras convencionales, pero seguramente el efecto túnel sería la última de ellas.

Lo primero es ser consciente de su existencia, y por supuesto, saber que no es sólo fruto de una velocidad excesiva, puesto que el cansancio también es un factor determinante. Es bastante obvio. Si estamos cansados, nuestra vista hará lo justo, no podemos esperar que haga milagros.

Aprenderás la mayoría de los riesgos que puedes encontrarte mientras circulas. Esa información te ayudará a saber dónde debes mirar para buscarlos y hacer algo más que tu subconsciente. Y hay algo más: la mirada periférica se puede entrenar, junto con los reflejos. En competición lo hacen porque es la diferencia entre ganar y perder. Entre

terminar una carrera o no terminarla. Y para nosotros, puede ser la diferencia entre tener un accidente o no tenerlo.



Los pilotos Sébastien Ogier (rallyes) y Romain Grosjean (F-1) probando su vista periférica y sus reflejos con la máquina Batak Pro.

<https://www.youtube.com/watch?v=Z3M7QR7>IfQ>

Por eso es importante aprender a mirar, saber dónde hay que hacerlo, buscar información a nuestro alrededor, conscientemente, y acostumbrarnos a mirar dos veces o más, las que hagan falta, sabiendo que es muy probable que no lo hayamos visto todo. Ni nosotros ni los demás. De ahí que sea crítico ver, por supuesto, pero también hacernos visibles a los demás. Y por supuesto, según las normas de la conducción defensiva, actuar siempre como si no nos hubieran visto, como si fuéramos invisibles, actuando previamente en consecuencia, adaptando nuestra ubicación, velocidad y alternativa a las circunstancias.

Luces de cruce

Como te decía las motos tienen que llevar las luces de cruce siempre encendidas. Es muy importante. En algunas motos modernas, ya están siempre conectadas, no hace falta que te acuerdes de ponerlas. Si no fuera el caso, no es excusa. Hay una serie de automatismos que se repiten cada

vez que arrancamos la moto. Casco, guantes, llaves en el contacto, motor de arranque, poner las luces y arrancar. Todas y cada una de las veces.

En días de buen tiempo, nuestras luces son de gran ayuda para que nos vean, pero en días oscuros y con lluvia tienen mayor efecto, porque contrastan muchísimo más y se detectan con más facilidad. De noche también te verán, pero como todos los vehículos también las llevan, es posible que en un primer momento no te identifiquen como moto (es decir, como un vehículo rápido y ágil que ahora está aquí y ahora allá) con lo que tampoco puedes fiarte. Que lleves luces no quiere decir que te hayan visto o que sepan que llevas una moto. Siempre debes ponerte en la peor situación: en la de que eres invisible. De hecho, con la proliferación de coches con luces diurnas (DRL) la ventaja de ser más visibles que ellos, incluso de día, ha quedado un tanto difuminada. Haz todo lo posible por hacerte ver, pero no cuentes con que te hayan visto.



Te prometo que en las dos fotos había un coche, aunque sólo se aprecie en la de la derecha. En condiciones de baja visibilidad, como cuando llueve, las luces ayudan especialmente a hacerse ver.

Las motos de pequeña cilindrada, generalmente también más baratas, no suelen llevar los mejores equipos de iluminación. Hasta el punto de que si las luces de una moto que tienes en tu lista de futuribles no ofrece un buen nivel, puede ser una razón que suponga descartar su compra. Esto es nuestra responsabilidad también como consumidores. Está muy bien

ahorrar costes y que paguemos lo menos posible, pero siempre que no afecten a cuestiones importantes para nuestra seguridad.

Por ley, los ciclomotores no tienen obligación de llevar conectada la luz de cruce. ¿Como si fueran bicicletas? Algo absurdo, sin ninguna duda, otra más a añadir a su lista de sinsentidos. En ocasiones las normas tratan de protegernos en exceso, y en otras se quedan muy cortas, pero tenemos la suerte de que un buen motero sabe pensar, no obedecer sin más. Si vas a conducir una *cincuenta*, asegúrate de llevar siempre encendidas las luces por tu seguridad.

Los ángulos muertos

Es imposible que otros conductores te vean si te colocas donde no pueden verte. Lo ideal sería que todos pudiéramos ver en todas direcciones, tener bajo control los 360 grados a nuestro alrededor, pero no es posible. Vemos perfectamente por delante, pero no por detrás. Para esto, los espejos retrovisores son la mejor herramienta. Sin embargo, a pesar de que nos acercamos bastante y cubrimos buena parte de toda la circunferencia, hay algunas zonas ciegas que quedan fuera de nuestro campo de visión. Las conocemos como ángulos muertos.

Saber cuáles son los ángulos muertos de otros vehículos nos ayudará a saber cuándo nos ven y cuándo es imposible que lo hagan, y lo mejor, nos permitirá cambiar de ubicación para exhibirnos y asegurarnos de que seremos vistos y que no nos escupan el tan temido *perdón, no te he visto*.

Las malas noticias empiezan ya desde la parte delantera. Si ves un coche casi en perpendicular a ti, no estés tan seguro de que su conductor te ha visto. Los montantes o pilares delanteros que mantienen la rigidez de la parte superior de la carrocería son una gran barrera visual. Por desgracia,

el hecho de que su estructura sea cada vez más robusta y segura, supone una desventaja para nosotros: son más gruesos y cada vez nos ocultan más.



Los pilares de los coches ocultan con gran facilidad a los pequeños vehículos como las motos. Nunca des por sentado que te han visto.

El pilar izquierdo es el más peligroso. Al estar más cerca del conductor, tapa más ángulo que el derecho. Por tanto, cuando te aproximes a una intersección y te aparezca un coche por el lado derecho, piensa en que quizás hayas estado tapado y no te ha visto. Lo mismo si en una curva a derechas, por el carril contrario viene un coche. En esa situación estás ligeramente a su izquierda, justo detrás del montante, y difícilmente puedes hacer nada por hacerte visible. En consecuencia, en estas situaciones, y a menos que hayas podido cruzar la mirada con su conductor, actúa como si no te hubiera visto y dale espacio, aumenta la distancia de seguridad lateral, reduce la velocidad y piensa en una alternativa.

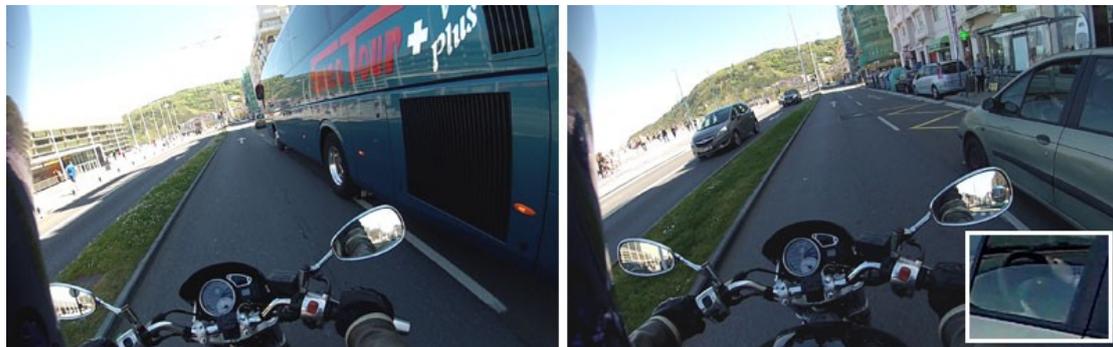
¿Qué ocurre a los lados y detrás? Aquí el conductor ya debe girar la cabeza y mirar por los espejos. Llámame pesimista, pero eso es mucho pedir. Desde el abuelo cuyo cuello sólo se mueve 30 grados a cada lado, hasta el que sencillamente no siente la necesidad de mirar lo que pasa por detrás. Si das con alguien que mira de forma casi compulsiva en todas las direcciones, has tenido suerte, pero no será lo habitual. Los medios los pondrás siempre tú, no cuentes con *favores* de los demás.

Incluso cuando disfrutes de la presencia de un buen conductor a tu alrededor, es posible que no pueda verte si estás en uno de sus ángulos muertos. Pero, ¿qué son?

Un ángulo muerto es cualquier zona alrededor de un vehículo que no puede ser captada visualmente por su conductor. Hemos estudiado el problema de los pilares delanteros. Pero hay más. Justo por detrás de cualquier vehículo también podemos estar ocultos, porque no existe ventanilla trasera, por ejemplo en furgonetas, camiones, autobuses, o existiendo, porque está tapada por diversos objetos. Por los laterales tampoco estamos exentos de riesgo por culpa de los espejos retrovisores. Imagina que vas a adelantar a un coche (por supuesto, por la izquierda). Pones los intermitentes y abandonas tu carril, saliendo a la vez de su retrovisor interior. ¿Dónde estás ahora? De repente, deberías aparecer en su espejo izquierdo. Las normas dicen que debes quitar el intermitente cuando ya se ha producido el cambio de carril. ¿Mi consejo? Déjalo puesto. Es una luz más que contribuye a ser visto, no le vas a hacer daño a nadie. Te acercas a él, y ya estás a la altura de su maletero. Llegas más o menos a la puerta trasera, y *voilà*, ya no estás en su espejo. Has desaparecido.

Estás en un ángulo muerto. Ahora da mal rollo el nombre, ¿verdad?

Si sigues avanzando pasarás por la puerta del conductor, y entonces, éste tendrá visión directa de ti, por el rabillo del ojo. Durante un momento el conductor no te podía ver. Si ya se había percatado de tu presencia previamente y es un buen conductor con experiencia, sabía que estabas ahí, y no hará ninguna maniobra como intentar cambiarse de carril o girar a la izquierda. La cuestión es que no puedes estar seguro de que ya te había visto antes. Por eso, los motoristas debemos aprender a identificar cuándo estamos en un ángulo muerto, y si no hay otro remedio, limitar su presencia en esa zona de sombra al mínimo tiempo imprescindible. Es fundamental volver adonde se nos pueda ver de nuevo cuanto antes.



Evita hacerlo, pero si entras en un ángulo muerto intenta salir de ahí cuanto antes y trata de prever posibles movimientos por parte del vehículo que no te ve buscando la mirada y gestos de su conductor. En la imagen de la derecha, la posición de sus manos podría anticipar un posible cambio de dirección. ¡Largo de aquí!

Es cierto que muchos coches, al menos en el lado izquierdo, vienen equipados con espejos que amplían el ángulo. Convexos, curvos, gran angulares, esféricos o con otros nombres, ofrecen un mayor ángulo de visión que uno plano, aunque deformando ligeramente la visión. Desde hace unos años, también existen algunos que son capaces de detectar la presencia de otro vehículo, avisando al conductor mediante el uso de un *indicador luminoso* en el propio espejo. Tenemos suerte, también detectan a las motos. Esta es una tecnología muy interesante, pero por desgracia, está muy lejos de considerarse generalizada. Como siempre, ponte en lo peor y asume como situación de riesgo ubicarte en un posible ángulo muerto, sin importar si realmente lo es o no. Ten en cuenta que los

ángulos muertos son distintos dependiendo de cada vehículo, de la calidad de sus retrovisores y de si están bien ajustados o no.



El detector de ángulo muerto es un gran invento.

La situación en el lado derecho es aproximadamente la misma. Si en una situación de tráfico muy intenso o atasco rebasas a otros por la derecha, aplica la misma técnica. Cuando estés justo en el costado derecho de otro coche, piensa que no te ven y actúa en consecuencia.

Con vehículos más grandes, la situación aún es peor. Alrededor de autobuses y camiones, los ángulos son mucho más grandes. No sólo no te verán en buena parte de su circunferencia, sino que por su altura, puede que no consigas hacerte ver si estás demasiado cerca. Cuidado con ellos porque además, debido a su gran peso e inercias pueden ser letales en caso de contacto. Dos razones para tratarlos con mucho respeto y darles mucho espacio a su alrededor.

En ocasiones como la del adelantamiento anteriormente descrito, es inevitable pasar por estos ángulos muertos. Pero lo que nunca jamás debes hacer es quedarte en ellos, trata de que quitarte de ahí cuanto antes. Y si no puedes quitarte del ángulo muerto, al menos quítate de donde una maniobra inesperada del *ciego* impacte contigo.



“No miras mucho por los espejos, ¿eh?”

Otra cosa muy interesante aunque no siempre posible, es buscar los ojos del otro conductor. Directamente o a través de sus retrovisores. Te dije que había que fijarse en mil cosas. No vale con ver el coche, tienes que mirar a quien lo conduce, buscar su cara, sus ojos. Si los ves, él también puede verte. Pero recuerda, sólo *puede* verte, no es seguro que lo haya hecho. Actúa como si este fuera el caso. No te fíes nunca. No puedes fallar ni una sola vez.

Y si alguna vez observas un vehículo con uno o los dos retrovisores plegados, toma medidas, considérate aún más invisible y ubícate a una distancia prudencial para no tener problemas con él. Y por supuesto, si tienes la ocasión de avisar al conductor, por ejemplo detenido a su lado en un semáforo, de que no está disfrutando de las maravillosas vistas que tiene por detrás, hazlo educadamente para contribuir a la seguridad de todos aquellos que le van a rodear durante su trayecto.

Equipamiento de alta visibilidad

Llevar las luces encendidas y poner la moto donde nos puedan ver es muy importante, pero existen otras cosas que podemos hacer para mejorar nuestra visibilidad. Es verdad, muchos motoristas solemos elegir ropa y cascos de color oscuro o negro. No se manchan y son elegantes. Ya está. Esas son todas sus ventajas. *Pero no se ven.* Afortunadamente, cada vez son más los motoristas concienciados con esta circunstancia, y es más habitual verlos con ropa y cascos de colores más claros y llamativos. En el extremo, tenemos los colores flúor, vistosos donde los haya. Tanto, que llaman instintivamente la atención.



Ese casco flúor ayuda a hacer más visible al motorista, compensando el desgraciado criterio de algún técnico que pensó que esconder vehículos detrás de los setos incrementa la seguridad en una glorieta. Tanto *ver* y *ser visto* para esto...

Ver algo *fosforito* por el rabillo del ojo suele llevarnos a girar la cabeza. Es algo que destaca especialmente sobre el resto. Las chaquetas suelen también llevar material reflectante, que funciona en situaciones de oscuridad (de noche o en túneles), reflejando la luz emitida hacia el propio emisor.

A veces los cascos también suelen traer unas pegatinas reflectantes para que las pongas en determinadas ubicaciones (delante, detrás y a los lados). Eso es así porque en algunos países, como por ejemplo en Francia, son obligatorias, y los cascos ya salen de fábrica con estos adhesivos incluidos junto a las instrucciones.



Pegatinas reflectantes para casco e instrucciones de colocación incluidas con la compra de un casco Shark (i) y proporcionadas por el Servei Català de Transít (d). Una iniciativa digna de mención y reconocimiento.

Cuando elijas casco, chaqueta o pantalón, ten en cuenta el asunto de la visibilidad. Para los motoristas los materiales, el nivel de protección, el uso al que se destina, el precio, la estética y el diseño son muy importantes. Hay mucho donde elegir, algunos equipamientos son francamente bonitos, pero también menos visibles. Esta es una característica que deberíamos añadir a la lista de requisitos. Cualquier cosa que haga que el coche de al lado repare en tu presencia y aborte una maniobra que pensaba ejecutar es importante. Yo te recomiendo que te inclines hacia colores que te hagan resaltar. No te digo que te compres

algo que no te guste, pero sin duda podrás encontrar modelos que sean de tu gusto, seguros, y a la vez te aporten algo de visibilidad extra.

Gestión de la mirada

Como ya sabes, el 90% de la información al conducir nos llega por los ojos, por la vista. Pero, ¿lo que vemos es suficiente? ¿Sabes la diferencia entre ver y mirar?

Esto es un hecho: si aprendemos a mirar, veremos más cosas. Debemos tener un mapa mental de todos los objetos que tenemos a nuestro alrededor, en todo momento, y sólo tenemos dos ojos imperfectos, que apuntan hacia adelante, y además, sólo son capaces de enfocar bien en el centro de la mirada, pues en el resto todo está difuso. Por detrás tenemos una parte medio resuelta con los espejos retrovisores, pero es que por delante las cosas pasan muy deprisa. Hay curvas, giros de noventa grados, cambios de rasante, asfalto imperfecto, vehículos y personas que aparecen por cualquier lado... Más nos vale saber dónde mirar si queremos obtener la mayor cantidad de información para poder tomar las mejores decisiones.

Por si todo esto fuera poco, siempre se nos escapa algo. El cerebro no es capaz de interpretar correctamente toda la información, a veces porque elimina datos que cree irrelevantes y en otras ocasiones porque directamente nosotros no le ayudamos, no sabemos dónde y cómo mirar.

Por eso, cuando mires, la información que recibas debe ser lo más completa posible. ¿Qué quiere decir esto de la información completa? Un ejemplo. Muchas veces me pasa que he mirado el reloj para saber si he llegado a tiempo a una cita, o si voy bien de tiempo en determinada tarea. En un rápido gesto miro el reloj, y me digo *vale, todavía tengo tiempo*. Y de

repente, unos instantes después, no tengo ni idea de qué hora es exactamente. Resulta que acabo de consultar el reloj, pero sólo me he quedado con la información necesaria para estar tranquilo, nada más. Y tengo que volver a mirar el reloj para volver a saber un dato que ya debería haber registrado hace un momento.

Antes has leído sobre la supresión sacádica, que es un mecanismo inconsciente. Ahora de lo que se trata es de una actividad consciente. Tú debes elegir con qué información quedarte y cuál puedes desechar.

Cuando escanees información alrededor de la moto, debes evitar eliminar información que has conseguido en una rápida mirada. Debes acumular todos los datos posibles, la información debe ser siempre completa y no parcial, como en el ejemplo del reloj y la hora. Si detectas a tu alrededor un coche, otra moto, un peatón o una farola, no la borres de tu cabeza antes de que desaparezca de tu entorno. Estar siempre atento a todo lo que percibes es una garantía de que irás más seguro sobre tu moto. Si no te fijas, si no guardas la información, si la ignoras o eliminas antes de tiempo, no estarás cubriendo correctamente el objetivo de tener siempre controlados todos los elementos a tu alrededor, lo que implicará tener un mayor riesgo de sufrir un accidente, al no poder tomar las medidas necesarias para reducir el riesgo.

¿No te crees cómo de limitadas son nuestras capacidades para obtener toda la información que se presenta ante nuestros ojos? Vale, hagamos un ejercicio. Prueba a ver el siguiente vídeo.



Who Dunnit?



https://www.youtube.com/watch?v=L5O3DYjZ_IE

Alucinas con todos los detalles que se te han escapado, ¿verdad? Ahora lo entiendes. Somos seres muy limitados. Por las razones que sean, necesitamos estar realmente muy concentrados al conducir. Ahora toman más importancia cuestiones como estar descansados, en buena forma, ver y oír bien, no conducir bajo la influencia de sustancias que nos limiten aún más, y por supuesto, saber reaccionar ante situaciones inesperadas, con habilidad y sangre fría, es decir, estar formados, para lo cual será imprescindible el ya mencionado curso de conducción.

La tendencia natural es mirar justo delante de la moto, a unos pocos metros. Y digo que es natural porque me imagino que viene condicionada por la velocidad a la que camina o corre un ser humano. En ese pequeño rango de 5 a 30 km/h posiblemente es donde hay que mirar para tener identificados los puntos de riesgo. Pero cuando nos subimos a una moto, nuestra velocidad aumenta, las cosas se acercan a nosotros mucho más rápido, y por tanto, para mantener el margen de seguridad, debemos mirar más lejos para poder ver con tiempo las nuevas amenazas.

Tengo que reconocer que es muy difícil. Aquí nuestro instinto nos juega una mala pasada y tendemos a mirar a un sitio inapropiado. Por ello, tenemos que luchar contra él, y a base de repetición, de insistir hasta que se convierta en una costumbre, tratar de mirar más allá, más lejos, porque

a la velocidad que desarrolla una moto, el riesgo que podamos ver a 10 metros poca reacción nos va a poder permitir. Habría sido mejor si lo hubiéramos detectado a 25 o a 100 metros. Pero para eso hay que mirar allí lejos.

Cuidado, esto no quiere decir que no haya que mirar cerca de la moto. También hay que hacerlo, pero dando más importancia a una mirada lejana. Si vamos por una calle de nuestra ciudad, y vemos a lo lejos un coche que está aparcando, podremos reducir la velocidad con tiempo suficiente para que no nos cause ningún problema. Y también puede que vayamos a pisar un clavo que está a escasos metros de nosotros y no se podía ver antes. Nadie dijo que esto fuera fácil. Los ojos tendrán que moverse de un lado a otro, de izquierda a derecha, desde nuestras propias narices hasta allá donde alcance la mirada a lo lejos. Todo es relevante, queremos toda la información posible.

Por desgracia, nuestra vista tiene muchos defectos. Fue diseñada para identificar frutos y animales que comer. Son lentos, sólo captan bien la imagen si el movimiento de los objetos no es muy rápido, y sólo nos envían información fiable y nítida del minúsculo punto que estamos mirando. A su alrededor todo es borroso. Suerte que el cerebro ha aprendido a hacerse una composición de lugar del resto con lo poco que le llega.

¿A dónde nos lleva esto? A la necesidad de escanear continuamente nuestro entorno. Tenemos los medios para ello, nuestra vista, pero tenemos que saber cómo funciona, en qué falla, y poner el remedio necesario. En nuestro caso, mirar sin descanso hacia todos los puntos donde veamos un posible riesgo para buscarlos, aunque en ocasiones sea para no encontrarlos, y asegurarnos de que todo sigue en orden. Conducir una moto es muy divertido, pero no es relajante. Todo lo

contrario, requiere de una gran actividad mental, y también física, aunque en menor medida.

Si utilizas gafas, la capacidad de visión periférica puede verse afectada, porque las lentes ofrecen su mejor visión en el punto central de las mismas. En cuanto giras los ojos y miras por un lateral de la lente, ésta ya no tiene la graduación más apropiada, y la visión es peor, menos nítida. Y no te digo si los cristales son pequeños y llegas a mirar por fuera de la lente. No debería ser un gran inconveniente, porque si llevas mucho tiempo con gafas, esto te habrá ocurrido continuamente, e inconscientemente tu cerebro habrá aprendido cómo solucionarlo, y moverás más la cabeza y menos los ojos, para que éstos sigan utilizando la *zona óptima* de las lentes. Deberás mirar los retrovisores mucho más a menudo, porque la mirada periférica no es tan efectiva. De todas formas, si la conducción con gafas te resulta molesta, puedes probar con lentillas, que no tienen este efecto.

En resumen, conduciendo una moto, trata de llevar siempre una mirada adelantada y activa, barriendo todas las zonas a tu alrededor, incluidas las correspondientes a los dos retrovisores.

De acuerdo, sabemos dónde mirar, pero, ¿buscando qué? ¡Todo!

No sabes la cantidad de información que te puede dar un vehículo que tienes cerca. Mirar las manos del conductor, si están en el volante o no, su postura, que te va a sugerir su nivel de atención. Si ves que lleva el codo izquierdo en la ventanilla, o peor, con la cabeza apoyada en la mano, ya puedes subir tu nivel de alerta, no está a lo que hay que estar. Verle la cara, directamente o a través de su retrovisor. Qué hace. Si va hablando, o mirando hacia adelante o a algo en el interior del coche, como otros ocupantes, la radio, el climatizador o el teléfono móvil. Hay muchos casos en los que deberás activar todas las alarmas. He visto a gente

conduciendo mientras fumaba, comía, se pintaba los labios e incluso afeitándose y lavándose los dientes. Si ves que un vehículo cambia de dirección sin motivo justificado, que va corrigiendo su trayectoria a golpes de volante o que poco a poco se va saliendo de su carril, es una seria amenaza, porque su conductor no está atento o no está en condiciones apropiadas. Esto es información objetiva. Pero también hay datos subjetivos. Busca su cara, sus ojos. Analiza su mirada, si tiene gesto de concentración o de aburrimiento. Si bosteza. Si ha reparado en ti, si habéis cruzado la mirada. Pero no todo es establecer el nivel de atención de los demás. El estilo de conducción es otro dato a evaluar. Todo cuenta. Su estilo, su edad. Con tiempo y experiencia aprenderás a detectar a la legua conductores potencialmente peligrosos, tanto por lentos como por despistados, rápidos o agresivos.

Por ejemplo, en base al vehículo. Hay algunos tipos o modelos de coche que pueden sugerir cierta agresividad o brusquedad al volante, y otros, un peligroso *empanamiento*.

No conviene generalizar porque puedo cometer el error de etiquetar de algo a quien no lo merece, pero como la conducción defensiva consiste en ponerse en lo peor, voy a mojarme. Como dice Loquillo en la canción “Feo, fuerte y formal”, *no vine aquí para hacer amigos / pero sabes que siempre puedes contar conmigo*²⁴. Así que te daré un par de consejos basados en mi observación. Creo que te los mereces.

Siempre marco en rojo en mi mapa mental a los BMW, muy especialmente si están tuneados o tienen la suspensión rebajada. Cuanto más viejo el coche y más joven su conductor, peor. Se les ve venir a la legua, se te acercan muy rápidamente. Es un coche que atrae a conductores agresivos, de los que guardan menos distancia de seguridad

²⁴ Loquillo – Feo, fuerte y formal.

<https://www.youtube.com/watch?v=LVmzA48ojWk>

y ejecutan maniobras bruscas, así que esa preciosa silueta puede darte una útil información. Aunque puede que sea errónea. Haciendo suyo el lema de la marca, les gustará conducir, por lo que lo harán bien. No hagas movimientos más súbitos o repentinos que los suyos. Ante la duda, es mejor darles espacio y que tiren ellos. Es mejor tener a los conductores agresivos por delante, donde tienen más libertad, te generarán menos problemas y donde podrás verles con más facilidad.

Pero hay otros tipos de conductores que también pueden ser un grave riesgo. Tengo un amigo que les tiene pánico a las Citroën Picasso. Al principio pensé que era una broma, después que sería casualidad, y ha llegado a un punto en el que, oye, quizás su teoría tenga algo de sentido. ¿Por qué? No creo que sea por defectos de diseño o de construcción, sino por el tipo de cliente que compra un vehículo espacioso, cómodo y económico. ¿El anti-BMW? Es un buen coche, pero nadie se compra ese monovolumen para disfrutar del placer de conducción, sino por utilidad. Posiblemente no les guste tanto conducir, o quizás nada, sólo quieren una máquina con ruedas que transporte a su familia con todas sus cosas en el maletero y que sea fiable. Así que puede que algunos no conduzcan tan bien como te gustaría, que no vayan atentos, que no miren, que no oigan. Quizás este coche tiene el aislamiento acústico de un puto Rolls-Royce, porque hay ocasiones que no responden ni a un buen bocinazo, aunque no lo creo. Insisto en que todo esto es fruto de la observación, no hay un estudio científico por detrás, pero lo de la casualidad ya hace tiempo que dejó de ser una opción viable.

Sabes desde ya que tendrás que fijarte en miles de cosas mientras conduzcas tu moto e identificar qué vehículos presentan más riesgo en tu entorno. Una matrícula extranjera puede sugerirte que ese conductor no conoce tu ciudad, va perdido, y posiblemente te haga una maniobra brusca en el último momento, obedeciendo a una corazonada o a una instrucción del GPS. Igual que un portaplacas con publicidad de un

concesionario de otra provincia o una pegatina de un equipo de fútbol foráneo, cualquier pista te vale. Descúbrelas y actúa en consecuencia, desconfiando aún más de lo habitual.

Los peatones también dan bastante información sobre sus intenciones. Si son adultos o niños, de avanzada edad, su trayectoria, si van en línea recta por la acera o si van acercándose poco a poco al asfalto,... Si es posible, deberás fijarte si van atentos al tráfico o están prestando su atención al móvil, si llevan auriculares,... Si un peatón parado en un paso de peatones con semáforo en rojo no mira al semáforo sino a ti, posiblemente no va a respetarlo, y con suerte, está esperando a que pases tú antes para luego saltárselo. Si hay más peatones, puede que los demás le sigan pensando que ya tienen luz verde y se conviertan en un obstáculo. En definitiva, que no podrás fiarte nunca, siempre deberás estar preparado para lo que para ti sería la peor situación.

Con los ciclistas hay que tener aún más cuidado. Son usuarios que circulan a mayor velocidad, y por una variedad mayor de sitios. Pueden utilizar la calzada, los carriles reservados a las bicicletas, y aunque no debieran, también las aceras, y muchos suelen cambiarse de una vía a otra sin miramientos. No llevan espejos ni intermitentes, con lo que ni te verán ni podrás prever sus maniobras salvo por sus movimientos previos. Además, es un vehículo tan ligero, que sus maniobras y giros son prácticamente instantáneos. Es una de las razones por las que las normas obligan a darles 1,5 metros de espacio lateral al adelantarlos. Mi objetivo es que vayas seguro sobre la moto, no molestar a los ciclistas, pero ten mucho cuidado alrededor de ellos. Como ocurre en el colectivo motorista, en el que estamos divididos entre los moteros y los que van encima de una moto, con los ciclistas pasa exactamente lo mismo: hay ciclistas y otros que van encima de una bicicleta. Por eso, y como no es fácil identificarlos entre sí de un rápido vistazo, actuarás dando un espacio extra de seguridad a todos los ciclistas, por si actuaran de forma poco

previsible, inadecuada, incorrecta o irresponsable. Recuerda que un ciclista no necesita carnet de conducir.

Pero hay más. La vista no sólo nos proporciona valiosísima información. También dirige la moto. Tal cual lo estás leyendo. La moto siempre sigue la mirada del piloto. Si intentas esquivar una flecha pintada en el suelo mientras la miras fijamente, lo más probable es que acabes pasando por encima de ella. Intuitivamente, la moto sigue la trayectoria que le dibujas con tu mirada. Claro que es posible mirar a un sitio y pasar por su lado, pero tienes que concentrarte, no es algo que salga de forma natural. Prueba a decir “sí” mientras asientes con la cabeza. Ahora dí “no” mientras mueves la cabeza de lado a lado. Sin problema, ¿verdad? Prueba ahora a decir “sí” mientras con la cabeza dices que “no”. O al revés. ¿Ves lo que ocurre? No sale naturalmente, tienes que decirle a tu cerebro una cosa y la contraria a la vez. Con la moto y la mirada pasa algo parecido. Mira adonde quieras ir, olvídate del obstáculo y no tendrás que luchar contra los movimientos involuntarios del cuerpo, que son los que en definitiva van a dirigir tu moto justo adonde no quieres ir.

La moto reacciona a todo nuestro lenguaje corporal. Mirada y rodillas le dicen casi tanto o más que el manillar. En un coche también, pero de alguna forma, el volante es más estable y es más difícil girarlo con la mirada. Algunas veces verás que justo cuando estás adelantando con tu moto a un coche, este empieza a caer ligeramente hacia tu carril. No es que esté despistado, sino que te está mirando por el retrovisor, y su mirada le hace acercarse a ti. (Menos mal que te habrás asegurado de darle espacio lateral y cuidar tu círculo de vida). Sin embargo, en una moto, el efecto de la mirada genera un efecto mucho mayor, y la moto va exactamente a donde mires. Y la experiencia también cuenta, sin ninguna duda.

Por tanto, sin olvidar la utilidad de la mirada periférica, trata de mirar a aquel punto al que quieres dirigirte, lejos de la moto, en un punto muy adelantado. Si en algún momento ves algo alrededor que llama tu atención (un bache, pintura, un objeto, un charco, una alcantarilla o cualquier otra cosa), mírala, identifícala y elabora un plan para esquivar el peligro. Fijar la vista en un punto no significa nunca dejar de ver el resto de cosas que puedan suponer un problema.



Mira el vídeo de este enlace y descubre que fijar la mirada en un objeto es garantía de dirigir la moto hacia él. Obliga a tus ojos a apuntar al sitio por donde quieres pasar, no al obstáculo que pretendes evitar.

<https://twitter.com/comprameunamoto/status/936904826260090880>

Si vas a trazar una curva, deberás mirar a la salida o final de la misma, o al punto más lejano posible (el final puede estar todavía oculto). Si miras muy cerca de la moto, ésta llevará una trayectoria irregular, y casi seguro que estarás corrigiendo la trazada cada pocos metros, haciendo pequeñas *eses* en plena curva, en lugar de hacer una trazada limpia y perfectamente circular hasta la salida de la curva. Practica con esto y no desesperes, ya te he dicho que no es sencillo. Yo sigo intentándolo y no estoy satisfecho con

los resultados, todavía tengo que pelearme conmigo mismo para conseguir mirar más lejos. No es un error de los que se pagan caros, lo que ocurre es que no vas suelto, relajado y disfrutando tanto como podrías. Por este tipo de cosas suele venir bien no superar el mencionado 75%, ¿recuerdas? Guardar un margen de seguridad siempre es buena idea.

Bien, ¿y qué ocurre cuando de repente, un peligroso elemento aparece delante de nuestra moto? Puede ser otro vehículo, un peatón, un objeto voluminoso que ha caído de un camión o lo que sea. Generalmente hay dos maniobras posibles, la frenada de emergencia (esto es, frenar hasta el límite de las posibilidades físicas de nuestra moto) o la esquivada. Y en ocasiones, una combinación de ambas, porque si el objeto está en movimiento, puede que sea mejor opción dar por finalizada la frenada y ya a menor velocidad, tratar de esquivarlo. ¿Te acuerdas de lo de tener siempre una alternativa, un plan B? Siempre hay que tenerlo, porque hasta en los momentos de máxima tensión, con el cuerpo lleno de adrenalina, hay que actuar. Lo primordial es tratar de salir ileso de cualquier problema que se nos presente.

¿Cómo se gestiona la mirada en caso de frenada al límite? Nuestra atención estará centrada en frenar con la máxima potencia pero sin bloquear ninguna de las ruedas, si es que no contamos con la ayuda del ABS. Pero cuidado, tanto si el objeto está quieto como si no, la mirada periférica nos tiene que ofrecer información útil para buscar una alternativa. El objetivo es reducir al máximo nuestra velocidad, incluso llegando a parar la moto para evitar el impacto, o al menos impactar a la menor velocidad posible, pero en el momento que veamos que podemos esquivarlo, debemos dirigir la mirada al punto de escape. Nunca quedarnos mirando el objeto que tratamos de esquivar, porque tenemos muchas posibilidades de no dirigir la moto hacia donde queremos, sino

hacia donde miramos. ¿La solución? Ya lo sabes: mirar hacia donde queremos llevar la moto.

Suerte que evitaremos muchas de estas situaciones conduciendo la moto de forma ágil pero sosegada, sin buscar los límites, en nuestro 60-75, guardando siempre las distancias de seguridad y conociendo en todo momento lo que tenemos a nuestro alrededor, por si necesitamos reaccionar y activar la alternativa.

En definitiva, dominando nuestra moto y la situación gracias a la conducción defensiva.

La conducción defensiva

Cuando te subes a una moto, tienes un súper-poder que te parecería interesante lejos de la moto: la invisibilidad.

Sí, amigo, eres invisible. O como si lo fueras. Has hecho todo lo posible para que todo tu entorno sepa que llevas tu flamante moto, pero es muy posible que algunos no te vean. Aquí tienes uno de los principales motivos por los que la gente, y probablemente tus padres, diga que las motos son peligrosas.

Pero entonces, ¿qué hacemos? ¿Hay formas de ponerle remedio? Sí, aunque no sea una garantía total: practicar una conducción defensiva.

La conducción defensiva, predictiva o anticipativa se basa en la prevención. En conducir previendo posibles maniobras de los demás o situaciones que pudieran ocurrir y actuar antes como si realmente fueran a ocurrir. Eso significa que en cuanto se identifica un riesgo, adaptamos nuestra velocidad por si acaso (generalmente reduciéndola), preparamos el cuerpo y manos y pies sobre los mandos para una posible acción de emergencia y seguimos atentos a la situación por si realmente tenemos que hacer algo. La conducción defensiva se debe realizar siempre. *Todos los siempres*. En moto, y esto ya lo has leído varias veces, puede no haber segundas oportunidades. Puedes hacerte mucho daño en el primer accidente. No queremos que tengas ninguno, y la única forma de tratar de conseguirlo es ir siempre con cuidado. Cuando se pueda, iremos más rápido, y cuando no, más despacio, pero siempre preparados para cualquier cosa.

Muchos de los consejos que has visto hasta ahora son de conducción defensiva. Conducir así no es seguir unas pocas pautas puntuales sino que es una metodología completa, y todas las decisiones que se toman

sobre una moto están condicionadas por ella. Todo este libro está impregnado de conducción defensiva. La técnica UVA al completo. En función de las circunstancias, elegir una ubicación, una velocidad y guardarse una alternativa. En todas las maniobras, muchas de las cuales veremos más adelante.

La anticipación es tu seguro de vida.

No importa de quién sea la culpa de un accidente si tú podías haber hecho algo por evitarlo, porque serás siempre la víctima y el primer interesado en que no se produzca. En 7 de cada 10 accidentes entre un coche y una moto, la culpa es del primero. Pero da igual. Es tu obligación no ser culpable de ningún accidente, y también no verte implicado en los que puedan provocar otros.

La conducción agresiva, por el contrario, implica circular muy rápido, acercándonos al límite de las circunstancias, realizando maniobras bruscas, tanto de aceleración o frenada y cambios de dirección. Sin duda es muy excitante, pero la vía pública no es el sitio donde practicarla. Principalmente aumenta las probabilidades de no ser vistos o detectados por el resto de usuarios por nuestros fugaces movimientos, y sobre todo, reduce o elimina el margen de seguridad y las posibilidades de tener una alternativa en caso de que alguno de ellos se interponga en nuestra trayectoria. En otras palabras, son los demás los que tienen la llave de nuestro futuro. Ya no dependemos de nosotros para salir airosos de un imprevisto.

La prueba irrefutable de que la conducción defensiva funciona, es que tras un accidente, reconocerás una o más acciones que podrías haber ejecutado antes del mismo para evitarlo, aunque no haya sido tu culpa. Un accidente ocurre no por una sola razón, sino por la concurrencia de varias circunstancias en el mismo espacio y tiempo. Prever una posible

maniobra incorrecta de otro conductor, saber que estás en un ángulo muerto o identificar gravilla, pintura, agua, aceite u otra sustancia sobre el pavimento son acciones que deben conllevar la ejecución de maniobras correctoras previas con objeto de evitar un accidente. Y esto es así. Ya sabes, ponerse en lo peor.

Para que lo entiendas mejor: conduce como si los demás fueran imbéciles, ciegos, sordos, pésimos conductores o malas personas, como si la calzada estuviera en las peores condiciones posibles. Es la única manera de conducir una moto con ciertas garantías de seguridad. Confiando en ti mismo y nada en absoluto en los demás.

Te decía que los accidentes no ocurren por una única razón. Siempre (sí, siempre) son un cúmulo de circunstancias que proyectadas en un momento y sitio en concreto lo provocan. Lo único que es imposible en moto es ir por un túnel y que te caiga encima un meteorito. Todo lo demás es probable. La mala suerte es relativa. Llamamos suerte a algo que en realidad no sabemos qué es. La casualidad es la ignorancia de una causa. Pero es interesante saber que tienes control sobre algunas, que puedes tomar decisiones para eliminar riesgos potenciales.

El cementerio está lleno de gente que pensaba que no venía nadie, que creía que no iba muy deprisa, que daba por seguro que en esa curva no había un charco de aceite, que el casco no hacía falta atárselo para ir ahí al lado.

Actúa reduciendo el riesgo para que finalmente no te veas involucrado en ningún accidente.

La cortesía al manillar

La gente maleducada lo es a dos patas, a dos o cuatro ruedas, en tren, en barco o en avión. Quien no saluda por la calle o no coge algo del suelo y se lo da a quien se le acaba de caer del bolsillo no va a tener buenos gestos al conducir. Aunque tenemos de todo, me gusta creer que los moteros estamos hechos de otra pasta. Nos sabemos vulnerables y agradecemos a otro conductor cuando ha hecho algo que ha reducido nuestras posibilidades de hacernos daño. Y nosotros hacemos lo mismo, intentamos que nuestra conducción no tenga consecuencias sobre los demás.

En algunas ocasiones oigo el concepto de conducción solidaria refiriéndose a cosas como dejar pasar delante a otro vehículo que se incorpora a nuestra vía. ¡Por favor! Esas cosas son mera cortesía, amabilidad, incluso a veces, cumplir una norma de tráfico de obligado cumplimiento, pero nunca solidaridad. Entendería como actuar solidariamente subirme al coche de otra persona y aparcarlo porque tiene dificultades para hacerlo. Pero sin bajarme de mi moto o de mi coche, no se me ocurre qué podría hacer algo por otra persona y que sea solidario. Nuestra sociedad cada vez es más egoísta y menos amable y educada con el prójimo, y de ahí que se esté produciendo un déficit semántico, hasta el punto de llamar solidario a algo que es mucho menos que eso. En mi opinión, claro.

A veces leo noticias que me hacen perder la esperanza en la sociedad. Cuadrillas de desagradecidos con la vida que apalean o pegan fuego a un sin techo que dormía en un cajero automático, o gilipollas que se divierten apuntando desde tierra con un láser a los pilotos de un avión con 180 pasajeros a bordo. Demonios, todos hemos tonterías de adolescentes, pero poner en peligro la vida de otras personas por

diversión es ir demasiado lejos, eso es que algo no funciona demasiado bien en la cabeza.

Cuando eres joven, te estás descubriendo a ti mismo y buscando tu sitio en el mundo. Por eso a esta edad se tiene tendencia a la rebeldía, que los demás noten que estás ahí mientras, metafóricamente hablando, te haces sitio con los codos abiertos. Pero esto no significa que tengas que ser un capullo. Puedes ser cortés con los demás y hacerte ver así. Que seas educado y amable y te sientas a gusto con lo que haces no quiere decir que seas tonto. Ni mucho menos, es todo lo contrario. Habitualmente son las personas agresivas y de trato áspero las que más descontentas están consigo mismas. No te engañes, detrás de este carácter, que sugiere seguridad en uno mismo, se esconden los individuos más inseguros y descontentos.



(Autor desconocido.)

Te voy a confesar algo: disfruto mucho parando en los pasos de peatones cuando va a pasar una persona mayor. A veces, sobre todo las viejillas, se quedan mirando con cara de no fiarse mucho. Sé que me va a costar más tiempo de espera, porque cruzarán más despacio, pero merece la pena. Como paro siempre que hay alguien en un paso de peatones, suelo hacer una especie de estudio sociológico mental. Hago agrupaciones por edad y sexo, cómo se aproximan, si van atentos o si ni siquiera han notado que llegaba yo con mi moto, si iban manipulando el teléfono móvil,... Y al pasar, ver si dan las gracias. Porque aunque no lo necesito, me gusta, que me hagan un gesto de agradecimiento por algo que quizás no se esperaban, una moto cediéndoles el paso. Además, esta es una forma magnífica de mejorar la imagen que tienen los demás de los motoristas. ¿Y los niños? A los críos les encantan las motos. Las miran mientras las señalan con el dedo. No desaproveches la oportunidad de saludarles con la mano, por muy pequeños que sean. Y si sus padres o quien sea que les acompañen te miran, también. Guíñales un ojo o haz una pequeña reverencia con la cabeza para saludarles. A los moteros nos gusta ser educados y que los demás vean que estamos felices y agradecidos por poder estar encima de una moto.

A propósito, esa reverencia, tan clásica de los japoneses, agachando la cabeza es un gesto que me encanta, tanto para dar las gracias o para un *de nada*. Me parece muy elegante y tiene la ventaja de que no hace falta soltar las manos del manillar. Úsalo, verás qué buen efecto tiene.

Por desgracia, sólo hacen falta unos pocos para ensuciar la percepción que la sociedad tiene de los motoristas y que la mayoría intentamos mejorar. Y no es raro ver a alguien en moto saltándose un semáforo, o apurando demasiado en un paso de peatones a quienes se supone que estaba cediendo el paso, acercándose demasiado a ellos para no perder dos insignificantes segundos de su vida. Necesito pedirte que tú no seas uno de ellos. Si vas a enrolarte en este mundo de las dos ruedas, sé un

buen ejemplo, un buen motero. Si quieres ser otro motorista acéfalo, te invito a que no insistas en lo de la moto. Déjalo aquí mismo y vuelve cuando tengas la cabeza mejor amueblada.

Porque cuando alguien tiene educación, se nota. Hay muchísimas formas de mostrarla al conducir. Y ayuda bastante tener la capacidad de empatía, el saber ponerse en el lugar del otro. La cortesía y la educación lo salpican todo, no sólo los pasos de peatones. En las incorporaciones o en atascos, cuando dejas pasar a los que no tienen prioridad, en las detenciones en semáforos, en los arranques masivos cuando se ponen verde, adelantamientos,... Siempre se debe notar que eres un motero amable.

Los mandos y la postura sobre la moto

Al principio de esta sección, ya repasamos algunos aspectos de la ergonomía de una motocicleta, e incluso te sugerí ir a un concesionario para probar la que te gusta. Haciendo un resumen, diríamos que siempre debes tener una posición relajada sobre la moto, de tamaño, altura y peso adecuados a los tuyos, en el que tengas acceso a todos los mandos sin forzar el gesto. Ya hemos visto que en situaciones de emergencia, todo debe estar en su sitio y debemos poder frenar, acelerar, girar, inclinar, o dar luces o tocar la bocina en un tiempo mínimo, sin pensar, de forma intuitiva.

Recuerdo, yendo con la moto por ciudad, subirme la visera del casco y gritarle a un chaval que iba en un ciclomotor con las luces apagadas. No veas la que lió el pobre, buscando en la piña de mandos la palanquita para encenderlas, y la de *eses* que hizo hasta que las encontró y las conectó. Yo pensaba que se iba al suelo. Eso es imposible, no puede pasar. Por una parte, conocerás tu moto, y sabrás dónde están todos los botones y cómo se utilizan *sin mirarlos*. Por otra, tendrás la habilidad necesaria como para que una tarea tan sencilla como poner luces, intermitentes, o tocar el claxon, no suponga la más mínima variación en la trayectoria de la moto. Es muy importante aprender la posición y manejo de los mandos. Imagínate darle al motor de arranque cuando quieres dar un bocinazo a un peatón que pretende irrumpir delante de ti.

Por lo general, una moto, salvo que sea de gama alta, no tiene demasiados botones. Luces de posición y cruce, largas, ráfagas, intermitentes, bocina, motor de arranque y a veces, interruptor de encendido. Todos en el manillar, al alcance de los dedos sin soltar la manos del mismo. Estos mandos debes saber utilizarlos hasta en sueños, dormido. Apréndetelos, practica en parado, sin mirarlos, una y otra vez, hasta hacerlos tuyos. Con el manillar recto o girado a los lados. Es mucho

más importante de lo que parece. Nunca deberías quitar la mirada de la carretera para encontrar un mando básico como estos.

Esto te ayudará a mantener una postura natural al manillar. Brazos ligeramente separados del tronco, cabeza cómodamente erguida, piernas relajadas, sin notar tensión en ninguna parte del cuerpo. Deberías poder pasar horas así, sin que te duela nada. Si no estás cómodo, puedes cambiar de postura para mejorarlo. Pero no hagas cosas raras. A veces veo chavales con una postura forzada, incorporados hacia adelante, intentando imitar la postura de un piloto de carreras. No seas fantasma. Cada estilo de moto pide una postura. Si tu moto no es *R*, tu posición sobre ella tampoco lo será.

Vamos a repasar el resto de controles y elementos de la moto que dominaremos antes de ponernos en marcha.

Acelerador

El acelerador es el mando más mágico de todos. Aquí, en la mano derecha, reside una buena parte del encanto de una moto, y también mucha responsabilidad. Enroscas el puño y la quietud se convierte en ruido y movimiento. Maravilloso, embriagador. Es muy fácil caer atrapado en sus redes. Acelerar es muy fácil. Pero frenar no. La velocidad fuera de control puede ser muy peligrosa.

Una bala no es peligrosa por su peso, sino por su velocidad. Un proyectil de apenas unos pocos gramos es capaz de provocar grandes daños debido a la energía que le proporciona la velocidad a la que es propulsado. Lo dicen las leyes de la Física:

$$E = m \times v^2$$

Mientras que la energía se ve aumentada de forma lineal cuando aumenta la masa, sin embargo, la velocidad lo hace exponencialmente. En otras palabras, cuando duplicamos la velocidad, la energía del movimiento y la distancia necesaria para detener un vehículo aumentan en mayor proporción. Ir sólo un poco más rápido supone mucho más riesgo y un posible impacto más fuerte.

Parece un motivo suficiente para tratar la velocidad con cuidado, ¿verdad? Nos atrae, pero a algunos nos gusta más cuando está bajo control, cuando no hay riesgos alrededor y en un momento dado, le das un poco más, y después vuelves a la normalidad. ¿Te suena?

En cualquier caso, y centrándonos en la ergonomía, comprueba que puedes agarrar el puño con la palma de la mano cerrada, que puedes girarlo y que la posición es cómoda. No sueltes nunca el acelerador de golpe, llévalo con la mano suavemente, pero con decisión, a la posición de reposo. Acostúmbrate a este gesto de acelerar y desacelerar porque lo repetirás millones de veces. Es un gesto de los llamados de alta precisión, porque un pequeño giro, casi imperceptible, puede desatar muchos caballos de potencia. Puede que no en tu primera moto, pero sí en otras de mayor cilindrada.

No olvides que para accionar el acelerador te ayudarás únicamente de la palma de la mano y de los dedos pulgar, anular y meñique. Los dedos índice y corazón los reservaremos para otro mando aún más importante y complejo: el freno.

Freno delantero

Empezaremos por el freno más importante, el delantero. Fíjate, en la mayoría de las motos el freno de la rueda delantera es más potente que el

trasero. Si el trasero es de tambor, el delantero es de disco. Si ambos son de disco, el delantero está mordido por más pinzas, o tiene más discos, o éstos son más grandes. Es curioso, porque hay una teoría muy arraigada, que dice que frenar con el delantero es más peligroso, porque si esta rueda se bloquea, la moto se cae al suelo, cosa que no pasaría con la trasera, en cuyo caso la moto derraparía de atrás y el piloto conseguiría seguir en pie. Desmontémoslo.

Como ya dijimos antes, uno de los objetivos de un motorista, es dejar que las ruedas sigan girando. Mientras esto ocurra, el autocentrado y el efecto giroscópico están de nuestra parte. Y la que más fuerza puede soportar para frenar la moto es la rueda delantera, la que en caso extremo soporta el 100% del peso de la moto, cuando por inercias todo se traslada delante. Por eso, es primordial saber frenar, y frenar mucho, pero sin pasarse. Esto lo practicarás en la autoescuela y lo depurarás en el curso de conducción.

La acción sobre la maneta de freno delantero, situado en la mano derecha, es también de precisión. Como sabes, aunque estés acelerando, hemos dejado los dedos segundo y tercero reservados para la leva de freno, como si estuvieras dibujando una V con ellos. ¿Por qué? Para que siempre estén preparados en caso de emergencia. Sueltas el acelerador, y ahí los tienes, colocados directamente sobre la maneta, listos para frenar, al instante después de dejar de acelerar. La fuerza realizada con dos dedos debería ser suficiente para poder aplicar toda la fuerza necesaria sobre el freno. Si por la razón que sea, crees que no lo estás consiguiendo, puedes aplicar más fuerza alejando la mano hacia el exterior, hacia la punta del manillar, alejado del eje de la leva. Cuesta más abrir una puerta empujando cerca de las bisagras que desde el pomo, ¿verdad? Si aprietas la maneta en un punto más externo, con la misma intensidad de presión estarás aplicando más fuerza. Si ni así es suficiente (aunque no lo creo), haz revisar los frenos. Sin duda están demasiado duros.

¿Qué tal llegan los dedos? ¿Llegan con buen ángulo o tienes que forzar la postura? El ángulo del brazo debe quedar en línea recta con el puño y la



Cuanto antes te acostumbres a llevar siempre dos dedos en las manetas, mejor.

maneta de freno. La maneta está fijada al extremo del manillar con una abrazadera que permite ajustar el ángulo. Si queda demasiado alto o bajo, es decir, si tienes que buscar la maneta con los dedos moviéndolos hacia arriba o hacia abajo, y no están justamente ahí cuando dejas de

accionar el puño del gas, pide que te los pongan a tu medida.

De la misma manera, en algunas motos también puede ajustarse la distancia entre el puño de goma y la maneta. Si tienes los dedos más cortos, habrá que acercarla, o alejarla si son largos. Este ajuste, si se puede hacer, es muy sencillo y no hacen falta ni herramientas.

Por cierto, al principio del recorrido, y antes de efectivamente aplicar fuerza de frenada, la maneta suele hacer un *clic*. Se trata de un conmutador que activa la luz trasera de freno. Me parece



Con este sencillo mecanismo giratorio es posible ajustar las manetas al tamaño de los dedos.

que es muy interesante que aprendas en qué punto del recorrido está para poder utilizar la luz de freno como señal hacia los de detrás, cuando en realidad no tienes intención de frenar. Pruébalo, reconócelo, nota dónde está. Yo lo utilizo a menudo para avisar al vehículo de detrás que algo pasa, y que esté alerta. Por ejemplo, muy útil para reclamar más distancia de seguridad al que viene por detrás. Una rápida ráfaga *clic-clic-clic-clic*, sin frenar nada en absoluto, y suelen pillarlo. Se dan cuenta de que se habían pegado demasiado, reculan y te dan más metros. (No siempre, a veces, contestan con gestos desagradables, pero como ya sabemos, la educación no viene de serie en los conductores. Si ocurre esto, deja pasar al *atontao* en cuanto tengas ocasión.) Otro ejemplo de uso es cuando circulando en grupo, el líder se acerca a una curva peligrosa, y aunque vaya a una velocidad apropiada y no necesite frenar, aplica el *clic* para simular que lo está haciendo, y enviarles a sus compañeros el mensaje de que la curva tiene trampa.

Freno trasero (maneta)

Vamos con el freno trasero. Si tu moto es un scooter, de marchas automáticas o variador, no tendrá mando de embrague, y el freno estará situado en la maneta izquierda. El freno trasero, como hemos comentado, suele ser de menor capacidad que el delantero. Aunque ayuda, su cometido más importante es servir de apoyo, dar estabilidad a la frenada (no olvides que la moto está dinámicamente separada en dos, por la existencia de un manillar y un eje que gira a los lados).

En el lado izquierdo, y aunque el puño es fijo y no gira, también reservaremos los dedos índice y corazón para accionar el freno, y siempre estarán en esta posición, en previsión de tener que realizar una frenada de emergencia reaccionando en décimas de segundo. El resto de dedos

sujetarán con la suficiente y necesaria firmeza el manillar, aunque siempre relajadamente.

Si el freno trasero también es de disco, las sensaciones de tus dedos con la maneta serán muy similares, lo que es una gran ventaja. Si es de tambor, notarás que el recorrido es diferente, que la dureza y *esponjosidad* del tacto



Olvida por un momento la costumbre de no protegerse en un entorno cerrado como el paddock, y fíjate en las manetas del scooter de Rossi. Así llevarás siempre las manos, con dos dedos.

no son las mismas. No tiene demasiada importancia. Por lo general, y al principio, cuando no se tiene mucha experiencia, suele ser buena idea aplicar la misma fuerza sobre ambas manetas. Al fin y al cabo, los ingenieros dimensionan la potencia de freno en cada eje en base a las características de cada moto y a su reparto de masas. Por así decir, aunque apliques la misma fuerza sobre ambos mandos, si un freno es más potente que el otro, frenará con más intensidad, tal y como querían sus

diseñadores. Durante las clases o el curso, aprenderás a frenar sólo con el de delante, sólo con el de detrás, y con los dos a la vez, y ahí verás realmente las diferencias en cuanto a la distancia necesaria para detener la moto, dependiendo de cuáles se usen. Y en ese momento sabrás que frenar con el delantero no es peligroso, sino que el verdadero peligro reside en comerte un obstáculo antes de haber parado del todo la moto. No puedo pasar la oportunidad para insistir en la conveniencia de que te hagas con una moto con ABS, y que así puedas olvidarte de los

problemas a la hora de frenar demasiado y bloquear las ruedas. Yo he bloqueado las ruedas dos o tres veces y te aseguro que aunque consigas salvar la caída, no es nada agradable, se te queda un mal cuerpo después del microinfarto...

Al igual que en el otro lado, asegúrate de que el brazo izquierdo baja en línea recta hasta tus dedos para contactar con la maneta, que éstos llegan cómodamente a accionarla, y si no es así, haz que la ajusten a tu gusto.

Freno trasero (pedal)

En una moto con cambio de marchas *manual*, el embrague se acciona mediante una maneta con la mano izquierda, y por tanto, el freno trasero hay que trasladarlo a otra ubicación: un pedal en el lado derecho. Unos pocos scooters también lo llevan ahí, clásicos como la Vespa y algún otro modelo más, pero son casos excepcionales.

La posición del pie sobre la estribera y el pedal, lo has adivinado, tiene que ser cómoda y natural. La bota descansará apoyada en la estribera por su parte trasera, y la punta quedará a la altura de la leva de freno. Dependiendo de la moto, tu altura y el consiguiente ángulo de la rodilla y tobillo, puede que el pedal quede demasiado alto o bajo. Utiliza sus posibilidades de ajuste para subir o bajar el pedal (o que lo hagan en tu taller) de manera que con el pie relajado, el freno no reciba fuerza, y cuando sea necesario pisarlo, puedas hacerlo sin tensionar demasiado el tobillo hacia abajo.

También es posible llevar la parte delantera del pie apoyada en la estribera, en una posición más relajada, pero recuerda, en cuanto identifiques cualquier riesgo, volver a la posición de alerta, para poder frenar instantáneamente si fuera necesario. Pero nunca, jamás, pongas la

punta de la bota a una altura por debajo de la estribera, pues en una curva a derechas el tobillo podría quedarse enganchado entre el asfalto y la estribera y rompértelo, aparte de la caída.

La verdad es que frenar con el pie tiene su dificultad. ¿Hacer la misma fuerza sobre dos frenos, pero utilizando dos dedos para uno y un pie para el otro? Cuando usas dos pares de dedos *gemelos*, en espejo, es más sencillo. Sin embargo, en la práctica tampoco es tan crítico, aunque hay que tener mucho tacto. Como te he dicho, el freno trasero sirve de apoyo, el que realmente frena es el delantero. De esta manera, no es necesario hacer demasiada fuerza sobre el pedal. Si te concentras en frenar bien con el delantero, una leve acción sobre el trasero es suficiente para conseguir una frenada efectiva. Lo justo para sujetar la parte trasera de la moto y que se quede ahí atrás, cortarle la inercia. Que trabaje el delantero. No sé tú, pero yo tengo mucho mejor tacto en mis dedos que en mis pies, así que mira, mejor nos concentramos en ese para la misión de frenar la moto.

Además, como ya sabes, cuanto más fuerte es la frenada, menos peso soporta el neumático trasero, y más fácil es bloquearlo. En el curso, y en lugares sin riesgo, prueba los frenos, conoce su tacto y respuesta, verás que con una pequeña presión del pedal es suficiente para conseguir buenos resultados. No abuses del trasero.

Es posible que oigas que algunos utilizan el freno trasero en la salida de las curvas para facilitar la trazada de la curva, a modo de *timoneo*. Olvídate de esto. Son técnicas de pilotaje avanzado, y más propias de pista que de carreteras llenas de trampas. Mi consejo es que hasta que te metas en un circuito a aprender estas maniobras, ignores estas cosas. Es mejor entrar en las curvas a una velocidad adecuada, con los deberes hechos, que jugar con los frenos en ellas.

Embrague

Si la moto tiene embrague manual, se acciona con la maneta izquierda. El embrague es un dispositivo formado por varios discos que son capaces de deslizarse entre sí, ofreciendo un rozamiento variable, y que permite desconectar el giro del motor del de la transmisión, como si fuera un punto muerto temporal. Es decir, si ponemos la moto en punto muerto y aceleramos el motor, las ruedas no se mueven. Si apretamos la palanca del embrague, metemos primera, y aceleramos, ocurre lo mismo: las ruedas no se mueven. En ese momento, el motor está *desembragado*, no hay conexión entre motor y ruedas.

Un embrague tiene tres posiciones de interés. La primera es cuando no se acciona, cuando la leva está en su posición normal. En este caso el mecanismo está embragado, es decir, si hay una marcha engranada, el par del motor, su fuerza, se traslada en su totalidad a la rueda trasera, pues los discos están pegados unos a otros sin que resbalen entre ellos. La segunda posición de interés es con la maneta accionada. El motor está desconectado o desembragado de la rueda, y aunque aceleremos, la moto no se mueve. En este caso, los discos están separados, y por tanto, el movimiento se termina ahí, no se convierte en giro en las ruedas. Por último, entre ambas posiciones, existe una tercera, que nos permite que el par del motor se traslade al neumático de forma gradual, poco a poco. Cada embrague tiene sus peculiaridades, y dependiendo del diseño, de su ajuste y de su desgaste, esta zona está en un punto diferente. Hay que cogerle el truco. Si esta zona intermedia en el recorrido de la maneta no existiera, los arranques y los cambios de marcha de la moto serían muy bruscos. Para entenderlo mejor, en unos pocos milímetros de recorrido, el embrague nos permite pasar del 0% al 100% de par transmitido. Otro movimiento de precisión que además hay que coordinar con el acelerador en la otra mano, para conseguir una conducción suave y sin tirones.

La mayoría de motoristas utilizan la mano completa para accionar el embrague. Tres o incluso cuatro dedos. Los estiran, contactan con la maneta, cierran la mano, y no paran hasta que el metal toca la goma del puño. No es la mejor técnica, aunque es justo reconocer que el embrague suele estar más duro que el freno y cuesta más accionarla. Pero al hacerlo así, no estamos dando al manillar toda la estabilidad que podríamos.

La primera vez que me *obligaron* a usar sólo los dedos índice y corazón para el embrague fue en un curso de conducción. El instructor nos dijo que lo hiciéramos así y mi primera sorpresa fue descubrir que no es necesario hacer tope, que el motor queda desconectado antes del final del recorrido de la maneta contra el puño. Incluso con los dedos anular y meñique haciendo de tope, el embrague funcionaba perfectamente.



Una buena postura al manillar nos dará un mejor y más cómodo manejo de la moto.

Se me hizo duro, y no tenía la suficiente fuerza en los dedos para aguantar tantas horas de curso tirando una y otra vez del embrague. Además, algunas motos lo tienen más duro que otras. Pero me empeñé en seguir practicando, días después, a pesar de las agujetas, y al cabo de una semana ya no podía volver a la situación anterior, usando todos los

dedos. Hasta hoy. La mano ya está entrenada (resulta sorprendente que se pueda hacer músculo en los dedos), el manillar va mejor sujeto, entre la palma de la mano y los otros tres dedos, y muy importante, la posición de la mano es cómoda y está siempre en posición de alerta, por si en un momento debo desembragar el motor por culpa de una avería, gripaje o una frenada de emergencia (para evitar que un eventual bloqueo de la rueda trasera cale el motor).

Fíjate en los pilotos profesionales. Cuando reducen marchas, no lo hacen con toda la manaza, utilizan los dedos imprescindibles y suelen llevarlos sobre la maneta. Estas son cosas que sí puedes copiarles, porque también son útiles fuera de un circuito y no te ponen en riesgo, más bien al contrario. Fíjate también en la calle qué pocos lo utilizan. Tú hazlo, y siéntete orgulloso de trasladar a la calle las técnicas de los mejores. Las técnicas que sí podemos trasladar, claro, otras mucho mejor que se queden en el circuito. Si al principio ves que no tienes fuerza y que no consigues un buen tacto con el embrague, no te preocupes, es cuestión de tiempo. Lleva la mano más hacia la izquierda del manillar, hacia el extremo, más lejos del eje, para aplicar más fuerza a la leva con el mismo esfuerzo, y ya verás cómo en poco tiempo te haces con ello.

Leva del cambio

La leva o palanca del cambio se acciona con el pie izquierdo. Apoyando la parte trasera de la bota en la estribera, la puntera la empuja hacia abajo (para reducir marchas), o colocándose debajo de la misma, el empeine la lleva hacia arriba (para subirlas), en todos los casos hasta que hace *clac* y se detiene al hacer tope. Antes de cambiar de marcha es necesario desembragar (apretar la maneta de embrague), y una vez realizado el cambio, ya se puede soltar, siempre de forma suave, sin tirones.

En un único golpe de pie, la caja de cambios pasa de una marcha a otra, y no es posible (salvo desajuste o mal diseño del cambio) quedarse en medio. Se oye y siente en el pie ese golpe metálico, y la nueva marcha ya está engranada. Sólo hay una excepción, entre la primera y segunda marcha, donde se encuentra el punto muerto. Entre esas dos marchas, existe una especie de *atasco* donde es posible dejar la leva. No molesta para subir de primera a segunda, o al revés, es decir, no hace falta levantar o bajar la palanca dos veces, pero sí que se puede percibir esa pequeña resistencia, ese punto intermedio. Dependiendo de la moto, encontrar el punto muerto es más o menos sencillo. En algunas es francamente fácil y otras son más complicadas. En cualquier caso, es cuestión de práctica y de ir conociendo nuestra moto. En el cuadro de mandos de la moto, hay un indicador verde o indicador con una N (del inglés, *Neutral*), que nos dice si en efecto el punto muerto está seleccionado.

Cambiar de marchas no es nada fácil al principio. Bastante es mantener el equilibrio de la moto y trazar curvas como para tener que coordinar tres mandos distintos, el acelerador, el embrague y el cambio, y súmale los dos frenos al reducir. Cualquier error de sincronización da lugar a tirones, o a que no entre la marcha que necesitas, y es peligroso, porque te puede pillar entrando en una curva, adelantando o en una situación en la que necesitas que vaya todo redondo. Es muy importante que practiques, incluso en parado, hasta conseguir una coordinación aceptable. Pero no desesperes, has hecho cosas mucho más complicadas, sin ninguna duda. Es algo que en poco tiempo sale solo.

¿Dónde están las marchas? ¿Cómo se usan? Partiendo de la posición de punto muerto, para meter primera, hay que pisar la palanca hacia abajo. Y para subir marchas, luego hay que tirar de la palanca hacia arriba, con el empeine del pie. Hay una frase muy conocida para infundir ánimos

entre moteros que dice: *cuando las cosas vayan mal, recuerda, ¡la primera para abajo y todas las demás para arriba!*

Recuerda que si haces el examen con una moto automática, sin cambio manual, el carnet sólo te permitirá conducir motos automáticas. Puede que tu primera moto no tenga marchas, pero, ¿habrá más? Valora la posibilidad de sacarte el carnet sin limitaciones de este tipo, aunque de momento no le saques partido, porque te va a costar exactamente lo mismo, al menos en lo económico. Y si me lo preguntas, te diré que conducir una moto es algo muy complejo de por sí. Si crees que no conseguirás dominar una moto con marchas, puede que no estés preparado para conducir una moto. ¿Te imaginas viajar en un avión cuyo comandante no sepa aterrizarlo sin piloto automático? Mal rollo, ¿no? Mi consejo es que si te sacas el carnet A1, lo hagas con cambio manual, que obtengas un carnet sin limitaciones, completo. La oferta de ciclomotores con marchas es muy reducida, así que si vas a por la licencia AM, quizás sí sea razonable obtenerlo con uno automático. Pero siempre sabiendo en qué moto has puesto tus ojos...

Colocación de los pies

Tanto si tu moto lleva cambio manual o automático, es obligatorio que protejas tus pies con los medios que te proporciona la moto. Las estriberas o el suelo de un scooter no son así de casualidad, sino que están pensados para poder dejarlos en un sitio donde estén relajados, seguros y a la vez, si es necesario, podamos accionar los mandos correspondientes.

Hay veces que veo a algunos motoristas llevar los pies fuera de las estriberas, en una especie de pose presuntamente copiada de los pilotos en circuito. En plena curva, la parte trasera del pie apoyada en el extremo de la estribera, y la punta apuntando hacia el interior de la curva, como

buscando el contacto con el asfalto. ¿Para qué? ¿Para conseguir efectivamente ese contacto y romperse el tobillo?



Los avisadores de las estriberas se diseñan según la moto y su inclinación máxima. En los scooters, pensados para un uso urbano y no para tumbar, no existen. Si haces tope, al suelo.

Fíjate en la parte de abajo de la estribera de una moto. Verás una pieza metálica, que en su extremo apunta hacia abajo. Es el avisador. Y si empujas hacia arriba la estribera, verás también que es flexible, que se repliega. Ese el tope de inclinación de la moto. Cuando está al límite en una curva, el avisador roza con el asfalto, y la estribera empuja el pie hacia arriba. Si fuera rígida, parte del apoyo pasaría de los neumáticos a la estribera, y ya sabemos que el peso influye positivamente en la adherencia de los neumáticos, por lo que no conviene reducir el *grip* de las gomas justo cuando más lo necesitamos. Además, cuando la estribera te levanta el pie la moto te está diciendo que vas ya en el límite. Suele ser un susto bastante importante, y te lo digo por experiencia. Nunca pongas los pies por debajo del nivel de las estriberas, así que en las curvas, apóyalos tal y como te he explicado antes, con la parte del tacón o bien la punta, pero siempre sin sacar el pie al exterior. Guárdalos bien, que sólo tienes dos.

Ya que he mencionado el susto, sólo una vez he tocado suelo con el avisador. Iba detrás de un amigo, mucho mejor piloto que yo, tratando de seguirle por una carretera de curvas de montaña. Como además iba con su novia de paquete, cometí el error de confiarme y pensar que si él podía

ir a ese ritmo, yo también. Aunque siempre procuro seguir esa máxima de no superar el 75% de mis posibilidades, quizás aquel día iba al 80 u 85. Después de una recta, llegó una curva a derechas. De repente, la curva, que ya era cerrada de por sí, ¡se cierra más! Momento de tomar una decisión en décimas de segundo, ¿qué hago? ¿Freno? ¿En plena curva con la moto tumbada? Muy peligroso, la dirección se endurece, la moto trata de ir más recta (que era justo lo contrario a lo que yo necesitaba), y además, está el riesgo de que las ruedas derrapen y acabe en el suelo, cruzando el carril contrario y todo lo que pille más allá. ¿No hago nada e invado el carril contrario? ¿Y si viene un coche de frente? Mala idea también. Oye, ¿y si intento tumbar más la moto? Pues sí, es lo que hice. Confié en mi moto, en mis neumáticos y en el margen de seguridad que me di, aunque más pequeño que de costumbre, y la incliné para poder tomar la curva. El avisador del estribo rozó el suelo, empujó mi pie derecho hacia arriba, pero la moto trazó la curva perfectamente. ¿Por qué me salvé? Por algo tan sencillo como guardarse un as en la manga, un margen de seguridad. Me asusté porque había superado el 75 pero me libré porque aún dejé un poco de margen. En una situación de emergencia, necesité aumentar el riesgo, y me acerqué muchísimo al 100% admisible del conjunto *moto-yo*. Si hubiera ido más rápido, me habría pasado, pero todo quedó en un buen susto. Por un poco de suerte, en la que no conviene confiar nunca (aunque siempre viene bien), sino porque a pesar de ir más rápido de lo que debería, puse mis medios, un margen de seguridad con el que poder reaccionar en caso de imprevisto, como fue aquella segunda curva. Pero desde luego, mejor no apurar demasiado, no superar el 75. No he vuelto a hacerlo, y ya han pasado unos años, créeme. Los gatos tienen siete vidas. Nosotros, una.

¿Y en los scooters? El consejo es básicamente el mismo. En el suelo de un scooter suele haber mucho más sitio donde poner los pies, no es una zona tan concreta como unas estriberas, y de hecho ahí radica una buena parte de su comodidad, que puedes cambiar de postura sin comprometer la

seguridad. Pero eso sí, mantén los pies dentro, y no sólo cuando llueva, sacar la punta de los pies en las curvas es un falso gesto *racing* que no te aporta absolutamente nada, salvo un desgaste prematuro del calzado y un posible accidente como se te enganchen en el suelo y te parta el tobillo o te lleve al duro suelo. Y sí, es un epíteto: el suelo siempre está duro.

Los espejos retrovisores

Voy a serte sincero. Con lo que avanza la tecnología en todos los aspectos, no entiendo cómo los espejos de las motos siguen siendo tan precarios. Creo que los fabricantes no les dan la importancia que tienen. Al menos en lo funcional, porque hay que reconocer que en lo estético hay veces en las que el trabajo es fantástico.

A día de hoy, me resulta sorprendente que los ángulos muertos de los retrovisores de una moto sean tan amplios. Y eso cuando lo único que consigues ver en ellos no son tus propios hombros o codos. Te digo todo esto para que sepas que por lo general, son unos dispositivos enormemente limitados a la hora de realizar su cometido, lo que no te va a eximir de tu obligación de conocer, siempre, lo que hay a tu alrededor. Vas a tener que hacer trabajar a tu cuello para poder completar el mapa, mirando a un lado, a otro, y a donde haga falta.

Para empezar, asegúrate de que tu moto, ya sea nueva o de segunda mano, tenga dos retrovisores. La ley obliga a los ciclomotores a llevar sólo el izquierdo, aunque casi siempre traen de fábrica los dos. En cualquier caso, si sólo trae uno, desecha esa moto o reclama que pongan el que falta.

El ajuste de los retrovisores se debe hacer de manera que cubran el mayor ángulo posible. Lo más sencillo es en el plano vertical. Muévelos hacia

arriba o abajo de forma que la línea de corte entre el gris del asfalto y el horizonte quede en la mitad superior. Debes ver dos tercios de zona gris. El objetivo es que, sin necesidad de estirar o agachar el cuello, puedas ver en el espejo los objetos más relevantes.

El plano horizontal es algo más complicado, y es donde tendremos problemas con los ángulos muertos. Sentado cómodamente sobre la moto, en la deseada posición relajada, moveremos los espejos de izquierda a derecha, hasta que podamos ver en ellos, un hipotético vehículo que tuviéramos circulando por detrás. Lo ideal es que lo veamos en los dos, y preferiblemente intentando ver la menor parte posible de nuestros brazos (es algo que ya conocemos y que carece de interés). Esa debería ser su posición. Ahora es cuando nos toca lidiar con los ángulos muertos a ambos costados.

Ya vimos que nuestra moto puede ser en determinados momentos invisible por culpa de los ángulos muertos. Pues bien, los demás también pueden serlo por culpa de nuestros espejos. Es muy importante conocer nuestros retrovisores para saber en qué puntos puede haber vehículos que no podemos ver.

La forma más sencilla es la siguiente: en una calle de dos carriles, ve por el de la derecha y deja que un coche te adelante. Fíjate en que lo verás por el espejo izquierdo. En un momento dado, desaparece del retrovisor pero aún no lo ves de forma directa, no lo detectas por el rabillo del ojo. Unos instantes después, ahí lo tienes. Acabas de ver cómo ese coche ha estado en tu ángulo muerto.

Repite el experimento, deja que otro coche te adelante. Pero ahora, en el mismo instante en el que desaparezca del espejo, gira la cabeza hacia la izquierda y míralo directamente. ¿Tienes que girar mucho el cuello? Ahora ya sabes dónde está, cuánto debes girar la cabeza para cubrir el

ángulo muerto de tu espejo izquierdo. Es muy importante saberlo, porque puede que ese espacio abarque un par de metros o que sean muchos más. Pero es un gesto que tendrás que repetir muy a menudo cuando quieras asegurarte de que no tienes a nadie a tus lados, por ejemplo, al realizar un adelantamiento, un cambio de carril o cuando necesites comprobar que tienes un sitio libre para construir una alternativa, un plan B.

En el lado derecho, las cosas no deberían ser muy diferentes, pero no está de más realizar la prueba para confirmarlo. En este caso, tú deberás ser el que adelante a otro coche en una vía de dos carriles. Repasando: mira por el retrovisor izquierdo y gira la cabeza hacia ese lado para cerciorarte de que no hay nadie y puedes cambiar de carril, pon el intermitente y pásate al carril izquierdo. Ahora fíjate en el coche de la derecha, el que vas a adelantar. Lo ves directamente, y cuando lo sobrepasas, desaparece de tu vista. ¿Cuánto tarda en aparecer en el retrovisor derecho? En ese preciso momento gira la cabeza hacia ese mismo lado y ahí tienes todo el trecho durante el que ha sido invisible.

Ten en cuenta que es una medida aproximada, porque depende de la distancia lateral entre ambos vehículos, y cuanto mayor es esta, más grande es el espacio en el que está oculto. Explicado sobre el terreno, si tú vas por el carril derecho, y en lugar de ir por el centro, vas pegado al arcén, y el que te adelanta va apurando la parte izquierda de su carril, estáis más separados, lo que es muy deseable, pero la zona ciega se amplía. Por tanto, aprende también esta circunstancia, y cuando gires la cabeza para tener contacto visual directo con otros vehículos, busca un poco más allá, para asegurarte de que lo ves absolutamente todo.

Y por cierto, gira la cabeza sin miedo. Sabes que buscaremos la máxima habilidad sobre la moto, no sólo para aprender técnicas avanzadas sino también para estas pequeñas maniobras cotidianas y continuas, como

girarnos un instante, y no sólo la cabeza, incluso el tronco entero, para poder ver todo nuestro entorno sin que la moto se desvíe de la trayectoria que lleva.

Recuerda practicar una observación continua siempre que vayas en moto, observando todo, por delante, en los costados, y por detrás, haciendo uso de la mirada directa y la periférica, y por supuesto, aprovechando los retrovisores. Muchos de los peligros, y especialmente en ciclomotores o motocicletas de pequeña cilindrada, nos pueden venir por detrás, de vehículos más rápidos. No descuides ninguna zona.



paypal.me/ekhi

Ejecución de maniobras básicas

Empezamos con la parte más práctica de *Cómprame una moto*. Hasta ahora hemos analizado muchísimos aspectos, como la naturaleza de la motocicleta o las Leyes de la Física que más influyen en su dinámica. Hemos repasado los mandos de la moto y parte de su mecánica. También has leído sobre la importancia de no conducir nunca bajo la influencia del alcohol u otras drogas, debido a la gran complejidad que supone manejar un vehículo tan difícil de gestionar como una moto. No estamos para reducir capacidades ni habilidades. Sabes ya lo que es la conducción defensiva, conoces los ángulos muertos y esa peligrosa tendencia que tienen las motos a no ser demasiado visibles para los demás conductores. Te ha quedado claro, espero, que no te queda otra opción que no sea realizar una conducción defensiva, responsable y libre de distracciones para poder circular en moto reduciendo los riesgos al máximo. Llevar siempre una velocidad adecuada a las circunstancias, ubicando la moto en el espacio donde los riesgos sean los mínimos, y guardarte una alternativa por si algo va mal. Te he ido dejando algunos ejemplos para demostrar toda esta información, pero ahora es cuando lo vamos a desgranar todo. Voy a intentar describirte las maniobras más importantes y habituales, así como muchos de los riesgos que puedes encontrarte circulando en moto, y la forma de intentar reducirlos al máximo.

A veces me encuentro con decálogos a cumplir para llevar una moto y no sufrir accidentes. Si bastaran diez consejos para conseguirlo nadie diría que las motos son peligrosas. Yo no me atrevo a dar un número, pero son muchísimos más. Por si fuera poco, las carreteras y las calles son elementos vivos en los que un consejo que funciona ahora puede que no lo haga mañana o unos minutos después. Eres tú el que tiene que aplicar la mejor solución posible, después de ver el entorno, identificar los riesgos, valorar la situación y en base a ello tomar una decisión basada en tus conocimientos y experiencia. Así que sólo puedo darte algunas pautas

para ayudarte a hacer lo más adecuado. Sí me gustaría resaltar que este análisis es el fruto de muchos años de observación y experiencia. Ojalá pudieras leer las siguientes páginas e interiorizar cada consejo como si la situación la hubieras vivido tú, pero mucho me temo que no va a funcionar así. ¿Recuerdas cuando te dije que no conviene salir de la cocina con la punta de un cuchillo apuntando hacia adelante? ¿Los días de viento en los que es mejor no pasear por el borde de los edificios? Yo puedo decirte que no salgas el primero de un semáforo acelerando a tope sin fijarte en si la intersección está libre, pero puede que no me tomes en serio hasta el día que te pegues un susto de cojones al ver demasiado cerca a otro vehículo saltándose el semáforo por el otro lado.

Lamentablemente los seres humanos tendemos a aprender las cosas a base de golpes, pero tengo esperanza en que seas capaz de reducir muchos de los riesgos que vas a correr sobre una moto. Por tanto, lee con atención, imagínate en las situaciones que te voy a ir describiendo, y cuando tengas ocasión, sobre el terreno, presta atención, evalúa las circunstancias, pon en práctica las posibles soluciones, y sobre todo, fíjalas en tu cabeza para que con el tiempo, se conviertan en maniobras automáticas y que te salgan con naturalidad, lo que te permitirá una conducción responsable, segura, ágil y relativamente relajada. Eh, y divertida.

Me muero de ganas por empezar. Llevo muchísimo tiempo deseando compartir contigo esta sección.

Las curvas

Para un motero las curvas son lo mejor de la conducción. En ellas disfrutamos muchísimo. Hay un dicho que dice que *lo mejor de una recta es que al final siempre hay una curva*.

Las rectas no tienen un especial misterio. Llevas la moto recta, aceleras, y ya está. Algunos las aprovechan para alcanzar velocidades excesivas pero, ¿dónde está la gracia? ¿En enroscar el puño y ver cómo los números del velocímetro se hacen más grandes? ¿Eso es todo? Acelerar en una recta es muy fácil. Demasiado.

Trazar curvas es como un máster para cualquier motorista. Todo lo que sabe sobre la moto y su conducción, debe demostrarlo al trazar una curva. Las curvas son como ese examen de apenas dos horas de duración donde tienes que confirmar que sabes todo lo que llevas estudiando durante un año. El estilo de un motorista al trazar curvas es tan personal como lo es su huella dactilar. Como cuando reconoces a alguien a distancia sólo por su figura y sus andares. Es nuestro sello.

Trazar curvas correctamente es muy difícil. Cuando los arquitectos dibujan los circuitos, lo hacen poniendo mucha atención en las curvas. No los diseñan con el objetivo de que los pilotos vayan rápido sino para... ponerles en aprietos, que cada curva sea un desafío para ellos por su dificultad. Las carreras se ganan en las curvas, porque ahí es donde se demuestra que un piloto es mejor que otro y merece ganar. Esas pocas milésimas de segundo que arañan en cada curva a lo largo de una vuelta son las que separan la gloria del fracaso para un piloto.

En las carreteras abiertas al tráfico, las curvas se diseñan con el objetivo contrario, que sean lo más intuitivas y seguras posibles. Pero no siempre se consigue. Un terreno con una orografía complicada, que se trate de un trazado antiguo, la posible falta de presupuesto que permita mejores soluciones y, por qué no decirlo, un mantenimiento insuficiente, pueden afectar a las condiciones de una curva y resultar más peligrosa de lo que nos gustaría.

Todas las técnicas aprendidas, todos tus conocimientos, toda tu experiencia será necesaria al negociar curvas. La conducción defensiva, la identificación de elementos de riesgo, la lectura del asfalto, la evaluación de las características de la curva, el uso de la mirada directa y periférica (recuerda, ¡mira lejos!), la posición y el equilibrio sobre la moto, la ejecución de la frenada, la trazada estable de la curva (con ubicación continua) y finalmente, la salida de la misma. Y así hasta la siguiente, que con suerte será pronto.

La ejecución de una curva se compone de tres fases: entrada, trazada y salida. Todas son muy importantes, pero la primera más, principalmente porque los errores que se cometan en ella se pagan con creces en las siguientes. De todo lo que hagamos en la entrada de la curva va a depender el éxito de la trazada.

Una curva siempre conlleva una reducción de la velocidad respecto a una recta. Siempre hay que frenar *antes* de llegar a la curva. En la recta. Solemos decir que hay que entrar *con los deberes hechos*. Y para eso es muy importante leer la carretera, y tratar de saber, si es que no la conocemos, cómo es la curva. (Sólo deberías mantener la misma velocidad si el ángulo de la curva es muy pequeño y siempre que lleves una velocidad tal que incluso dentro de la curva, no vayas a sobrepasar tu límite 60-75.)

¿Cuánto y dónde hay que frenar? ¿Cuál es la velocidad a la que hay que tomar cada curva? Para este cálculo, la experiencia y el sentido común son fundamentales. ¿Cómo es la curva, abierta o cerrada? Cuanto menor sea su radio, cuanto más cerrada, cuanto más pronunciada, más despacio habrá que tomarla. En este punto todas las pistas valen, como por ejemplo, las señales de tráfico que indiquen una velocidad máxima o recomendada, o que sea una curva peligrosa, o el número de paneles direccionales. En teoría (no siempre están bien colocadas), un solo panel indica una reducción de entre 15 a 30 km/h. Si hay dos, hay que bajar

entre 30 y 45 km/h. Si encuentras tres paneles antes de una curva, la recomendación es de reducir la velocidad más de 45 km/h. Pero ten claro que has de frenar en la recta, antes de que empiece la curva, y si no existe recta (porque por ejemplo, son enlazadas) en el tramo menos curvo, antes de meter la moto en la curva.

Antes.

Con los deberes hechos.



El número de paneles orienta sobre la peligrosidad de una curva, pero en ningún caso te confíes al circular por zonas desconocidas. Suelen mentir bastante.

¿Se ve la salida de la curva o es ciega? Si no podemos ver su parte final, nos está ofreciendo una importante incertidumbre, que tendremos que compensar con una mayor precaución. Todo para poder contar con un colchón de seguridad, un margen con el que maniobrar si la curva esconde alguna sorpresa.

Al principio, no tengas miedo de entrar en las curvas tan despacio como necesites para hacerlo con confianza. Es cuestión de tiempo y kilómetros que vayas aumentando tu ritmo. Pero no tengas prisa, lo principal es que lo hagas con seguridad y disfrutando. A propósito, si la moto es de cambio manual tendrás que acompañar la frenada con la reducción de una o varias marchas, para dejar el motor en un rango de revoluciones en el que tenga buena respuesta al abrir gas. Si dejamos una marcha larga

(motor bajo de revoluciones) cuando necesitemos potencia la moto no nos la dará y la salida será pobre.

Ya hemos hablado de la velocidad. ¿Y la ubicación en el carril? Uno de los objetivos al hacer una curva es hacerla lo más recta que sea posible y con la moto menos inclinada. En los cursos, cuando se practican las curvas, los instructores suelen colocar tres conos en cada una. Indican los puntos a los que debemos acercarnos con nuestra moto al negociar el giro. El primero nos señala el punto de entrada (en el exterior del carril), el segundo el ápice (en el interior), y el tercero el punto de salida (otra vez en el lado de fuera). Por tanto, en la fase de entrada, nos *abriremos*, colocando la moto en el lado exterior de la curva. Si es hacia la izquierda, pegados a la derecha, pero sin tocar la línea del arcén. Si la curva es hacia la derecha, pondremos la moto en el lado izquierdo, pero en este caso con más margen, más hacia el centro, para alejarnos del carril contrario y de las amenazas con ruedas que podrían circular por él.

La primera fase comienza en el momento que nos vamos situando en el exterior y vamos frenando, haciendo los deberes, y termina al pasar por ese primer cono imaginario. Es hora de tumbar la moto.

En la segunda fase deberíamos soltar frenos y meter un poco de contramanillar en el mismo lado al que gira la curva para inclinar la moto. También ayuda nuestro lenguaje corporal, doblar ligeramente el tronco hacia ese lado separándolo del eje vertical de la moto, apuntar con las rodillas hacia la curva, y sobre todo, mirar lejos, lo más allá que podamos intentando escrutar la salida de la curva.

Para suavizar la curva, es decir, hacerla lo más recta posible, hay que llevar la moto desde el exterior hacia el interior de la curva, hasta el segundo cono, el ápice o *apex* por el que hay que pasar para dar por terminada la segunda fase. En un circuito, donde la curva es conocida,

vuelta tras vuelta, con pianos, escapatorias y medidas de seguridad excepcionales, y donde las milésimas cuentan, es un punto. En una carretera, no es un punto.

Es una zona.

La zona es amplia, porque queremos hacer las cosas con margen y seguridad. Puede que no conozcamos la curva, quizás sea la primera vez que pasamos por ella. Hay que acercarse desde el exterior de la curva hasta la zona de contacto, en su interior, y tratar de pasar por ella, dibujando con la moto una trayectoria redondeada, directa y sin pequeñas correcciones continuas (¡levanta la mirada!). Sin tocar el acelerador, ni los frenos, dejar que la moto siga hasta el interior con su inercia. Cuando consigues que la moto haga ese recorrido suavemente, después de haberla llevado a la entrada a la velocidad adecuada, cuando se acerca al ápice con dulzura, es todo tan... ¡oh, es una gozada! Tú la has puesto en el sitio, y ahora es ella la que te lleva a ti.

¿Pero dónde está la zona de contacto del ápice? En una curva perfecta, simétrica y de radio constante, estaría exactamente en el medio de la misma. Pero no esperes que sean todas así. Serán asimétricas, o peor, de doble radio. Sí, dos curvas diferentes, enlazadas una detrás de la otra, en la misma dirección, sin recta en medio. Si la primera es la más cerrada y la segunda más abierta (radio creciente), la zona de contacto estará más cerca, como puedes ver en los gráficos.

Si en cambio, la segunda curva se cierra aún más (radio decreciente), el ápice estará más lejos, más hacia la salida de la curva, lo que significa que tendrás que mantener la moto más tiempo en la parte exterior, retrasando la inclinación de la moto. Estas son las curvas más peligrosas, y las más difíciles de detectar con antelación (en una de estas rasqué mi estribera). Entrás en una curva, ajustas la velocidad, inclinas la moto, y cuando crees

que estás tocando el ápice, y ya estás pensando en salir de ella, mierda, hay otra curva más cerrada. ¿Qué demonios hacemos con todo eso de colocarse en el exterior, y entrar a una velocidad adecuada? Ya la hemos liado, la moto está tumbada, en el interior de la curva y a velocidad excesiva. ¿Frenar? ¿Tumbar más la moto? ¿Ves lo importante que es guardarse un margen de seguridad? ¿Y que los errores en una fase siempre se pagan en las siguientes?



En una curva que se abre, el ápice (señalado con el segundo cono) está más cerca del inicio. Después, la curva es menos pronunciada y se puede abrir gas con menos riesgo. Fíjate en que, aún así, intentamos tocar el interior un poco más allá del cono, para ver más curva y tener una salida más limpia.

Gráfico: J. Albisu.

Otra forma de aumentar la seguridad es retrasar deliberadamente el contacto con el interior de la curva, retrasar el contacto en el interior, más allá del ápice. Esto es así por las ventajas que comporta. Si te encuentras con que la curva se cierra, estarás más hacia el exterior, donde deberías estar. Y sin olvidar, que en toda circunstancia, estando más abierto, el

campo visual es mayor. Ves más curva. Tienes más información. Puedes tomar mejores decisiones.

En esta segunda fase no es recomendable en absoluto aplicar frenos, y si la entrada ha sido correcta, tampoco es necesario. Rara vez hay una buena razón para frenar en medio de una curva. Suele ser una reacción de pánico que no suele tener buenas consecuencias.



Las curvas que se cierran son las más complicadas, especialmente si el giro final nos pilla por sorpresa. Es importante mantener la moto en el exterior tanto como sea posible y adecuar la velocidad a la baja desde el principio, para conseguir una salida limpia y sin apuros.

Gráfico: J. Albisu.

En el momento en el que tomamos una curva, frenar exige a los neumáticos un esfuerzo en dirección longitudinal, sumándose al que ya estaban haciendo lateralmente. Seguro que ya sabes lo que es un vector, aplicado en el ámbito de las Matemáticas. Corremos el serio riesgo de sobrepasar los límites del agarre de los neumáticos y provocar una caída. Además, estaríamos modificando la geometría de la moto, y el

autoalineamiento se reactivaría al instante, endureciendo la dirección y requiriendo más contramanillar. La moto se levanta, e intenta ir recta, algo que no queríamos. Por desgracia, frenar ante un imprevisto es un gesto reflejo, por lo que es algo que deberíamos, generalmente, evitar. Un buen entrenamiento nos puede aportar confianza para explorar otras alternativas para salir del apuro.

Si aún así, decides frenar en una curva, hazlo con tiento. Los neumáticos no deben superar nunca sus límites. En línea recta, puedes frenar a tope porque el 100% de la fuerza de agarre de las gomas van en una única dirección. Si estás en una curva al 75% de tu ritmo admisible, tienes muy poco margen para frenar, y ojo, calcula que cada rueda va por libre. Por esta razón, las curvas de radio decreciente son un recurso habitual en los circuitos para poner en apuros a los pilotos. Estoy pensando en las curvas a izquierdas que siguen a la recta de meta de Laguna Seca. Y mucho más cerca, en las de derechas del Circuito de Navarra. Dibujar una curva a la vez que se frena, es algo muy difícil de hacer. Cuanto más rápido circules con la moto inclinada, con menos contundencia podrás frenar. Y si vas al límite no podrás ni acariciarlos.

La técnica 60-75 está, y no exagero, para salvarte la vida.

De acuerdo, ya hemos tocado el interior de la curva. Ya sólo nos falta la tercera fase, la salida de la curva, cuando ya podemos ver cómo y dónde termina. Es la fase de menos dificultad, y en parte sabes por qué. Las dos anteriores las hemos hecho perfectas, así que aquí no hay errores que pagar.

Apuntamos con la mirada a la salida de la curva, hacia el exterior de nuestro carril, y abrimos gas ligeramente mientras levantamos la moto, empujando el manillar hacia fuera. El hecho de acelerar moderadamente aporta estabilidad a la moto y termina de ejecutar una maniobra donde

reside el gran secreto, el santo grial del disfrute de una moto, al menos fuera del entorno urbano: las curvas.



En el caso de las curvas enlazadas, rige la misma técnica, hay una fase de entrada y una de salida, pero en medio hay varios ápices que deben ser negociados uno tras otro. En la dificultad también está el disfrute, y de hecho, son las curvas más divertidas.

Gráfico de J. Albisu.

¿Y qué decir de la alternativa, del plan B? Nos hemos guardado un poco en todas las fases, por si tenemos que hacer frente a un imprevisto. Puede ser cualquier cosa. Sí, la curva que se cierra. Pero también gravilla. Gasoil derramado en el asfalto. Un bache. Uno o varios ciclistas. Un coche de frente. Un jabalí. Una marca vial horizontal, por ejemplo, una inoportuna y obvia flecha. Una lengua de agua que atraviesa la carretera (no tan raras en carreteras de montaña). Bandas sonoras de esas que hacen ruido y desestabilizan la moto y que avisan de un peligro posterior (qué ironía). Situaciones que por lo general requerirán modificar la trazada, la inclinación y en algunos casos, la velocidad. Cosas que no podrás hacer si vas en el tope de tus habilidades.

En carretera o en ciudad no existe la trazada ideal. Yo prefiero hablar de *trazada fiable*, que en vez de una línea, es una zona ancha, una línea gorda donde vale con estar dentro, y con margen para corregir la dirección en caso necesario sin desviarnos demasiado de la idea original.



Mis amigos te muestran cómo trazar una curva. Fíjate cómo antes de la curva se colocan en el exterior, pero sin invadir el carril contrario. Las luces de freno ya están apagadas, así que entran con los deberes hechos. Buena mirada, dirigiéndola lejos, hacia la siguiente fase, el interior de la curva, adonde la moto irá obediente.

Dos anotaciones antes de terminar con las curvas. A muchos motoristas les resulta más difícil girar la moto hacia la derecha que hacia la izquierda. Seguramente porque el contramanillar es más complicado por la existencia del acelerador en el puño derecho. Es más sencillo empujar el lado izquierdo del manillar, que no tiene ninguna pieza móvil. Practica, practica y practica, porque así es como conseguirás que esto no sea un problema.

Para terminar, una cuestión muy importante. La anchura de una moto es reducida, pero sólo cuando está en posición vertical, en una recta. Si te sacaran una foto por detrás, podrías trazar una línea vertical desde tu cabeza hasta el neumático trasero y el suelo. Pero en una curva la cosa cambia mucho. La rueda sigue en el mismo sitio, pero la moto se va hacia un lado, y tú aún más, tu casco sobresaliendo sobre todo el conjunto.

Cuanto más fuerte sea la tumbada, más separada está tu cabeza del punto de contacto con el suelo y la anchura que necesitas sobre el asfalto es mucho mayor. La ventaja de disponer de espacio a lo ancho en tu carril se esfuma, o al menos, buena parte de ella, porque necesitas mantener distancia con los demás carriles y con los elementos laterales de la carretera (señales, líneas, barreras, arcenes,...) No lo olvides, tenlo siempre muy presente a la hora de elegir tu mejor ubicación.

Espero que disfrutes de las curvas de una forma responsable, segura y sin correr riesgos innecesarios. Trata de mejorar siempre tu técnica, evaluando distancias, velocidad, tomando decisiones y dibujando trazadas con fluidez, sin micro-correcciones y consiguiendo un estilo dinámico, elegante y personal. Ya verás que supone un reto en sí mismo sin necesidad de ir a lo loco. Sin control, no hay disfrute.

Si quieres seguir investigando sobre cómo trazar curvas, quizás te interese conocer una vieja técnica llamada *El Ritmo*²⁵.

Giros

La conducción nos obliga muchas veces a realizar giros para incorporarnos a otra carretera o calle. Técnicamente se trata de curvas, pero conceptualmente son muy diferentes y requieren de medidas adicionales especiales.

Un dato importante es saber con qué ángulo se presenta la intersección. ¿La *curva* para cambiar de vía es muy acusada? ¿Perpendicular? ¿El asfalto es similar o de peor calidad? ¿Es un camino sin asfaltar? Todas las respuestas nos sugerirán cuánto debemos reducir la velocidad para poder

²⁵ "El Ritmo", Joaquín Sánchez (@RcorriendoNmoto)
<http://www.recorriendoemoto.es/2010/04/conducir-el-ritmo.html>

coger la curva con seguridad. Pero uno de los problemas es que no estamos solos, y el resto de usuarios pueden resultar un peligro ante nuestra maniobra.

En una carretera convencional, de un carril por cada sentido, lo primero es indicar nuestra intención de abandonarla, y con toda la antelación posible. Intermitentes. Si necesitamos reducir mucho la velocidad, incluso deteniendo la moto, no vendrán mal unos toques en ráfaga con la luz de freno para avisar a los de detrás (*clic-clic-clic-clic*). Y frenaremos con tiempo, no el último momento, y mientras, con los retrovisores confirmaremos que los vehículos de detrás están frenando también.

Si la salida la vamos a hacer por la derecha, nos colocaremos en el carril derecho, pegados a ese lado, y sin dejar de vigilar el arcén y a los de detrás, ejecutaremos el cambio de vía.

Si necesitamos abandonarla por la izquierda, el asunto se puede complicar más. Es una maniobra muy peligrosa, hasta tal punto que en ocasiones, el giro está prohibido y más adelante existe un cambio de sentido o una rotonda, para poder dar la vuelta y convertirlo en giro a la derecha. Lo que sea para no invadir el carril contrario. Si hay línea continua que prohíba el giro, respétala.

Para girar, pon el intermitente con tiempo, sitúate en el lado izquierdo (sin invadir el otro sentido), haz señales con la luz de freno si es necesario y reduce la velocidad tanto como necesites. Si viene algún vehículo por el carril contrario, de frente, tendrás que detener el vehículo por completo. Primera velocidad metida. Intermitentes y luz de freno encendidos. Mientras esperas a que se libere el carril contrario, vigila los movimientos por detrás. Puede que esos vehículos te adelanten por la derecha, aprovechando el arcén. Sigue atento a los nuevos que aparezcan, y

cuando tengas vía libre por delante, cruza el carril con decisión y sal de una vez de ahí.



Si tratas de girar hacia la calle de la derecha cruzando el carril-bus, vigila que no venga ningún vehículo por él, porque tiene preferencia, pueda o no circular legalmente por él.

En ciudad las normas a seguir son las mismas. Muchas calles son de sentido único, y si hay giros a la izquierda con invasión del carril contrario, probablemente haya un semáforo para regularlo. Pero el asunto puede que se complique un poco más por culpa de la alta densidad de tráfico. Si tenemos más coches, motos, furgonetas, autobuses y peatones a nuestro alrededor, habrá que tenerlos vigilados y lejos de nosotros, asegurándonos de proteger nuestro círculo de vida, confirmar que son conocedores de nuestras intenciones, y por supuesto, tratar de adivinar las suyas.

Si vamos a girar hacia la derecha, nos aseguraremos de que nadie va a cortar nuestra trayectoria. Utilizaremos los retrovisores, los intermitentes y nos colocaremos en el carril derecho, en un punto en el que podamos obtener un buen ángulo visual, pero cerrando el hueco, sin dejar espacio

para otro vehículo, ya sea moto o bici, para que nadie tenga la tentación de ubicarse ahí con la intención de seguir en línea recta.

Ante la presencia de un carril-bus extrema la precaución. Un carril-bus es una distorsión que altera las condiciones del tráfico y de las prioridades entre carriles. Si en tu ciudad el uso está permitido para las motos, úsalo para los giros a la derecha, y si está prohibido, no lo pierdas de vista. Autobuses, taxis y vehículos especiales tienen prioridad para seguir recto, y si debes invadirlo, asegúrate de que ningún vehículo circule por él. Son accidentes siempre feísimos. Mucho cuidado con el carril-bus.

Circulación en grupo

Conducir siempre requiere adaptarse a todo lo que hay a nuestro alrededor, ajustando, por ejemplo, distancias de seguridad o la velocidad. Lo que pasa es que dentro de ese *todo*, entran también nuestros compañeros si estamos rodando en grupo. ¿Cómo se hace?

Cuando vamos solos por una recta, la ubicación ideal en el carril suele ser el centro del mismo, condicionada ligeramente por objetivos concretos como alejarnos del contrario, esquivar defectos del asfalto, hacernos visibles en otra posición y cosas por el estilo. Pero cuando varias motos circulan en grupo (ya sean amigos o desconocidos), la forma correcta es hacerlo en zig-zag o posición alterna. La cuestión es si la primera moto va por el lado izquierdo del carril o por el derecho. Egoístamente (y no es malo serlo cuando se trata de seguridad), el mejor sitio es el derecho, más alejado del carril contrario, menos expuesto a una colisión frontal. En cambio, en el lado izquierdo, ofrecemos una mayor visibilidad del grupo. La elección queda a expensas del líder del grupo. A partir de ahí sus compañeros se posicionarán alternativamente.

Necesitamos guardar la distancia de seguridad entre las motos, pero circular en zig-zag permite que los mismos metros cundan más. Si vamos detrás de una moto que sigue otra línea paralela, y súbitamente hay que hacer una frenada de emergencia y nosotros frenamos menos que el compañero de delante, no impactaremos contra él, sino que lo adelantaremos, pasaremos a su lado y tendremos espacio hasta el siguiente motorista. Esta es la idea.



A mi izquierda, Jose Mari en su Z750. Circular en *zig-zag* nos permite, en caso de frenada apurada, poder sobrepasar a nuestro compañero por un costado en lugar de impactar contra él.

En las curvas, esta recomendación ya no tiene sentido, porque como acabamos de explicar, las curvas no las trazamos siguiendo una línea ideal, sino una franja más amplia que aprovecha durante la trazada toda la anchura del carril, lo que impide dividir el carril en dos para motos pares e impares. En cuanto lleguen las curvas, lo mejor es olvidarse de circular en zig-zag y ampliar las distancias de seguridad tanto como sea razonable.

Evidentemente, para ir en grupo, las velocidades deben ser similares entre todos los miembros. Si la distancia con la moto de delante se acorta demasiado, debes ir más despacio para volver a ampliarla, y si se

alarga... puedes ir un poco más rápido, pero sólo si estás capacitado y lo crees apropiado.

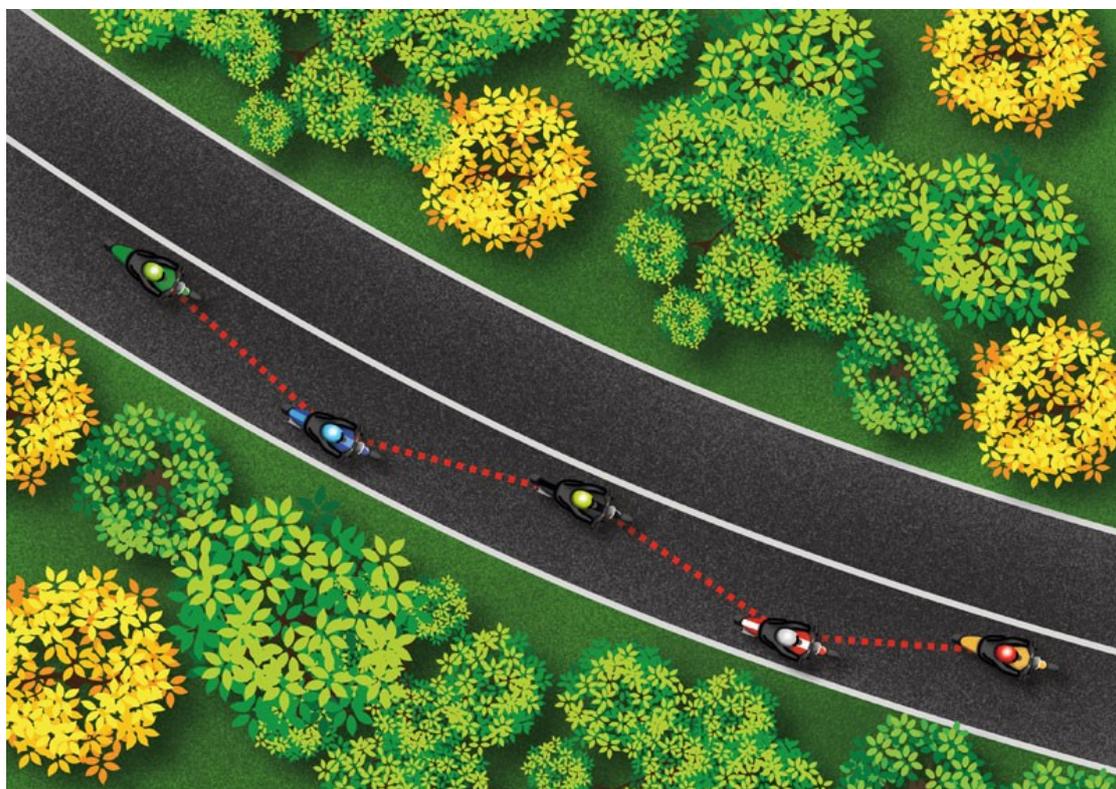


Imagen explicativa de la formación de un grupo de motoristas en zig-zag.

Gráfico: J. Albisu.

Anota esto: cuando vamos en grupo, corremos el riesgo de ir a más velocidad de la que deberíamos si los de delante son mejores pilotos, tienen mejor técnica o más confianza en sus habilidades que nosotros, contagiándonos de ese ritmo. Esta es la razón de muchos accidentes. No superes tus límites, sigue la regla del 60-75, y si los de delante se van, no te preocupes, si son buenos moteros ya te esperarán. Muchos accidentes se producen por no ser honestos con nuestro propio nivel de pilotaje y tratar de seguir el ritmo de otros motoristas más experimentados.

El primero del grupo es el que manda, el que marca el ritmo, y debe estar atento a los retrovisores para ver si el grupo se está estirando en exceso o lo pierde de vista, lo que sería un síntoma de que está yendo demasiado

rápido. Si en cambio observa que los de detrás le siguen a poca distancia, también puede decidir acelerar el ritmo, siempre que se vea capacitado. El líder debe conocer las habilidades de sus compañeros para adecuar su ritmo a las circunstancias del grupo.

Sin embargo, en grupos poco homogéneos, también puede ser una buena idea que el líder del grupo sea el que lleva la moto de menor cilindrada, y que los demás le sigan, aunque más despacio de su ritmo habitual. En caso contrario, nuestro candidato a líder se quedaría colgado al cabo de unas pocas curvas. Pero cuidado, si no conoce la carretera, o si tiene poca experiencia, lo mejor es que vaya en segundo lugar, y otro cuide de él, rodando a un ritmo apropiado y marcándole las curvas y puntos de peligro utilizando la luz de freno.

En entorno urbano, los vehículos son muchos y van muy juntos, y hay muchas calles e intersecciones, así que la técnica del zig-zag no suele ser de fácil aplicación. En cualquier caso, si te toca ir detrás de otra moto, guarda margen de seguridad con ella y en la medida de la posible, trata de colocarte en el lado alternativo para ampliar el efecto de la distancia de seguridad.

Rotondas o glorietas

Si cualquier intersección es peligrosa, las rotondas... también. Además, el hecho de que muchos conductores no sepan circular por ellas, o sabiendo hacerlo, ignoren las normas y lo hagan como les venga en gana, no ayuda mucho.

En mi opinión, son una herramienta muy útil para agilizar el tráfico, pero no acaban de estar bien diseñadas, no resuelven del todo un problema. Una evolución mucho más efectiva son las llamadas *turbo-rotondas*.

En una turbo-rotonda debes saber a dónde vas antes de incorporarte a ella. Tienen los carriles muy definidos, y una vez seleccionado uno, ya no tienes todas las opciones. Por ejemplo, si quieres girar hacia la derecha, es posible que no puedas hacerlo si te metiste por el carril izquierdo: una línea continua te lo impedirá. Antes de llegar a la turbo-rotonda, la señalización debería indicarte las opciones que tienes, y en función de tu destino, eliges un carril. Una vez dentro, la circulación es fluida, y si se respetan las continuas y las preferencias, es imposible que se produzca una colisión entre vehículos.

Lo peor de las rotondas tradicionales es que ese momento en el que decidimos si seguimos girando en la rotonda o la abandonamos puede retrasarse hasta el último momento, y dado que suelen tener varios carriles, ya tenemos el posible conflicto. De acuerdo, si todos siguiéramos escrupulosamente las normas esto no pasaría, pero es un hecho constatable que en las rotondas no hay líneas continuas y que es físicamente posible abandonarlas desde el interior. Si sólo se puede salir por el carril exterior, ¿por qué existe el carril izquierdo en la vía de salida?

Ya te lo habrán enseñado (o enseñarán) en la autoescuela, pero por si acaso insistiré. El que circula por el carril exterior de la rotonda tiene prioridad y puede seguir por ella, y no tiene por qué indicarlo con el intermitente izquierdo. Si vas por el interior y tienes intención de salir, estás en problemas, especialmente si no estás solo, porque no deberías abandonarla si no estás situado en el lado derecho.

Fíjate lo mal que circula la gente, que hay mafias que se dedican a estafar enormes cantidades de dinero a las compañías de seguros. Funcionan así: se colocan en el lado exterior, y si ven que el del interior tiene intención de abandonar la glorieta, impactan deliberadamente contra él, dado que tienen prioridad. A partir de aquí, simulan daños físicos, lesiones en el

cuello y hasta en el juanete, y le sacan al seguro del *culpable* hasta las entretelas.

Como motorista, en una rotonda debes estar siempre en alerta máxima. Controlando tu entorno, leyendo todas las señales que te indiquen en qué dirección van a ir todos los vehículos que te rodean. Intermitentes, dirección de sus miradas, y cualquier cosa que le ayude a tu sexto sentido a adivinarlo si no te dan pistas. En una zona industrial o empresarial podrás intuir hacia dónde van los camiones o las furgonetas, cerca de un hospital, hacia dónde irán las ambulancias, pero nunca te podrás fiar.

Todos, tú también, deberíamos dar información sobre nuestra futura maniobra. Mi consejo es que utilices siempre los intermitentes, tanto para seguir en la rotonda, girando a la izquierda (aunque no sea obligatorio), como para salir de ella. No dejes lugar a dudas en los demás.

Y otra cosa: ubícate bien. Usa los espejos y tu magnífico giro de cuello (que aún tiene un ángulo de giro envidiable) para ver los espacios libres.

El mejor consejo: sé inteligente y activa la conducción defensiva en todas las rotondas. Evita depender de las decisiones y maniobras de los demás usuarios.

Siempre que vayas a abandonar una rotonda, colócate en el carril exterior y sal por el primer carril disponible si hay varios (el de la izquierda). Si evitas salir cortando la rotonda, por el interior, consigues no impactar contra un posible vehículo, que con todo el derecho del mundo, circula por el carril exterior y aún no va a dejarla. Y si vas a seguir por ella, aunque tengas permitido hacerlo por el exterior, pon la moto en el carril interior. ¿Por qué? Porque estarás evitando que te lleve por delante un vehículo que trata de salir de la rotonda desde dentro haciéndose un *sasar*. Lo he dicho al principio: lo malo de las rotondas es que permiten tomar las decisiones en el último momento y los demás vehículos pueden

no tener ni idea de cuál va a ser. ¿Solución? Sé inteligente, marca tu intención con los intermitentes, pero sobre todo, gracias a tu ubicación, marca tu territorio y hazte sitio en el mejor lugar para seguir tu trazada y no depender de lo que hagan los demás.

En los últimos tiempos han aparecido otras glorietas, con un nuevo *diseño*, a las que se conoce como *rotondas inteligentes*²⁶. La novedad es que fuerzan, mediante una línea continua, que todos los conductores actúen como acabo de recomendarte, haciendo que no se pueda seguir girando yendo por el carril exterior, es decir, han cambiado la prioridad natural de una rotonda. Curioso, ¿verdad? Quizás las rotondas no hayan estado siempre tan bien pensadas como creían. Pero ya lo sabes: tú eres el que debe estar despierto e inteligente. Más que la rotonda. Piensa, no te confíes nunca.

Atascos

La moto es el arma definitiva contra los atascos. No sólo para evitarlos, sino para no generarlos. Al margen de su menor consumo de combustible y menores emisiones contaminantes, gracias a su agilidad y tamaño, la moto precisa de menos tiempo y espacio para realizar un determinado recorrido. Por cada coche que se sustituye por una moto, las posibilidades de atasco se reducen, sobre todo si en aquel sólo viajaba el conductor.

Pero a pesar de ello, los atascos pueden presentar riesgo para los motoristas. Veamos cuándo y cómo evitarlo.

El primero que mencionaré es el de darse de bruces con el atasco. Vas circulando *tranquilamente* a tu velocidad y de repente están todos

²⁶ “Hemos probado las nuevas rotondas inteligentes que evitan accidentes de tráfico.”
El País, 04.12.2018.

https://elpais.com/elpais/2018/11/26/videos/1543232890_361782.html

parados. ¿Por qué no los has visto antes? ¿Había una curva ciega? ¿Un cambio de rasante? Entonces, ¿por qué no adaptaste tu velocidad? ¿Por qué no ibas más despacio para tener tiempo y espacio para reaccionar en caso necesario? Identifica las zonas y los horarios donde el tráfico sea más intenso y por tanto los atascos o el tráfico lento más probables y conduce en estado de alerta, adaptando la velocidad y la ubicación de manera que puedas obtener una visión suficiente y con antelación.

Sigue esta máxima: conduce en todo momento la moto a una velocidad tal que puedas detenerla en el punto más lejano que puedas ver.



Follow

Para los pendejos que dicen que nos metemos entre los carros en cuanto vemos un espacio 🙄

Translate Tweet

4:38 PM - 14 Sep 2018



Evitar un accidente por alcance en el que te vas a llevar la peor parte es tan sencillo como no dar opción a que te golpeen por detrás detenido en una intersección o atasco.

<https://twitter.com/FallenRidermx/status/1040746681568882688>

Bien, resulta que el atasco está ahí, ¿qué hacemos? Si llevamos una velocidad excesiva, lo primero es reducirla fuertemente. La diferencia de velocidades entre dos cuerpos es lo que define la violencia del impacto, así que lo primero es conseguir que esa diferencia sea la menor posible. ¿Y ahora qué?

El último vehículo de la cola ha resultado ser una amenaza, así que lo que menos te apetece ahora es que te cedan esa posición. Un golpe por detrás y serás, por llevar una moto, el peor parado. Debes salir de ahí como sea. Si dispones de varios carriles, colócate en el que te permita estar más

adelantado. Así, los coches que estén más atrás, en el otro carril, te protegerán, al menos visualmente.

Insisto, nunca te quedes el último. Si sólo hay un carril, apártate y ponte en paralelo, bien buscando la parte izquierda o derecha (en el arcén). ¿Que está prohibido? Da igual. Lo prioritario es tu seguridad, por encima de las normas, y quitarte de un sitio donde eres carne de parachoques. Nadie te multará por esto, siempre que no te pases de listo, pero si un agente lo intentara, explícale educadamente por qué lo has hecho. Muchos policías atienden a razones si no te pones borde con ellos. Si no se da el caso y finalmente te acabas comiendo la multa, no te preocupes. Más adelante te hablaré sobre qué hacer con las multas injustas. Tendrás que pagarla igualmente pero es posible que te sientas mucho mejor. Por una simple cuestión de principios. Sigamos.

En los semáforos en rojo, actúa de la misma manera, nunca te quedes el último esperando a tener vía libre. A estos efectos un semáforo es como un pequeño atasco. Por desgracia, muchos conductores conducen pendientes del teléfono móvil, el GPS, o cualquier otra cosa que les suponga una distracción. Incluso en ciudad, a velocidades más reducidas, debes hacer todo lo que puedas por reducir las posibilidades de tener un accidente tanto por culpa de tus errores, como por los de los demás.

Esto nos da pie para poner nombre a una técnica, muy habitual en las motos, que es la de ir adelantando posiciones entre los vehículos que circulan despacio en una retención: el filtrado.

Pasar en moto entre coches detenidos en un atasco o en un semáforo es legal, pero si están en movimiento, la cosa cambia. Ya estaríamos adelantando a otros vehículos, y en este caso ya es preciso dejar una distancia de seguridad lateral imposible de cumplir. En otros países está

permitido, pero aquí no. Otra cosa es que esté más o menos tolerado y sea poco habitual que se cursen sanciones por ello. Pero está prohibido.

Te voy a dar un consejo. Si vas a pasar entre coches, hazlo siempre muy despacio. Es verdad que el hecho de llevar una moto te da la ventaja de poder evitar los atascos, pero no hace falta que lo hagas a toda velocidad. Mira a un lado. Mira al otro. ¿Los ves? Todos esos pobres conductores enjaulados en sus coches se van a chupar un buen rato atascados. No hace falta que te chulees, pasando rápido entre ellos, jugándote el tipo para ganar tiempo. Con que los adelantes despacio, uno a uno, con tranquilidad, fijándote en cada retrovisor (¡no los golpees!), buscando la cara de cada conductor y los gestos de los ocupantes si es posible, intentando intuir cualquier síntoma de cambio de carril, de apertura de puerta,... es más que suficiente. Incluso yendo muy despacio, a 5 o 10 km/h, vas a poder acortar el atasco de forma muy considerable. No es necesario que les quites las pegatinas: incluso yendo a ese ritmo conservador, ya te envidian muchísimo.

Por último, quiero hablarte de la técnica de *la cremallera*. El mecanismo de una cremallera es muy sencillo: se trata de dos piezas en hilera, y que consiguen unirse entre sí a medida que encajan de forma alternativa, una de un lado, y otra del otro.

En otros países es habitual ver a los conductores practicando la cremallera. Se da cuando hay tráfico lento y existe una intersección o una incorporación. En estos casos, es irrelevante quién tiene la prioridad, y lo que se hace es que los vehículos se van mezclando de forma alternativa, es decir, un vehículo de un lado y luego otro del otro, una y otra vez, de forma ordenada, y sobre todo, prevista por todos los implicados. Como todos lo conocen, saben cuándo les toca, y al hacerlo de forma fluida (exactamente como esperas que funcione una cremallera, sin atascarse), el tráfico se aligera y la duración del atasco se reduce.

¿Que aquí muy pocos conductores conocen la cremallera? Empecemos. Tú practícala. Es un gesto elegante de los que hacen falta en calles y carreteras. Deja pasar al otro cuando le toque, y muestra tus intenciones cuando creas que te toca a ti, metiendo un poco el morro de tu moto. A medida que más lo conozcan, mejor lo estaremos haciendo.

Adelantamientos

Adelantar es muy excitante. Y seguramente lo sea porque es una maniobra que exige toda la atención y la potencia de la moto. A mí me



Adelanta sólo cuando confirmes que no viene nadie de frente ni hay intersecciones por delante, dejando espacio de seguridad, vigilando la cara del adelantado, y procurando que la maniobra sea lo más breve posible.

encanta adelantar a otros vehículos en moto, pero claro, con un motor con mucho par (es decir, mucha fuerza o empuje) la maniobra dura muy poco tiempo. No hace falta jugársela en absoluto, sino esperar a que las condiciones sean óptimas, que el adelantamiento esté permitido, que la visibilidad sea suficiente, que no venga nadie de frente ni por detrás de

nosotros, y entonces, y no antes, indicar la maniobra, enroscarle la oreja a nuestra montura, disfrutar de ese momento de aceleración máxima e intentar que la ocupación del lado contrario dure lo menos posible para volver al carril de la derecha cuanto antes.

Centrándonos en las vías de doble sentido, los adelantamientos son una maniobra donde el riesgo aumenta por varios motivos. Para empezar, vamos a invadir el carril contrario, por lo que es imprescindible que no circule nadie más por él. La velocidad va a ser más alta que la del vehículo que nos precede, y de hecho, es el único caso en el que está permitido superar el límite de velocidad genérico de la carretera. Luego hay muchos posibles imprevistos, como que el vehículo al que vamos a superar no se haya enterado de nuestras intenciones, y trate a su vez de adelantar al vehículo que lleva por delante. También puede ocurrir que en la vía exista una intersección en la que no hayamos reparado y de repente nos encontremos con un coche de frente o que al intentar incorporarse provoque una reacción en cadena que acabe convirtiéndonos en carne de asfalto. O que el vehículo voluminoso al que queremos adelantar haya ocultado a uno o varios ciclistas, a un vehículo averiado en el arcén o cualquier otra cosa que haga que de pronto veamos que el camión o autobús también necesite ocupar el carril contrario. Pueden pasar muchísimas cosas, así que tendremos que tener todo bajo control, sin sorpresas, sin imprevistos, y ante la más mínima duda (no vale pensar *bah, fijo que no viene nadie*) retrasar la maniobra y esperar a una mejor ocasión.

Con un ciclomotor o motocicleta pequeña, las posibilidades de adelantar en un tiempo ínfimo son mucho menores. Suerte tendrás si eres capaz de ser uno más en el tráfico y no convertirte tú en el vehículo que todos los demás están locos por adelantar. Recuerda: adelantar es una maniobra crítica, y siempre querrás, cuando la ejecutes tú o cuando te adelanten a ti, que sea lo más breve posible. Por eso tendrás que calcular mentalmente

la velocidad de todos los vehículos, saber de qué potencia dispones, y si no es posible realizar la maniobra en el tiempo y en el espacio visible y libre que tienes, abortarla. No es ninguna broma. Los accidentes por adelantamientos fallidos o mal calculados son habitualmente fatales, no hay segunda oportunidad. Ante la más mínima duda, no adelantes y espera.



Ir en moto con pantalones cortos y sin camiseta ni guantes y un bolso colgado del hombro es siempre una pésima idea, pero además adelantar con un ciclomotor en línea continua en una curva sin visibilidad y sin arcenes que ofrezcan una alternativa, poniendo en riesgo tu vida y la de tu acompañante, es de una estupidez absoluta. Jamás pongas tu vida en manos de la suerte. En este caso, afortunadamente, el coche apareció después de terminar el adelantamiento suicida.

Imágenes de [@marin_fj](https://www.instagram.com/marin_fj).

Todo esto ha sido en condiciones ideales. Pero en la vida real hay más aspectos a tener en cuenta. Uno de ellos es la pintura vial. Al cambiar de carril es muy probable que pases por encima de las líneas longitudinales, y lo harás acelerando a tope y dibujando una pequeña curva. Malo. Si la carretera está húmeda o completamente mojada, sé suave con el gas, es preferible acelerar más tarde y progresivamente a que la moto te pegue un latigazo por derrapar en la pintura. Cuidado también con las flechas indicadoras del sentido de los carriles y, especialmente en ciudad, con los pasos de peatones. Ya sabes desde hace tiempo que esto de la moto es

complicado, que toda la información que vas recibiendo debes utilizarla en todas las situaciones.

Esta es la parte más peliaguda. Una vez conocidos los riesgos en vías de doble sentido, adelantar en calles o vías en las que vamos todos en la misma dirección es mucho más sencillo. Las urgencias por conseguir adelantamientos instantáneos ya no son tan importantes, aunque sí es interesante reconocer cuándo, a lo largo de la maniobra, estamos en un punto muerto, y en ese caso sí, tratar de hacernos visibles de nuevo.

Y por supuesto, ¡no adelantes jamás por la derecha!

Identificación de elementos del tráfico y puntos de riesgo

Saber ejecutar maniobras con soltura es requisito imprescindible para conducir con seguridad una moto, pero también es vital saber identificar a nuestro alrededor todo aquello que pueda suponer una amenaza, y saber qué podemos hacer para evitar en la medida de lo posible sus riesgos.

En esta sección voy a intentar hacer una relación de todos los riesgos más habituales que podremos encontrarnos durante la conducción de una moto. Recuerda las técnicas UVA y 60-75. Ni te imaginas la cantidad de cosas que pueden ponerte en riesgo. Todo está lleno de desperfectos, soluciones mal diseñadas, conductores que no deberían estar conduciendo y otras circunstancias inevitables, como las relacionadas con la meteorología. Trataremos de salir airosos de todas ellas dándonos un margen de seguridad suficiente, eligiendo la mejor posición, una velocidad adecuada, y teniendo en la recámara alternativas en caso de necesidad de actuación inmediata.

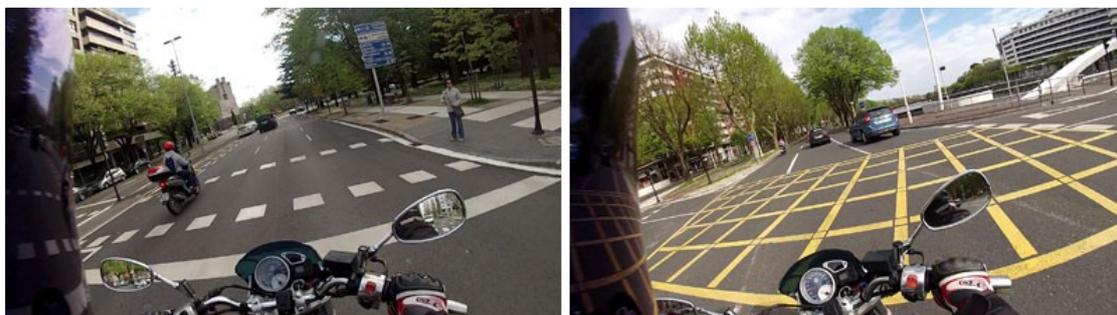
Marcas viales (señalización horizontal)

Si quieres caerte de la moto, haz algo infalible: pisa las pinturas del suelo. Tarde o temprano lo conseguirás.

Mira, la señalización horizontal puede ser muy peligrosa. La ley obliga a que las pinturas viales sean antideslizantes, casi tanto como el asfalto sobre el que están aplicadas, pero no hace falta pasar por encima muchas veces para darse cuenta de que en demasiadas ocasiones ofrecen un coeficiente de rozamiento insuficiente, bien porque nunca fueron antideslizantes o porque con el desgaste han perdido sus propiedades. ¿Y

qué hacemos? Lo de siempre, ponernos en lo peor, asumir que el agarre entre los neumáticos y la pintura será insuficiente. Por si acaso.

El riesgo real se produce por el contraste de agarre entre el asfalto y la pintura. Imagina que estás tomando una curva, con la moto inclinada, en un momento en el que los neumáticos están apoyados en el pavimento, y todo va genial. Cuando de repente, aparece una flecha. Si la pintura no ofrece la fricción suficiente en contacto con una rueda, no podrá sujetar la moto y derrapará. El cambio de sensación nos pilla de sorpresa, de golpe la moto se encuentra por encima de la velocidad adecuada, y la caída es difícilmente evitable. Si además estás acelerando o frenando con contundencia, la sacudida puede ser importante. El golpe contra el suelo me está doliendo de sólo pensarlo. ¿Solución? Evitar pasar por encima de todas las marcas viales. Todas. Siempre que se pueda.



Los pasos de peatones de superficie reducida y las rejillas *antibloqueo* de las intersecciones son dos ejemplos de marcas viales que suponen un menor riesgo de sufrir caídas en moto.

Hay un dicho motero para este consejo: *siempre por lo negro*. Algunos motoristas sólo lo cumplen con lluvia, porque la pintura, cuando está mojada, puede ofrecer poco más agarre que una placa de hielo. En mi opinión no hace falta pensar si está empapada o no. Acostúmbrate a evitar pasar por encima de la pintura siempre que sea posible para automatizar el trámite, hazlo siempre, sin pensar si está húmeda o no. Y ya sabes, no te quedes mirando la pintura que tratas de esquivar, mira a su lado, al sitio por donde quieres pasar.

En cualquier caso, la pintura no es la peor de las amenazas, así que hay que aprender a valorar su peligrosidad en función de las circunstancias. Hay muchos tipos de señalización horizontal. Entre otras, podemos encontrar las mencionadas flechas indicativas, líneas longitudinales continuas o discontinuas, discos de límite de velocidad, *stops* o *cedas* con



En moto debes establecer una estrategia de esquivas de pintura al circular, aunque no te lo pondrán fácil. En esta imagen puedes ver un stop y unas marcas sobre las que tendrás que frenar: una flecha con restos de pintura negra y un paso de peatones antirreglamentario (sus líneas no son paralelas al eje de la vía). Como no te permiten pasar *por lo negro*, tu habilidad y anticipación deben compensar la situación.

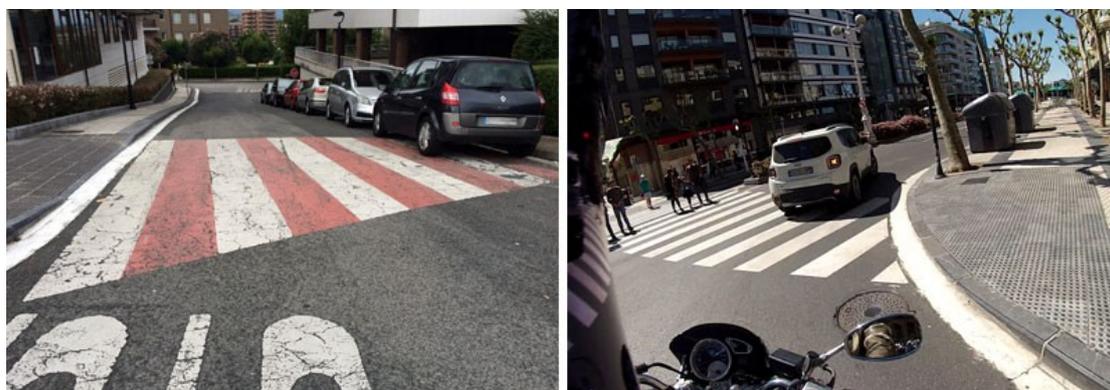
sus correspondientes líneas de detención, y por supuesto, los pasos de peatones. Todas ellas pueden dividirse entre las que disponen de una zona libre por donde evitarse y otras que ocupan nuestra trayectoria de lado a lado y hay que pisar obligatoriamente.

También su tamaño es importante, o dicho de otra forma, si nos van a *separar* del asfalto durante un corto espacio o no.

Esta información es muy importante para evaluar si es mejor esquivarlas o si debemos tomar otras medidas preventivas,

como reducir la velocidad o evitar cualquier maniobra brusca justo al pasar por encima de ellas. En definitiva, ¿merece la pena hacer una

maniobra de evasión de una marca si creemos que su riesgo es mínimo? Veamos algunos ejemplos.



Cuando no sea posible esquivar la pintura, conduce más despacio y sin brusquedades, especialmente en situaciones de humedad, cuando las marcas son más resbaladizas.

Un paso de peatones es una marca vial que aunque está formada por enormes superficies pintadas, por lo general ofrece una alternativa de paso entre las líneas que lo conforman, sin tocar nada de pintura. Digo por lo general pues en ocasiones no ocurre así. Puede ocurrir que esté en una curva o en un giro en una intersección entre dos calles, y entonces haya que pisar alguna de las líneas. También puede que el paso de peatones no esté pintado en perpendicular al sentido de la marcha o porque se hayan utilizado pinturas de otros colores en las zonas libres donde deberíamos encontrar nuestro ansiado asfalto rugoso. En este último caso, se trataría de un paso de peatones antirreglamentario, ilegal, es decir, que no cumpliría las condiciones fijadas por las normas de tráfico. Aunque a veces no lo parezca, no sólo los conductores estamos sujetos a ellas. Un paso de peatones es probablemente el peor de los escenarios, debido a la gran superficie pintada que ocupa. Si una rueda pierde la adherencia, y por lo general ocurre en los peores momentos, cuando estamos inclinados, frenando o acelerando, lo hace durante el suficiente tiempo y distancia como para hacer inevitable la caída.

Otras marcas horizontales son más inofensivas, porque aunque resbalen, nos afectan sólo durante unos centímetros. Recuerda que la moto tiene

una tendencia natural a seguir en pie, y cuando sufre algún tipo de inestabilidad, cuando esta cesa, la moto trata de volver a la normalidad. Visualiza esta imagen: vas a cruzar una intersección en la que no puedes detenerte, toda ella está pintada con una rejilla amarilla. Es imposible evitarla, vas a tener que pisar pintura. En este caso conviene procurar pisar las líneas transversalmente, tocar cuanto más asfalto mejor. De esta forma, en el peor de los casos, si se produce una pérdida de adherencia, será muy breve, una pequeña sacudida, y la moto volverá a su posición natural.

Tanto en ciudad como en carretera, nunca pises las líneas continuas. Primero porque está prohibido, y segundo porque van en el mismo sentido que la moto, y podrías estar sobre ella durante muchos metros, con una adherencia mucho menor que la que tienes a su lado, sobre el asfalto. Cualquier movimiento brusco, acelerando, frenando o inclinando la moto puede desestabilizarla y provocar una caída y una salida de vía. Además, las líneas pueden ser *sonoras*, efecto que se consigue mediante la alteración de su superficie, y que resulta aún más peligroso para las motos, reduciendo aún más sus propiedades de adherencia.



La pintura negra no se ve, es igual de deslizante y siempre acaba dejando al descubierto la antigua señalización.

Por último, no descuides otros tipos de marcas que podrías encontrarte aunque no formen parte del catálogo oficial de señales. Son abusos que

algunos titulares de las vías realizan, a veces para presuntamente proteger a parte de los usuarios de la vía y otras para ahorrar dinero a corto plazo.

Una de las amenazas es la pintura negra. ¿Qué sentido tiene utilizar una pintura del mismo color que el asfalto si no se va a distinguir? Pues bien, ahí está la clave. La pintura negra está permitida para enmascarar u ocultar marcas viales de forma temporal, “durante un corto período de tiempo”. Y sin embargo, se suele aplicar para eliminar de forma presuntamente definitiva señales viales, como flechas en calles que cambian de sentido tras una reordenación de tráfico o unas obras, líneas separadoras de carriles, o pasos de peatones que desaparecen. Estas viejas señales acaban resucitando y apareciendo de nuevo, cosa que no ocurriría si se hubieran eliminado respetando la normativa vigente²⁷, mediante métodos mecánicos, eliminando físicamente la pintura, no ocultándola.



Es cuestión de tiempo. Por eso la utilización de pintura negra es un error y una pésima estrategia que se paga a largo plazo.

27 Orden FOM 2523/2014, artículos 700.6.4 y 700.6.5.

<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2015-48>

El problema no es sólo que la pintura negra sea igual de deslizante que la blanca o la amarilla, es que es más difícil de detectar. Y por si fuera poco, a contraluz no se puede apreciar su color, es decir, si se trata de una marca borrada o si está activa. Es una chapuza en toda regla, una práctica irregular que provoca un riesgo evitable, y además, con el paso del tiempo y los vehículos, se borra y la vieja señal vuelve a aflorar. Sería mucho más sencillo hacer las cosas bien, aunque en principio sea un poco más caro, eliminando la pintura de forma definitiva con “agua a presión, proyección de abrasivos o fresado”, en vez de tener que taparla una y otra vez cada dos o tres años.

En lo que a nosotros respecta, tendrás que aprender a detectar estas marcas negras y evitarlas igualmente, porque para ti y para tu moto, suponen la misma amenaza y riesgo de caída.



Resaltar zonas reservadas con pintura aumenta el riesgo de caída a los vehículos de dos ruedas, especialmente si está mojada, y como puede apreciarse en la imagen de la derecha, tampoco garantiza que sean respetadas. La falta de educación no se combate con más pintura.

Más cosas. En algunas ciudades se han puesto de moda las zonas avanzadas de detención, justo delante de los semáforos. Se trata de espacios reservados para determinados tipos de vehículos, principalmente bicicletas y motos. En algunos sitios, estas zonas pueden ser compartidas por ambas, y en otros, la reserva es únicamente para bicis. La idea de estas zonas reservadas es magnífica. Lo que propone es

que los vehículos más vulnerables puedan colocarse por delante del resto, alejados de los ángulos muertos y donde sí son visibles de forma directa, y permitiéndoles además ser los primeros en salir al ponerse el semáforo verde. El problema es que este invento no está recogido aún en la normativa básica y no está unificado, y cada ayuntamiento lo materializa con su propio estilo, a veces dejando en evidencia su falta de empatía y conocimientos sobre los riesgos que afectan a los usuarios de vehículos de dos ruedas, provocando otro riesgo de falta de adherencia que antes no existía. Me refiero a casos como el de la foto, donde la zona avanzada se convierte en una especie de alfombra roja imposible de evitar, con un exceso de pintura que resulta un grave peligro para la seguridad tanto de ciclistas como motoristas. Es una mala práctica utilizar la pintura para provocar una mayor visibilidad de las señales, pero eso sólo parecemos saberlo los motoristas. El asfalto es negro, y el color con más contraste es el blanco. Sólo debería valer utilizar pintura más blanca, más reflectante, y por supuesto, renovarla periódicamente. No se deben destacar abusando de colores no autorizados.



En la imagen de la izquierda puedes ver una marca horizontal antirreglamentaria y peligrosa, que provoca una pérdida de contacto continua con el asfalto. La de la derecha, en cambio, es correcta y aunque no sea inocua, se ve mejor y proporciona a las motos mejor adherencia.

En estas situaciones sólo nos queda pasar muy despacio, especialmente si la pintura está húmeda, sin cambiar la dinámica de la moto, como si estuviéramos pasando por encima de una placa de hielo o nieve.

Otro caso similar que puedes encontrarte es el de los límites de velocidad indicados en el suelo. Deberían estar formados siempre por un óvalo y una cifra en su interior, utilizando en exclusiva pintura blanca. Estas marcas suelen ocupar prácticamente todo el carril, de lado a lado, por lo que no nos ofrecen una alternativa de paso, salvo quizás pasar muy cerca del bordillo o acercarnos demasiado al carril lateral, lo que es muy mala idea. Ten en cuenta que, sin embargo, en el interior del círculo deberían quedar zonas de asfalto sin pintar, por lo que estaremos *tocando* pintura durante muy poco espacio, en rápidas transiciones *pintura-asfalto* que no deberían desestabilizar la moto. Consejo: reduce la velocidad (preferiblemente a lo indicado en el disco), y pasa por encima llevando suavemente la moto, sin cambiar velocidad ni trayectoria.

Por desgracia, hay veces que se vuelve a utilizar demasiada pintura, incumpliendo las normas, de nuevo en aras de supuestamente aportar mayor visibilidad a las señales. En efecto, las señales verticales (insisto, *verticales*) que establecen un límite de velocidad tienen colores: el disco es rojo, el fondo blanco y las cifras son negras. Pues bien, algunos trasladan al suelo lo que hay atornillado en un poste, y así, puedes encontrarte con una gigante señal redonda pintada en el suelo. Imposible de esquivar. Metros cuadrados de pintura blanca, negra y roja esperando a que un incauto motorista frene o incline la moto al llegar a ellos. Y sin posibilidad de tocar nuestro añorado asfalto hasta salir de ella. Por favor, ten cuidado. Reduce la velocidad, no toques nada y supérala lo más dulcemente que sepas.

Para terminar, no puedo dejar de mencionar los pasos de peatones que están señalizados con colores diferentes al blanco. Algunos intercalan el color rojo entre las bandas blancas, supuestamente para hacerlos más visibles. Esto es un inconveniente muy importante para los motoristas, porque nos impide cumplir el consejo de circular siempre *por lo negro*. En otras ocasiones, el color blanco de las bandas es sustituido por otros para,

por ejemplo, reivindicar derechos o libertades de otra índole que nada tienen que ver con la seguridad vial. ¿En serio que un paso de peatones es *el lugar* para eso? ¿No hay otros foros?



Un paso de peatones debe tener las líneas de color blanco. Algunos expertos afirman que si se modifica, ya no es un paso de peatones. Poca broma. Los graffitis y las reivindicaciones, a la pancarta o la pared.

Recapitulemos. Hay que intentar no pasar con la moto por encima de las pinturas del asfalto. Pero sin volvernos locos. Si la moto no está inclinada, no está frenando y no está acelerando, los neumáticos no están reclamando un alto índice de fricción y por tanto, no suponen un peligro inminente. A mí me gusta esquivarlas siempre, ya estén secas o mojadas, con un suave zigzaguo, como un baile ligero y continuo, buscando la mejor ubicación en el carril, pero si no me queda más remedio, o si la esquiva me obligara a realizar algún movimiento más brusco, me aseguro de que la moto vaya lo más recta posible, ajusto la velocidad, y sin tocar

frenos o acelerador, paso por encima suavemente. Ten en cuenta otros posibles elementos del tráfico (peatones, vehículos o incluso animales) que puedan obligarte a realizar maniobras de emergencia justo cuando necesites que la moto vaya sola. Ante la duda, la alternativa suele consistir en reducir la velocidad.

Practica estas técnicas continuamente y conseguirás reducir muchísimo el riesgo de caída por culpa de las marcas viales.

Peatones

Los peatones son el centro del universo vial. El eslabón más débil, el usuario más vulnerable y desprotegido de entre todos los que compartimos la vía pública. Antes de ser ciclistas, motoristas o automovilistas, todos hemos sido peatones. El peatón se merece nuestro mayor respeto y protección.

Tanto en entorno urbano como interurbano, la identificación de un peatón cerca de nuestra moto debe activar la alerta. Bien sea andando por el arcén, por el borde de la acera o aproximándose a un paso de peatones, actuaremos como si se tratara de una amenaza y dejaremos un espacio de seguridad alrededor del mismo. No podemos olvidar que si bien circular en moto nos exige atención máxima, los peatones van más relajados.

Una persona paseando por la ciudad se mueve por espacios reservados, como aceras o calles peatonales, que nunca deberían ser amenazadas por otros vehículos. Los peatones únicamente necesitan prestar un poco más de atención cuando se disponen a cruzar a otra calle por los pasos de peatones, regulados o no por medio de semáforos. No siempre lo hacen, metidos en sus pensamientos, conversaciones o teléfonos móviles. Aquí es donde surgen nuestros problemas, porque pueden resultar muy

imprevisibles en sus intenciones. Debe entrar en juego nuestra capacidad de lectura de sus movimientos y lenguaje corporal, para tratar de adivinar qué pretenden hacer.

Lo primero que tienes que saber es que el peatón es uno de los mayores infractores de las normas de tráfico. No digo que todos los peatones infrinjan las normas, pero desde luego no debería ser una sorpresa encontrarte a uno cruzando por donde no se debe, o delante de ti a pesar de que su semáforo esté rojo. Como siempre, sitúate en el peor escenario, y ante la duda, actúa como si fueran a ponerte en aprietos.

Fíjate en los peatones, trata de sacar el máximo de información de ellos. Su edad, si son adultos, ancianos o niños. Si van solos o en grupo. Si llevan perro y si este va atado. Si están atentos al tráfico, si se han percatado de tu presencia, si te miran. ¿Tienes dudas? Toca la bocina para decirles que estás ahí. Si se paran al borde de una acera donde no hay paso y miran hacia el tráfico, tiene toda la pinta de que quieren cruzar por ahí en cuanto puedan, aunque no deban. Reduce la velocidad, despégate de la acera y mira a tu alrededor por si necesitas un plan B de emergencia en el último momento.

¿Hay un paso de peatones con semáforo? Confirma si se fijan en el muñeco del semáforo o si por el contrario no hacen otra cosa que mirar al tráfico. Esto último te puede indicar que tienen toda la intención de cruzar en cuanto dejen de pasar coches, aunque lo tengan en rojo. He dicho bien, coches. Los peatones son listos y siempre evitan cruzar delante de coches, autobuses y grandes camiones, pero no suelen apreciar el atropello por una moto (gran error) como una amenaza vital. Quizás no te hayan visto u oído así que asegúrate de que sepan que estás ahí, que no te tape ningún coche, y si esto no es posible, colócate en un lugar en el que el peatón nunca pueda llegar hasta ti, alejándote del borde de la acera y utilizándolo como escudo.

Si el paso de peatones no tiene semáforo, todo cambia. Entonces los peatones tienen preferencia, y hay que detenerse para que crucen. Si tienes vehículos por delante, asegúrate de mantener una distancia prudencial con ellos. Y lo mismo por detrás. Si alguno de los peatones irrumpe repentinamente en el asfalto, se va a producir una serie de frenazos en cadena, y no te gustará estar ni el primero, ni en medio, ni al final del lío. Una buena razón para mantener siempre la distancia de seguridad.



Hay zonas en las que no haría falta ni señalización, con sólo circular por ellas ya sabes que eres un invitado y debes respetar y dar prioridad a los peatones.

Cuando el paso de peatones cruza una calle de dos carriles, la situación es crítica, sobre todo si son en el mismo sentido de circulación. Es una circunstancia muy peligrosa para peatones y conductores. El problema radica en que los peatones pueden quedar ocultos detrás de algunos vehículos. Imagina que vas por el carril de la izquierda. Por la derecha, más adelante, un coche o una furgoneta va cada vez más despacio, acercándose a un paso de peatones. ¿Por qué crees que frena? ¿Podría haber algún peatón? Tú vas más rápido, y podrías pasar antes de que el coche termine de parar. ¿Qué harías? Ponerte en lo peor, ¿verdad? ¿Y si el

peatón en realidad está cruzando corriendo? Recuerda que es un peatón fantasma, aún no lo has visto, estaría tapado por ese vehículo. Podría ocurrir que lo atropelles justo cuando pases por el paso de peatones. Sé inteligente. Frena a la vez que el vehículo del otro carril, que seguro que lo está haciendo por una buena razón. No te la juegues.

Insisto, siempre que veas en el otro carril a un vehículo parado delante de un paso de peatones, aunque no veas a quien se dispone a cruzar, haz exactamente lo mismo, y frena en paralelo. Ha parado por algo. Si no lo haces, es cuestión de tiempo que te lleves por delante a un peatón y provoques un gravísimo accidente perfectamente evitable.



La señal S-28 indica *zona residencial* y prioridad absoluta de los peatones en todo el área. ¿Existe forma más torpe de anular su significado que pintando pasos de peatones?

Además de los pasos de peatones, existen otras zonas de coexistencia en las que éstos tienen preferencia absoluta. Se nos permite circular por ellas con vehículos a motor, pero cediendo siempre el paso a las personas que van a pie. Son los dueños de las zonas residenciales y de las *zonas 30*, así

como calles peatonales y los vados en las aceras (para acceder a un garaje, por ejemplo).

En estos casos, no tengas prisa, no te acerques a ellos y no les intimides, ni siquiera hagas ruido con el motor. Hazles gestos con las manos o la cabeza para decirles que los has visto y que ellos van primero. Muéstrate como un motorista educado y que respeta a los más vulnerables.

Desconfía de la señalización. Venimos de una cultura en la que el vehículo motorizado era el rey y el que iba andando era un actor secundario. No sabemos respetar al peatón. Ni los que ponen las señales saben respetarlo, porque las clavan en el suelo como si no supieran lo que significan. Ante la presencia de un peatón, dale espacio, muéstrale respeto y protégelo. Es el más vulnerable.

Vulnerable, justo lo que tú eres al lado de un coche, de un autobús o de un camión de carga. Seguro que quieres el mismo respeto por su parte.

Impactos frontales

Encontrarte con otro vehículo de frente es una situación crítica. Por eso las vías de doble sentido son tan peligrosas. En caso de que se produzca un impacto frontal, las velocidades de un vehículo y de otro se suman, y rara vez el motorista sale vivo pues el golpe es brutal.

Las calles y carreteras de doble sentido son muy habituales y por eso hay que estar en alerta máxima. Tratar de reducir el riesgo en la medida de nuestras posibilidades, fijarse en la trayectoria de los vehículos y en las miradas de sus conductores, por si viéramos alguna pista que nos hiciera pensar que no van atentos, si se están saliendo de su carril, si no se han percatado de nuestra presencia.



Como puedes ver en esta impactante imagen, es mejor no acercarse al carril contrario. En estos casos buscar el interior de la curva no es una buena idea.

(Autor desconocido.)

En definitiva, la técnica UVA nos indica que debemos alejarnos del vehículo contrario y de la línea que separa los carriles, utilizando la parte derecha del nuestro, y adecuando la velocidad a la presencia de un vehículo de frente, especialmente en curvas hacia la izquierda. La alternativa... puede ser complicada, sobre todo si el vehículo es muy grande, lo que no nos dejará demasiado espacio de maniobra, y dependerá de cada caso, por lo que tendrás que tener la mente muy despierta. Si la invasión de nuestro carril no es completa, pero va a más, un acelerón podría sacarnos de ahí antes de que termine de ocupar nuestro carril. Y por supuesto, esquivarlo, aunque sea llevando la moto fuera de la carretera, por encima de la acera en último término o por donde haya hueco. Para esto no estará mal frenar para que el golpe sea menor... Cualquier cosa antes que un impacto frontal. Como ves, es una situación que pinta muy mal, por lo que siempre circularemos con el máximo respeto ante cualquier otro vehículo que venga en sentido contrario.

En carretera, mucho cuidado con las curvas ciegas, en las que no veas la salida. Las curvas a izquierda tómalas deliberadamente pegado a la parte exterior para no encontrarte con un vehículo de frente que la ha cogido abierta, o que sencillamente no entra en su carril por su voluminosidad. Olvídate del ápice. En el caso de una curva a derechas, si no puedes verla completa, aléjate del carril contrario, tómalala por el centro o el interior, aunque con cuidado, no vayas a encontrarte ciclistas o peatones.

Impactos laterales

Otro tipo de impacto es el lateral, en el que uno de los vehículos colisiona contra el costado de otro. En este caso las velocidades de los dos objetos móviles no se suman, pero el efecto sigue siendo sumamente lesivo, sobre todo para el que recibe el golpe de lado. Aunque para un motorista, da igual de dónde llegue el impacto, siempre es excesivo.

Las circunstancias en las que puede darse una colisión lateral son múltiples. Puede ocurrir que uno de los dos vehículos se salte la prioridad en una intersección en perpendicular, incrustándose la moto en el costado del otro vehículo, o llevándose este la moto puesta.

Los giros a la izquierda, en los que es necesario invadir el carril contrario también esconden este riesgo. Si tenemos que girar para abandonar nuestra vía, debemos ejecutar la maniobra sólo si estamos seguros del todo de que tenemos vía libre. Si por el contrario, somos nosotros los que circulamos por una calle o carretera y es el otro el que va a girar invadiendo nuestro carril, debemos estar alerta ante la más mínima indicación que nos sugiera que nos va a cortar la trayectoria, si sospechamos que no nos ha visto, si va a apurar la maniobra y nos invadirá el círculo de vida a nuestro paso. Pondremos la técnica UVA a trabajar. No confiamos en absoluto en los demás. Chequeo rápido a los

espejos y a los ángulos muertos en búsqueda de espacio libre para una alternativa, fijamos la mirada en el otro conductor, manos y pies prestos en sus posiciones de emergencia, y si sale antes de tiempo, actuamos. La culpa será suya, la víctima nosotros. Debemos hacer todo lo que esté en nuestra mano para evitar cualquier accidente.

Otra situación muy habitual y muy peligrosa son los giros en la proximidad de carriles reservados, como los carriles-bus o para vehículos de alta ocupación (VAO), que veremos más adelante cómo gestionar.

Impactos por alcance

Otro posible accidente es una colisión por alcance, que se produce cuando un vehículo impacta en la parte trasera de otro. Son los menos violentos porque las velocidades se restan, pero en moto no hay accidente pequeño. Todos traen malas consecuencias, estos también.

Contra los accidentes por alcance hay un antídoto: la distancia de seguridad. Si mantenemos un margen de seguridad con el de delante y frena bruscamente, tendremos tiempo y espacio para frenar después y conseguir no darle. Pero sé inteligente, analiza toda la situación, ten en cuenta las reacciones en cadena. Insisto, conducir es una actividad muy compleja, donde interactúan muchos elementos y debes verlos todos, no sólo el que llevas delante. Si un peatón se cruza ante el coche que te precede, sabes que va a frenar antes de que lo haga por lo que puedes empezar a hacerlo tú también. Trata de analizar siempre todo el conjunto, no te fijes sólo en un vehículo, porque sólo así podrás intuir la sucesión de movimientos que tienen lugar cuando ocurre algo inesperado.

Si eres tú el que va con la moto por delante, el de detrás es el que tiene la responsabilidad de guardar la distancia con tu moto. Si no lo hace y se

pega demasiado, tendrás que poner en marcha otras alternativas, como hacerle señales para que afloje y te dé más espacio, y si no funciona, cambiar de carril, o sencillamente dejarle que te adelante. La experiencia me dice que acelerar, en un intento de huir de él no es una buena idea. Este tipo de conductor agresivo que conscientemente se pega a una moto acelerará también y seguirá detrás de ti, a la misma distancia pero a una velocidad mayor. No olvides que los coches tienen una velocidad de paso por curva mayor que las motos, es decir, que te estarás metiendo en problemas mientras él va a poder seguirte perfectamente. Es mucho mejor facilitarle el adelantamiento y librarte cuanto antes del *muerdematrículas* que por desgracia llevas enganchado al culo.

Vehículos parados o estacionados

Todos los días veo un tremendo error cometido por muchos motoristas en mi ciudad: circular pegado a los vehículos aparcados. ¿El motivo? Los conductores u ocupantes que, sin confirmar que no viene nadie, abren la puerta y en un instante, crean un peligrosísimo obstáculo para los vehículos que circulan a su lado.

Por suerte, no es un accidente muy habitual, pero estaremos de acuerdo en que no es algo extraordinario que de un coche que acaba de aparcar salgan personas, ¿verdad? Todos los días hay millones de personas que aparcan un coche, abren la puerta y salen de él. Desgraciadamente, cuando se produce, es un accidente muy feo, porque el mecanismo de la puerta hace tope y la moto y el motorista acaban atrapados en ella como si fuera una trampa. La mayoría de los coches que ves estacionados están vacíos, pero basta con que se abra una puerta en medio de tu trayectoria para que te metas una galleta espectacular. Y es muy fácilmente evitable.



La mejor ubicación es aquella en la que estés a una distancia prudencial de todos los vehículos, ya estén en doble fila o correctamente aparcados, por si alguna puerta se abre, como puedes ver en la imagen de la izquierda. Si optas por filtrar cerca de ellos, por ejemplo al acercarte a un semáforo en rojo, hazlo despacio, y verificando uno por uno que no hay ocupantes dentro.

Ir fijándote en todos los coches aparcados, escudriñando dentro o en sus retrovisores es una locura, y para hacerlo bien deberías ir muy despacio. Pero, ¿para qué complicarse? Es mucho más fácil darles espacio (aunque sin dejar de fijarte en todo, por supuesto). Circula un poco más centrado en el carril, deja libre un espacio lateral de aproximadamente un metro, como si esa zona del carril no fuera practicable, y asunto resuelto. Vaya, no estaría de más dedicarles un poco de atención y de mirada periférica, también puede pasar que alguno de ellos intente incorporarse al tráfico, pero evitando pasar demasiado cerca de ellos, pasarán a ser un problema menor.

No tengas prisa. Otra maniobra que veo habitualmente cerca de los semáforos es pasar entre los coches aparcados y los que están en movimiento. No lo hagas. Es un enorme riesgo que sólo te va a aportar unos pocos segundos de ventaja. ¡No merecen la pena! Si están parados vale, pero siempre muy despacio, con cuidado de no tocar sus espejos con tu manillar, vigilando a los estacionados como a los detenidos, sus luces (freno, marcha atrás e intermitentes), sus ocupantes, sus miradas, buscando cualquier pista que te diga que se incorporan o que alguien abandona el coche.

El problema de las puertas se da en aparcamientos en línea. Sin embargo, cuando te los encuentres en batería, extrema la precaución y aléjate de ellos, dales otro metro. En los aparcamientos en batería tradicionales, en los que hay que salir marcha atrás, la luz blanca del vehículo estacionado nos indica que va a salir, pero no sabemos si nos ha visto u oído, porque su visibilidad es muy limitada. Utiliza el claxon y muévete hacia el otro lado del carril, y prepara la alternativa, que será frenar en caso de que su salida de la plaza sea tan fulgurante que no te deje espacio para esquivarlo.



Estacionamiento en batería invertida en una calle de carril único. Demasiados vehículos juntos en muy poco espacio. Si sólo uno de ellos sale súbitamente, te busca un problema, por lo que es mejor ir a una velocidad que te permita un mínimo de reacción.

Debido a los problemas de visibilidad de esta disposición, en algunas ciudades están empezando a proliferar los aparcamientos en batería invertida, en los que se aparca dando marcha atrás, y se sale normal, hacia adelante, lo que significa que el conductor puede mirar la calle a la que se incorpora por las ventanillas laterales, y reduciendo el efecto pantalla que hacen los demás vehículos aparcados. Estos aparcamientos son más seguros pero tampoco son la panacea, y además, no contamos

con la ventaja de la luz de marcha atrás ni el intermitente como chivatos de sus intenciones.

Aplicaremos las mismas medidas: dejar un espacio de seguridad lateral de aproximadamente un metro, y preparar claxon, frenos y contramanillar por si debemos avisar, detener la moto o esquivar por el otro costado al vehículo que sale.

Te encontrarás muy a menudo con conductores poco respetuosos con las normas y con los demás, con sus vehículos aparcados en doble fila. Suponen un doble peligro. Por supuesto, sus puertas, que podrían abrirse en cualquier momento para que alguno de sus ocupantes lo abandone. Suele ser gente con prisa, que si no tiene tiempo para aparcar o parar en un sitio mejor, tampoco lo tendrá para mirar hacia atrás por si vienes tú con la moto. Dale espacio, siempre, que corra el aire entre tu moto y un coche en doble fila.

También provoca un riesgo grave adicional al cortar el tráfico en uno de los carriles habilitados para ello. Todos los que van detrás del automóvil que decide parar en doble fila se ven obligados a cambiar de carril, o frenar si la maniobra no es posible. Desde el punto de vista de un motorista, implica revisar todo el entorno alrededor para maniobrar o para esperar una cascada de movimientos de todos los que se ven obligados a esquivar al infractor. Como siempre, haz una composición mental de los cambios que se avecinan, utilizando tu sexto sentido y tu experiencia, y protege de forma defensiva tu círculo de vida. Ante la duda, es mejor frenar que cambiarte de carril. Y si te apetece, saluda con la bocina al que ha provocado todo el desague cuando pases por su lado. Que sepa de primera mano que su maniobra y su falta de empatía no han sido del todo de tu agrado.

Autobuses y otros vehículos de gran volumen

Si de una moto decimos que tiene ventajas de movilidad por su pequeño tamaño, agilidad y rapidez de movimientos, los camiones y autobuses son todo lo contrario. Si tú puedes mirar a los lados para cubrir los ángulos muertos, ellos tienen puntos permanentemente ciegos. Si tú puedes aplicar contramanillar para hacer un rápido giro o esquivar, sus enormes masas e inercias les impiden hacer lo mismo. Si tú puedes acelerar o frenar y conseguir reacciones instantáneas con tu moto, ellos no pueden hacerlo de forma tan súbita, sus reacciones son más lentas.



El conductor de este camión sólo ve a una persona, el policía de la chaqueta amarilla. Colocar tu moto en sus ángulos muertos te convertirá en invisible, algo que no querrás ser nunca a lomos de una moto.

(Autor desconocido.)

Son vehículos con los que hay que tener mucho cuidado. Sus conductores son profesionales, por lo que se puede esperar una conducción más activa

y responsable, pero como motoristas siempre nos ponemos en lo peor, estaremos siempre en alerta. Por si acaso.

Cualquier pequeño toque con una mole de estas puede ser fatal, así que les daremos siempre un espacio de seguridad, frontal y lateral para que cualquier maniobra que puedan hacer nos pille con margen.

Como decía, presta atención a sus ángulos muertos, que son muchos y muy amplios. Están en sus laterales, y sobre todo en la parte derecha. Otro muy peculiar, por delante del propio vehículo, al estar el puesto de conducción muy alto. Y por supuesto, la parte trasera, totalmente oculta para el chófer.



Un autobús cubriendo parte del campo visual es un gran inconveniente, pero para compensar, te sirve de barrera protectora. No entres en intersecciones o pasos de peatones antes que el vehículo que te oculta, especialmente al iniciar la marcha.

Nunca te pares o circules más tiempo del necesario en un ángulo muerto. Quédate detrás o acelera para salir por delante de la zona ciega pero sal de ahí. Recuerdo una vez que paré detrás de un autobús de línea que se detuvo en una parada, en una ligera cuesta abajo. De repente, las luces de marcha atrás se encienden, suena un pitido intermitente, y el bus empieza

a moverse. Mierda. Me había quedado tan pegado que no tenía espacio para salir por un lateral, el ángulo de la dirección no era suficiente. Intenté empujar la moto hacia atrás, pero entre la pendiente, que llego justo al suelo y que mi moto pesa mucho, apenas podía moverla. Plan B: tocar la bocina hasta reventarla. Al final, los pasajeros que estaban en la marquesina y los coches que seguían circulando avisaron al chófer y por fin se detuvo. Todavía con el susto en el cuerpo (sólo me quedaba tirar la moto y salir corriendo de detrás) me di unos segundos y paré a pedirle explicaciones. Reconoció que fue un error por su parte, que lo hizo porque una señora que necesitaba utilizar la rampa de discapacitados no podía subir desde donde estaba. Acepté sus disculpas y acabamos dándonos la mano. La culpa, amigo, también fue mía. Me quedé parado donde no me podían ver y sin preparar una alternativa de escape.

Si bien con coches no es tan llamativo, los camiones y autobuses también te tapan buena parte de tu campo visual. Tu objetivo es saber qué hay en toda la circunferencia, pero con un autobús a tu lado, hay una buena parte que no puedes ver. Imagina que además te acercas a una intersección, o a un paso de peatones. ¿Podrías estar completamente seguro de que no te va a salir un coche o un peatón por delante del autobús? La verdad es que no es lo más probable, la gente no se suele tirar delante de un autobús o un camión, pero no lo puedes asegurar, te está tapando la visión. En estos casos, quédate un poco más retrasado, y sé el segundo en pasar. Convierte la desventaja de estar tapado por ese monstruo en una importante ventaja: que te sirva como escudo.

Si conoces los autobuses, las líneas que cubren, sus recorridos y paradas, tienes información extra que puedes utilizar para adivinar si ese bus en concreto va a parar más adelante o si va cambiar de carril porque después debe girar a la izquierda, por ejemplo. Incluso es posible que veas desde fuera si alguno de los pasajeros ha activado el indicador de “parada solicitada”, o ver a viajeros nerviosos en la marquesina, lo que puede

servirte para confirmar que en efecto va a detenerse en la siguiente parada. Recuerda la importancia de recibir todo tipo de información para poder tomar las mejores decisiones durante la conducción de tu moto.

Si te acercas con tu moto a zonas muy frecuentadas por este tipo de vehículos, como estaciones de autobuses, gasolineras o polígonos industriales, pon toda tu atención a determinados aspectos como los propios vehículos en sí, y también a desperfectos que podrías encontrarte en las proximidades. Debido a su tránsito, por su tamaño y peso, es habitual que te topes con situaciones de riesgo como asfalto deformado, así como sistemas de seguridad, señales y otros elementos rotos. Actúa como si estuvieras en un entorno poco adecuado para una moto y donde podrías ser un inesperado extraño, y extrema la precaución, más de lo normal.



Algunos vehículos no entran en su carril. Busca la mejor ubicación en el tuyo para alejarte de ellos.

En carreteras estrechas los camiones y autobuses no entran en su carril, son demasiado grandes para circular exclusivamente por el espacio que en teoría tienen reservado. Si además es una carretera sinuosa el

problema es aún peor. Por este motivo, deberás proteger tu círculo de vida reservando espacio extra con respecto al carril contrario, y especialmente en las curvas de izquierdas, colocando la moto deliberadamente en el lado derecho de tu carril.

A propósito, si un camionero tiene un buen gesto contigo y te hace una señal para que sepas que te ha visto o para que pases y quieres devolverle la cortesía en su idioma, puedes hacerlo con los intermitentes, intercalando un solo toque *izquierda-derecha*. Es un gesto en clave entre profesionales.

Furgonetas profesionales o de reparto

Otro tipo de vehículo que debemos tener en cuenta son las furgonetas. Más pequeñas y ligeras que los anteriores, también suelen tener una función profesional. Al generalizar siempre se puede estar cometiendo un error, pero quizás con el tiempo compartas mi opinión: las furgonetas tienen mucho peligro.

Pueden ir cargadas, lo que les resta prestaciones de frenado y de movimientos, sus cajas no llevan ventanillas, con lo que también sufren de importantes ángulos muertos. A sus conductores, salvo que superen los 3.500 kgs, se les exige el carnet de coche, el B. Si además eres usuario de servicios de paquetería, sabrás que sus tarifas cada vez son más económicas y las entregas se hacen en menos tiempo. Esto se puede convertir en un mayor estrés para estos profesionales, y quién sabe si también en una menor preparación específica. Apremiados por las prisas, por la entrega de sus mercancías en el menor tiempo posible, en decenas de localizaciones por día en lugares que quizás no conocen en detalle, puedes esperar que realicen maniobras súbitas, sin avisar, sin señalizar, que aparquen en doble fila o en el primer sitio que puedan.

Ya lo decía el desaparecido Paco Costas en su programa de televisión *La Segunda Oportunidad*²⁸ en 1979. Es evidente que no soy el único que piensa de esta forma.

Ahora bien, aunque mi primer accidente fue un golpe lateral con una furgoneta, mi experiencia con ellas en el día a día no es tan negativa como puedas estar pensando, porque la inmensa mayoría de estos profesionales conducen correctamente, pero ya sabes que los moteros nos tenemos que poner en lo peor, así que exactamente igual que como harías con otro tipo de vehículo, en presencia de furgonetas, abre bien los ojos y la mente, y protege tu círculo de vida lo mejor que puedas y sepas.

Intersecciones sin señalización de prioridad

En una ciudad, la existencia de una intersección sin señalización de prioridad es una anomalía, un error de los responsables. Me refiero a una intersección en la que no existe ninguna señal de stop o ceda el paso para los vehículos que no tienen la preferencia. Las normas son claras, en estos casos el vehículo que viene por la derecha tiene vía libre, vale. Pero es que sin señalización hay veces que no sabes si los vehículos vienen por la izquierda o por la derecha. No entiendo que en ocasiones haya tal abuso de señalización, que llegue a ser excesiva e incluso ambigua o engañosa, mientras que otras veces se escatime y no se coloque una señal, una sola, ya sea vertical u horizontal, que resuelva las dudas en una situación con riesgo de colisión lateral.

28 La Segunda Oportunidad, Episodio 21 - Camionetas de reparto.

Paco Costas.

https://youtu.be/J08_o3UVIU8



En este cruce se juntan varios problemas que debes solucionar en muy poco tiempo. Además de vigilar la posible irrupción de peatones ocultos por el contenedor de basura, no hay ninguna señal de *ceda el paso* que indique de forma explícita quién tiene preferencia en la intersección. El giro prohibido sugiere que aparecerán por tu derecha, y que por tanto, debes cederles el paso. Con el exceso de señales que existe en tantos sitios, resulta difícil de comprender el ridículo ahorro en estas intersecciones.

Cuando vayas a incorporarte a una intersección, reduce siempre la velocidad. Cuanta menos visibilidad exista en el cruce, más despacio. Es fundamental que antes de entrar en la zona común (donde se produciría la hipotética colisión) sepas si eres tú el que puede aparecer por la derecha del otro o es al revés. No hay señal de ceda el paso o stop. ¿Pero ves una señal de dirección prohibida en la derecha? Vienen por ahí, debes ceder el paso. Si la señal de prohibido está a tu izquierda, tú tienes prioridad. De acuerdo, no estás solo, hay otro vehículo. No te olvides de escudriñar las intenciones de su conductor. ¿Tiene pinta de parar o ni siquiera ha reparado en ti?

Actúa siempre como si no tuvieras la prioridad, porque en estos cruces tan complicados, tú puedes saber que vas primero, pero no tienes garantías de que el otro esté de acuerdo. Conducir a la defensiva siempre es una buena idea, y sólo perderás unos pocos segundos en el cruce.

Intersecciones con señalización de prioridad

Si hemos superado la prueba de los cruces sin señalizar, esto es mucho más fácil. Antes de llegar a una intersección, verás claramente señales. Te dirán si debes detenerte por completo antes de cruzar o si basta con ceder el paso. O si, por el contrario, tienes prioridad y son los demás los que deben cedértelo, especialmente gracias a las señales horizontales. Las verás en tu carril o en los demás que confluyen en la intersección. Sabrás por qué lado aparecen los vehículos. La prioridad está clara. Los problemas se limitan a que todo el mundo cumpla lo establecido.

En ese sentido, nada cambia. Pon tu sexto sentido a trabajar, y cuando vayas a acceder al cruce, reduce la velocidad para poder vigilar a todo el mundo, asegúrate de que te han visto, que están actuando como deben, y ten preparadas manos y pies para una maniobra de última hora.



Una simple marca de ceda el paso y la línea de detención, y todos los vehículos que acceden a la intersección saben si tienen prioridad o no. Un barato y efectivo reductor de riesgo.

Ah, y si tienes que hacer un stop o un ceda y estás varias motos, no te *cueles*, mantén el orden del orden de llegada a la intersección y respétalo. No sólo es peligroso adelantar por sorpresa en una intersección, además,

quedarás como un estúpido y maleducado cagaprisas. Si me lo haces, es lo que pensaré de ti.

Semáforos

Un semáforo es un dispositivo que permite regular la prioridad en una intersección o en un paso de peatones. Aparentemente son muy sencillos, un simple temporizador que va dando paso a unos y a otros de forma alternativa, pero cada vez son más complejos. Normalmente están sincronizados en grupo, para que varios semáforos a lo largo de un recorrido relativamente largo consigan fluidificar el tránsito. Pueden presentar un comportamiento variable, con fases más largas o cortas, en función de la hora o el día de la semana que sea, intentando ajustarse a la intensidad del tráfico. También pueden tener sensores que detecten vehículos, peatones, o un botón de *peatón pulse para cruzar*.

Aunque lo hacen durante casi toda su vida útil, si un semáforo no funciona, por un corte eléctrico o avería, recuerda que debes actuar como si no existiera, y por tanto, en los pasos de peatones éstos tendrán preferencia y tendrás que dejarles cruzar. De la misma forma, las intersecciones seguirán siéndolo, y actuarás como en los casos anteriores, dependiendo de si aparte de los semáforos apagados, existe otro tipo de señalización o no, ya sea horizontal (marcas viales pintadas en el pavimento) o vertical (señales en un poste). Con mucha atención, porque es una situación no muy habitual ante la cual mucha gente no sabe cómo actuar. Quién sabe si alguno cree que un semáforo apagado es como si estuviera verde. Ponte siempre en lo peor.

Los cruces de menor dificultad deberían ser los que tienen instalados semáforos. Aquí todos tienen claro lo que hay que hacer. Rojo, toca

esperar. Verde, podemos pasar. Ámbar intermitente, ejem... Posibles problemas.

Alerta y siempre a la defensiva. Aunque tengas luz verde, busca a los demás vehículos. ¿Están parados? ¿Hay peatones? ¿Tienen todos intención de seguir esperando o se lo van a saltar? Entra en la zona común con precaución y no respires tranquilo hasta que salgas de ella. Presta atención a bocinas y a cualquier vehículo que pueda ignorar la luz roja y darte un susto, ya sea una bici, una moto, coche, furgoneta, camión o autobús. También a sirenas y luces que puedan sugerir la irrupción de un vehículo de emergencias, policía, ambulancia, bomberos, en cuyo caso deberás facilitar su incorporación.

Respetar siempre los semáforos. Si cuando te vas acercando a uno, este pasa a fase ámbar, tienes por lo general unos 3 segundos hasta que se ponga en rojo. ¿Puedes detenerte a tiempo? En este momento tienes que tomar una decisión, en función de tu velocidad y la distancia a la que estás del semáforo. Si puedes pasarlo en ámbar sin modificar tu velocidad es correcto. Si decides que debes acelerar para no cruzarlo en rojo, eso significa que la opción correcta era la contraria: frenar. De hecho, oficialmente, acelerar en ámbar es sancionable. Pero cuidado, ¿sabes lo que llevas detrás? ¿Cuántas veces has leído ya que debes tener siempre un mapa mental con todo lo que hay alrededor de tu moto? Personalmente, no me gusta frenar excesivamente fuerte cuando tengo a alguien pegado al culo, y en un semáforo en ámbar es peor, porque tú puedes decidir frenar y en el mismo instante, el de detrás, acelerar. Nadie quiere acabar expuesto como un trofeo de cacería en el capó de un todoterreno.

En definitiva, mi consejo es que mires continuamente por los retrovisores para conocer la situación de tu entorno, y que tu primera opción sea frenar en todos los semáforos que pasan a ámbar, pero si detrás tienes

otro vehículo y está muy cerca, deberás confirmar si el sentido común te dice que es mejor no hacerlo. Pero como situación excepcional, no utilices esta circunstancia a tu gusto para saltarte semáforos como un animal. Si te ves demasiadas veces en la necesidad de saltarte el semáforo, hay algo que estás haciendo mal.

Más situaciones... Te detienes en el semáforo en rojo. No tienes a nadie detrás. ¿Es una buena posición? No, no lo es. Y si es de noche, menos aún. Si tienes más vehículos por delante, filtra. Métete entre ellos y avanza, sal de ahí. Siempre que puedas evitarlo, no seas el último, porque en caso de que llegue un despistado, serás el primero en ser golpeado.



2:39 AM - 23 Nov 2016

Mira este vídeo con atención y descubre por qué en moto nunca debes quedarte al final de una retención. Es de destacar, además de la enorme suerte del motorista, su magnífica reacción tras del accidente.

https://twitter.com/dash_camr/status/801374722650816512

Si eres el único, el primero y último de la fila, ten siempre la luz de freno encendida, para que te vean bien detrás. Mira por los retrovisores, en busca de algún nuevo compañero. Si se acerca, vigila y comprueba que va frenando. Si tienes dudas, mete primera y/o prepara el acelerador por si acaso necesitas apartarte en el último momento. Si en el carril de al lado hay otro vehículo parado, ¿por qué no ponerte delante, sin entrar en la intersección o invadir descaradamente el paso de peatones? Legalmente

será discutible, tampoco lo más elegante, pero lo primero es ponerte a salvo, evitar el peligro de un imprevisto previsible.

Nunca salgas de un semáforo antes de que se ponga en verde. Es un riesgo importante si en la otra dirección alguien apura el semáforo en ámbar o lo pasa en rojo. Es absurdo, vas a ganar poquísimo tiempo (y posiblemente se esfume al volver a estar detenido en el siguiente semáforo) pero tienes muchísimo que perder.

Yo juego en los semáforos. Me gusta entrenar reflejos en ellos. Se suele decir que los conductores tardan un segundo —¡un segundo!— en reaccionar ante un estímulo. A mí me parece una barbaridad. Creo que puedo conseguirlo en unas dos o tres décimas. En cuanto intuyo que va a ser mi turno, meto primera, dejo la maneta de freno presionada con un dedo, concentradísimo mientras miro de reajo la intersección y/o los peatones, y en cuanto se enciende la luz verde, lo más rápido que puedo, suelto el freno y salgo. Tampoco arranco como un tiro, no se trata de hacer una salida de Gran Premio, sino de conseguir apagar la luz de freno al mismo tiempo que la roja del semáforo, y demostrarme a mí y a los demás que estoy despierto, atento, y que puedo llevar una conducción ágil, dinámica y divertida mientras respeto las normas. Y cuanto más lo entreno, creo que consigo tiempos de reacción menores, logrando unos reflejos que puedo aprovechar para otros muchos aspectos de la conducción. Es un ejercicio muy divertido, mucho más que la tontería de saltarse un semáforo antes de que se ponga verde. Es absurdo y además no tiene ningún mérito. Si en un circuito eso se castiga con un *ride-through*, en carretera, si de mí dependiera, sería una buena colleja por *espabilao*.

Alguna vez te pasará que una persona de avanzada edad cruza el paso de peatones y el muñeco se le pone rojo antes de que, a su ritmo, pueda alcanzar el otro lado de la calle. Aquí tenemos que ser un poco listos, y

esperar pacientemente a que termine de cruzar, aunque tengamos luz verde. Es una cuestión de respeto. Eso sí, de igual forma te digo que si a algún peatón se le pone en rojo y cruza sin prisa por pura dejadez, despistado en sus cosas o con la vista clavada en su móvil, se lleva de premio un toque de claxon y un sonoro acelerón para ayudarle a salir de su mundo. Yo respeto las normas, especialmente las que tienen como objetivo reducir el riesgo para los más vulnerables, y espero lo que haga falta, pero todos tenemos normas y mi tiempo es tan valioso como el de los demás.

Cuando toque salir de un semáforo, respeta el orden de llegada. En ciudades donde hay muchas motos, ese momento es una locura. A veces salen todas como locas buscando huecos en un solo carril, adelantándose entre sí y sin importar cómo llegaron. El hecho de ir en moto ya es una enorme ventaja respecto a los coches, y ya estamos ganando tiempo todos por el simple hecho de ir sobre dos ruedas. Salir así, como si fuera la salida de una carrera, cada uno a su bola y sin tener en cuenta a los demás, me resulta peligroso. No entres en ese juego, guarda tu círculo de vida.



Un semáforo en ámbar intermitente da preferencia a los peatones, pero si ellos tienen luz roja resulta una indicación ambigua y puede provocar un peligro innecesariamente. Mal diseño.

Mucho cuidado con los semáforos en ámbar intermitente. A efectos de normativa es como si en ese momento no existieran, pero a veces están mal instalados y no son una buena solución. Por ejemplo, ante un paso de peatones. Si hay peatones que quieren cruzarlo, tienen prioridad, y los vehículos deben parar. Sin embargo, en muchas ocasiones, los peatones también tienen su propio semáforo, y te encuentras con que tú tienes ámbar intermitente y los peatones tienen su muñeco en rojo, y además, no lo puedes ver porque no está orientado para que lo hagas. Total, que tienes un paso de peatones en el que no tienen prioridad, pero el ámbar intermitente te dice que sí la tienen. En definitiva, ves una marca vial y un semáforo que no te están dando la orden clara y sin ambigüedades. Estaría mejor apagado. Lo que te decía, mucho cuidado con estos semáforos fantasma.

Respetar las normas de preferencia de los peatones. En mi ciudad hay varios pasos de peatones en los que, por culpa de no haber respetado su prioridad, se ha acabado poniendo un semáforo. Los vehículos no paraban. Y ahora hay que parar haya o no haya peatones. Ahora todos perdemos el tiempo esperando a la luz verde. Por nuestra culpa.

Carril bus y otros reservados

El carril bus es un tipo de carril reservado al transporte público muy habitual en nuestras ciudades. Al soportar menos tráfico, es menos proclive a sufrir atascos, mejorando el flujo del transporte público. Su normativa específica es municipal y está regulada por ordenanza. Por tanto, aunque siempre está autorizado su uso por parte de autobuses de pasajeros, taxis y otros vehículos de servicio municipal o de emergencias, su utilización por parte de otros (como por ejemplo, las motos), depende de lo que decida cada ayuntamiento.

En las ciudades más grandes pueden existir carriles o Vías de Alta Ocupación (VAO), que pueden ser utilizados por vehículos a los que se exige un mínimo de ocupantes, en un intento por promover el coche compartido. Las motos con sólo un ocupante también se suelen considerar vehículos de alta ocupación, porque ocupan muy poco espacio, al contrario que un coche que sólo lleva a su conductor a bordo.

Por tanto, en algunas ciudades las motos están autorizadas a circular por estos carriles, en otras pueden tener permiso sólo en algunos de ellos, cuando estén convenientemente señalizados, y en otras está totalmente prohibido. Y otras veces, está tolerado aunque no explícitamente permitido. Necesitarás averiguar qué dice la normativa de tu municipio o de aquellos por los que te vayas a mover y adaptar tu conducción a esas condiciones. Aunque soporten menos tráfico, a su alrededor hay mucho movimiento, y no deja de ser una anomalía que modifica aspectos naturales de la conducción, como las preferencias. La presencia de un carril reservado puede suponer un alto riesgo, y como motoristas, nos debe preocupar mucho. Veamos sus riesgos y la forma de minimizarlos.

Este tipo de carriles reservados suele ser el más cercano al lado derecho. El mejor sitio para ubicarse antes de realizar un giro, es precisamente el carril de la derecha, el más cercano a la salida. Pero, ¿y si no podemos circular por él? Aquí vienen los problemas. Si queremos tomar la calle de la derecha, y en medio tenemos un carril reservado por donde pueden venir autobuses, taxis, ambulancias, bomberos o coches patrulla, y todos tienen siempre prioridad (no esperes ver ni oír distintivos de emergencia porque no los necesitan para tenerla), no nos queda otra que realizar el giro con la máxima prudencia. Intermitentes, reducir la velocidad, confirmar que los vehículos de detrás se han percatado de nuestra intención, y por supuesto, vigilar el carril-bus o VAO. Es vital asegurarnos de que no viene nadie por él. Si la vía está libre, haremos la maniobra con decisión, intentando que dure lo menos posible, y si hay

que esperar e incluso parar la moto, esperaremos. Ya pararán los de detrás. Lo que sea con tal de no acabar en el parabrisas o en los bajos de un autobús.



Extrema la precaución al circular por un carril-bus. El tránsito continuo de vehículos pesados suele provocar daños importantes en el firme, y las reparaciones no siempre están a la altura.

Sin embargo, también puede ocurrir que llevemos la moto por un carril-bus, de forma totalmente reglamentaria, y tengamos intención de seguir recto, mientras que un coche que va por el carril situado a nuestra izquierda, quiera girar a la derecha. ¿Qué haremos? Tenemos prioridad, pero de poco nos servirá si la maniobra acaba en colisión. A estas alturas, ya lo sabemos. Desde esta posición va a ser muy complicado poder ver la cara del otro conductor, pero estaremos atentos a otros gestos que nos sugiera sus intenciones: intermitentes, si reduce su velocidad, aunque sea sin usar el freno, pequeños movimientos de la dirección que vaya posicionando el vehículo poco a poco hacia la derecha,... Lo más importante es intentar evitar la *zona común* de la intersección. En estos casos, si no estoy claramente por delante de él, yo suelo frenar y retrasar mi posición, en una maniobra muy defensiva, colocándome por detrás de él, casi dejándole que gire. Si lo hace, me cortará la trayectoria pero mi moto no estará ahí, ya pasará después. Si sigue recto, acelero y entro en la

intersección a mi ritmo, en paralelo a él, ileso, y habiendo perdido apenas un par de segundos.

Ten mucho cuidado al circular por un carril-bus. Puedes encontrarte con autobuses que se detengan en paradas, o taxistas que hagan lo propio en cualquier lado, donde sus clientes lo reclamen. Espera frenazos y maniobras súbitas, mantén la distancia de seguridad y vigila lo que pasa por delante de ti. Dado el gran tonelaje de los vehículos que circulan por él, tampoco sería raro encontrarte con defectos en el asfalto, zonas hundidas, baches, o incluso surcos o roderas provocados por las ruedas de los buses. Mira también si hay restos de combustible o aceite derramados en la calzada, nada excepcionales. Poder circular por aquí es como un privilegio y puedes ahorrar realmente bastante tiempo, pero no olvides que es una vía no exenta de riesgo.

Por último, recordarte que la ancha línea que separa el carril-bus, salvo que tenga tramos en los que no, es continua. Es habitual ver a sus usuarios abandonarlo y volver a él de nuevo, y tengo la impresión de que es una maniobra tolerada, pero la línea es continua y por tanto no se debe rebasar. Aunque la pises y cambies de carril, ten en cuenta que no es correcto, así que no abuses.

Por último, mucho cuidado en las rotondas en las que confluyen calles con carril-bus. Como sabes, el que va por el exterior en la rotonda tiene la preferencia, pero sólo los autorizados podrán circular por él en primera instancia, por lo que será necesario revisar ubicaciones y esperar maniobras de ajuste por parte de todos los vehículos en cuanto entren en ella.

Señales verticales, árboles, farolas y bolardos

Un tipo de accidente, muy habitual, por desgracia tremendamente lesivo y potencialmente letal, es el que se produce por una salida de vía. En estos casos, generalmente en curva, sufrimos una pérdida de control, la moto abandona su trazada, posiblemente pierde la verticalidad, y tanto ella como nosotros seguimos recto por efecto de la inercia. La situación es crítica, por culpa de los posibles obstáculos que encontraremos con nuestro cuerpo, inmensamente menos resistente que aquellos, por lo que ante cualquier impacto, tenemos todas las de perder.

Un poco de Física. ¿Conoces el concepto de presión? Se suele medir en kiloPascuales (kPa), o también en kg/cm². Prueba a coger un trozo de carne y déjalo sobre una tabla. Ahora hazte con un cuchillo, y prueba a aplastar la carne, no con el filo, sino de costado. ¿Consigues algo? Nada, ¿verdad? Por mucho empeño que pongas, por muchos kilos o Newtons (N) de fuerza que hagas, se está repartiendo entre unos cuantos centímetros cuadrados del lomo del cuchillo, y la carne no se parte. Ahora agarra el cuchillo *normal*, apoya el filo contra la carne y trata de cortarla. La cosa cambia, ¿eh? Y seguro que haciendo menos fuerza. ¿Qué ha pasado? Sencillo, la fuerza que estás haciendo ahora se aplica sobre muy poca superficie, y cuanto más afilado esté el cuchillo, más reducida es, y como resultado, la fuerza que haces se convierte en una gran presión, que desde luego, tiene un visible resultado sobre el trozo de carne.

Pues bien, en nuestras carreteras, en nuestras calles, tenemos muchísimos elementos peligrosos que aguardan en el exterior de nuestra trayectoria y que pueden hacernos mucho daño. Nuestro cuerpo es la carne y estos obstáculos son los cuchillos, más o menos afilados. Sólo cambia el hecho de que estarán quietos y será nuestra carne la que se acerque con velocidad hacia ellos, pero el resultado final es el mismo. Ante una caída y una muy posible salida de vía, la cosa pinta fatal.

Por eso es necesario identificar todas las fuentes de peligro y adaptar nuestra conducción a su presencia. Cualquier circunstancia que pueda hacernos perder el control de la moto y sacarnos de la trayectoria debe ser tomada en cuenta, y por tanto, ajustaremos velocidad y ubicación en el carril para reducir el riesgo al máximo.

Insisto, una salida de vía puede ser la última.

Estos elementos que tendremos que marcar como amenazas son las señales verticales, los árboles, las farolas o los bolardos.

En el caso de las señales, totalmente necesarias para la regulación del tráfico, rara vez están preparadas para el impacto con el cuerpo de una persona, y se priorizan más características como su durabilidad, que sean resistentes al paso del tiempo y las inclemencias meteorológicas. Los postes que las sujetan, fijados en el suelo, no tienen ninguna flexibilidad, y debido a su poca superficie, en caso de colisión pueden provocar gravísimos daños a una persona que se acerca a cierta velocidad a ellos, como un motorista o un ciclista.

Por eso se empieza a escuchar el concepto de *señales fusible*, que se colocan sobre postes que en vez de estar incrustados en bloques de hormigón, se rompen desde la base, limitando los daños. Sin embargo, se trata de proyectos incipientes, de muy pequeño alcance, y cuyos resultados en el caso de impacto con un cuerpo, estarán aún en estudio. Se sabe que los motoristas y ciclistas somos usuarios vulnerables desde hace mucho tiempo, pero así andamos todavía.

¿Qué decir de los bolardos, esos dispositivos que se utilizan en el borde de la vía para evitar el acceso a los vehículos más grandes? La mayoría de las veces se instalan como consecuencia de la falta de civismo de algunos conductores, por ejemplo, para evitar que se suban a la acera o aparquen en ella. En estos casos se podrían utilizar bolardos flexibles, que

amortigüen el golpe de un cuerpo contra ellos, pero algunos responsables prefieren elegir las versiones más resistentes. Vaya, que han decidido que la durabilidad del artefacto es más importante que tu integridad, y eso cuando no se escogen algunos que son especialmente peligrosos por su estilizada y fina estructura. En otros casos, a causa de los ataques terroristas por atropello con furgonetas, algunos bolardos tienen deliberadamente una gran resistencia, cuando no son enormes jardineras. En definitiva, no esperes nunca bolardos amigables. Suponen siempre un riesgo.

En la misma categoría podríamos resaltar las farolas. Su base suele ser redonda y más gruesa que los soportes de las señales y por tanto ejercen menos presión, pero el cuerpo humano sigue siendo muy frágil frente a un cuerpo metálico rígido. A todos los efectos, las consecuencias son las mismas: siempre negativas.



Cada tipo de bolardo habla de quien decidió instalarlos y en qué estaba pensando. Flexibles de plástico (i), adecuados para el impacto de un usuario vulnerable, rígidos tradicionales (c) e inclasificables (d). Sí, eso quiere ser un corcho de cava. Promoción y marketing antes que la seguridad de motoristas y ciclistas. Y todo por evitar que los coches, que no motos, se suban a la acera. Injusto.

Por último, destacaré los árboles. Tanto en ciudad como en carretera son muy habituales, y es muy difícil justificar su eliminación. Su problema es idéntico. El tronco es un obstáculo rígido muy peligroso para nosotros.

¿Cómo actuar en estos casos? El objetivo principal es evitar una pérdida de control y la consiguiente salida de vía. Cuando ya estamos deslizando sobre el asfalto de camino al obstáculo, ya es tarde. Antes de eso, necesitamos mantener la moto en pie, realizando la trazada deseada.

La consecuencia más visible debe ser el ajuste de la velocidad de la moto. El mayor riesgo de salida de vía siempre está en las curvas. Reduciremos la velocidad hasta seleccionar la más adecuada, dentro del 60-75 que siempre recordamos. Si existen circunstancias especiales que sugieran bajarla aún más (lluvia, pinturas, firme deslizante) el margen debe ser aún mayor. Lo que sea con tal de no acabar fuera de la carretera e impactar con uno de esos elementos.

En cuanto a la ubicación, algo también podremos hacer, aunque es secundario. Tenemos la zona de trazada, esa lengua ancha por la que hemos decidido trazar la curva. En estos casos podemos utilizar la parte más interior, para situarnos lo más lejos posible del obstáculo. Si vamos a velocidad reducida, en caso de caída nuestro cuerpo frenará un poco más antes de salirnos de la carretera. No es gran cosa, pero puede significar una pequeña diferencia en caso de accidente.



“The Road’s No Place To Race” (Mick Doohan y MAC, Gobierno de Australia Meridional.)
<https://www.youtube.com/watch?v=VruWHHEnZGw>

Como ya te dije antes, las curvas son una de las partes más divertidas de conducir una moto, pero también es de las más peligrosas por culpa del riesgo de una salida de vía. En los circuitos esto no suele ser un problema, porque tienen unas enormes escapatorias libres de obstáculos, que en caso de caída les da margen suficiente para que tanto piloto como moto paren antes de dar con los límites del circuito, con la pared. Hasta tal punto que en los circuitos no es seguro circular en sentido contrario: las escapatorias están pensadas sólo en uno de ellos.

No te la juegues. Las carreteras son el anti-circuito. Ve siempre con cuidado. Tienes obstáculos letales por todas partes, tómate en serio lo de evitar cualquier salida de vía.

Barreras de seguridad

La salida de vía no es un accidente grave sólo para los motoristas. Para cualquier automovilista puede tener terribles consecuencias. Y evidentemente, también para los ciclistas. Por eso se han desarrollado mecanismos para evitar estas situaciones, y en la medida de lo posible, aunque el vehículo haya perdido la trayectoria, pueda ser devuelto al interior de la vía y evitar la colisión con los elementos externos. Hablamos de las barreras de seguridad. Aunque las hay de varios tipos, las más habituales son las biondas metálicas, también conocidas coloquialmente como quitamiedos o guardarraíles.

Una bionda es una barrera metálica continua diseñada para evitar la salida de vía de un vehículo. Si está bien instalada y se encuentra en buen estado, en caso de pérdida de control, el vehículo impacta con la barrera, que se deforma para absorber parte de la energía, y aunque provoque daños en el exterior del vehículo, evita que se salga fuera de los límites de la vía y choque con los elementos externos.

La idea es magnífica, y funciona francamente bien. El problema es que en la mayoría de los casos, sólo lo hace con vehículos grandes. Para motoristas y ciclistas son muy peligrosos si no están adaptados.

Una bionda está formada por varias láminas metálicas solapadas y colocadas en horizontal a una determinada altura, y ancladas al suelo mediante una serie de postes verticales, que se sitúa en los lados exteriores de la vía. La resistencia de los materiales está calculada para deformarse al contacto con vehículos de mucho peso. En ocasiones, si el tráfico pesado es intenso, puede aparecer una segunda bionda más arriba, colocada a una altura en la que sea efectiva para vehículos más pesados, como camiones o autobuses.



El sistema de protección para motoristas o SPM (i) protege a los ocupantes de motos y bicis tapando el hueco y evitando el impacto con los soportes de la barrera. Cuando no están equipados con la protección (d) son auténticas cuchillas que provocan muy graves o fatales lesiones sin que sea necesario un contacto a gran velocidad.

El principal riesgo para los motoristas es la parte de abajo, la de los postes de sujeción. En caso de caída, es casi imposible pasar entre ellos, y el impacto con uno en cualquier parte del cuerpo puede resultar la consecuencia de graves lesiones, amputaciones de miembros o la muerte. Y no es necesario que sea a mucha velocidad. Con apenas 30 km/h las lesiones pueden ser fatales.

Existen soluciones que evitan este riesgo para motoristas y ciclistas pero no se instalan de forma generalizada, casi como soluciones de excepción. De la misma forma que existen dobles biondas para adaptar la barrera al impacto de camiones y autobuses, también hay un sistema que permite hacer lo propio con los usuarios de vehículos de dos ruedas. Se conoce como Sistema de Protección de Motoristas o SPM, y consiste en una serie de láminas metálicas continuas que se colocan en el espacio existente entre la bionda y el suelo. A la vez que evita el contacto con los postes, su grosor está adaptado al peso de una persona, y cuenta con soportes flexibles que hacen que se deforme y absorba también parte de la energía del impacto. Como consecuencia, se consigue que el cuerpo no choque con los peligrosos postes, disipa parte de la energía del golpe (se dobla el SPM, no los huesos), y además el cuerpo no es devuelto con violencia al centro de la vía. Es una solución genial. No sólo puede salvar la vida del accidentado, sino que reduce en buena medida la gravedad de sus lesiones.

Sin embargo, las biondas no llevan instalado siempre un SPM, aunque es una reivindicación histórica del colectivo motorista desde hace décadas. Existen avances pero son muy lentos, a pesar de que con un coste relativamente reducido se conseguirían salvar decenas de vidas y cientos de heridos graves cada año. Son situaciones que me resultan muy difíciles de explicar. La primera responsabilidad de un accidente, en principio, recae en el propio conductor de un vehículo, pero si existen medidas que pudieran mejorar la seguridad y minimizar las consecuencias de un accidente, deberían aplicarse siempre. Las carreteras deben perdonar los errores de *todos*. Sin olvidar que los accidentes pueden producirse no por un error del conductor afectado, sino por el de un tercero, por unas condiciones climatológicas adversas o por un estado inadecuado de la vía.

Sin embargo, lo más grave, es que la propia bionda se convierte en un riesgo mortal para el motorista, en un obstáculo en el borde de la carretera, un peligro que antes no estaba. Dicho de otra forma: el guardarraíl, que oficialmente se denomina “barrera de seguridad”, es un sistema que aumenta la seguridad de los usuarios de vehículos cerrados, a cambio de disminuir drásticamente la de los más vulnerables. Desde la perspectiva de un motorista, mirándolo desde el interior de un casco, es desolador ver, por ejemplo, un quitamiedos con una docena de postes desnudos tratando de *proteger* un único árbol o una señal.



Para un motorista resulta terriblemente doloroso e incomprensible encontrar un SPM en un lugar donde es totalmente innecesario e inútil. Con todas las curvas (y rectas) donde podrían estar salvando una vida...

Los moteros no estamos en contra de los guardarraíles. Lo que no entendemos es que sea un sistema que protege a una parte de los usuarios de la vía pública y que a la vez suponga un riesgo mortal para

los vulnerables. Sencillamente no tiene sentido. Es una solución discriminatoria en base al tipo de vehículo utilizado.

Y existe una solución fiable, probada y homologada. ¿Por qué no se aplica siempre?



Los pretilos de hormigón nunca son amigos de un motorista. Ya sean continuos (i) o no (d), su rigidez puede resultar letal en caso de contacto con un cuerpo.

Además de las biondas, existen otros tipos de barreras, como los bloques de hormigón y pretilos metálicos o de piedra. En estos casos, también son un riesgo importante pues pueden no ser de tipo continuo y además son rígidos, y por tanto, incapaces de absorber energía del impacto, provocando fracturas y otro tipo de lesiones internas.

¿Cómo actuaremos ante una barrera? Salvo que esta disponga de protección para motoristas, haremos lo mismo que si se tratara de otro obstáculo en el exterior de la vía. De hecho, es un obstáculo en toda regla. No debería aportarte ninguna sensación de seguridad sino todo lo contrario. No hay otro objetivo que no sea mantener la moto en su sitio, evitar la caída y la salida de vía.

Las acciones son claras: mantener una velocidad adecuada a las condiciones, y hacer una trazada que evite acercarse a la barrera. En caso



Los pretilos metálicos no tienen la mala fama de los *guardarraíles* pero su potencial lesivo es exactamente el mismo. Merecen todo nuestro respeto y precaución.

de caída, sólo a velocidades muy bajas la fricción del cuerpo con el pavimento puede hacer que frenes antes de chocar contra ella. Lo normal es que no consigas parar. Evitar la caída a toda costa. Este es el objetivo más importante.

Si hablamos de una bionda con SPM, puedes confiarte un poco más pero tampoco te vengas arriba. Los que han sufrido un accidente en coche y han probado el airbag, salen con la cara hecha un cromo, a veces la nariz rota, porque es un golpe contra algo muy duro, calculado para salvarte la vida, no para ser agradable. Y piensa que no todas las salidas de vía se producen con una caída y posterior deslizamiento. Si pierdes el control y te vas recto, pero la moto sigue en pie y tú sobre ella, saltarás por encima de la valla y acabarás fuera, dando vueltas y quién sabe si dándote con el obstáculo que justificó la instalación de la valla en ese punto. No estás en un circuito, no hay escapatorias. En cuanto se acaba el asfalto estás en serios problemas. Disfruta, pero sin jugártela. Que no salga tu número. No compres boletos de los que no hay que comprar.

Mobiliario urbano

Vamos con elementos más propios del entorno urbano. Se trata de objetos que podrás encontrarte en el borde de las calles, como papeleras, bancos, protectores de jardines, marquesinas, contenedores de residuos...



¿Has visto al peatón oculto (a su pesar) detrás de los contenedores? En estas situaciones de falta de visibilidad reduce tu velocidad porque cuando irrumpen en el paso de peatones apenas tienes tiempo para reaccionar para frenar o esquivar.

Generalmente estarán ubicados fuera de la calzada, así que tu conducción no debería verse afectada en gran medida, pero no siempre es así. Los contenedores, por ejemplo, sí podrás verlos a veces sobre el asfalto, quizás entre coches aparcados. Identifícalos cuanto antes, y dales espacio. No te cuesta nada ubicar la moto un poco lejos de ellos, aprovechando el carril completo, teniendo en cuenta que es probable la presencia de peatones a su alrededor. Ajusta la velocidad de la moto y prepara manos y pies para una probable maniobra de frenado, vigilando la parte trasera por si fuera más recomendable una esquivada de emergencia.

Bordillos

Los bordillos suelen ser el primer punto de contacto en una salida de vía urbana. Delimitan los límites de la acera, por lo que nunca deberíamos superarlos. Además de los daños al tocar un bordillo, suma la posibilidad de arrastrar a los peatones que tranquilamente van andando por la acera, con tu cuerpo o con tu moto.

Adivina. ¡Que corra el aire entre tu moto y los bordillos! Cualquier pequeño error que te haga tocar el bordillo es una caída segura. Los peatones a veces van también por el borde de la acera y podrían tropezarse y caer delante de ti. A veces invaden la calzada si se cruzan con otras personas y no hay sitio para todas. A veces tienen la manía de concentrarse junto al bordillo. Lo mires donde lo mires, no merece la pena. Sigue tu instinto y ubícate más hacia el centro, lejos de la acera y de un riesgo innecesario que no te va a aportar ninguna ventaja.

Resaltos o reductores de velocidad

Incumplir las normas de circulación de forma generalizada suele traer consecuencias negativas para todos los conductores, incluidos los que las cumplían. Los resaltos, a veces mal llamados badenes, son una de ellas.

Los resaltos o reductores de velocidad son unos dispositivos de calmado de tráfico cuya función es provocar una molestia al conductor y ocupantes al paso de un vehículo, mayor cuanto más elevada su velocidad, y que por tanto, le obligue a reducirla.

Existen unas normas que definen los tipos de resaltos, sus características en función de los materiales con que estén fabricados, sus medidas según la velocidad a la que deban cruzarse, así como su señalización previa, ubicación apropiada y posibles funciones adicionales, como por ejemplo,

que se combinen con pasos de peatones. Sin embargo, son normas dispersas, incompletas, y con diferencias entre sí. Como consecuencia, en cada carretera, provincia o localidad los resaltos pueden ser diferentes o estar señalizados de distinta manera.



Resaltos bien señalizados y con rampas que resulten una ligera incomodidad pero no un peligro se pueden contar con los dedos de la mano.

Para los motoristas los resaltos pueden ser especialmente molestos e incluso peligrosos. Sólo llevamos dos ruedas, por lo que cualquier alteración del asfalto nos provoca inestabilidad. Son defectos creados deliberadamente sobre la vía para provocar una reducción en la velocidad. No, no me gustan en absoluto, y a veces se abusa de ellos, a pesar de que se podrían aplicar otras medidas que conseguirían calmar el tráfico, pero son más baratos y están socialmente aceptados. ¿Existirían si los conductores fuéramos más respetuosos con la velocidad, los peatones y su prioridad al cruzar? ¿Por qué hay tantas asociaciones de vecinos, AMPAs y ciudadanos en general que los reclaman cerca de donde viven, trabajan o estudian sus hijos? Es para reflexionar. Aceptamos tener que superar reductores de velocidad porque nosotros mismos somos

incapaces de respetar las normas en nuestros recorridos habituales o en nuestra zona de residencia. En cualquier caso, a día de hoy, la realidad es que están por todas partes.

¿Qué haremos ante la presencia de un resalto? Lo primero es identificarlo. No siempre es sencillo. Como decía, dependiendo de dónde sea, puede estar indicado de forma diferente, hay sitios donde son más visibles y en otros no. En condiciones normales, deberías verlos sin problemas, pero cuidado con una pintura desgastada o la ausencia de señales verticales que te



(Autor desconocido.)

impidan saber que más adelante hay uno. Aunque ya hemos dado suficientes razones para no hacerlo, aquí tienes una más: no vayas demasiado pegado al coche que te precede porque podría ocultar un reductor de velocidad y no tendrás tiempo ni espacio para reaccionar ante su súbita aparición.

El tipo de resalto más habitual es el paso de peatones sobreelevado. Este se encuentra a la altura de la acera, y dos rampas lo unen con el nivel inferior del asfalto. No tiene mucho misterio. Los peatones, si están en la acera en disposición de cruzar tienen preferencia y por tanto, en el momento en que detienes la moto *antes* del resalto, este deja de ser un riesgo (salvo que alguien venga por detrás, como siempre). Si no hay peatones, reduce la velocidad, preferiblemente bastante por debajo de la velocidad máxima indicada. ¿Por qué? No es extraño encontrarte con límites de 30 y unas rampas de pendiente extrema, que requieren pasarlas a 10 o 15 km/h como máximo, por el bien de la mecánica de tu moto y sobre todo de tu espalda, aunque a tu edad aún no lo notes.



El incumplimiento de la normativa reguladora de los reductores de velocidad es escandaloso. Aquí puedes observar un peligroso resalto con una rampa antirreglamentaria y sin pintura alguna que advierta de su presencia. ¿Y señal vertical? Créeme, tampoco.

Otro tipo de resalto es el llamado *lomo de asno*. También se les conoce popularmente como *guardias tumbados*. Por lo general están fabricados en plástico, son piezas prefabricadas que se atornillan o fijan por otros medios al asfalto. La verdad es que para las motos son menos molestos, sobre todo para las motos con suspensiones blandas y de largos recorridos, como las de motocross o trail. Su altura es de apenas unos centímetros y son de poca longitud. Cubren todo el carril, de lado a lado, y por tanto no es posible esquivarlos.

En estos lomos de asno, debes tener cuidado con dos aspectos. El primero, es que al ser de material plástico, y muy duro para que tengan una buena resistencia y durabilidad, su agarre es muy limitado, y más en condiciones de mojado. Si vas a frenar, y deberías, hazlo antes, llega con los deberes hechos. Si resulta que además está en una curva, las cosas se ponen feas. Con la moto tumbada, las ruedas pueden perder contacto con el suelo al tocar el resalto, y eso no es bueno. No deberías encontrarte ninguno en una curva cerrada, pero... ya sabes que siempre hay que ponerse en lo peor, y entre la aceptación social de la que gozan los

resaltos, y que no siempre cumplen lo que les exige la ley, a veces se colocan donde no corresponde.



Cuando se instala un resalto se le debe garantizar siempre un mantenimiento adecuado. Un lomo de asno en mal estado es más difícil de detectar y ofrece la tentación de esquivarlo, aunque sea a costa de acercarse a otras fuentes de riesgo (aceras, vehículos estacionados,...)

El segundo problema que te puedes encontrar es que estén en malas condiciones de conservación. Sobre todo, cuando a causa del paso intensivo de vehículos, alguna de sus partes se desprende. Las cosas como son, si me encuentro un resalto que puedo pasar por el hueco y evitar el resalto, lo hago. Pero asegúrate de hacerlo con buena puntería, no vayas a dar con las ruedas en el borde y se desequilibre la moto, y siempre que la zona libre no esté cerca del bordillo o del carril contrario.

Veamos el otro tipo de resalto utilizado a veces en entorno urbano, el cojín berlinés. Son unos reductores cuadrados, que colocados en el centro, no ocupan la totalidad del carril, es decir, las partes exteriores del mismo quedan libres. Su función es la de molestar sólo a los vehículos ligeros, como turismos y furgonetas. Autobuses y camiones, al ser más anchos, no se ven afectados por los cojines, porque sus ruedas pisan el carril por su parte más externa.



La reacción natural de un motorista es esquivar un cojín, maniobra sin un riesgo especial si el carril tiene la suficiente anchura para no obligarle a acercarse al borde o a otro carril.

Personalmente no me parece correcto que, por ejemplo, autobuses de pasajeros y camiones de basura queden exentos de sufrir los resaltos. Nos venden que no suponen una molestia si se circula a la velocidad autorizada, pero es mentira. Creo que cuando se aplica una medida correctora con un objetivo, no es para dejar exentos precisamente a los que más lesiones pueden provocar si no respetan la velocidad fijada.

Los cojines pueden estar contruidos con asfalto, o ser piezas de plástico ensambladas y atornilladas sobre él. Los de plástico son problemáticos por la insuficiente adherencia que ofrecen al contacto con la goma de los neumáticos, y porque con el paso del tiempo, se estropean o se sueltan.

A los motoristas los cojines berlineses nos ponen en una encrucijada, porque nos dan la oportunidad de evitarlos. El inconveniente, muy importante, es que para hacerlo hay que acercarse al carril adyacente o al bordillo. Ante un cojín evalúa la situación, mide las distancias, la presencia de vehículos alrededor y si el margen no es el suficiente para

hacerlo con seguridad, escoge pasar por encima a una velocidad adecuada. Es mejor dar un pequeño bote que pasar demasiado cerca de otro coche o apurar la acera.

Badenes

Aunque en ocasiones se les llama así a los resaltos, los badenes son todo lo contrario, una imperfección en el asfalto en el que en vez de existir una protuberancia hacia arriba, éste se hunde por debajo de su nivel normal.



Unas marcas negras de neumático que no tengan aspecto de frenazo pueden estar indicándote el lugar donde se esconde un badén.

Los badenes son siempre defectos de construcción del pavimento, que por un asentamiento incorrecto de las capas internas y el paso de vehículos, se hunde provocando una irregularidad que produce el mismo efecto que los resaltos en sentido contrario.

Como defectos que son, y salvo que sean de proporciones importantes, no siempre te encontrarás con un badén señalizado previamente, porque se

estaría asumiendo la responsabilidad de un problema que habría que solucionar pero que de momento no se está haciendo.

En autopistas y vías rápidas es fácil verlos con antelación por las marcas negras de los neumáticos de los camiones. En ciudad es más complicado identificarlos previamente pero a cambio no suelen ser tan grandes. Ante la presencia de un badén en tu camino, valora su tamaño, desnivel y posible efecto sobre la dinámica de la moto. Espejos y ángulos muertos para sacar una rápida *foto panorámica* alrededor de tu círculo de vida. Siempre es mejor reducir la velocidad al pasar por él, pero piensa si es factible pasar a otro carril y evitarlo. Supongo que ninguna norma de tráfico prevé cambiarse de carril para esto, pero no deja de ser una anomalía en la vía que justificaría una maniobra de evasión. Llevamos muchísimas páginas hablando de cómo reducir el riesgo para conseguir que la moto siga en pie y con las ruedas girando. Confía siempre en tu sexto sentido para seguir consiguiendo este objetivo ante situaciones imprevistas.

Baches, agujeros y reparaciones en el firme

Los siguientes desperfectos que vamos a ver son claros enemigos de la moto. Cualquier cosa que no sea un pavimento en buenas condiciones es un problema en potencia. No necesariamente por sí mismo, pero sí como posible influencia junto con otras circunstancias en una pérdida de control y posterior accidente.

La moto, por sus dos únicas ruedas e inherente inestabilidad, se ve afectada seriamente en su dinámica cuando aparecen irregularidades en el asfalto. Un piso que presenta baches o agujeros puede provocar inestabilidad modificando su trayectoria y dinámica, hasta el caso extremo de hundir su suspensión hasta el tope. No olvidemos el coste de

las motos más económicas. Siempre nos parecen caras, pero en las que tienen un precio contenido, tampoco esperemos unos amortiguadores que hagan milagros. Si los baches son de gran tamaño y las ruedas pequeñas (algunos scooters llevan llantas de apenas 9 pulgadas), es posible meter la moto por completo en ellos y provocar una caída muy fea.



Las consecuencias de las chapuzas no sólo las pagan los vehículos. Fíjate en la imagen: el parche ha eliminado parcialmente la marca vial horizontal, generando además un bulto molesto también para peatones.

Foto [@motowankenobi](#)

Mi máxima, aplicando a rajatabla técnica UVA, es evitar los baches. Vale, no es ninguna sorpresa. Pero si en la zona por donde te mueves hay muchos, es muy difícil llevar una trayectoria estable. UVA implica ir haciendo pequeñas correcciones, continuos zigzagueos, buscando la zona buena. ¿Que hay baches? Los esquivo. Pero sin giros bruscos ni exagerados. Voy leyendo el asfalto, haciendo una trayectoria cambiante pero redonda, con movimientos suaves y previsibles, sin buscar los límites del carril. A menos que haya algo gordo, claro. Se trata de poner en un lado de la balanza los defectos de la calzada y su riesgo y en el otro las acciones necesarias para evitar el peligro. Si la maniobra resultara excesivamente brusca, quizás sea mejor comerse el bache. Hay que ir

continuamente analizando el asfalto y evaluando las circunstancias para elegir los mejores parámetros de la estrategia UVA.

Las reparaciones que se llevan a cabo para resolver estos defectos no siempre están a la altura. Bien hechos, con las técnicas y materiales adecuados, deberían dar por finiquitado el problema. Se rellena el agujero o el bache con asfalto nuevo, se iguala con la parte exterior, y listo. Pero hay *bacheos* que son auténticas chapuzas que consiguen que la irregularidad siga existiendo, aunque hacia arriba en lugar de hacia abajo. Parches con exceso de material asfáltico, que salen fuera del bache, mal pisados y sin igualar. Si no te encuentras en una carretera secundaria una reparación en la que se utilizó brea y gravilla.

Hay una cosa muy importante que debes hacer siempre: leer el asfalto. Observar sus cambios de color, de textura, los bordes entre distintos tipos de pavimento, y adivina qué, desconfiar de cualquier cosa que no te guste. Las reparaciones mal hechas entran también en esta categoría y pueden ser esquivadas. Sin demasiados aspavientos, porque tampoco suponen un riesgo alto, pero si tienes espacio suficiente, sigue con esos redondos y suaves movimientos de ubicación continua, y pasa a su lado, no por encima.

Roderas

La evaluación del estado del asfalto es necesaria en cualquier momento, pero no es menos cierto que hay situaciones en que determinadas circunstancias son previsibles. Otro de los posibles defectos del pavimento son las roderas.

Conocemos con ese nombre los hundimientos longitudinales provocados por el paso de los neumáticos de los vehículos. El más clásico es el que se

produce en pistas de tierra o barro. Sin embargo, en asfalto también se pueden observar, por culpa de los vehículos más pesados, y por qué no decirlo, por un diseño deficiente de la vía, al no estar suficientemente reforzado.

Aunque no es exclusivo de ellos, si circulas en moto por un carril-bus, cerca de las paradas (donde por efecto de las frenadas el asfalto se resiente especialmente) o por el carril derecho de una autovía muy frecuentada por transporte pesado, te podrás encontrar con estos *mini-carriles*. En cuanto metes la rueda en uno, la moto hace extraños. La circunferencia del neumático toca la curvatura del surco y todo parece que funciona al revés. Intentas llevar la moto recta y las correcciones sobre el manillar parecen no tener resultado. La solución es sencilla, salir de ahí y circular fuera de los surcos, habitualmente por el centro del carril.



Los surcos longitudinales y las roderas de los carriles que soportan tráfico pesado pueden modificar la trayectoria de la moto, motivo suficiente para evitarlos.

Cuando se asfalta una carretera, no se hace a lo ancho, de forma completa, sino que se suele hacer por carriles, así que dependiendo de la calidad del asfaltado, puede existir un pequeño surco o escalón longitudinal entre ellos. No son importantes, pero con el paso del tiempo, los fenómenos meteorológicos, el paso de vehículos, el repintado de las líneas,... el hueco se va haciendo más visible, y si no se corrige, puede

abrirse realmente una línea en la que es posible meter la rueda y... la moto toma vida propia. Si además, no están alineadas con la separación entre carriles y por tanto pueden estar en medio de nuestra trazada, la porción de carril utilizable se ve muy limitada y nos condicionará en buena medida la trayectoria que deberemos realizar.

Como ves, elegir la mejor trazada depende de muchísimas circunstancias. Para poder circular por el mejor sitio no puedes bajar la guardia ni un segundo.

Superficies metálicas

Si los motoristas anhelamos un asfalto en eternas buenas condiciones, desgraciadamente nos encontraremos en bastantes ocasiones con todo lo contrario. Una de las peores situaciones es la existencia de superficies metálicas en medio de la calzada, que a causa de su reducido índice de fricción, supone un alto riesgo de pérdida de adherencia con los neumáticos, especialmente si están húmedas.



Una alcantarilla hundida provoca un desnivel de varios centímetros que puede resultar muy peligroso para un vehículo inestable como una moto.

El repertorio de adornos metálicos es amplio. Las aparentemente menos problemáticas son las tapas de alcantarilla. De noche, su color oscuro no siempre facilita demasiado la identificación. A veces tienen algún tipo de rugosidad pero no es nada milagroso. Pueden estar en el medio de un carril, hacia el exterior, en recta o en curva, en zona de frenada como antes de un semáforo, un paso de peatones, un stop, o en un resalto, indistintamente. Donde caigan. Pero al menos no son excesivamente grandes. Las hay peores.

En entorno interurbano es más extraño encontrarte alcantarillas por donde deben pasar las ruedas de tu moto. Al diseñar y construir las carreteras hay espacio suficiente en el exterior de la calzada para poder situarlas allí, además de que no son tan necesarias. Pero en las ciudades, son muy habituales. Canalizaciones de pluviales, agua potable, teléfono y fibra óptica, gas,... La falta de espacio, y por qué no decirlo, también por economía, hace que estén donde toque, en lugar de ponerlas en el interior de plazas, jardines o en las aceras, aunque esto supusiera que sus líneas subterráneas fueran de mayor longitud. Es una pena, porque el tránsito del tráfico por encima de las tapas genera molestos ruidos, deterioro, y acaban rompiéndose o hundiéndose, cosa que nos les pasaría nunca con las pisadas de los peatones. Pero así están las cosas.

Procura evitar estas tapas. Modifica tu trayectoria para pasar justo al lado, no por encima, sobre todo si están en curva, llueve o están húmedas. Si están en recta, y no hay elementos que pudieran obligarte a frenar encima de ellos, tampoco es tan grave que las pises, aunque como con las pinturas (*siempre por lo negro*), yo trato de evitarlas por sistema. Porque tienen un problema adicional: muchas veces están hundidas, por el tráfico que soportan, literalmente. Poco a poco, con cada golpe, se van metiendo para abajo, incrustándose en el pavimento. Cuando pases con tu moto, puede haber un desnivel de varios centímetros. *Plom-plom*. Primero para abajo y luego para arriba. Primero la rueda delantera y luego la trasera.

En principio sólo incómodo, pero en según qué condiciones puede resultar hasta peligroso. Llevamos todo el libro esquivando cosas. Sólo es una más.

En los extremos de los puentes y otras plataformas a nivel, podremos toparnos con juntas de dilatación. Los puentes, como el resto de objetos del universo, se dilatan por efecto de la temperatura, es decir, cuanto más calor, más grandes son, aunque sea imperceptible a la vista. Para evitar que el firme se deforme, estas construcciones se dividen en secciones que quedan *sueeltas*, se les permite un cierto margen de espacio entre ellas, de apenas unos centímetros. Estas secciones se unen en las mencionadas juntas de dilatación.

Las juntas suelen presentar dos opciones. Pueden ser metálicas, con conexiones en zig-zag, como dos mandíbulas con dientes de sierra que se acercan entre sí cuando aprieta el calor. Cuando están más separadas, el espacio no supone ningún riesgo para los vehículos, el espacio sigue siendo insuficiente para que pongan en problemas a los neumáticos. Ojo, hablo del espacio. Su adherencia es otra historia.

Otras veces las juntas son de goma. Ésta se comprime sin provocar deformación alguna, y nunca existe ni un milímetro de espacio entre las dos secciones.

Las juntas siempre deberían estar en posición perpendicular a la marcha de los vehículos. De esta forma, afectan a la estabilidad de los vehículos durante un corto momento. Es otro *plom-plom* muy breve. Pero, oh, sorpresa, los motoristas ya estamos metidos en el lío a cuenta de las juntas.

Así es. Tanto las metálicas como las de goma reducen *enormemente* la capacidad de adherencia de los neumáticos. Y en agua ni te cuento. O si están en mal estado, con un mantenimiento insuficiente. Y no hay forma

de evitarlas. Hay que pasar por ellas sí o sí. Darás con muchas en un tramo recto, pero también las hay en curva, y esto sí que es serio. Al contacto con la junta, la rueda delantera pierde adherencia y al volver al asfalto el efecto giroscópico y la autoalineación equilibran la moto. Entonces llega la trasera y también nos provoca un extraño. Dos *minisustos* en un espacio de unas centésimas de segundo. ¿Cómo deberíamos actuar?

Como siempre, lo primero es identificar la amenaza y evaluar la seriedad de la misma. ¿Está en una recta? Entonces es sencillo, basta con dejar que la moto siga por inercia, y evitar frenar y abrir más gas. Dejamos el motor a las revoluciones a las que va, y suavemente pasamos las dos ruedas por la junta.



Incluso una junta de dilatación en buen estado ofrece una adherencia menor que el asfalto, por lo que pasaremos por ella con máxima precaución. Así evitaremos sustos mayores si las encontramos en mal estado, con gravilla o incluso habiendo perdido su superficie de goma exterior.

En curva ya vamos a estar un poco más exigidos. En estos casos el truco es tan sencillo como tratar de hacer la trazada tan recta como sea posible, justo en el momento en el que pisemos la junta. Cuando vayamos a atacar una junta de dilatación en curva, debemos dibujar una trazada en tres fases. Reducir la velocidad es la primera acción a realizar. La trazada de

la curva va a ser peculiar, por lo que a menos velocidad, más tiempo tendremos para maniobrar. Si ya vas a una velocidad adecuada no será ni necesario que toques freno, podría bastar con soltar gas y que entre en acción el freno motor (retención).

En la primera fase, la de aproximación, con la moto inclinada, trataremos de llegar a la junta por el lado interior de la curva, es decir, más hacia dentro de lo que habríamos hecho en una curva normal. En la segunda fase es cuando hay que pisar la junta. Lo haremos enderezando la moto, como si se tratara de una recta (o al menos, tanto como sea posible), como dijimos antes, sin frenar ni acelerar, atentos al posible doble desequilibrio pero manteniendo la calma. Claro, la curva sigue su curso a pesar de que nosotros hayamos modificado la línea, por lo que ahora deberíamos encontrarnos hacia el exterior de la curva, más allá de donde estaríamos en una curva al uso. Es momento de entrar en la tercera fase, corregir la anomalía, llevar la moto a su sitio y recuperar la trazada normal. Cuanto más despacio vayas, más natural será la trazada. Las primeras veces négocialas como si fueran auténticas desconocidas. Como si fueran de hielo.

Subamos de nivel. Las rejillas. En la cercanía de aparcamientos públicos, o si en tu ciudad hay metro, cerca de sus estaciones es muy posible que en vez de asfalto, puedas pisar una rejilla metálica. Es horrible. No para los vehículos de cuatro ruedas, pero sí para nosotros. Grandes superficies metálicas, agujereadas, por donde sale forzado el aire viciado del subsuelo. Construir un parking o una línea de metro siempre es una obra de un enorme coste económico, pero inexplicablemente se ahorran una pequeña parte del presupuesto trasladando un problema que era propio a los motoristas de la superficie, en forma de rejillas.

Evítalas. Si sabes dónde están, si están en tus rutas habituales, no las pises. A veces ocupan una parte del carril y bastará con pasar a su lado

sin salirse de él. Si la rejilla lo cubre por completo y puedes, elige otro carril de forma previa, aunque no sea en principio el más adecuado, porque lo realmente inadecuado es la existencia de esa alteración en el firme.

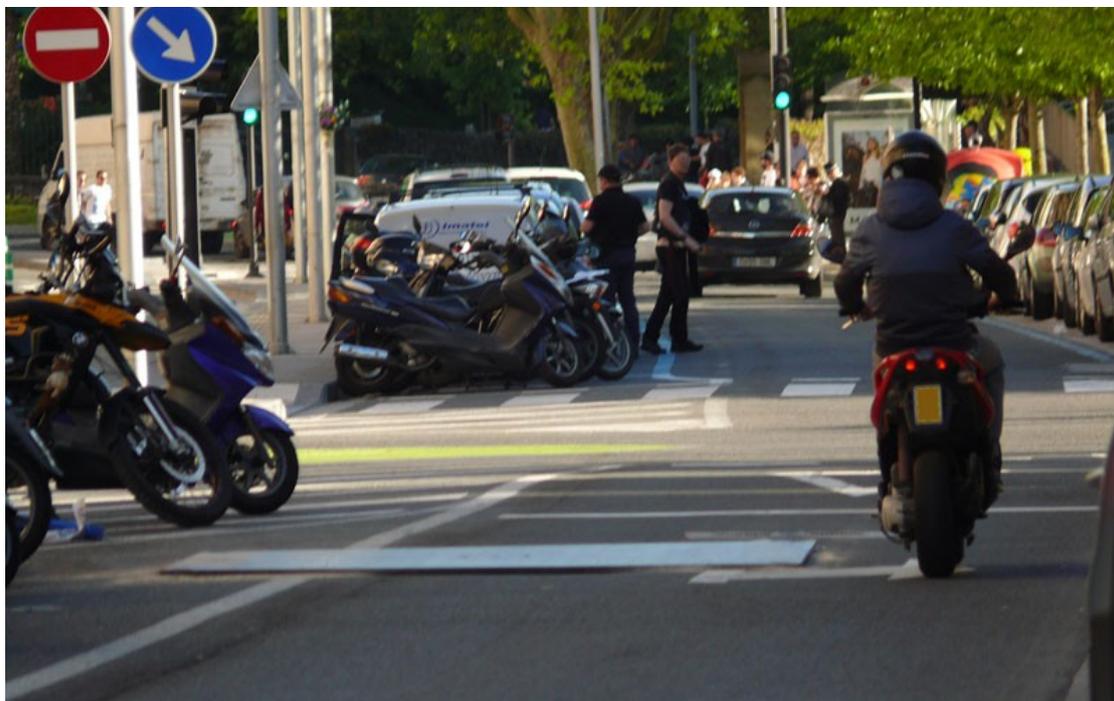


Las rejillas metálicas ofrecen una adherencia insuficiente, por lo que siempre hay que tratar de evitar pasar por ellas, y de hacerlo, mejor sin cambiar la dinámica de la moto.

De todas formas, si te pilla desprevenido, y debes pisar la rejilla, que no cunda el pánico. Intenta no acelerar, no frenar, no girar la moto, pasa por encima de la forma más discreta posible, en *modo inercia*, y no habrá ningún problema. Notarás un extraño ruido, unas vibraciones en el manillar y pronto pasará todo. Pero tenles mucho respeto. Estamos intentando que seas un motorista seguro, un fuera de serie. Debes saber que las rejillas generan bastantes accidentes y heridos entre los motoristas.

No es todo. Si a pesar de todas estas trampas aún sigues consiguiendo mantener la verticalidad, todavía tendrás que luchar contra otros dispositivos temporales: las planchas metálicas de obra.

Cuando por mantenimiento se necesita abrir una calle, pero no cerrar el tráfico hasta que se terminen los trabajos, es habitual que se tape el hueco con chapas de metal.



Evita las planchas de metal siempre que sea posible, sobre todo si están húmedas, debes frenar o inclinar la moto.

Podrían ser planchas rugosas y no lisas. Podrían ser planchas en color de alta visibilidad. Podrían estar fijadas sin utilizar arena o incluso maderas y clavos. Podrían estar señalizadas de forma que sepas no sólo que estás en una zona de obras, sino que la adherencia del pavimento está gravemente alterada, y si están mojadas, mucho más. Pero, mira qué sorpresa, ya te puedes poner en lo peor, porque todo esto que parece que te he pintado de forma pesimista, es exactamente lo que te encontrarás. Yo lo he hecho infinidad de veces. Y no importa que te pongas en contacto con tu ayuntamiento para reclamarles que no lo vuelvan a hacer. Se repite una y otra vez, así que no te queda más remedio que potenciar tu conducción defensiva.

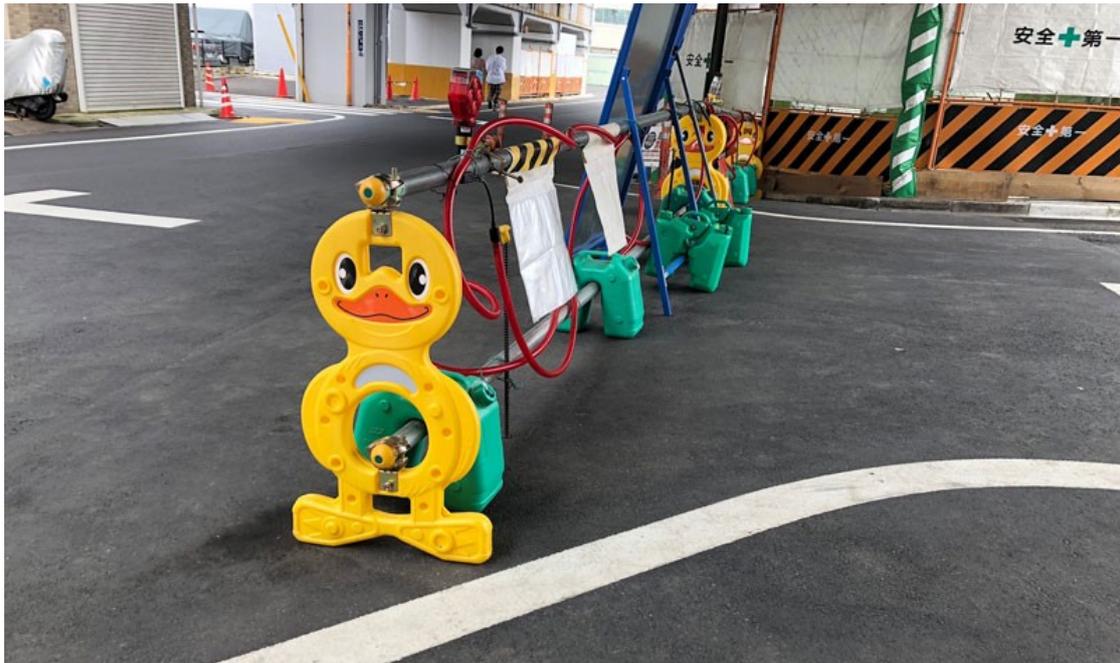
Aprende a sobrevivir a las trampas.

Eres la única persona que, de verdad, va a pensar en tu seguridad.



En zonas de obras entra en estado de alerta máxima y desconfía de las indicaciones. Aquí tienes un buen ejemplo. Señal de obras (P-18), de límite de 20 parcialmente oculta y de estrechamiento de calzada (P-17), que miente, pues la calzada mantiene todo el ancho útil. ¿Y qué hay al final, junto a un cono naranja? Unas peligrosas planchas metálicas sin señalizar con la P-19. ¿Se puede hacer peor? Te toca compensarlo conduciendo con extremo cuidado.

Por eso debes desconfiar de todas las zonas de obras, reduce la velocidad y sigue atento a cualquier cambio que ofrezca el entorno por culpa de los trabajos de su ámbito. Procura no pasar por encima de las planchas si puedes evitarlo, pero presta atención también a los carriles estrechados, desvíos, señalización horizontal modificada, incluyendo las líneas negras que por los brillos nocturnos o de lluvia puedan apreciarse como si no hubieran sido eliminadas, a los conos y a todos los vehículos que en una situación inusual puedan realizar extrañas maniobras que te atrapen en medio del jaleo. Tienes muchísimas cosas en las que fijarte así que no te pierdas ni una.



A los japoneses no les tiembla el pulso al darle un toque *kawaii* a la señalización de obras. Lo importante es que sea visible, llame a la acción a los conductores, y evite cualquier riesgo.

Foto: A.A.

Tranvías y pasos a nivel

Aunque no existe en todas las ciudades, la presencia del tranvía implica otro problema para las motos, por culpa de sus raíles, que incrustados en nuestro asfalto, suponen una alteración grave de la adherencia del firme bajo las ruedas de una moto.

Cualquier tipo de ferrocarril es un medio de transporte muy eficiente. El hecho de que tanto sus ruedas como las vías por las que circulan sean metálicas hace que exista poca fricción entre ellas y que prácticamente toda la fuerza del motor se convierta en movimiento. Los propios raíles dirigen los vagones en una dirección u otra, y gracias a su gran peso, la mínima fricción *metal-metal* es suficiente para satisfacer las necesidades de tracción y de frenada. (Sólo en caso de frenazos más fuertes, un

mecanismo vierte arena sobre las vías para aumentar la adherencia y reducir la distancia de frenado.)

El problema viene cuando las vías de un tranvía se cruzan en nuestro camino. Nuestra moto no va por donde le lleva ningún raíl, sino por donde nosotros queremos: por eso necesitamos un firme que soporte el esfuerzo de los neumáticos, que ofrezca resistencia y aguante las fuerzas que surgen cuando giramos el manillar y tumbamos la moto. Por esa razón las superficies metálicas son un enemigo a evitar, y si no queda más remedio, debemos pasar por encima de ellas suavemente, de forma que las fuerzas que lleven la moto sean sólo las de inercia.

Los tranvías suelen tener tramos reservados, de uso exclusivo, en los que el resto de vehículos no pueden circular. Pero siempre hay zonas comunes en las que debemos convivir con el tranvía. También en curvas. Y en las intersecciones.

Debido a su falta de libertad de movimientos, el tranvía suele tener prioridad en los cruces. Recuerda: son vehículos pesadísimos, no pueden frenar en poco espacio y son fácilmente letales en caso de atropello. Preséntales tu respeto, mantén la distancia de seguridad y no pretendas ser más rápido que ellos. Se va mejor por detrás.

Al cruzar las vías, el riesgo depende de las fuerzas que exijamos a los neumáticos, durante cuánto tiempo estemos encima de ellas. Si su trayectoria discurre en el mismo sentido que nuestro camino, tendremos que ir a un lado de los raíles, tratando de no tocarlos. Es un problema, porque de repente, nuestro carril ha sido drásticamente reducido y apenas podemos utilizar una pequeña parte. Si nos vemos obligados a cruzar una de las líneas, lo haremos suavemente, a no mucha velocidad, con la moto lo más recta posible, y sobre todo, sin aplicar aceleración o freno. A medida que el cruce con el metal sea más perpendicular, el

riesgo es menor. La pérdida de contacto con asfalto será de unos pocos centímetros, y como mucho, debería suponer una súbita pérdida de adherencia, una pequeña sacudida tras la cual la moto, sin hacer nosotros nada, busque de nuevo su estabilidad natural.

Pero cuidado si el piso está mojado. En estos casos, el contacto con el metal húmedo es equivalente a pisar hielo, uno de los peores enemigos de un motorista. Si es así, tómate estos consejos de forma aún más radical. Lleva la moto como pisando huevos. Ya le meterás un poco de gas después.

Un caso especial es el de los pasos a nivel. Ya no hablamos de tranvías urbanos sino de trenes de los grandes, de pasajeros o mercancías. Normalmente no los verás en tu ciudad pero sí es posible encontrarlos fuera de ellas. En estos casos, lo habitual es tener que cruzar las vías en perpendicular, formando un ángulo de 90 grados, el mejor caso de todos los que se nos podrían presentar. Apenas pisaremos las vías durante un corto espacio. Pero mientras que las vías de un tranvía están colocadas sobre el asfalto, y éste es el que marca el nivel del pavimento, en los pasos a nivel las vías son las que tienen la preferencia de construcción, y para que los vehículos puedan cruzar las vías, los huecos se rellenan con cemento, bloques de hormigón o asfalto, pero es muy común encontrarse con irregularidades importantes. Por eso es buena idea pasarlos a una velocidad reducida, sin prisa, pero sin pausa y con decisión.

Si el paso a nivel es con barreras y están bajadas, respétalas. Insisto, respétalas, siempre. Las barreras se activan con sensores colocados en las vías al paso de los trenes, y lo hacen con mucha antelación. Las luces del paso a nivel se activan, las barreras bajan y puede que tengas que esperar más tiempo del que te gustaría. Esperarás y el tren no pasará. No importa. Puede que tengas barrera en tu carril y el contrario no lo tenga. No importa. De repente hará *fium* y pasará a toda leche. Y hasta que se

activen los sensores al otro lado, puede que pase también un tiempo. Puede que no se abran porque va a pasar otro tren en sentido contrario. Espera pacientemente. Un accidente en el que un vehículo es arrollado por un tren de cientos de toneladas es terrible, y de ahí que los márgenes sean tan amplios. Y cuidado, que de vez en cuando siempre se lee una noticia sobre varias personas que han muerto tras ser su vehículo arrastrado por un tren mientras cruzaba un paso a nivel. Otro conductor que pensó "bah, no viene el tren". No seas uno de ellos. Las vías de un tren deben despertar tu máximo respeto. Si tienes que esperar, espera.

Si te acercas a un paso a nivel con barreras y éstas están levantadas, ¿cruzarías sin más? Yo no lo hago. Lo que me han enseñado tantos años conduciendo moto, y también coche, es que no me fío de nada, me pongo siempre en lo peor. ¿Y si los sensores de las vías no funcionan bien? ¿Y si viene un tren y las barreras no han bajado por error? Es algo improbable pero no imposible. Seguramente puedes cruzar sin peligro, pero no cuesta nada parar y comprobar que en efecto, tienes vía libre (nunca mejor dicho).

Por desgracia siguen existiendo pasos a nivel sin barreras. Aquí sí que estás solo ante el peligro. Tu moto, las vías, y un tren, que no sabemos si viene o no.

¿Cómo cruzamos un paso a nivel? Esta técnica es válida para los pasos a nivel con barrera o sin ella. Lo primero es detenerse, meter la primera velocidad, y sin invadir las vías pero desde un punto en el que haya buena visibilidad, mirar a un lado y a otro. ¿No viene el tren? Volvemos a mirar, a un lado y a otro. Otra vez. No exagero. Las que hagan falta. Creo que yo miro unas cuatro o cinco veces a ambos lados, la situación es tan crítica que no me importa confirmar la información que captan mis ojos, no sea que por culpa de algún reflejo, brillo o similar, no vea el tren. Si estamos solos, si no viene el convoy, sin brusquedades, pero con decisión

y sin titubeos, arrancamos y cruzamos las vías. Seguro que crees que has perdido tiempo, que podrías haberlo hecho de forma mucho más rápida, como si no fueras tan torpe. Seguro que sí. Pero los trenes juegan en otra liga. Yo lo hago así y así seguiré haciéndolo.

Pasos canadienses

Los pasos canadienses o *guardaganados* son una serie de barras metálicas que cruzan de lado a lado una carretera, y que se utilizan como sistema de confinamiento de ganado y otros animales sueltos. La amplia separación entre las barras provoca inseguridad en los animales, y así se evita que crucen al otro lado. Es un sistema muy efectivo que no tiene los inconvenientes de otras soluciones como el vallado o las barreras, de manera que el tráfico de vehículos y personas queda siempre abierto. Sin embargo, y no será una sorpresa para ti, debido al uso de material metálico sin rugosidad, puede suponer un riesgo para motoristas y bicicletas, especialmente si se ubican en curvas.



Un paso canadiense exige los mismos requisitos de precaución que cualquier otra superficie metálica o deslizante.

Habitualmente los pasos canadienses no están señalizados, y cuando lo están, como no existe una señal específica, puedes encontrarte cualquier cosa. Como de costumbre, la consigna es estar atento a cualquier cambio que pueda percibirse en el asfalto, y si estás circulando por una zona montañosa, un Parque Natural o cualquier otro sitio donde pueda intuirse la presencia de animales libres, contar con que seguramente te topará con esta barrera horizontal.

La separación entre las barras de esta *parrilla*, y bajo las cuales hay un foso, puede ser de unos 7 centímetros, insuficientes para meter la rueda dentro siempre que circulemos de forma perpendicular a las mismas, es decir, en el sentido normal de circulación, pero al ser de metal, el agarre con nuestros neumáticos será muy reducido. Por tanto, como en otros casos similares, llevaremos la moto en *modo inercia*, sin acelerar, frenar ni tumbar, esperando a que las vibraciones al paso de la moto desaparezcan.

Bandas sonoras

Además de las señales que indican un límite de velocidad y que nos obligan a reducir la velocidad, hay otros métodos de calmado de tráfico que se utilizan para conseguir el mismo objetivo. Las bandas sonoras son uno de ellos.

Se trata de unas pequeñas protuberancias, colocadas en grupos y en líneas paralelas, perpendiculares al sentido de la marcha, que provocan un ruido rítmico al pasar las ruedas por encima. Aunque a veces existen señales previas que avisan de su presencia, no es lo habitual. Y si bien no son un peligro importante para vehículos de cuatro ruedas, las motos sí pueden verse afectadas, al producir un ligero y breve levantamiento de las ruedas respecto del suelo. Si estamos en plena curva, es fácil sufrir

ligeros desequilibrios que no son agradables. Y desde la moto, la verdad, el ruido casi no se aprecia.



Para un vehículo de dos ruedas, los bultos de una banda sonora son algo más que una molestia, haciendo que se pierda contacto con el suelo momentáneamente.

Dicho de otra forma: si un coche pasa por encima de las bandas sonoras, el ruido le dirá a su conductor que debe frenar *después* de haberlas pisado. Sin embargo, si es una moto, no oírás apenas nada, y su conductor debería reducir la velocidad *antes* de las bandas, para no ver comprometida su seguridad. Esta es otra medida de seguridad que resulta menos efectiva e incluso más peligrosa para los motoristas que para los *enlatados*, pero ahora ya lo sabes. Nadie dijo que llevar una moto fuera fácil. De hecho, llevo muchas páginas diciéndote que es mucho más difícil y exigente.

Manchas de combustible y aceite

Si ya la simple lluvia es capaz de alterar totalmente las capacidades de adherencia del pavimento, qué decir de otros líquidos grasientos. Conozcamos a las malditas manchas de gasoil, de aceite de motor, y regueros de camiones de basura.

Las manchas de aceite y de residuos líquidos son de color negro. Cuando las veamos no sabremos qué son exactamente, ni tendremos demasiado

interés en averiguarlo. Si es posible, e identificadas con antelación suele serlo, lleva la moto por la parte limpia. Identifica si estás en una zona en la que circulen muchos camiones o autobuses. Si hay cerca un vertedero. Estación de autobuses, el carril-bus, una ruta de autobuses, una parada, un área de descanso o eso que llaman *Ciudades de Transporte*. Por mi experiencia, es en estos sitios donde es más probable que des con una mancha de este tipo. Cualquier vehículo puede tener una avería en cualquier sitio y perder aceite. Puede pasar. Pero ya sea por esto, o por circular por una zona de riesgo, siempre llevamos un as en la manga, ¿recuerdas el 60-75? Este margen nos permitirá siempre modificar la trazada y llevar la moto por donde el asfalto esté limpio, y si hay que pisar el aceite, lo podamos hacer con la moto prácticamente vertical.

Las manchas de gasoil son mucho más habituales, para nuestra desgracia. Infinidad de camiones y autobuses que pierden combustible, por culpa de tapones de depósito dañados... o porque van llenos hasta los topes para poder hacer el recorrido planificado completo sin repostar, perdiéndolo en cuanto frenan, o toman curvas. En los mismos puntos donde tendrás que frenar o girar tu moto.

Con asfalto seco son también muy peligrosas aunque no tienden a



hacerse mayores al no mezclarse con el agua. Se suelen presentar como una zona más oscura, al igual que otros líquidos. Ante la duda, siempre por lo seco.

Sea gasoil o no, cualquier líquido sobre el pavimento modificará su adherencia, por lo que siempre es un elemento a evitar en la trayectoria de la moto.

Cuando llueve, es otra historia, nada que ver. La mezcla que forman el agua y el gasoil es terrible. La adherencia se diluye casi por completo, como si pisaras hielo. ¿La ventaja? Que presenta unos colores inconfundibles, que te gritan ¡soy una mancha de gasoil! Si ves un arcoiris en el suelo, huye de él, aparta la mirada de él y esquívalo si puedes. Acabas de ver gasoil.

Pero ante todo calma.

Si la mancha es redonda y pequeña no habrá ningún momento en el que las dos ruedas pisen el gasoil. Primero podrías perder la delantera, y al salir de la mancha, el efecto giroscópico la pondrá de nuevo en su sitio. Luego perderás la trasera, y pasará lo mismo. Tranquilidad. Si no haces nada, ni girar, frenar o acelerar puede que tengas suerte y solo te lleves un susto, pero la moto seguirá en pie y en marcha.



La mezcla de gasoil y agua es terriblemente deslizante. Cuando la detectes, esquívala, y si no es posible, trata de llevar la moto lo más recta posible y en *modo inercia* porque a poco que les pidas a los neumáticos, quizás no puedan dártelo. En la imagen derecha tienes un ejemplo de rápida decisión: ¿pasamos por encima de la alcantarilla, la pintura o el gasoil?

Si es más grande, y puede serlo también porque el agua ha ido extendiéndola aún más, vas a pasar por una situación crítica. No estoy bromeando. Circula despacio. Si has podido detectar el gasoil a una distancia suficiente, reduce la velocidad. Tu objetivo va a ser esquivarlo, y

si no es posible, dejar pasar la moto por inercia, sin tocar frenos, acelerador ni manillar. En cuanto les pidas algo a los neumáticos, por poco que sea, no podrán dártelo.

Los rastros de gasoil rara vez son solitarios, casi siempre van en serie. Si en una curva a derechas encuentras gasoil, casi seguro que en la siguiente también habrá más. En la primera podrás llevarte un susto, pero si en la segunda es una sorpresa, la culpa ya es tuya. Lo mismo si la ves en medio de una recta. Piensa. ¿Por qué está ahí y no en otro sitio? ¿Hay algo que te sugiera una razón por la que en ese punto los vehículos deban frenar o no ves nada en especial? ¿Un stop? ¿Un paso de peatones? ¿Un semáforo? ¿Una parada de autobús? Esta información es importante para saber dónde podrás encontrarte el siguiente resto de gasoil, o si es un goteo aleatorio y podría estar en cualquier sitio.

Un último consejo. Es algo que yo intento hacer siempre que puedo. Avisar a emergencias o a los servicios del ayuntamiento, llamando al teléfono 112 o al 092. Si ves una mancha de aceite o de combustible de un tamaño considerable, llama. Si está en una zona de especial riesgo y supone un gran peligro para otros usuarios, llama. En una curva, ya tenga *guardarraíles* o no, con protecciones para motoristas o sin ellas, si consideras que una caída puede provocar daños, llama. Tu llamada debería provocar la actuación del servicio de limpieza del órgano competente de la vía en cuestión. Nadie debería sufrir un accidente si puede evitarse, aunque únicamente suponga daños materiales, es decir, que *sólo* se rompa la moto. Con tu llamada es muy probable que estés evitando el accidente a otro compañero, y aunque lo sufra, estarás facilitando su reclamación al dejar constancia de un aviso a un servicio de emergencias.

Gravilla, arena y sepiolita

En una moto se disfruta mucho, pero aparecen problemas por todas partes, en todas las formas y estados posibles: también los sólidos. La gravilla, arena y similares pueden ser un riesgo muy importante para la estabilidad de una moto. En este grupo podemos incluir también la sepiolita, un mineral que se utiliza para la limpieza de las manchas de gasoil gracias a su capacidad de absorción.

En definitiva, son pequeños elementos sueltos sobre el pavimento. Imagina tirar cientos de canicas en el pasillo de tu casa y tratar de llegar al otro extremo. Rodarán bajo tus pies y te desestabilizarán, sin que llegues a tocar el suelo con tus zapatos. El efecto de estos elementos bajo las ruedas de tu moto es exactamente el mismo. La moto pierde el contacto con el asfalto y las fuerzas que realizan los neumáticos ya no lo hacen contra el adherente pavimento, sino que empujan esas partículas, que se mueven con la moto y ésta se desplaza fuera de la trayectoria deseada.

Las sensaciones tras pisar una zona de gravilla no son agradables, por inesperadas. Lo digo porque hay motoristas a los que les gusta esta sensación de falta de adherencia, pero yo limitaría su disfrute a los circuitos de tierra. Pero como te digo, cuando todo va como la seda y de repente la moto se mete en una zona de grava, el momento es incierto.

Cuando me ha pasado, he salido airoso gracias a saber mantener la calma, y a saber que llevaba una velocidad adecuada. Incluso si no puedes evitar la caída, es importante saber que el accidente no será grave, lo que ayuda a evitar reacciones instintivas que empeoren la situación. Recuerdo una vez en la que el vertido de gravilla era tan ancho, que en plena curva no pude evitar pisarla. Intenté hacer la curva más recta, pero aún así la moto iba un poco tumbada. Dejé la moto en *modo inercia* y esperé a ver qué pasaba. La moto siguió la misma trayectoria, pero noté que aumentó su

inclinación. Por suerte, salí de la gravilla y ella sola se recuperó. De haber sido una superficie mayor, la gravilla probablemente nos habría tirado al suelo. Pero es lo que llevamos repitiendo una y otra vez: si la moto sufre una inestabilidad durante muy poco espacio, en cuanto puede vuelve a recuperar su estado natural. Su diseño y las Leyes de la Física vuelven a hacer que todo vaya bien. Siempre ayuda acordarse de esto para no caer en una *reacción de supervivencia* que implique que nosotros mismos provoquemos una situación de peligro que habría desaparecido simplemente no haciendo nada.

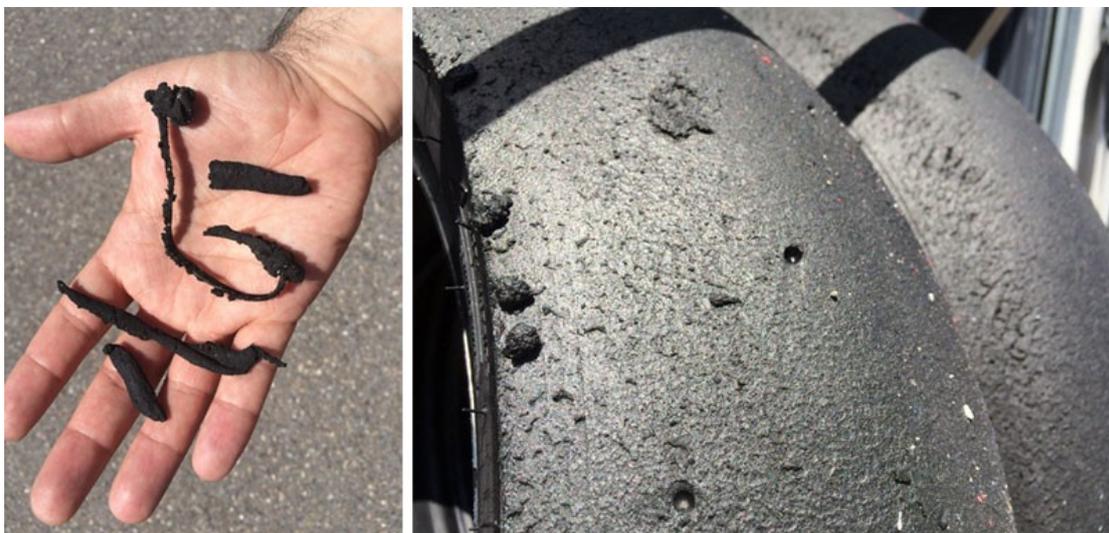


Es necesario circular con mucha precaución al pasar por zonas cubiertas con arena, polvo, gravilla o sepiolita.

Foto (d): [@marin_fj](#).

El término que he utilizado, el de las canicas, no es casual. En las carreras de Fórmula-1 se habla de *marbles*, su traducción en inglés. También en las de motos habrás oído eso de *se ha salido de la zona limpia o ha pisado la zona sucia*. En la zona sucia, hay canicas. Pequeños trozos de goma (las ruedas de competición se deshacen con facilidad) que se acumulan fuera de la trazada habitual de todos los pilotos. Gravilla de goma. Por eso todos

intentan ir por el sitio bueno, el más corto, y el que menos sorpresas esconde.



Los compuestos de los neumáticos de competición no tienen nada que ver con los de calle. Se diseñan para durar unos 100 kilómetros, son como chicle, tienen un agarre espectacular y se deshacen en forma de bolitas o tiras. Aún así, si estos restos sueltos pueden reducir el agarre en un circuito no esperes nada bueno de la gravilla y suciedad que encontrarás en los arcenes o en las zonas menos utilizadas de la calzada.

Las hojas de árboles son otro problema, especialmente en la época otoñal, ya estén secas o húmedas. Y no sólo las puedes esperar en zonas de montaña, pues en algunas ciudades hay áreas arboladas donde pueden acumularse por falta de limpieza. Vigila el asfalto y ponte alerta si las detectas. Ya sabes, ¡siempre por lo negro!

Las hojas presentan varios riesgos. Además del más evidente, el de la pérdida de agarre al interponerse entre tus neumáticos y el pavimento, pueden ocultar señalización horizontal, e incluso los límites de la carretera. Puede que también tapen baches o irregularidades del asfalto. Lo más razonable es huir de ellas, no pisarlas nunca, buscar siempre la zona limpia.

La sepiolita, que hemos mencionado antes, no debería ser un problema, porque su forma óptima de aplicación para eliminar una mancha de

gasoil consiste en echarla, dejarla actuar un rato y barrerla, eliminarla. Tal y como hacen en los circuitos. Sin embargo, es una práctica habitual echarla sobre el asfalto... y esperar a que el paso de los vehículos, la lluvia o lo que sea la haga desaparecer. Y antes de que eso ocurra, tú habrás podido pasar con tu moto. Donde había gasoil ahora hay sepiolita. No parece un gran avance, ¿verdad?



Un asfalto cubierto por hojas u otro tipo de vegetación, además de atravesarlo a menor velocidad, puede exigirte una trazada alternativa.

Es muy importante tratar de evitar zonas donde podamos encontrar estos elementos, o al menos estar muy atentos cuando nos acerquemos a zonas de obras o canteras. Cuidado, que tampoco es raro detectar un bache reciente, que se va haciendo más grande a medida que el paso de vehículos va extrayendo piedritas y las deja sobre el asfalto. Saca tu instinto de supervivencia, tu sexto sentido, cuando intuyas que puedas verte en estas circunstancias, afloja la marcha y prepara una buena trazada y alternativas, haciendo uso de la técnica UVA.

Conducción en condiciones adversas

Cuando leas este título puede que pienses que algo raro está pasando. Como si todo lo que hubieras leído hasta ahora describiera situaciones casi ideales. Pues de alguna forma, así es. Hemos repasado infinidad de problemas, pero aún nos quedan algunos relacionados con la meteorología y la falta de luz natural, situaciones en las cuales si todo ya era complicado, aún lo será más. Sobre estas circunstancias no tienes control, así que tendrás que poner más de tu parte, más cuidado, más atención, más precauciones. Hemos ido pasando por encima de ellas, pero me parecen tan importantes, tan potencialmente críticas, que creo que hay que estudiarlas en conjunto.

Y no olvides que cuando las cosas se ponen difíciles, hay otra alternativa. A veces parece que ni nos planteamos determinadas cosas. Cuando vas en bici, puedes bajarte y empujarla para ir por la acera o cruzar por un paso de peatones. No pasa nada, estarás bien. Los tíos nos resistimos a mear sentados, pero podemos. Sobre todo a bordo de un barco cuando hay mala mar. Tampoco pasa nada. Sí, no hay duda: cuando las cosas se ponen difíciles, una opción a valorar es dejar la moto aparcada.

Lluvia

Salvo para las motos de agua, la presencia de este líquido plantea un escenario de alto riesgo. Si el contacto entre los neumáticos y el pavimento se ve gravemente alterado en cualquier vehículo cuando el agua se interpone entre ellos, muchísimo más para uno que sólo cuenta con dos ruedas. Sobre una moto, la lluvia, los charcos o el asfalto simplemente húmedo debe ponernos en estado de alerta y rebajar muchísimo nuestras expectativas a la hora de rodar. Necesitamos menos velocidad, más suavidad, más atención, más distancia de seguridad, más

conducción predictiva. Y neumáticos en buen estado, así que si no están en su mejor momento, tendrás que poner aún más de todo lo anterior.

Si hay un momento en el que la lluvia es más peligrosa es justo cuando empieza. Esa mezcla inicial de las primeras gotas y la suciedad, grasa, y combustible que se ha ido acumulando forma una capa terrorífica. Quizás el asfalto no parezca todavía demasiado mojado, pero no olvides nunca este consejo: afloja. Afloja muchísimo, aunque creas que no es necesario. Ya irás ganando confianza a medida que la lluvia y los kilómetros sigan su curso. Todo estará mojado, pero eso sí, más limpio, y aunque las condiciones sigan complicadas, no será tanto como al principio.

Tumba la moto muchísimo menos en las curvas. Es la forma más sencilla de exigir menos esfuerzo a los neumáticos. Y muy importante, más que lo anterior, realiza las maniobras y los movimientos muy suavemente. De poco sirve ir más despacio si mueves la moto de forma brusca y nerviosa. Fíjate en los pilotos profesionales. Cuando la carrera es en mojado, van más despacio, evidentemente, pero siguen yendo muy rápido, apenas tardan unas pocas decenas de segundos en recorrer los 4 o 5 kilómetros de una vuelta. Su mejor aliado es la suavidad, y sorpresa, evitar las líneas blancas y los pianos que delimitan la pista. Claro que llevan unos neumáticos con más surcos que cualquiera de los que puedas comprar. Por eso, si tus neumáticos son de corte deportivo, apenas van a desalojar agua, provocando que haya menos contacto entre ellos y el suelo. Tendrás que conducir aún con más suavidad y con mayor calma.

Todas las trampas que hemos ido describiendo serán todavía más profundas. Pinturas, alcantarillas, manchas o regueros de aceite o gasoil, irregularidades del asfalto... Es el momento de poner en práctica todo lo que has aprendido y no perdonar ni una: siempre por lo negro, especialmente en cuanto aparezca la más mínima curva. Extrema la precaución en las glorietas. En ellas la inclinación será más acusada, por

culpa del radio de las mismas y su habitual contraperaltado para facilitar el drenaje del agua.

Otra maniobra que se ve afectada en mojado es la de frenado. La precisa suavidad y la menor capacidad de agarre de los neumáticos trae consigo una lógica consecuencia: hay que aumentar la distancia de seguridad. Las distancias de frenado se van a alargar, por lo que la única forma de frenar a tiempo en estas condiciones es hacerlo antes, en el tiempo y en el espacio, dándonos más margen del habitual. Así que no hay otra opción. Necesitamos dar más metros a todo lo que nos rodea, tanto a lo que tenemos por delante (y que depende de nosotros) y por detrás (acuérdate del *clic-clic* de la maneta de freno para exigírsela al vehículo que ves por los espejos).

También tendrás que cambiar sensiblemente la técnica al frenar. Si siempre le damos más peso a la rueda delantera, ahora toca repartir un poco más entre las dos. Necesitamos que las dos ruedas trabajen a medias, hay que frenar algo más con el trasero.

Aunque no hay un solo sitio donde podamos bajar la guardia, la ciudad resulta más peligrosa. Hay más tráfico. Más vehículos. Más gente. Más intersecciones. Más semáforos. Es la jungla. Tendrás que parar muchas veces. Cuidado por dónde pasas o apoyas los pies. Porque lo de *siempre por lo negro* también se aplica allí donde apoyes las botas. Nunca lo hagas sobre pintura o superficies metálicas, prevé dónde acabará detenida la moto para que tus pies pisen asfalto limpio.

Lee el asfalto. Si la ruta es habitual, recuerda dónde se esconden sus trampas, sus baches ocultos, y si no la conoces, desconfía de todos los charcos. Si sus dimensiones son importantes evita pisarlos y presta atención a salpicones y rociadas, provocadas tanto por vehículos que circulen en el mismo sentido como los que vengan de frente. Una vez me

quedé totalmente ciego en la autopista, cuando un camión pasó por encima de una balsa que había en el carril contrario. Me tiró una piscina encima. Menos mal que iba en coche, pero a los limpiaparabrisas les costó tres pasadas poder quitar todo el agua y devolverme la visión. Qué habría sido eso en moto...

Con lluvia las cosas se ponen más complicadas. Puedes añadir la falta de visibilidad. Tu casco, debido a la humedad, se empañará, o al menos lo intentará, y si no, estará lleno de gotitas a pocos centímetros de tu cara. Los parabrisas de los demás vehículos sufrirán el mismo problema llenos de vaho. La cantidad de luz puede reducirse muchísimo, casi como si fuera de noche. Enhorabuena, ahora eres aún más invisible. Los conductores suelen estar nerviosos, realizan maniobras más bruscas, no miran, no ven, y por no hablar de los peatones que puedas encontrarte corriendo de un lado para otro intentando huir de la lluvia.

Deberías hacerlo siempre, pero especialmente ahora: señaliza todas tus maniobras. Cualquier cambio de carril debe ser anticipado con los intermitentes, utiliza las luces largas o *de carretera* (ráfagas) para llamar la atención de los conductores que tienes por delante, y a los de detrás, enséñales cuándo vayas a tener intención de frenar (*clic-clic*). En estas situaciones debes utilizar todos los recursos que tengas a mano.

El frío puede ser otro inconveniente. Un buen equipamiento es fundamental para enfrentarse a la lluvia. Una chaqueta de Cordura o un chubasquero de calidad será muy importante. Igual que un pantalón y unas botas resistentes al agua. No olvides que el agua va cayendo, si descuidas la parte inferior, es la que acabará empapándose y transmitiéndote el frío. Mucho cuidado con él porque termina provocando errores.

Por eso tampoco puedes descuidar los guantes. Unos dedos insensibilizados y torpes te harán perder precisión y las cosas ya se han puesto lo suficientemente difíciles como para no tener las manos en plenas facultades.

Y cuando llegues a casa con toda la ropa técnica mojada, no olvides secarla al aire. Si utilizas radiadores o calor forzado la estropearás.

Viento

El viento es un gran inconveniente al circular en moto, aunque sólo representa un problema cuando es ciertamente intenso o variable, generalmente asociado a fenómenos tormentosos.

La situación más peligrosa se produce por culpa del viento lateral, puesto que pone en riesgo nuestra estabilidad. De hecho, cuando el viento empuja una moto desde un costado, el piloto se ve obligado, aunque sea de forma inconsciente, a inclinar la moto para compensarlo. Efectivamente, la moto puede trazar una recta perfecta, pero va inclinada contra el viento, para equilibrar las fuerzas.

Esto no es un grave inconveniente, salvo cuando la fuerza que aplica el viento sobre la moto no es constante. El viento irregular o racheado es un ejemplo, pero también puede ocurrir cuando circulamos en ciudad entre calles cerradas, y sobre todo, al adelantar o ser adelantados por grandes vehículos, camiones o autobuses que con su gran superficie frenan el viento, hacen de pantalla, y cuando la maniobra finaliza, el viento nos vuelve a dar de costado como un enorme sopapo a mano abierta en la cara.

Ten siempre mucho cuidado con el viento, especialmente si el suelo está mojado. Recuerda que en estas condiciones necesitamos movimientos suaves y el viento puede que tenga otras intenciones.

Nieve y hielo

Sintiéndolo mucho, no voy a poder darte demasiada información sobre la conducción de una moto sobre nieve o hielo por falta de experiencia. No me gusta y lo evito, dejo la moto aparcada en el garaje. Si digo que moto y frío extremo son incompatibles, es seguro que alguien dirá que no es cierto. De hecho, miles de valientes se retan a sí mismos exponiéndose a estas condiciones extremas todos los inviernos para reunirse en conocidas



Con nieve, la moto mejor aparcada.

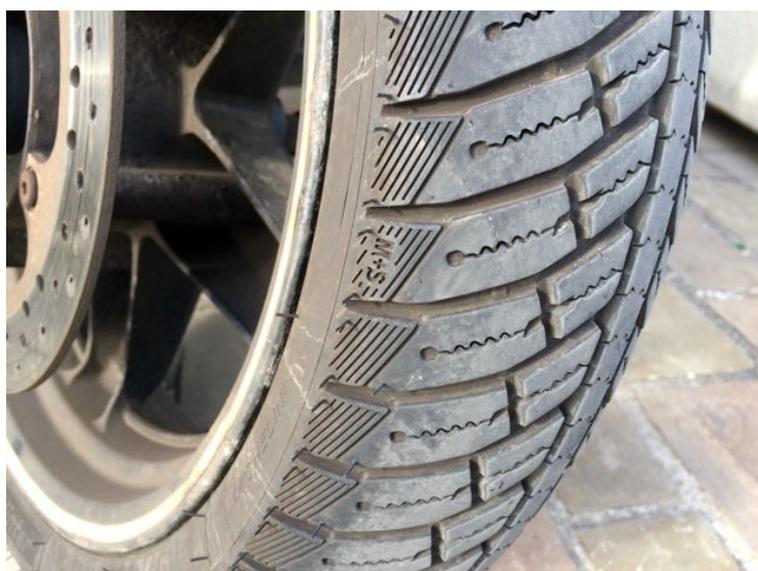
concentraciones

moteras. No es mi caso. Si no me gusta conducir la moto en condiciones de agua, te puedes imaginar lo que pienso sobre hacerlo sobre nieve o hielo...

Lo primero que hay que reconocer es que no es lo mismo la nieve que el hielo. La primera, si bien poca, ofrece algo de adherencia, aunque depende mucho del tipo de neumáticos que llevemos montados. Sólo una

mínima parte de las motos tienen puestos neumáticos de invierno²⁹. Sin duda, el objetivo de sus dueños no es circular sobre nieve, sino disfrutar de un dibujo más adecuado a las condiciones de agua, y sobre todo, un compuesto de goma que tiene un mejor agarre a bajas temperaturas.

Ahora bien, contra el hielo no hay nada que hacer. El agarre es cero. Y no avisa. No se ve. Es tocar hielo y al más mínimo gesto que se les pida a los neumáticos, la moto cae a plomo al suelo. Es muy peligroso, por ejemplo en las curvas sombrías de las carreteras. Puede que un día de invierno sea frío pero soleado, y en una curva a la sombra, en el peor sitio, te encuentres con una peligrosa placa de hielo. Anticípate a ello y toma las medidas necesarias para reducir el riesgo al máximo. Me refiero tanto a frenar mucho antes de la curva, como hasta decidir que si hace un día muy frío, no vamos a salir a rodar con la moto a carreteras donde el riesgo de hielo sea una realidad.



Los compuestos y dibujo de un neumático de invierno (M+S) es una buena opción para cuando llega el frío y la lluvia. ¿La nieve? En mi opinión, demasiado riesgo para moverse sobre dos ruedas.

En ciudad es raro que te encuentres con hielo, pero no te fíes. He visto cómo en pleno aviso por heladas, con temperaturas bajo cero, un camión cisterna del servicio municipal limpiaba los arcenes de las calles con agua a presión. En episodios de frío extremo, lo

²⁹ Los neumáticos de invierno homologados llevan la marca M+S y el icono de una montaña, indicando que son adecuados para la circulación sobre barro y nieve (*mud and snow*).

normal es que tanto en calles como en carreteras se eche sal para evitar la formación de hielo. Es muy efectivo, pero pasa factura a la mecánica de los vehículos, y es necesario limpiar bien la sal que se queda incrustada por todas partes. No olvides limpiar bien la moto para eliminarla antes de que se oxide algo.

En cualquier caso, dada tu poca experiencia, mi consejo es que en estas condiciones no cojas la moto. Ya tendrás todo el tiempo necesario para aprender a dominar la moto en circunstancias más difíciles.

Conducción con niebla

Una de las peores situaciones en las que te puedes encontrar al circular en moto es en presencia de niebla. Ya sabrás lo que es ir en un avión y meterte en medio de una nube. De repente, no ves nada, es todo blanco. Y de noche también, sólo ves tu propia luz. No te ven, no ves, y las condiciones se vuelven muy estresantes, en apenas unos pocos kilómetros puedes acabar realmente agotado.

Si la niebla es intensa, una opción interesante es abandonar. Dejar la moto en casa, y si ya estás en ruta parar en algún sitio y esperar a que las condiciones mejoren. Otra es aprovecharse de todas las referencias visuales, como las líneas de la carretera, los hitos reflectantes que se instalan en los bordes, y por supuesto, otro vehículo, por lo que podrías circular detrás de él, colocándote a una distancia a la que puedas ver sus luces pero no estés demasiado cerca, y seguir su trayectoria.

Pero ten siempre mucho cuidado. Con el tiempo estarás acostumbrado a que no te vean, pero si te quitan a ti la capacidad de ver a los demás, la cosa se pone muy fea.

Conducción nocturna

Llevamos un buen taco de páginas hablando de los problemas de ser invisible. Eh, seguro que de noche las cosas mejoran, ¿verdad? Pues va a ser que no. Sin luz la situación, si ya estaba mal, se complica mucho más.

Primer punto: las luces de tu moto deben estar en perfecto estado y bien reguladas. No puede fallar ni una, y por supuesto, tú tampoco a la hora de utilizarlas.

Tu atención debe ser máxima, más de lo que ya era. Debes afilar tus sentidos para intuir la presencia de vehículos, personas o incidencias a tu alrededor. Cualquier luz, reflejo, sombra, ruido, o sospecha debe significar una reacción defensiva. Todas las *trampas* que ya hemos repasado pueden pasar desapercibidas pero no sus efectos, es decir, poco importará si no ves alcantarillas, baches o restos de combustible. Si pasas por encima, estarás en problemas.

Si nunca debes circular a una velocidad que te impida frenar en el espacio que puedes ver, de noche, teniendo en cuenta las serias limitaciones de las luces de tu moto y posiblemente del alumbrado público, deberías ir más despacio. En cualquier caso, la sensación de velocidad es mayor, así que no estará mal que aflojes un poquito. La técnica UVA sigue plenamente vigente. Recuerda, elige la mejor ubicación, una velocidad adecuada, y guárdate una alternativa en todo momento por si pasa algo.

De noche es más difícil que te identifiquen como moto, lo que puede ser un problema. De día eres una moto, y de noche eres otro vehículo normal más. Guarda las distancias de seguridad. Quizás no seas consciente, pero si te pegas mucho al coche de delante, tu luz puede quedar oculta por debajo de la línea de su luneta trasera, y no te verán.

Si en moto toda precaución es poca, imagínate de noche. Conducir en condiciones de baja luminosidad es complejo, y por tanto, no resultaría descabellado descartar hacerlo hasta que consigas una experiencia mínima. Habla con tus padres para acordar este punto.

Conducción durante el amanecer o el crepúsculo

En una conducción normal en ciudad es más improbable que te encuentres con los problemas derivados de la luz solar directa porque los edificios harán sombra, pero no estarás del todo exento de sufrirlos. En carretera abierta es más habitual, y ocurre justo cuando el sol está sobre el horizonte. En el mismo sitio donde deberías ver la carretera, las señales, el resto de vehículos, lo único que podrás apreciar es una enorme bola de luz que te cegará totalmente. Lo mismo verán los que deberían verte a ti y a tu moto: absolutamente nada. Es una situación habitualmente corta, pero crítica, donde se corre un gran peligro, donde se debe seguir la trayectoria de la carretera pero no la que ves, sino la que recuerdas justo antes de haberse vuelto invisible. Una movida. Un mal momento.

En estas situaciones lleva al extremo la técnica UVA. Velocidad, ubicación defensivas... y alternativa poca tendrás, por lo que tendrás que jugar sobre seguro de forma anticipada.

El arte de leer el asfalto

A lo largo de todo el libro has leído muchas veces la expresión *leer el asfalto*. ¿Qué significa?

Es algo que hacemos todos los días y a todas horas, analizar las cosas con la vista, y gracias o por culpa de su aspecto, evaluarlas como positivas, atractivas, apetecibles o todo lo contrario. Los alimentos son el ejemplo más claro. Desde una manzana, un frasco de mermelada, un cocido, hasta un pescado o una pieza de carne, sus colores, sus brillos, sus texturas y su limpieza nos dan una información muy útil para averiguar, al menos a priori, si están en malas o buenas condiciones. Es decir, si pasamos de probarlo o si en cambio, no podemos resistirnos a comerlo.

Con el asfalto pasa exactamente lo mismo. No todos los asfaltos son iguales. Ni siquiera el mismo asfalto se comporta de la misma manera en dos momentos diferentes, por culpa de la humedad, de la temperatura... Pero en todo caso, su aspecto nos ofrece cierta información, y aunque siempre la tomaremos con una buena dosis de recelo, es muy útil.

También nos interesa que esté limpio, libre de gravilla o líquidos oleosos que se interpongan entre los neumáticos y el firme, lo que puede provocar que nuestra moto pierda el equilibrio y suframos una caída.

Aparte del asfalto en sí, otras de las características importantes de una carretera son que tenga un correcto peraltado, que su firme no presente deformidades ni defectos importantes, elementos metálicos incrustados, y por supuesto, que la pintura de la señalización horizontal sea la necesaria, ni mucha ni poca, y que esta sea antideslizante. Circula siempre vigilando los cambios de color y aspecto del firme a medida que pasas por encima de él, y si puedes escoger, circula siempre por el que más confianza te

ofrezca, si no te acerca en exceso a otros puntos de riesgo (carriles en sentido contrario, bordillos, etcétera).



La falta de rugosidad de este asfalto presenta una mínima histéresis. Se arruga y deforma al paso de vehículos pesados. ¿Has encontrado el tornillo incrustado? En seco agarra poco, pero en mojado menos, es como una pista de patinaje. Una trampa para motos.

Veamos con más detalle una selección de tipos de asfalto que te encontrarás en el mundo real.

El mejor asfalto es el oscuro, y que tenga un tono mate. Es el que desea siempre un motorista, el que le ofrece la máxima adherencia. Liso, para que no sea incómodo, pero que al mismo tiempo presente una buena rugosidad que permita que los neumáticos se agarren a él, con tanta superficie como sea posible. Nos gusta el color negro. El betún une todas las *pedritas* (áridos) y le aporta una mayor durabilidad. También es muy interesante que tenga huecos, es decir, capacidad drenante. Es una maravilla ver cómo el agua, si no se trata de una fuerte tormenta, se filtra a través del propio asfalto. Los charcos no llegan a formarse, lo que significa una buena dosis de agarre extra.



El asfalto perfecto. Oscuro, liso y rugoso a la vez, poroso y drenante para evacuar el agua de lluvia. Eso sí, no te fíes de la pintura, que siempre es traicionera.

Cuando encuentres este pavimento disfrútalo, porque el placer no durará mucho, salvo que estés en un buen circuito. Es una mezcla que a la intemperie se resiente y requiere un mayor mantenimiento, y como no es económico, se utiliza con bastante mesura, en casos muy concretos, como en puntos con alta siniestralidad, pero no como norma habitual en carreteras secundarias. Sin embargo, en autopistas y autovías es habitual su uso, sobre todo en zonas con mucha lluvia.

Por otro lado, tenemos los pavimentos que deben hacer saltar las alarmas. Entre ellos, el asfalto con un aspecto pulido. Es muy fácil reconocerlo, porque brilla y refleja los objetos y las luces como si fuera un espejo. Es el mismo efecto que cuando está mojado, y como ves, la misma información nos sugiere las mismas soluciones: circular más despacio, realizar movimientos y maniobras suaves y sin brusquedades, y tumbar lo justo para tomar las curvas.

Aunque parezca mentira, hay firmes que duran muchísimo y resisten el paso de miles de vehículos durante años. Si las estructuras que los sostienen no se resienten por el peso, pueden ser perfectamente regulares, sin baches ni hundimientos, y sin embargo, están desgastados,

literalmente pulidos por el roce con los neumáticos. En consecuencia, el coeficiente de rozamiento que presentan es muy reducido, y sólo contamos con un efecto muy reducido de la histéresis. Como decía, como si estuviera mojado por la lluvia, a pesar de estar perfectamente seco. Ese alisamiento de la superficie del asfalto es el que hace que refleje la luz. Por tanto, cuando detectes ese *efecto espejo*, afloja, porque puede que te metas en problemas pensando que está en perfectas condiciones.



Aquí puedes ver un asfalto irregular y pulido. La poca superficie útil de contacto con el neumático está desgastada y no ofrece apenas adherencia. La goma no llega a tocar la parte del fondo, que incluso está llena de polvo. Peligrosísimo.

También puedes encontrarte con asfalto descarnado, que ha perdido parte de la grava. Por culpa de este detalle, los neumáticos ya no tienen contacto con toda la superficie, sólo con las piedritas más sobresalientes. Menos superficie de adherencia (la moneda ya no es de 2 euros) significará menos capacidad de agarre y más atención y suavidad por tu parte. Si además está pulido, tenemos serios problemas.

Las formas en las que el piso puede estropearse son múltiples. Puede estar literalmente roto, con bloques fracturados que faltan en la superficie, los típicos baches. También puede presentar fisuras a lo largo de varios metros, en transversal, en oblicuo o longitudinalmente. Si

resultan ser suficientemente grandes, el dibujo de las ruedas de la moto podrían encajar en la grieta, o como mínimo alterar la dirección o dinámica de la moto. Por ello, es imprescindible que seas capaz de analizar visualmente el pavimento que vas a pisar, continuamente, identificar sus defectos y en virtud de esos datos y tu experiencia, alterar los parámetros de la técnica UVA.



Evita siempre que puedas cualquier irregularidad del asfalto, eligiendo la mejor ubicación y trayectoria posibles, pero sin maniobras bruscas o excesivas.

En un intento de reparar de forma económica las fisuras del firme, es bastante habitual que estas sean selladas mediante el extendido de betún. Huye de ellas. Evita pasar por encima si es posible, principalmente si has de girar la moto, acelerar o frenar. Por suerte, son fáciles de detectar. En días calurosos presentan un comportamiento flexible y gomoso al contacto con los neumáticos, que desestabiliza la moto si no la llevas en *modo inercia*. De repente, sobre todo en las curvas, la moto arrastra el *pegote* y la moto deja de seguir la trayectoria que esperábamos. Nos puede dar un susto fenomenal, y si bien el efecto de deslizamiento suele terminar enseguida, en los pilotos menos experimentados puede provocar una reacción de supervivencia que sería el detonante de una caída. Si alguna vez te ves en estas, mi consejo es que no hagas nada. La moto saldrá del parche bituminoso y en cuanto la adherencia vuelva a ser la apropiada, todo volverá a su sitio. Primero la moto, y después todas

aquellas partes de tu cuerpo que con el sobresalto hayan tratado de abandonar su ubicación habitual.

En otras ocasiones, el pavimento muestra defectos que pueden suponer un riesgo, cuando por ejemplo, empieza a cuartearse por efecto del peso de los grandes vehículos. Se llama *piel de cocodrilo*. Después, si el responsable de mantenimiento no toma medidas correctoras y el tráfico sigue desgastando esa zona, lo hará de forma acelerada, y entonces, sí, aparecerán los descarnes y baches más acusados. Al llegar a ese estado, es preferible evitar riesgos y buscar una mejor ubicación en el carril si es posible, pero sin aspavientos.



El asfalto cuarteado no supone un riesgo en un primer momento, pero ya está avisando de que pronto lo será, y debería ser reparado cuanto antes.

Una vez que el asfalto no está en las mejores condiciones, los servicios de mantenimiento deberían tomar cartas en el asunto y corregir la situación. Lo ideal es que estas actuaciones fueran efectivas y apenas notaras visualmente las cicatrices sobre el firme, pero hay veces que son insuficientes, en términos de durabilidad, o porque

sustituyen un problema por otro. Estoy acostumbrado a ver baches (hacia abajo) que después de un remiendo asfáltico se convierten en baches (hacia arriba) por una ejecución incorrecta del arreglo. Desconfía siempre de cualquier defecto del pavimento que presente irregularidades excesivas, aunque tenga aspecto de reparación.

Por último, no olvides que en las calles y en las carreteras podrás encontrarte no un tipo de rodadura sino una alternancia de ellas. Puede ser debido a asfaltados que fueron realizados en diferentes momentos, reparaciones parciales posteriores, o que estén sometidos a diferentes desgastes. Si lo sumamos a los problemas que puedan presentar, queda claro que no podrás despistarte ni un segundo. Tendrás que buscar siempre la mejor trayectoria, eligiendo la mejor ubicación, el mejor asfalto, mientras guardas tu círculo de vida alejándote del resto de puntos de riesgo fijos o móviles.



Cualquier cambio de asfalto debe ser tomado como una señal de alerta ante el peligro de pasar a un pavimento peor, con menor adherencia. En el ejemplo de la foto, el cambio es muy acusado, provocando que incluso yendo a una velocidad razonable, la moto deslice ligeramente hacia el exterior de la curva.

Nosotros, como usuarios, sólo podemos dar una nota cualitativa al asfalto que pisamos. Es decir, comentarios del tipo “esta carretera está muy bien” o “vaya porquería, este tramo está hecho un asco”. Opiniones subjetivas que a los técnicos e ingenieros no les sirven para mucho. Porque estas características del asfalto son medibles, cuantificables.

Para establecer la calidad de las propiedades superficiales de la capa de rodadura, la que pisamos, existen diferentes índices, como por ejemplo el IRI, que mide la regularidad superficial del firme, es decir, el “nivel de confort” al circular por una carretera. Imagínate un amortiguador que sea capaz de contar los centímetros que trabaja a medida que se comprime y extiende. A más baches e irregularidades, mayor será esa cifra. Pues más o menos es lo que se hace. Se recorre un kilómetro, y se mide el movimiento en el asiento de un supuesto pasajero, en m/km. Si este pasajero acumula un movimiento vertical mayor de 25 m/km, ya hablaríamos de un asfalto que no está, oficialmente, en las mejores condiciones.

Lo mismo ocurre con la adherencia del asfalto. Hay dos indicadores, el CRT y el MTD, que nos dicen cuál es el coeficiente de rozamiento transversal y la macrotextura, respectivamente, y que puede medirse con diversos aparatos. Siempre es deseable una rodadura que presente un índice MTD mayor de 0,70 si hablamos de rodaduras normales o mayor de 1,1 (o 1,5) en el caso de las drenantes. Respecto al CRT o coeficiente de rozamiento transversal, los valores deberán ser superiores a 60 o 65 dependiendo, como en el caso del MTD, del tipo de mezcla usada.

Resumiendo, la percepción que tengamos sobre la calidad del asfalto puede ser cuantificada mediante ensayos. Los expertos pueden saber perfectamente cuándo un firme no está en las mejores condiciones. Pero tú también debes aprender a saber qué clase de rodadura vas a pisar con tu moto, qué condiciones y características presenta, y tomar las medidas necesarias antes de que sea tarde. No le pongas números, pero aprende a leer el asfalto, porque de ello dependerá buena parte de tu seguridad como motorista.

Avisa, reclama, denuncia

Vas a ser un magnífico motorista, responsable y cumplidor de las normas. Vas a conseguir reducir drásticamente las posibilidades de tener un accidente a pesar de los demás conductores y de las circunstancias con las que vas a tener que lidiar cuando conduzcas. La presencia de lluvia condicionará tu velocidad, la inclinación de la moto, provocará una mayor suavidad en las maniobras, una mayor distancia de seguridad, pero no puedes parar la lluvia, nadie puede hacerlo. Pero un bache, una tapa de alcantarilla hundida, una calle con el asfalto roto, señales horizontales desgastadas o bien con pintura excesiva, una bionda dañada o sin protecciones para motoristas son riesgos que sí se pueden evitar con planes de seguridad vial y un mantenimiento adecuado por parte de la administración correspondiente. Gravilla o gasoil derramados por el asfalto, también son situaciones que pueden quedar en nada si se toman las medidas correctoras en cuanto se tiene conocimiento de la incidencia.

A lo largo de todo el libro has ido conociendo los problemas que nos afectan a los motoristas. La lista es muy amplia, y a poco que te muevas con tu moto prestando a todos los detalles la atención que deberías, si eres observador, los encontrarás todos.

La experiencia y la conducción preventiva pueden reducir la peligrosidad de todas las amenazas. Llevamos muchas páginas insistiendo en la necesidad de conducir de forma responsable, con un único objetivo: hacerlo de forma segura, para no generar situaciones de riesgo y no tener ningún accidente, llegar enteros y sin daños a casa todos los días, cuidando el estilo de conducción, nuestro estado psicofísico, nuestra actitud entre calles o en la carretera. No bebas alcohol ni consumes drogas. Llevas la moto de la única forma que puede llevarse: con responsabilidad y máxima atención. También algo en lo que insistiremos más tarde: es fundamental tener nuestra moto en perfecto estado técnico.

Luces, frenos, suspensiones... todo en orden. Y resulta que sales a la calle y no haces más que encontrarte con problemas achacables a un mantenimiento deficiente. Porque una cosa es que existan pequeñas deficiencias o imperfecciones que supongan una merma de confort, que simplemente sean una incomodidad, y otra es tener que sortear continuamente auténticas trampas que ponen en peligro la estabilidad de la moto, y por tanto, tu integridad.

Tú haces el esfuerzo de conducir como las altas instancias requieren, respetando las normas de tráfico. No les tiembla el pulso cuando te lo exigen, en nombre de la *seguridad vial*. A veces incluso se atreven a decir que el objetivo es que no haya ni una sola víctima. Tú debes cumplir siempre las normas.

Y si no, multa.

Llevas la moto en buenas condiciones, también como las altas instancias requieren, pasando las revisiones técnicas (ITV) cuando toca, y siendo titular de un seguro que responda por ti si alguna vez provocas un accidente.

Y si no, multa.

Y entonces sales con tu moto, y tienes que esquivar pinturas sin tratamiento antideslizante, agujeros en el asfalto y la consiguiente gravilla suelta, parcheos mal ejecutados, y un sinfín de trampas y defectos en el pavimento que por supuesto que pueden provocar accidentes, y que os ponen en riesgo a ti y a tu luchada moto.

Y si no, ¿multa? Pues resulta que no.

Tú has cumplido, pero aún tienes que poner más de tu parte para poder compensar la que los responsables de la vía han eludido y que tiene como

consecuencia una serie de riesgos evitables. Ten un accidente y lo primero que pensará todo el mundo es que ha sido por tu culpa. Si no ha sido así, tendrás que demostrar que este se produjo por causas ajenas a ti. Es un camino difícil y tortuoso. Tras pelearlo mucho en un juzgado, podrías llegar a lograr una indemnización económica para reparar los daños provocados. Pero pagada no por quien generó el riesgo, sino por todos los conciudadanos, a escote.



¿Qué nivel de indiferencia hacia la seguridad vial muestra esta imagen por parte de la autoridad competente?

Este es el panorama. Y entiendo que esta es la razón por la que el mantenimiento de nuestras vías es cada vez más penoso. Porque no pasa nada. Si consiguieron alterar el comportamiento de los conductores utilizando radares y la amenaza de meter la mano en su bolsillo, ¿cómo vamos a tener carreteras más seguras si lo máximo que les va a ocurrir a quienes no mantienen las carreteras en unas mínimas condiciones

aceptables es que en poquísimos casos tengan que pagar indemnizaciones, pero no con su dinero, sino con el nuestro?

¿Exagero? ¿Las carreteras no están tan mal? ¿No esconden trampas que nos ponen en riesgo? Hablan las imágenes. Juzga tú mismo.



En esta imagen puedes ver (o no) un paso de peatones borrado con el paso del tiempo. La señal vertical y el rebaje en la acera sólo existe en uno de los sentidos, lo que puede generar aún más dudas sobre si la eliminación de la marca vial fue intencionada o por dejadez. Si a un peatón se le ocurre tirarse al asfalto y lo atropellamos, ¿quién es el último responsable?

Durante muchos años, he ignorado estos problemas. ¿Que hay una rodera o surco en el pavimento? Lo esquivo. ¿Que una señal se ha caído del poste y no la reponen? No pasa nada. ¿Que tengo que alterar mi trayectoria en el mismo punto todos los días para no meter la moto en una alcantarilla que cada vez está más hundida? Pues lo hago, que es gratis. Pero estoy cambiando la forma de enfocar el asunto. Pago una importante cantidad de dinero en impuestos por tener mis vehículos y por echarles combustible. Y la verdad, viendo el estado de muchas vías, no parece que se esté invirtiendo lo necesario en ellas. Creo que ha llegado la hora de reclamar que los responsables de las calles y carreteras por las que circulamos se apliquen el cuento, y toda la responsabilidad

que reclaman a los conductores para conseguir entornos más seguros, se la reclamen también a sí mismos.



Las reclamaciones de solución más sencilla y económica son las que con más probabilidad sean atendidas por parte de los estamentos responsables. Sin embargo, como ciudadanos, tenemos el derecho y la obligación de comunicar y solicitar que se corrijan todos los errores e incidencias que aumenten el riesgo de sufrir un accidente, independientemente de su coste.

¿Que esto supone poner en marcha acciones que cuestan mucho dinero?
¿Y qué? Cuando por ley te requieren un carnet para conducir, ¿alguien tiene en cuenta que sea caro sacártelo? Cuando obligan a que tu moto venga equipada con ABS de fábrica, ¿alguien te lo regala? Cuando te obligan a contratar un seguro, ¿alguien te lo perdona si la póliza es prohibitiva? Si la moto necesita una reparación y el presupuesto es de los que quitan el hipo y dejas la moto sin arreglar, seguro que pasará la ITV, ¿verdad? Si te toca cambiar los neumáticos y estás a dos velas, ¿puedes seguir circulando con unas gomas sin dibujo? En absoluto. Si te tienes que dejar la pasta para poder seguir utilizando tu moto garantizando unos mínimos niveles de seguridad, tendrás que hacerlo. Por tanto, si las calles o carreteras no están en condiciones y es necesario acometer una fuerte

inversión, también tendrán que asumirlo y arreglarlas. Pero no lo hacen porque ignorar su obligación no conlleva ningún tipo de sanción o reprimenda, al revés de lo que ocurre con los conductores. Ante la duda, la culpa es tuya, generalmente aduciendo *velocidad inadecuada*. Si tú, tu vehículo o tus maniobras suponen un riesgo para ti o los demás, te multan y pagas. De acuerdo. Pero, ¿este dinero recaudado de los conductores acaba invertido en la parte que les toca a ellos?



No hay derecho a que este sea el carril por el que debes circular con tu moto. Me parece que se ve perfectamente el desnivel, el escalón y la gravilla. Si te caes, ¿cómo no vas a reclamar que pague por los daños quien ha tenido el valor de abrir al tráfico una calle en este estado?

Hace un tiempo decidí intentar que el dinero que pago en multas se utilice para mejorar el estado del entorno por el que circulo. Multas pocas me han puesto, la verdad, así que, teniendo en cuenta el pésimo estado de algunas de las vías por las que circulo, y lo que es peor, la lamentable evolución que llevan, he incluido en el proceso también lo que pago en

impuesto de circulación. Estoy convencido de mi derecho a reclamar a mi ayuntamiento que los 400 euros que pago anualmente por las *viñetas*, lo gasten en reparaciones para no tener que llevar todos los días la técnica UVA al extremo, haciendo que parezca que estoy haciendo zig-zag continuo por pura diversión, como si intentara calentar neumáticos, cuando en realidad lo que estoy tratando es evitar situaciones de riesgo que, por pura inacción de otros agentes implicados en la seguridad vial, están plantadas en mi camino.



¿Extraña escultura en el borde de una carretera?

Te invito, a ti y a tu familia, a hacer lo mismo. Haced cuentas de cuánto dinero estáis pagando en impuestos y multas y tratad de aseguraros de algo que parece totalmente lógico y razonable: que ese dinero acabe invertido en seguridad vial. ¿Que este año pagas 10 € de viñeta por la moto? Pues seguro que hay alguna señal o paso de peatones que se ha borrado y ya casi no se ve. ¿Que tus padres pagan por el coche 150 €? Mira, esa alcantarilla que trata de desaparecer con disimulo y que hace que cada vez que pasan por ella se revuelva la documentación de la

guanterera necesita que la pongan al mismo nivel que el asfalto. ¿Os han puesto una multa de 80 € por aparcar mal o no poner el ticket de la zona azul? Pues esa calle que tiene el asfalto en un estado impropio necesita un repaso. Con cada desembolso, debemos fijar un objetivo, una incidencia que tendrá que ser reparada utilizando nuestro dinero.



Dejar una señal por delante de una barrera no es un terrible error, sino una imperdonable cadena de ellos, uno detrás de otro.

Todos los organismos públicos tienen un canal de comunicación con los ciudadanos a través del cual se pueden hacer llegar nuestras demandas. En ocasiones son menos formales, y consisten en pequeños formularios que se pueden rellenar vía web, o a través de una *app* instalada en nuestro teléfono, incluso adjuntando imágenes que refuercen nuestros argumentos. Yo creo que es la primera vía a intentar. Y esperar a que sea respondida.

Si no obtenemos una respuesta positiva, el siguiente paso es buscar una vía más oficial, a través del Registro. Todos los organismos tienen un Registro, ya sea presencial o electrónico. En este caso, presentamos

nuestra reclamación, y nos tienen que devolver una copia fechada y sellada. Esto ya tiene carácter legal y queda constancia oficial de su recepción. Esto es importante, porque en caso de que ocurra un accidente en relación a nuestra denuncia o reclamación, y dado que el responsable ya estaba oficialmente enterado, puede suponer que el organismo en cuestión deba responder patrimonialmente por las consecuencias del siniestro. Presentar nuestra reclamación por esta vía tiene más posibilidades de éxito, que nos tomen en serio.

Y así cada vez que queramos que nuestro dinero, recaudado con motivo de nuestros vehículos, acabe invertido donde debe, en su sitio. Todo por algo tan sensato como mejorar la seguridad de las vías de nuestro entorno. Mi teoría es que si todos hiciéramos esto, los accidentes se reducirían de forma sensible.

Esto sin que medie accidente alguno. Pero, ¿y si ocurre? En caso de que sufras uno del que creas no ser responsable, que haya ocurrido por culpa del estado de la vía, tendrás que poner en marcha un proceso para que el responsable responda.

Mucha gente, cuando tiene un accidente leve, dice *uy, que golpe me he dado*, y si puede, se pone de pie, se hace un autoinforme de daños instantáneo, levanta la moto, y si está todavía operativa, sigue su camino.

¿Cómo ocurrió el accidente? ¿Fue por negligencia propia? Pues entonces no queda otra que llegar a casa, lamerse las heridas en silencio y aprender para la siguiente. Si hay gastos de reparación o reposición (no te olvides de la ropa y del casco si ha golpeado el suelo), corren de tu parte. ¿Pero y si no fue así?

Si tú y tu moto habéis acabado en el suelo por culpa de gravilla o una mancha de gasoil, pintura deslizante, un bache, una rodera importante, una alcantarilla en mal estado, falta de señalización... y (es un matiz

importante) no ibas *fuera de la ley*, la culpa no es tuya. Si abandonas el lugar sin hacer nada, asumirás toda la responsabilidad y los gastos para dejar todo como estaba. Aunque no siempre sea un camino fácil, por una cuestión de simples principios, debes quedarte ahí, y seguir una serie de pasos.

Necesitas que acuda el cuerpo policial que tenga competencias en ese punto, ya sea municipal, autónomo o estatal. Si no necesitas asistencia médica, no llames al 112, busca el teléfono que corresponda (092, 062 o el que sea), pero que vengan.

Mientras esperas, saca fotos de todo lo que puedas. Dónde está la moto (si es posible sacarlas sin levantarla del suelo, mejor), planos generales donde se vea toda la zona, y por supuesto, el motivo que ha provocado tu caída. Fotografía cualquier marca de la moto o del suelo donde se pueda deducir el punto en el que perdiste el control de la moto. Guárdalas bien porque serán muy importantes. Algunas pruebas desaparecen en poco tiempo, como por ejemplo el gasoil, especialmente si llueve, así que sácalas cuanto antes. Cuando lleguen los agentes, cuéntales qué ha pasado, explícales por qué se ha producido el accidente y pídeles que redacten un atestado, recogiendo esas circunstancias que te hicieron caer. Que te hagan la prueba de alcoholemia y drogas para demostrar que ibas limpio. Que te tomen en serio. Es posible que se muestren reacios tanto a hacer las pruebas como el propio atestado, pero tú insiste lo que haga falta, porque ese informe será también fundamental para tu posterior reclamación. Necesitas que venga recogido el motivo por el que tuviste el accidente. Aunque también es probable que te culpen de llevar una *velocidad inadecuada*. El clásico. Aunque creo que si hubiera sido así no les habrías llamado. En cualquier caso, tus fotos podrán ser una información clave.

El siguiente paso es valorar los daños. Lleva la moto al taller para que presupuesten la reparación. Y guarda siempre las facturas de tu ropa de moto, del casco, porque es interesante saber cuánto costaron.

Por último, hay que realizar la propia reclamación al titular de la vía. Lo más seguro es que tu póliza de seguro incluya reclamación de daños, y si no la incluye, creo que os habéis equivocado de seguro. Habla con ellos para poner en marcha el asunto, proporcionándoles tus imágenes, el atestado, facturas del equipamiento y el presupuesto de reparación de la moto. Y a ver qué pasa.

Tendrás que esperar y casi con total seguridad adelantar el dinero. Pero al menos habrás conseguido que conste tu reclamación. No te hagas demasiadas ilusiones pero puede que te paguen lo que no deberías pagar tú, pero eso sí, has cumplido con tu conciencia. Y aunque te llegue tarde, no descartes que esta sea una forma muy efectiva de reclamar mejoras. Si te tienen que pagar una indemnización, lo harán con el dinero de todos, pero al menos les generará las suficientes molestias como para hacer algo al respecto para el futuro, lo que irá en beneficio tuyo y de todos. Puedes ver aquí la fotografía de una rejilla metálica que fue eliminada después de varias resoluciones que condenaban al ayuntamiento a indemnizar a sendos motoristas que sufrieron caídas en ella. Parece ser lo único que funciona: protestar, reclamar, denunciar³⁰.

30 "Una sentencia obliga a indemnizar por resbalar en la rejilla de la Avenida".
Diario Vasco, 18.04.2018.
<https://www.diariovasco.com/san-sebastian/sentencia-obliga-indemnizar-20180418001852-ntvo.html>

Aparcamiento

Es un hecho que tu moto se pasará la mayor parte del tiempo aparcada. Nos gustaría estar más tiempo encima de ella, pero eso es lo que le espera. Aparcarla bien es más importante de lo que parece.

Si lo haces en la calle tendrás que tener en cuenta la ordenanza de tu municipio, para saber dónde puedes estacionarla y dónde no. Hay sitios donde no se puede aparcar en la acera en ningún caso, y otros en los que se exige que esta tenga un mínimo de metros de anchura. Entérate también de si puedes aparcar en zona azul o si sólo lo puedes hacer en los espacios específicamente reservados para las motos.

Aunque esto es algo que tendrás que investigar por tu cuenta, allí por donde te vayas a mover. Vamos con cuestiones más prácticas.

Dónde aparcar

Busca siempre que sea posible una zona llana para estacionar tu moto. Será lo más sencillo. De existir algo de pendiente, lo mejor es que la dejes cuesta arriba, es decir, que si la sueltas, la moto quiera irse hacia atrás. Y utiliza los recursos que te ofrece tu moto, porque dependiendo de lo que tenga y lo que no, tendrás que hacerlo de forma diferente.

Lo más probable es que cuentes con caballete central. Funciona genial en llano o en pendientes leves. Ten en cuenta que para bajar la moto del caballete, hay que empujar la moto hacia adelante, con lo que si la aparcas cuesta abajo, la gravedad estará queriendo tirártela al suelo. Si es al revés, pero la pendiente es muy fuerte, sufrirás (dependiendo del peso de la moto y tu fuerza) para bajarla porque tendrás que empujarla con mucha

más energía. Un pequeño inconveniente que tiene el caballete es que deja una rueda en el aire.

El otro método para apoyar la moto es la pata de cabra. No son dispositivos excluyentes, así que puede que tengas los dos, caballete y pata, y puedas utilizar uno u otro según te venga mejor. La pata suele estar en el lado izquierdo, y necesitarás un poco de práctica para desplegarla con el pie sin mirar. (Aunque tampoco pasa si miras, al fin y al cabo la moto estará parada, ya la irás conociendo.) En este caso, la moto queda inclinada, con las dos ruedas apoyadas en el suelo, siendo la pata el tercer punto de apoyo. Si aparcas la moto cuesta arriba, su propio peso asegurará que la pata no se mueva de su sitio, pero si la aparcas cuesta abajo... el peso de la moto puede plegar la pata de cabra hasta su ubicación de reposo y tirar la moto.

Si alguna vez debes aparcar la moto sobre un terreno blando, es buena idea llevar guardada en algún sitio de la moto una pequeña tablita de madera de unos 4x4 cm para apoyar la pata sobre arena o tierra.



Confirma siempre que la moto esté fijada correctamente sobre su caballete o pata de cabra atendiendo a la pendiente, y utiliza trucos como una madera o una piedra para asegurar su estabilidad sobre superficies blandas.

Cuando un scooter tiene pata de cabra, también suele tener un freno de estacionamiento, lo que podría permitirte aparcar la moto cuesta abajo.

En algunos se acciona con una pequeña pletina que bloquea la maneta izquierda y en otros se trata de una palanca que sale de detrás del escudo. En ambos casos la idea es dejar frenada la rueda trasera, haciendo que la moto no pueda desplazarse hacia adelante y plegar la pata. En motos con marchas, hay otro truco con el que conseguirás el mismo efecto, que es dejar la primera marcha engranada. Así, cualquier empujón accidental hacia adelante se encontrará con una resistencia al movimiento que debería dejar la moto justo donde estaba. Dejar puesto el freno de estacionamiento o la primera velocidad metida no es una mala idea incluso cuando la moto esté aparcada en llano. Nunca está de sobra y no te cuesta nada.



Algunos scooters vienen equipados con frenos de estacionamiento, más o menos sofisticados, a veces incluso automáticos.

La pata de cabra está muy bien cuando la moto está aparcada, pero en marcha es un peligro, por lo que es necesario asegurarse de que esté en su ubicación de reposo una vez que la moto se mueva. El peligro radica en que si tumbas la moto y la pata se convierte en un tercer punto de apoyo, las ruedas perderán contacto con el suelo y lo ganarás tú. En las nuevas motos, hay dispositivos electrónicos que evitan estas situaciones. Por ejemplo, la moto no arranca si la pata está desplegada, o el motor se para si la desplegamos. En los modelos más económicos, vuelve a su sitio gracias a un muelle en cuanto la moto pierde la inclinación (no es

necesaria empujarla a su sitio, simplemente nos montamos en la moto, la enderezamos y se pliega). Un sistema ciertamente cutre. Un toquecito a la moto desde el lado izquierdo por parte de un coche que intenta aparcar, o alguien intenta moverla para hacerse sitio y la moto acaba tumbada en el suelo. (Y lo más probable, lamentablemente, es que nadie te deje una nota con sus datos para que te lo arregle su seguro.)

Todos estos mecanismos anti-arranque son innecesarios en una moto con caballete central, porque la rueda motriz (la trasera) queda en el aire al aparcarla.



No hace falta ser el dueño de una moto para que esta imagen duela. Asegura caballete o pata de cabra, y en días de viento valora si es mejor no aparcarla en calles cerradas o donde el aire corra con facilidad. Piensa. No siempre se puede aparcar en la puerta.

Siempre que dejes aparcada la moto, confirma visualmente que está asegurada, revisando que la pata de cabra o el caballete esté donde debe estar, incluso dándole un pequeño empujón, para que puedas irte tranquilo y aumentar las posibilidades de que esté tal y como la dejaste

cuando vuelvas a por ella. Te aseguro que duele mucho ver cómo se te cae la moto ante tus propias narices por no haberlo hecho bien. La cara de idiota que se te queda tarda mucho tiempo en irse.

Si vas a aparcar la moto en una zona donde vaya a soplar mucho viento, tenlo en cuenta. Si hay anunciado un temporal y la moto va a estar en la calle, averigua si es posible en qué dirección soplará, evítala si es una calle estrecha con efecto embudo donde soplará aún más fuerte, porque aunque parezca exagerado, una moto se mueve con facilidad cuando las rachas de viento son fuertes, especialmente si tiene instalado un parabrisas. O si se cae una de al lado y tira todas en un efecto dominó...

Recordarte también que si tienes problemas para mover la moto en parado por su peso o altura del asiento, deberás pensar cómo aparcarla para que la salida sea lo más cómoda posible, evitando tener que empujarla hacia atrás a pulso, sobre todo si existe pendiente. Dicho de otra forma, antes de ocupar el hueco, piensa cómo debes dejarla para que la salida sea a motor y hacia adelante. En cualquier caso, existe una técnica muy útil para empujar la moto hacia atrás con menos esfuerzo, utilizando el rebote de la suspensión delantera. Consiste en empujar la moto hacia adelante, instante en el que hay que clavar el freno delantero para que la moto se hunda de delante, soltando la leva en el mismo momento en el que la suspensión quiere rebotar, y aprovechando ese impulso para ayudar a llevar la moto hacia atrás. Repitiéndolo varias veces, *a poquitos*, será posible sacar la moto hacia atrás si la cuesta no es excesivamente pronunciada.

Ah, y si es posible que pasen niños por el lugar donde aparques tu moto, procura dejarla de forma que no puedan quemarse con el tubo de escape. A los críos les encantan las motos, suelen acercarse a ellas a verlas de cerca y a veces estiran la mano para tocarlas. ¡No te cuesta nada tenerlo en cuenta para ahorrarles un disgusto a ellos y a sus padres!

Si vas a aparcar la moto en un parking cerrado, vigila su suelo. A veces, este es de cemento pulido, extremadamente liso, de fácil limpieza pero muy peligroso para las motos, especialmente si está mojado o hay agua en su superficie, cuando su adherencia es equiparable a la del hielo. Por tanto, en estas condiciones, lleva tu moto muy, muy despacio, sin inclinar mucho la moto y sin maniobras bruscas.



Lleva tu moto tan suavemente como sepas cuando circules por encima de cemento pulido, muy habitual en parkings privados o públicos.

Y por último, cuando aparques la moto, cuida tu casco. Preferiblemente, llévatelo, guárdalo en el baúl o cofre, o átaló a una parte fija de la moto con un candado, pero nunca tirado en el suelo, donde pueda mojarse por dentro. Por culpa de la lluvia o del primer perro que pase junto a tu moto con ganas de marcar territorio, ya me entiendes...

Evitar el robo de la moto

Hemos visto cómo aparcar la moto y encontrarla *como* la dejamos. Ahora nos toca revisar qué hacer para encontrarla *donde* la dejamos.

Lamentablemente se roban muchas motos. Puede que te roben un espejo, o que te revienten el cofre y se lleven el casco o lo que sea que lleves dentro. Eso ya fastidia lo suficiente. Pero ir con la llave de la moto en la mano y descubrir que es lo único que te queda de ella porque se la han llevado es una sensación terrorífica.

Apunta: quien quiera llevarse tu moto, lo hará. Le llevará más o menos tiempo, pero si quiere, se la lleva. Esto es así. Pero hay que intentar ponerle las cosas difíciles. No sabemos si busca una moto cualquiera, una como la tuya o justo la tuya. Pero por si acaso, tu moto debe estar más protegida que las de al lado. Con eso ya estás reduciendo probabilidades.

La primera cuestión es dónde aparcarla. En la calle estará mejor en zonas



No te dejes nunca las llaves puestas en la moto. ¡No se lo pongas tan fácil!

con tráfico, bien iluminadas, y si ya puedes dejarla en la puerta de edificios públicos o entidades bancarias, donde haya cámaras de seguridad apuntando a tu moto, será fantástico.

Si duerme bajo techo, en teoría estará más protegida, pero cuidado con confiarse.

En garajes particulares los ladrones pueden disponer del tiempo que

necesiten, encerrados y fuera de la vista de testigos, y en los comunitarios, especialmente si son muy grandes, la presencia de extraños es más difícil de detectar. Esté donde esté aparcada, siempre existe un riesgo.

¿Cómo protegemos entonces la moto? Empecemos por lo fácil.

Nunca dejes las llaves puestas.

Ríete, pero yo mismo lo he hecho varias veces, y también me he encontrado motos ajenas con el llavero colgando. Es muy típico dejárselas en la cerradura de cofre, o en el baúl. Lo abres, te quitas los guantes, el casco, los metes dentro, cierras de golpe y ahí se quedan.

Tener una póliza de seguro que te cubra el robo de la moto te puede dar una gran seguridad. Si te roban la moto, lo denuncias y te pagan lo que valía. Suena genial, pero estos seguros suelen tener un precio prohibitivo, hasta el punto de que en muy pocos años has pagado el equivalente a una moto nueva. Siempre puedes mirarlo, quién sabe si pudieras dar con un seguro que te lo ofrezca a un precio razonable, pero no es lo habitual.

En estas circunstancias, las medidas que hay que tomar se basan en la utilización de sistemas antirrobo. Vamos a ver cuáles son.

Tipos de alarmas, candados y pinzas

El sistema más cómodo es la pinza de disco. Se trata de un pequeño candado que se coloca en el disco de freno de la rueda delantera y que bloquea su giro. Hay pinzas más pequeñas y otras más grandes y sólidas, y su ventaja radica en que son fáciles de guardar cuando no están en uso, bien el cofre, baúl o incluso en un soporte anclado en la propia moto. La

verdad es que no hacen milagros. Puede que te compres la mejor pinza, pero si la moto no es muy pesada, es sencillo levantar a pulso su rueda delantera y moverla y llevarla hasta, por ejemplo, una furgoneta, donde una vez subida, ha volado. Algunas pinzas llevan incorporada una alarma, lo que les aporta un plus. El mecanismo es sencillo. Llevan una pila y un sensor de movimiento, y en cuanto la moto se mueve, suena una alarma, que puede resultar un motivo para desistir del robo. No sabemos si intentarán romper la pinza o directamente llevarse la moto a pulso, pero si aparcaste la moto en una zona relativamente concurrida, la sorpresa de la sirena puede ser un motivo de abandono del intento.



Candado en U (i) y pinza de disco (d).

Los antirrobo en U tienen buena fama. La rigidez de sus materiales hace que sean más complicados de abrir o cerrar. Pero en motos pequeñas el problema es dónde llevarlo cuando utilizamos la moto. Y sin olvidar que si la moto es ligera, la moto puede ser robada a pulso, con el candado puesto. Piensa que entre dos o tres personas pueden alzar la moto y dejarla en el interior de una furgoneta en cuestión de segundos, sin mucho esfuerzo.

Otra alternativa es la de un candado de tipo cadena, o las de *pitón*. Si esta es de buena calidad, es otro buen sistema, aunque también peca del

inconveniente de dónde guardarla cuando no está protegiendo nuestra moto.

Elijas el dispositivo que elijas, asegúrate de que la moto esté siempre atada. Basta con que la dejes una vez sin fijar y todo el esfuerzo no habrá servido de nada. Otra cosa importante: huye de precios baratos. No esperes milagros de un antirrobo de precio económico. Tampoco de uno excesivamente caro. Como te dije, si alguien quiere llevarse tu moto, se la llevará. Pero al menos pónselo un poco difícil. Lo suficiente como para que deje en paz la tuya y (lo siento, pero es así) le eche el ojo a otra.

Los candados en U, y sobre todo los de cadena, tienen una ventaja que no suele aprovecharse, y es que la moto puede fijarse a un objeto externo. Podemos atar la moto a una base atornillada al suelo (por ejemplo, en nuestro propio garaje cerrado). Las ordenanzas municipales suelen prohibir utilizar el mobiliario urbano para atar motos o incluso bicicletas, pero oye, ahí están. Es razonable que no lo permitan, pero también pienso que deberían aportar otras soluciones.

En algunas ciudades existen. Llegas con tu moto a un aparcamiento reservado para motos, sacas tu cadena, la aseguras y te vas. Ya no es posible llevársela a pulso, ahora los ladrones tienen que reventar sí o sí el candado, ahora es cuando sí se va a notar la inversión que hagamos en un antirrobo de calidad.

Existen varios sistemas públicos de fijación. Mencionaré dos. Uno consiste en una U invertida, incrustada en el pavimento, y que tiene una doble función: evitar que coches estacionen en la zona reservada para motos, y la propia fijación. Su inconveniente es que pueden convertirse en un obstáculo para las propias motos en caso de caída y posterior impacto.

En otras ciudades he visto otros sistemas más avanzados. Se trata de unas bases, como discos fijados al suelo y cerca del bordillo de la acera, de los

que sale una argolla por la que puedes pasar tu antirrobo. Estos sistemas podrían ser instalados por nuestros respectivos ayuntamientos, invirtiendo nuestro dinero, nuestros impuestos, nuestras multas. ¿Has pensado en pedir que los coloquen? Seguro que ni los conocen. Y cuanto mayores sean las cifras de robos en un municipio, más importancia deberían tener estos inventos.

Si no hay un sitio fijo donde asegurar la moto, es posible atarla a otra moto. Evidentemente, mover dos motos es mucho más complicado, así que uniéndolas, reducimos la posibilidad de robo, al dificultar la opción de llevárselas a pulso.

Si dos o más motoristas que ruedan juntos llegan a la vez a un aparcamiento, tienen todas las opciones para utilizar sus antirrobo y unirlos, entrelazando cadenas o *úes* entre los radios, o entre partes del chasis.

Voy a enseñarte un truco que no mucha gente conoce, y que muchos menos utilizan. Porque también podemos atar nuestra moto a otra que ya esté previamente aparcada, una moto de alguien a quien no conocemos, que no sabemos cuándo se irá. Fijando nuestra moto a la suya estaremos consiguiendo que las dos sean más difíciles de robar.

La clave está en unir los antirrobo, en ningún caso partes de las motos. Por ejemplo, si la moto ya aparcada tiene una cadena y nosotros llegamos con nuestra moto y contamos con un pitón, tendremos que unir cadena y pitón de forma limpia, sin enganchar ninguna pieza de la moto ajena. Sería como hacer un ocho con dos ceros. De esta manera, cualquiera de los propietarios podemos deshacer la unión. Si somos nosotros los que nos vamos antes, lo dejaremos todo como estaba, y si es el otro el que va a desaparcar su moto, soltará su antirrobo, liberándolo del nuestro,

dejando nuestra moto candada, aunque evidentemente ya no esté fijada a la otra moto.

Este sistema, que ofrece una protección añadida, tiene el inconveniente de que no es muy conocido, y no será extraño que el propietario de la otra moto, al verla fijada a la tuya, sin pensar demasiado, crea que se la has bloqueado, que no puede irse. Ojalá fuera cuestión de verlo más a menudo y que la gente se animara a usarlo. De todas formas, si estacionas la moto en entornos habituales y conocidos, como el instituto, la universidad, gimnasio o lugar de trabajo, puedes comentar la técnica con tus compañeros y aprovecharos de ella.



Tanto el interruptor de encendido como el cable de la pinza de freno pueden ser buenas soluciones para no dejarte puesto el antirrobo al arrancar la moto, siempre que las utilices de forma constante y disciplinada. Un solo día que se te olvide y ya la habrás liado.

Una de las caídas más tontas que existen es hacerlo por culpa del antirrobo. Creo que le ha pasado a casi todo el mundo, al menos a los que alguna vez hemos utilizado una pinza de disco. Vuelves a la moto, te olvidas de que está puesta, arrancas, y en cuanto se mueve, la rueda delantera se bloquea y una de dos, o simplemente te caes, o sales volando, dependiendo del ímpetu del primer acelerón. La avería que puedes provocar en el freno también puede ser importante. Es un accidente que hay que evitar a toda costa, porque además es muy absurdo.

Lo único que hay que hacer es acordarse de que el antirrobo está colocado. Y como somos humanos, se nos puede olvidar, por lo que hay que tomar otras medidas, utilizar algunos trucos para que esto no pase. Algunas pinzas vienen con un adhesivo para que lo pegues en un sitio visible desde el puesto de conducción. Una solución muy cutre porque de verla todos los días acabas por no verla. Y si no tienes costumbre de poner la pinza siempre, no muy efectiva. Otra cosa que suele hacer la gente es utilizar una pinza con cable, habitualmente de color fluorescente, que se estira y llega hasta la maneta de freno. Por tanto, hace que la existencia de la pinza sea más visible y que además moleste, para que sea más complicado olvidarse de ella.

Mi truco favorito es utilizar el interruptor de encendido, ese botón rojo que todas las motos y muchos scooters tienen en el puño derecho y que sirve para parar el motor en casos de emergencia. Cada vez que pongo la pinza de freno o ato la moto con la cadena, *apago* la moto. De esta forma, la moto no arranca si el antirrobo está fijado. (*¿Por qué no va? ¡Ostras, la pinza!*) Lo que jamás debe fallar es que las acciones vayan siempre en pareja. Si bloqueas la rueda, desconectas el contacto. Y si lo conectas es porque ya has quitado la pinza o la cadena. Hasta ahora está funcionando, en 20 años no he vuelto a tener otro percance con antirrobo.

Por último, me gustaría mencionar otros dispositivos electrónicos que permiten geolocalizar la moto. De tamaño muy pequeño, este invento se esconde en una parte oculta de la moto y envía continuamente su posición GPS para que pueda visualizarse su ubicación en un mapa en la pantalla de un móvil u ordenador. Además del precio de adquisición e instalación, hay que tener prevista también una cuota anual de servicio. Su utilidad es mayor en los primeros momentos tras el robo, antes de que sea detectado, posiblemente al desmontar la moto. Saber dónde está la moto puede ser de ayuda para acudir a la policía y que pueda ser

recuperada antes de que se le pierda la pista. Hasta donde yo sé, es un sistema que se utiliza poquísimos.

Por último, no olvidemos que otra forma de evitar que se roben motos es no comprar piezas de recambio de dudoso origen. Muchas motos se roban para despiezarlas y vender sus componentes por separado. A veces, cuando alguien tiene una avería o reparación y le piden un dineral por las piezas nuevas, aparece una *oferta* maravillosa, un chollo, piezas de una moto que teóricamente ha sufrido un accidente y la están vendiendo despiezada y blablablá. ¿Un accidente o la moto robada de alguien? Si no compráramos piezas de origen desconocido, si nadie lo hiciera, el robo de motos no sería un negocio productivo, y se robarían muchas menos. En definitiva, no compres piezas sospechosas. Si lo haces, no llores cuando te roben la tuya.



paypal.me/ekhi

Mantenimiento de la moto

Hemos hablado mucho de que tú tienes que estar en las mejores condiciones para conducir (y pilotar si fuera necesario). Pero la moto también es muy importante, tiene que estar en buenas condiciones, y en esto tú eres el responsable.

Es fácil, tú cuidas de la moto y ella cuida de ti.

La moto siempre tiene que estar en perfecto estado. Te lleva de un sitio a otro, te hace sentir bien, qué narices, te sienta bien, y por supuesto, te protege con su diseño y sus sistemas de seguridad, así que si algo se ha roto debes arreglarlo cuanto antes. Tanto si se trata de un espejo o una maneta rota después de una caída, como si es una simple bombilla que se ha fundido. Lo justo es que restituyas su estado original. Con lo que te ha costado conseguir la moto, ¿y ahora vas a dejarla así?

Y no olvides que cuidar de tu moto también puede ser una fuente de satisfacción. Realizar operaciones básicas de mantenimiento es una tarea muy divertida, que puedes compartir con tus padres o amigos, y con la que puedes aprender habilidades que desconocías.

Vamos a repasar los componentes más importantes, los que deberás tener vigilados para disponer siempre de una moto segura.

Frenos (disco y tambor)

Muchos motoristas inexpertos restan importancia al hecho de disponer de unos frenos en buen estado. Hay muchas razones por las cuales llevar al taller una moto, y no va a ser esta la primera de la que hable por casualidad.

Las motos salen de fábrica, en principio, con un equipo de frenos adecuados al diseño y pretensiones de cada una de ellas. Si una moto es de corte más deportivo, sus frenos serán más potentes y resistirán mejor un uso intensivo. Si por el contrario, es una moto de claro uso urbano, puede que sean algo más justitos, suficientes para un uso razonable pero a los que puede que sea fácil encontrarles sus límites si le pedimos a la moto algo para lo que no fue pensada.

Sin embargo, sean cuales sean sus características, es fundamental que no pierdan prestaciones, y tomar medidas correctivas en cuando veamos que la moto ya *no frena como antes*.

Hay dos tipos de frenos que podemos encontrar en motos de hoy en día: de disco y de tambor.

Los frenos de disco son los más habituales, los más potentes, y los de tacto más agradable. Su funcionamiento es sencillo. Un disco metálico (generalmente de acero) gira solidariamente con la llanta, y una o varias pinzas, fijas en el chasis, gracias a la presión realizada sobre la maneta o el pedal y mediante un sistema hidráulico, aprietan unas pastillas contra el disco, produciendo un enorme roce de fricción (y calor) que reduce la velocidad de la rueda.

Este sistema no requiere mantenimiento ni ajustes por parte del usuario, salvo vigilar que las pastillas tengan un grosor suficiente, al igual que el nivel del líquido de freno. Simplemente hay que llevar la moto a un mecánico de confianza cuando las pastillas se hayan desgastado o cuando toque cambiar el líquido (habitualmente cada dos años). Un líquido de frenos viejo se identifica gracias a un color marrón oscuro, y puede provocar un desgaste prematuro de las pastillas y el disco, así como una frenada menos eficaz.

Los frenos de tambor son técnicamente más sencillos. Una leva o un cable envía el mensaje del piloto a un par de zapatas que se abren hacia fuera, pegándose al interior de un tambor cerrado y generando una fricción que consigue el mismo efecto, frenar la rueda. Suelen tener un tacto más peculiar y son menos potentes, por lo que habitualmente vienen instalados sólo en el eje trasero de las motos más económicas. Requieren de un pequeño ajuste que el propio motorista puede hacer, si observa que la maneta o el pedal de freno tiene más recorrido, es decir, que hay que apretar un poco más para conseguir la misma potencia de frenado.



En un freno de disco (i) no hay ningún mantenimiento por parte del usuario. Si algo falla, al taller. En cambio, en uno de tambor (d), existe una palomilla que hay que girar cuando se note que la potencia disminuye o el recorrido de la maneta o pedal aumenta.

Este ajuste consiste en apretar con la mano una rosca en el eje del freno. Basta con dar un par de *clics* y verificar que el mando ya está como lo recordábamos. Sólo después de muchos kilómetros, cuando ya no se pueda girar más esa rosca, o un chivato lo indique, el tambor habrá llegado a su desgaste definitivo y tendremos que pasar por el taller para cambiar las zapatas.

En el caso de que tu moto esté equipada con algún tipo de dispositivo electrónico de asistencia a la frenada como ABS o CBS, vigila que no se encienda ninguna luz de aviso en el cuadro de mandos, puesto que si lo

hace, significará que algo falla y no contarás con su ayuda. No esquives el taller, donde podrán devolverlo a su estado normal.

Neumáticos (presión, dibujo, estado)

Las ruedas son los únicos elementos que te unen al suelo, así que fíjate si serán importantes. Tu vida depende de apenas dos puntos de contacto del tamaño de una moneda de 2 euros. Sólo eso.

Ya hemos hablado antes de qué neumáticos escoger, del estilo de moto, del tuyo, del uso que le vayas a dar, etcétera. Aquí hablaremos de circunstancias comunes que afectan a todos los neumáticos, independientemente de su construcción y sus compuestos.

La presión se refiere a la cantidad de aire comprimido que guarda el neumático en su interior. Cada moto tiene una tabla donde aparecen las presiones recomendadas, en función del peso de la carga, si es para rodar solo o con acompañante (cuestión esta última que no te va a afectar porque no llevarás pasajero). Como el peso que debe soportar cada rueda es diferente, suelen requerir su propia presión. Por ejemplo, la delantera 2,5 kg/cm² y la trasera 2,7. En algún sitio de tu moto tendrás una chapa o pegatina donde te pondrá algo así como 2,5 / 2,7. Busca las cifras de tu moto porque esas serán tus referencias.

Lleva la moto periódicamente a una gasolinera donde puedas medir las presiones e hinchar las ruedas. Digamos como mínimo una vez al mes. Si no sabes cómo hacerlo, pídele a tus padres o a quien vaya a formalizar el contrato cómo se hace. Es muy sencillo, pero en cada estación de servicio puedes encontrarte con aparatos ligeramente diferentes, desde los manómetros de siempre hasta los automáticos, que basta con elegir la presión y darle a un botón para que la máquina lo haga todo.

Consejo: si un día coges la moto y de repente notas que la dirección está dura, que le cuesta tumbarse y que va *rara*, no le des demasiadas vueltas sobre qué será y busca una gasolinera para mirar la presión de los neumáticos. Es casi seguro que ha perdido bastante y que está afectando a la dinámica de la moto. Ya verás cómo todo vuelve a la normalidad.

Asegúrate de utilizar tapones para proteger las válvulas para que no les entre suciedad o algún elemento extraño que pueda dañarlas y provocar pérdidas súbitas de presión.



La diferencia entre un neumático con un dibujo profundo y otro en el que ya aparecen los *chivatos*, no es sólo visual. El comportamiento de la moto es totalmente diferente.

Aprovecha estas paradas técnicas para revisar los neumáticos al completo. El dibujo de los neumáticos es otra característica que hay que vigilar con atención. Es importantísimo que tenga una profundidad suficiente. En gomas pensadas para tierra o barro, los surcos definen tacos que ayudan al agarre sobre estas superficies deslizantes. Y en las diseñadas para uso en asfalto, esos canales permiten desalojar el agua y que la mayor parte posible de goma esté en contacto con el suelo. No dejes engañar por el uso de *slicks* en competición. Los compuestos de

carreras son otra historia, son muy blandos, pensados para durar apenas unos pocos kilómetros en condiciones óptimas. Cuando tus ruedas de calle lleguen a perder todo el dibujo, no serán *slicks*, sino una absoluta basura, la garantía de que te vas a meter un castañazo del quince, y no necesariamente cuando empiece a llover, porque en seco también son un peligro al no quedarles apenas goma y no ser flexible como cuando son nuevos. No seas idiota, vigila los chivatos de desgaste, acuérdate de las *dos monedas* que te mantienen sobre el asfalto y cambia las ruedas en cuanto el dibujo no sea el suficiente. Te garantizo que en cuanto estrenes cubiertas nuevas pensarás *¿por qué no lo habré hecho antes?* Siempre tengo la sensación de que al estrenar gomas parece que estreno moto, y no es ninguna exageración. El cambio es brutal. Y a mejor, por supuesto.



Estos pequeños bloques de plomo equilibran la rueda y evitan molestas vibraciones.

Cuando revises los neumáticos busca también otros defectos, como bultos o grietas extrañas, fruto de golpes por culpa de baches o bordillos. Si son importantes, es posible que notes que la moto hace extraños, a cada vuelta de la rueda. Quizás tengas que cambiar el neumático por ser un riesgo, pues generalmente suele ir a peor. Y no te olvides tampoco de comprobar que no has perdido los plomos de equilibrado, algo que

parece poca cosa pero que es necesario para que las ruedas vayan suavemente, que no vibren al girar.

Luces (bombillas, ajuste cruce)

Revisar el correcto funcionamiento de las luces de una moto es la cosa más sencilla del mundo. Deberíamos verificar todas las bombillas cada cada vez que vayamos a arrancar la moto. Sí. Pero bueno, no lo hace nadie... eso parece más cosa de la *check-list* del comandante de un avión. De todas formas, aunque no sea así, si vamos tan atentos como deberíamos, podremos darnos cuenta de que una luz está fundida en muy poco tiempo.

Las más fáciles son los intermitentes. Funcionan por parejas, y cuando una de las bombillas se funde, la que queda parpadea rapidísimamente, y es síntoma de que la otra *ha caído*. Las luces principales, de cruce y carretera (también conocidas como *cortas* y *largas*) se pueden verificar incluso de día, detenidos en un semáforo, comprobando su reflejo en el reflectante de la matrícula del coche de delante.

Las luces traseras tampoco son un problema. Quizás aún no lo sepas, pero es seguro que mirarás el reflejo de tu moto en los escaparates de las tiendas por las que pases, especialmente cuando la moto sea nueva. Mejor parado que en marcha. Parado en un semáforo. Comprueba las luces traseras, activa el freno delantero, luego el trasero... ¿Se ve la luz roja en el coche trasero, ¿verdad? ¡Perfecto! No es tan difícil, simplemente, a la vez que encuentras miles de detalles mientras conduces para evitar cualquier riesgo, añade este chequeo de luces.

Ah, y si en un semáforo coincides con otro motorista, con otro automovilista al que le fallan las bombillas, díselo tranquilamente, puede que otro día también te avisen a ti.

Cambiar una bombilla fundida es una tarea mecánica muy sencilla. Es probable que sea la primera actividad de mantenimiento que realices, porque generalmente sólo hace falta un destornillador y la bombilla de recambio. Sigue las instrucciones del manual de tu moto para saber qué tipo y modelo de bombilla necesitas comprar y para conocer los detalles de la operación. Y ante la duda, pide ayuda. Creo que será divertido y te sentirás bien metiendo mano a tu moto. Para mucha gente, cuidar de su ella es un divertido *hobby* que complementa el mero uso de la moto.

Espejos retrovisores (limpieza, ajustes)

Para mantener a salvo tu círculo de vida es tan importante ver lo que tienes por delante como lo que pasa por detrás. Un espejo tiene bien poco mantenimiento, salvo asegurarse de que esté limpio y bien ajustado (para ver lo que tienes que ver y no tus hombros). Pero en las caídas, suele ser una de las piezas de la moto que se rompen. En estos casos, no hagas chapuzas, no te busques la vida para hacer un apaño. Si el espejo no queda perfecto, sustitúyelo.

Los espejos de los automóviles son de materiales específicos, para que no se hagan añicos y se conviertan en una amenaza cortante para tus ojos tras un impacto. Además suelen tener un efecto lente para que en su pequeña superficie quepa más imagen que en un espejo plano. No suelen ser especialmente caros, así que no ahorres en esto. Y si no, ¡haz un esfuerzo extra para no romperlos y tener que cambiarlos!

Ninguna pieza suelta

La primera vez que leí el manual del usuario de mi primera moto me sorprendió ver que en las revisiones, cada 6.000 kilómetros, se incluía una operación de *apriete general de tornillería*. Siempre había pensado que se hacen cambios de aceite, revisión de pastillas de freno, luces, presiones, yo qué sé, lo típico. Pero ¿apretar tornillos?



El nivel de dejadez necesario para acabar perdiendo el caballete de una moto descalifica al motorista capaz de llegar hasta ese punto.

Las motos, en general, vibran mucho. Y al parecer, no está de más asegurarse de que los tornillos más importantes están bien fijados. La verdad es que no le había dado mucha importancia, hasta que un amigo me contó una anécdota que podría haber acabado en tragedia.

Resulta que un conocido suyo, tenía una moto americana de esas que llaman *de gran cilindrada*, pero de una marca que no es la que estás pensando. Una moto que vibraba como un demonio. Un tembleque salvaje, continuo. Le tocaba pasar la ITV, y la llevó a su taller habitual para que le hicieran la revisión anual, y ya que estaban, comprobaran que estaba todo en orden para pasar la inspección después.

Pues bien, debido a las vibraciones, la moto había perdido varios tornillos, pero no unos cualquiera, sino los que sujetaban las pinzas del freno delantero. Sólo le quedaba uno. Uno. Y por suerte, sujetaba las pinzas de manera que al hacer fuerza, hacía palanca sobre el disco y presión en su sitio. De haber sido el tornillo de enfrente, habría perdido los frenos justo cuando los necesitaba, habría sido un desastre.

Este es un caso extremo, pero ten en cuenta que también es un aspecto a cuidar. Si haces las revisiones en un taller de confianza, no deberías tener ningún problema, pero si detectas alguna pieza suelta, haz que lo arreglen o hazlo tú mismo si te ves capacitado. En mi caso, hay veces que he tenido que apretar los tornillos que sujetan las manetas, o los cables del acelerador. Poca cosa, pero es la prueba de que estas cosas pasan.

Pata de cabra y caballete plegados y bien engrasados

Ya te he hablado previamente de la pata de cabra y el caballete central de la moto. Son los típicos mecanismos sencillos que usamos todos los días y a los que no prestamos demasiada atención, y la verdad es que porque no suelen necesitarla.

Pero en cuanto notes que no funcionan suavemente, que cuesta moverlos, que no vuelven a su posición de reposo, es momento de revisarlos. Basta con un poco de grasa, o en el peor de los casos, con un muelle nuevo.

He visto varias veces scooters cuyo caballete rozaba en el suelo después de pasar por un bache o un badén, y al margen de la penosa imagen que proporciona, es un riesgo innecesario y evitable de forma muy sencilla.

Suavidad de los mandos

Conducir consiste en analizar nuestro entorno, y en función de la interpretación de toda la información que llega a nuestro cerebro, dar continuamente órdenes a nuestra moto para que las cumpla. Esas órdenes las transmitimos a la moto a través de sus mandos y controles, desde el manillar hasta las manetas, pedales, levas y demás.

Los gestos para accionar estos mandos deben ser lo más suaves y cómodos posibles. ¿Te imaginas hablar con un sordo y hacerte entender? Pues lo mismo pasa con unos mandos que están duros. Es molesto, y puede llegar a ser peligroso si requieren demasiado esfuerzo o si no vuelven solos a su posición de reposo.

En estos casos hablamos de sencillas acciones, mediante la utilización de pequeñas cantidades de grasa de litio, vaselina o aceite de motor. Los cables del acelerador, ejes de las manetas de freno o embrague, las levas del cambio, pedal del freno trasero, los cojinetes del manillar,... No son muchos elementos, pero son aquellos a través de los cuales comunicas tus deseos a la moto. Tu mente debe estar concentrada en la carretera, en la calle, en el tráfico de alrededor, no en vencer una resistencia excesiva en un mando atascado. A todos nos gusta que la moto esté en buen estado, desde el día que la estrenamos hasta hoy mismo. Y si la moto te está pidiendo ayuda no a gritos, sino a chirridos, hazle caso. Cuando tienes un perro o un gato, necesitas reservar un tiempo para su cuidado, ¿no? Pues con la moto pasa parecido: si no tienes tiempo, si no eres capaz de sacar unos minutos de vez en cuando para dejarla como se debe, quizás no deberías tener moto.

Tenerla en perfecto estado es, sin ningún género de duda, una forma de aumentar tu seguridad. Y eso es algo que obligatoriamente debes cumplir.

Niveles de aceite y refrigerante

Quiero terminar con lo que podríamos llamar la *sangre del motor*: el aceite. El lubricante es clave para el buen funcionamiento y la durabilidad del motor de tu moto. Su función consiste en crear una película entre todas las piezas del motor que haga que no exista apenas roce entre ellas, además de refrigerarlas y absorber suciedad y las partículas microscópicas producidas por el desgaste entre los componentes. Existen dos tipos de motores, los de dos y los de cuatro tiempos.

Los motores de dos tiempos (2T) han sido los clásicos en las pequeñas cilindradas. Si entrar en muchos detalles, su construcción es más sencilla, hasta el punto de que no tienen un sistema de lubricación propio, y el aceite va mezclado con la gasolina, en una proporción variable entre el 2% y el 3%. El aceite 2T está especialmente formulado para ser quemado junto con el combustible. En las motos más antiguas, era el usuario el que tenía que calcular en cada repostaje la cantidad de aceite que había que añadir, y echar la cantidad apropiada en el mismo depósito que la gasolina. En los modelos más modernos, gasolina y aceite tienen depósitos independientes y es la propia moto la que mezcla los dos líquidos antes de entrar en el motor, de forma automática. Aunque hay legiones de enamorados de los motores de dos tiempos, están en desuso por sus mayores emisiones contaminantes, ya que sus gases de escape contienen una parte de hidrocarburos sin quemar, además de una sensible cantidad de lubricante.

En las motos de 2T no hay que cambiar el aceite. Sólo rellenar el depósito correspondiente cuando se encienda la *reserva*, el indicador que nos avisa de que se está acabando. Es decir, que tenemos que estar pendientes de los dos depósitos, aceite y gasolina.

Si tu moto es de dos tiempos, cuida la calidad del aceite que elijas. Los hay sintéticos, más caros, luego más *normales*, y también más económicos. Huye de estos últimos. Piensa que el aceite es lo que protege el motor, y los pocos euros que puedas ahorrarte van a limitar la vida útil de tu moto.

Los motores de cuatro tiempos (4T) son de diseño más complejo. En este caso ya cuentan con unas válvulas que permiten la entrada del combustible y la salida de los gases de escape justo en el mejor momento, mientras que el aceite tiene su propia ubicación separada en el *cárter* o fondo del motor, o en un depósito aparte, sin mezclarse con la gasolina. La cantidad de aceite necesaria es muy concreta, entre un máximo y un mínimo. Fuera de ese rango, tanto por haber demasiado como por quedar poco, pueden producirse graves daños en el motor como consecuencia de una lubricación inapropiada.

En los motores 4T el aceite hay que cambiarlo cada cierto tiempo o número de kilómetros (para saberlo tendrás que mirar el manual de la moto). Debido al uso, las altas temperaturas que debe soportar una y otra vez, y a que va recogiendo impurezas fruto de las explosiones internas y del desgaste del motor, va perdiendo sus propiedades de protección.

Es importante remarcar que los motores 4T pueden consumir pequeñas cantidades de aceite (las piezas de un motor van muy ajustadas, pero siempre hay pequeñísimos espacios entre ellas), y que la cantidad de lubricante disponible se vea reducida. En motos grandes, el volumen del lubricante puede estar cerca de los tres litros pero en las motos de pequeña cilindrada su capacidad suele ser mucho menor, a veces de apenas 800 mililitros. Esto significa que el margen existente entre el nivel máximo y el mínimo es muy estrecho. Por eso es fundamental revisar cada poco tiempo el nivel de aceite en estos motores. En función de la intensidad del uso, un despiste de unas pocas semanas o meses sin

comprobar el nivel de aceite, puede provocar una grave avería, o directamente, acabar destruyendo el motor. Ninguna broma.

Revisar el nivel de aceite es muy sencillo. Hay dos métodos habituales. El de la varilla consiste en una pequeña pieza alargada, metálica o de plástico, y que puede ser el propio tapón de rellenado, donde pueden verse las dos marcas de mínimo y máximo. El aceite del interior del motor *mancha* la varilla hasta cierto punto, lo que indica el nivel, que debe estar siempre entre las dos marcas mencionadas.

El otro sistema es el de ojo de buey, que es una pequeña ventanita a través de la cual se puede ver el interior del motor. Al igual que en el caso anterior, hay que comprobar que el nivel esté comprendido entre las líneas de máximo y mínimo.



En estas imágenes puedes ver dos mecanismos para comprobar el nivel del aceite de un motor de 4 tiempos: el ojo de buey (i) y el tapón-varilla (d).

Recuerda verificar en el manual de la moto la temperatura a la que debe estar el motor para tomar una lectura fiable, puesto que en algunas hay que hacerlo con el motor en frío y en otras con el propulsor caliente, tras esperar unos minutos a que el aceite recupere su posición en el fondo del cárter. Hazlo siempre con la moto en posición vertical.

Si el nivel de aceite es demasiado bajo, la operación de relleno es muy sencilla. Lo mejor es que utilices el mismo tipo de aceite (confírmalo con tu mecánico), aunque como la cantidad que vas a utilizar es pequeña, tampoco es una cuestión crítica ni mucho menos. Es mejor echar un aceite de otra marca e incluso viscosidad que no echarlo. Eso sí, asegúrate de que es de 4T y específico para motos.

Aunque se puede rellenar con el motor caliente, te recomiendo hacerlo en frío o al menos templado. ¡Ten cuidado al quitar el tapón! Lo que sí debes hacer es echar el aceite en pequeñas cantidades, de unos 100 ml, y comprobando posteriormente que la medida es correcta, repitiéndolo las veces que haga falta hasta que el nivel sea correcto. El margen entre el mínimo y el máximo es más pequeño de lo que pensamos, y es fácil pasarse pensando que falta un montón de aceite, y no suele ser así. ¿A quién no le ha pasado? (No lo sé, a mí sí...) Asegura el tapón en su sitio y ¡listo!

Por último, si la moto dispone de refrigeración líquida, no olvides tampoco comprobar el nivel de anticongelante. En este tipo de motores este sistema es importantísimo (vaya, como casi todo, nada se pone porque sí), y una cantidad insuficiente de líquido puede provocar un calentamiento excesivo y graves averías.

Si es necesario rellenarlo, tendrás que hacerlo *siempre* con el motor frío. Abrir el tapón con el refrigerante a temperatura de servicio es peligrosísimo y puede acarrear graves quemaduras. Una vez frío, no rellenes el depósito con agua salvo que se trate de una urgencia perentoria. El líquido refrigerante se trata de un compuesto especial que soporta temperaturas por encima de 100°C sin entrar en ebullición y también inferiores a los 0°C sin congelarse, de ahí que también nos refiramos a él coloquialmente como anticongelante. Rellena el depósito en

pequeñas cantidades, comprobando que no te has pasado del máximo, cierra el tapón con firmeza, y la moto ya estará lista para arrancar.

Carga de equipaje

En un vehículo inestable de dos ruedas el peso que soporta cada rueda es una cuestión muy determinante, que se tiene en cuenta desde el diseño hasta la construcción de una moto. Sin embargo, también su conductor debe tener en cuenta cómo se modifica el reparto de masas cuando conduce, desde el momento en que se monta en ella hasta que la carga con peso extra, como puede ser un pasajero u objetos o equipaje.

En esencia, hay tres consejos que debemos seguir al cargar peso sobre la moto. Uno es que los pesos deben estar tan centrados y bajos como sea posible para repartirlos entre los dos ejes. El segundo, importantísimo, es que la carga debe estar bien fijada. Que no se pueda caer, por supuesto, pero que tampoco se mueva. Si un objeto pesado está suelto, puede trasladar sacudidas a toda la moto, y si ocurre en un mal momento puede ser muy peligroso. Y por último, la carga no debe afectar en absoluto a los controles de la moto. No cuelgues bolsas u otros objetos del manillar o de los puños, porque si se mueven, y con el aire de frente y los movimientos es muy probable que se muevan, puede que la moto obedezca órdenes que tú no le has dado.

Baúl bajo el asiento

No todas las motos disponen de esta gran comodidad, pero sí es algo generalizado entre los scooters: un espacio especialmente diseñado para guardar objetos bajo el asiento. El tamaño es muy variable. En algunas puede que sólo tengas espacio para guardar la documentación de la moto y poco más, mientras que otras es posible guardar hasta dos cascos integrales.

Sin duda, es la mejor solución para transportar tus cosas. Su ubicación es perfecta, porque es donde menos afecta al reparto de masas de la moto, entre los dos ejes. Los ingenieros no han puesto ese espacio ahí por casualidad. Por eso es el sitio ideal para transportar los objetos más pesados.

Este hueco se abre con la misma llave de contacto de la moto. Cuando guardes cosas y vayas a dejar la moto aparcada, ten cuidado de no dejar la llave dentro del hueco, o peor, ¡puesta en su cerradura! (También me ha pasado... Y no sabes la de motos que me he encontrado así.)

Bolsas y bultos en el suelo (scooter)

Una buena alternativa que permiten los scooters es la de utilizar el suelo plano del que disponen. Pero para llevar bultos o bolsas, no perros, que también lo he visto. Otra vez hablamos de un sitio centrado y bajo, muy bueno desde el punto de vista dinámico. Algunos scooters incluso traen un gancho para colgar y asegurar las asas de las bolsas. Si vas a llevar una caja o algo muy grande ten mucha precaución. Utiliza las piernas para *abrazar* la carga y que no se mueva de su sitio. Es una situación que conlleva cierto riesgo por lo que tendrás que ir con mucho más cuidado del habitual.

Parrilla

Como último recurso puedes usar la parrilla trasera de la moto, añadiendo un pulpo de goma o una red elástica. Como no vas a utilizar el asiento trasero para un pasajero, ahí tendrás más espacio disponible. Para usos puntuales puede ser una buena solución, pero para utilizarlo de forma intensiva, todos los días, es un engorro, pon, asegura, quita, guarda

pulpo,... y además, no sirve como antirrobo: a cualquier cosa que dejes es fácil ponerle alas.

Cofre, alforjas o bolsa sobredepósito

Hay veces en las que la capacidad de carga de serie de una moto es insuficiente para nuestras necesidades diarias. Entonces es cuando toca buscar alternativas en el mercado auxiliar, en forma de cofres, alforjas o bolsas de depósito.

El recurso más habitual es el cofre, que se coloca en la parte trasera, con unos soportes que fijan la *caja* al chasis o a la parrilla de la moto. Los hay de diferentes tamaños y adaptables a distintos modelos de moto. Traen una cerradura que permite cerrar con llave y mantener más o menos protegidos nuestros objetos en su interior.

Los cofres tienen un serio problema, y es que se colocan en una ubicación muy retrasada de la moto. De hecho, quedan más allá de la longitud de la moto, alargan sus medidas. Si se carga mucho peso en el cofre, la rueda trasera soportará más peso y la delantera irá más ligera, modificando el tacto de la dirección y la sensación al frenar. Por esta razón, si vas a instalar un cofre, elige el más pequeño que necesites, porque al final siempre cargarás más peso del recomendado. Creo que le pasa a todo el mundo. Yo llegué a partir un larguero del chasis de mi primera moto por las sacudidas de los baches con el cofre muy por encima de lo que marcaba como máximo. Tenlo en cuenta por si acaso.

Otra alternativa son las alforjas. Las hay fijas y desmontables, rígidas, de cuero y de tela. Se colocan dos, una a cada lado del asiento trasero. Son más para uso en viajes que para uso urbano, y creo que nunca las he visto

en un scooter. Personalmente me resultan muy cómodas, y aunque cargan el peso sobre el eje trasero, no lo hacen tan atrás como los cofres.



Debes tener en consideración que una carga excesiva en el cofre o en las maletas provoca un reparto de pesos muy diferente al original de la moto, alterando su comportamiento dinámico.

Foto: K.D.

Terminaremos con las bolsas sobredepósito, que sólo son válidas para motos, no para scooters. Son unas bolsas textiles que mediante imanes o ganchos, se fijan al depósito de gasolina. No ofrecen una capacidad demasiado notable, pero su peso va sobre los ejes y dejan libre la parte trasera de la moto. Algunos modelos son fácilmente convertibles en mochila cuando se quitan de la moto, una solución muy cómoda. Sin embargo, en mi opinión, y es su mayor inconveniente, son molestas durante la conducción, porque pueden interferir en el acceso al manillar, los mandos, a la visualización del cuadro de mandos, o a una postura que el piloto necesite adoptar en un determinado momento, como es apoyar el pecho sobre el depósito en las motos deportivas, además de dificultar la operación de echar gasolina.

Mochila

Por suerte, hay alternativas de carga al margen de la moto. Cuando un día normal necesito llevar algún objeto (y mi moto no tiene ni hueco bajo el asiento ni cofre), utilizo una mochila. Sin más misterio.

Sin embargo, al conducir una moto, y ante el riesgo que siempre existe de sufrir una caída, debemos tomar ciertas precauciones. ¿Qué vas a llevar en la mochila? ¿Qué clase de objetos son? ¿Tienen aristas o puntas que en caso de impacto pudieran hacerte daño en la espalda?



Una mochila equipada con protector de espalda siempre es un *plus* de seguridad.

Reduce las posibilidades de que estos elementos puedan provocar lesiones si la mochila golpea con violencia contra ti. Evita transportar determinados objetos, y mete las cosas en la mochila de manera que los objetos queden planos contra tu cuerpo. En otras palabras, no es lo mismo llevar contra tu espalda un ordenador portátil, rígido y plano, que un juego de destornilladores, que en caso de accidente, podrían traspasar fácilmente la propia mochila y tu espalda.

También podrías comprar una mochila específica para ir en moto, que sea rígida, y que vaya equipada con cierres con los que puedas fijarla a tu cuerpo, que no tienda a ir demasiado suelta. Yo me volví loco buscando una mochila que incorporara un protector de espalda. Sólo encontré una, muy pequeña y a la que había que poner la espaldera interna pagándola aparte, así que al final opté por otra que es específica para esquí. Vale, no es lo mismo, tiene homologación de seguridad aunque no es de moto, pero es un millón de veces mejor que cualquier mochila de las que normalmente usa todo el mundo.

Cumple las normas, pero ante todo, piensa, sé inteligente

Ya estamos llegando al final del libro, y te he contado todo lo que he podido sobre la aventura que supone la tenencia y conducción de una moto. Te lo he contado todo y es como si no te hubiera contado nada, porque lo realmente importante es lo que tú hagas a partir de ahora. Mi experiencia puede serte útil pero sólo lo será hasta cierto punto, en la medida que te creas lo que has leído. El ser humano, tú, yo, todos, sólo aprendemos por el famoso método conocido como *a hostias*. Y perdón por la expresión, pero así es. Cuando nos hacemos daño, aprendemos para la siguiente. Puede que si te digo que respetes siempre los semáforos lo hagas (eso me gustaría). Pero si un día no lo haces y alguien te lleva por delante (y puedes contarlo, tras varios meses de dolor y rehabilitación), las posibilidades de que te pares siempre al ver el rojo aumentarán muchísimo. Es tu opción personal seguir los consejos y recomendaciones que te he sugerido para poder seguir manteniendo tu moto y tu vida. Puedes jugártela y aprender gracias al mencionado método infalible, o tratar de ahorrarte el trago. Puedo asegurarte que tras muchos años sobre una moto, llegarás a las mismas conclusiones. De hecho, pienso que cualquier motorista que ronde mi edad y mi experiencia podría haber escrito *Cómprame una moto*. A lo mejor en algunas cosas discreparíamos, pero no en lo grueso, pues creo que no he hecho más que concentrar en estas páginas las ideas que todo motero con ganas de llegar a viejo tiene en la cabeza.

Estarás aburrido de haber leído ya un montón de veces lo de que cumplas las normas. De acuerdo. Es algo fundamental, sí. Pero sobre todo, y principalmente, lo más importante es que pienses por ti mismo. *Aprende a pensar*. Por encima de las normas de tráfico, de la señalización.

Piensa.

Todos somos personas, imperfectas, y cometemos errores. Los conductores, por supuesto, pero también quienes construyen carreteras, las mantienen, las señalizan, las iluminan por la noche y las limpian (o no) cuando deben hacerlo,... El error puede aparecer en cualquier sitio. Ya se cubren un poco al decir eso de “en caso de que dos señales sean opuestas, prevalece la más restrictiva”, pero en ocasiones no todo está tan claro.



Esta debe de ser la única autopista del mundo en la que la circulación de motos está prohibida. Evidentemente, se trata de un error, al confundir el pictograma de una motocicleta con el de un ciclomotor. Ahí sigue desde hace años y nadie la ha visto ni la ha corregido. Por cierto, ¿has visto la mancha de gasoil en la rotonda?

Es algo que irá apareciendo con la experiencia, y con el tiempo te cuestionarás algunas de las cosas que veas desde tu moto. Ante los desperfectos, la falta de mantenimiento, las incongruencias y las señales claramente inapropiadas, aprenderás a cuestionarlas, quizás a

incumplirlas, aunque sea en estado de máxima alerta, y puede que también a reclamar que se corrijan.



Cuando llegas a este punto debes pensar lo que no pensaron los artífices de esta lamentable y desgraciada señalización.

Foto: [@deprofesion](#).

Me tengo por buen conductor, sobre dos y cuatro ruedas, pero soy consciente de que no todo el mundo que tiene carnet sabe o puede conducir decentemente. Soy un auténtico friki, y desde que dejé de gatear me encanta cualquier cosa con ruedas. He hecho cursos de conducción en circuito de coche y moto, así que parto con ventaja, aunque nunca me he sentido especialmente habilidoso, salvo cuando era un pipiolo, cuando no tenía ni idea y conseguí sacar de la carretera mi primer coche por exceso de confianza. Me gusta conducir, y eso ya hemos quedado en que siempre ayuda para hacerlo mejor. Pero la realidad es que no todo el mundo está capacitado, le gusta, o pone ganas para conducir de la forma que es necesario hacerlo para reducir el riesgo inherente a montarse en una máquina que va a toda leche. Y esto es así. Por eso, cuando circules ahí fuera con tu moto, debes saber que hay gente que se monta en un

coche para moverse de un lado a otro, con la misma pasión, dedicación y ganas con la que anoche puso el lavavajillas. Para muchas personas, el coche es un puñetero electrodoméstico con ruedas que le hace un servicio. Punto. No esperes que le dediquen demasiado tiempo a informarse sobre el riesgo que supone circular. No esperes que vayan atentos y se fijen en ti, porque ni siquiera saben que tú, a lomos de tu moto, eres un usuario vulnerable, declarado oficialmente como tal por la Organización Mundial de la Salud³¹.

Conducir una moto es como ser una cebra y estar pastando en la sabana. Todo pinta bien pero nunca sabes de dónde te va a salir un león hambriento. Las cosas siempre se podrán poner feas.

El problema es que no sólo el resto de conductores cometen errores. Tú lo harás. Y las calles y las carreteras también tienen muchos, y es aquí donde tienes que seguir utilizando esa capacidad para pensar, para desconfiar de todo lo que veas, de las maniobras de los demás y de las órdenes directas lanzadas a través de la señalización.

Como te decía, creo que soy buen conductor, pero no, no cumplo todas las normas de circulación. Algunas me las salto, cuando creo que estoy más seguro haciéndolo, o cuando veo que son incoherentes o excesivas. Las carreteras y nuestras ciudades están repletas de errores. Los hay que son muy obvios, otras veces son caros de solucionar y se quedan ahí durante años hasta que ocurre un accidente grave. Y también están los que se olvidan por pura dejadez. Me corroe por dentro cuando veo una intersección con varias señales, en las que no te da tiempo a interpretarlas todas, y cerca de ahí, hay otro cruce en el que no se ha puesto o pintado ni

31 "La Organización de las Naciones Unidas afronta la seguridad vial".

Organización Mundial de la Salud, 03.03.2010.

http://www.who.int/mediacentre/news/notes/2010/traffic_injuries_media_20100303/es/

una sola y te la tienes que jugar porque no queda claro quién tiene prioridad. O cuando ves una señal que se la salta todo el mundo, incluso la policía, como ocurre por ejemplo en algunos *stops* que por visibilidad, deberían ser *cedas*. Se cae la señal de stop, les explicas todo (pero sin adjuntar fotos ni vídeos de coches patrulla saltándose el stop por si acaso), les pides que la cambien por un ceda el paso y reponen el stop. Estupendo, gracias.



Quien ha ordenado pintar un límite de 5 no ha intentado cumplirlo en un vehículo a motor en su vida, Hulio. De la atroz e ilegal rampa del resalto ni hablamos.

Por eso digo que tienes que ser inteligente, obedecer todas las señales de forma general, pero ser capaz de ponerlas en duda, incumplirlas si crees que *debes* hacerlo, flexibilizar sus órdenes, bien sea por encima o por debajo.

Un ejemplo que voy a ponerte es el del peaje de la autopista AP-15 en Pamplona dirección Zaragoza. Antes de llegar a las cabinas de peaje, se va reduciendo la velocidad, desde los 120 km/h, pasando por 100, 80, y 60, hasta los 40. Pues bien, este límite de 40 está situado a 300 metros de las barreras de pago. *Trescientos metros a cuarenta kilómetros por hora*. Eso es casi medio minuto yendo parado, bloqueando una autopista. Siempre voy por encima de esa velocidad, me dejo guiar por mi sentido común y

evito convertirme en un obstáculo. Sólo una vez he pasado por ahí a 40 por probar, y te aseguro que fueron emociones fuertes, pasé miedo pensando en que alguien viniera por detrás a una velocidad mucho más adecuada a la que yo llevaba. Si alguien no está de acuerdo, le invito a probarlo, ya sabe dónde es...



Los límites de velocidad deben ser siempre apropiados y creíbles para que no se conviertan en un peligro precisamente por respetarlos.

De la misma forma, en la entrada de los núcleos urbanos o rurales, en las travesías, donde se va reduciendo la velocidad genérica hasta llegar a los 50 km/h, cuidado con los límites intermedios. Suelen ponerse mucho antes, a más distancia de la necesaria para reducir la velocidad, y son un sitio muy propicio para colocar un radar. Está muy bien proteger no sólo el núcleo en sí sino también un poco más allá, pero no me gusta lo que veo a veces. Llámame loco, pero creo que es más importante castigar a quien no respeta el límite dentro de poblado que a quien ha superado la velocidad intermedia fuera de él, donde ni hay peatones ni se les espera. Insisto, sé inteligente, piensa y desconfía de todo lo que te resulte extraño, por tu seguridad y por tu bolsillo.



Obras con estrechamiento por la derecha. Esa derecha no, ¡la otra! Definitivamente, observa, desconfía, piensa y actúa para ir siempre seguro.

Mucha gente que conduce le tiene pánico a la velocidad, aunque no sé si a la velocidad en sí o a la posibilidad de que les sancionen por ello. Hay una situación con la que me llevan los demonios. Vas por la autopista, ves un único coche que no lleva a nadie por delante y de repente frena, se encienden las luces rojas. ¿Qué ha pasado, qué ha visto? ¿Un animal ha irrumpido en medio de la calzada? Tú ya estás alerta, no sabes que va a pasar en los próximos dos segundos. Pero no, no ha pasado nada. Simplemente ha mirado la aguja, ha visto que iba a 125 km/h y ha frenado un poquito para volver a la velocidad legal. Pero tú ya te has llevado tu microinfarto. ¡Por favor! Un buen conductor sabe diferenciar entre la velocidad inadecuada y la ilegal. Suelen ser similares, pero no siempre. En determinadas circunstancias favorables (buena vía, buena visibilidad, buen tiempo y poco tráfico) no pasa nada por superar *un poco* los límites. Si ves que te has pasado, porque la percepción del riesgo era muy baja y te has dejado llevar, sueltas gas y vuelves a la normalidad, sin estridencias, sin gestos bruscos, sin asustar a los demás por nada.

Y dado que ir ligeramente más rápido de lo establecido, de forma responsable, no debería aumentar el riesgo real de accidente, también puede ser una herramienta útil para salir de algunos líos. En efecto, si te ves un día en una trampa, por ejemplo, en un ángulo muerto, y el vehículo que no te ve circula a la velocidad máxima y te están mordiendo



“Yo he venido a parchear y pintar este trocito. El resto no es mi problema”. La seguridad vial es una disciplina integral, que requiere mucha más seriedad que estas chapuzas.

la matrícula, ¿por qué no acelerar, dejarlos atrás y volver después al carril derecho? No se trata de que te metas en zonas ciegas a posta para poder correr más (tienes que ser inteligente, no un listillo), sino de apretar los dientes un instante y volverte visible de nuevo. Yo lo hago sin miramientos cuando es necesario. Vigilas tu círculo de vida, sabes quién está a tu alrededor, evalúas riesgos y soluciones, y eliges la que más te convence. Habrá quien se quede en el ángulo muerto de un autobús porque si acelera igual le llega una multa a casa. No es mi caso. Lo primero es mi seguridad, porque confío en mi instinto de supervivencia y en mi experiencia, y creo que cumplo las normas, muchísimo, pero también sé pensar y dudar de ellas, cuando veo que, excepcionalmente, flexibilizarlas ligeramente me puede sacar de problemas.

Las normas.

Este es otro de los problemas de la Seguridad Vial. Es una *ciencia* que abarca muchísimas disciplinas, pero no se trabaja como si fuera *una*.



Sabiendo que una moto no puede circular por el arcén, ¿alguien cree que un camión de los grandes puede adelantarla sin ocupar el carril contrario y sin llevársela por delante? Hay ocasiones en las que más nos vale aplicar el sentido común que las normas.

<https://twitter.com/DGTeS/status/925716726762889216>

contempladas en la ley.

En efecto, ni siquiera dentro de cada organismo responsable del tráfico o de una vía se puede garantizar que se hagan las cosas de forma homogénea. Lo mismo te encuentras con un paso de peatones resaltado de forma ilegal en rojo para, en teoría, mejorar su visibilidad aunque sea a costa de meternos a los motoristas en problemas, que con una decena de ellos en los que la pintura blanca ya ha desaparecido desde hace meses y

Tanto a nivel estatal como autonómico, e incluso municipal, los responsables de poner y tramitar las multas no tienen nada que ver con los que gestionan las carreteras y las calles. Las normativas de tráfico y carreteras, desde las básicas y de obligado cumplimiento en todo el Estado, hasta las ordenanzas que sólo aplican en cada municipio, dejan vacíos legales, se pisan o se contradicen y las consecuencias las sufrimos al conducir, encontrándonos en muchas ocasiones con incoherencias o circunstancias totalmente inesperadas, como señales erróneas o imposibles, soluciones totalmente inventadas por el alcalde de turno para la ocasión, aunque no estén

los peatones se juegan a vida al cruzar por donde cuesta ver que realmente es un paso de peatones. Se trabaja a golpes de ingenio o de presupuesto.

El papel lo aguanta todo, así que mejor te pongo unos cuantos ejemplos. Hablemos del famoso metro y medio de distancia lateral al adelantar bicicletas, ciclomotores y motos. ¿Dirías que hay que respetarlo siempre? Sí, ¿verdad? ¿Crees que la ley obliga siempre a hacerlo? Pues resulta que no. La Ley de Seguridad Vial la redactaron unos señores que dejaron por escrito que hay que dejar ese margen a los *ciclos y ciclomotores*, en cualquier sitio (implícitamente, pues no dice dónde) y mientras tanto, el Reglamento General de Circulación lo debieron de formular otros, y dice que *fuera de poblado*, hay que dejarles el metro y medio a los *vehículos de dos ruedas*. Resumiendo, que dentro de poblado, en ciudad, la normativa no dice nada sobre la obligación de dar a las motos ese margen de seguridad. ¿Tiene sentido? Por supuesto que no, pero menos mal que ahí estamos para pensar y no para cumplir las normas sin más.

¿Qué me dices de los reductores de velocidad, los resaltos, de los pasos de peatones sobreelevados? ¿Sería tan difícil aprobar una normativa, del rango que fuera necesario, para que todos los resaltos del país tuvieran el mismo tamaño, la misma altura o al menos rampas con la misma pendiente, y que estuvieran señalizados de la misma manera?

Es terrible. Cada titular de vía los construye como mejor le parece, con su propia normativa, y eso si la tienen, porque la mayoría no están respaldados por unas instrucciones legalmente aprobadas. Cada resalto parece de su padre y de su madre, todos distintos, instalados sin criterio, con rampas y alturas diferentes, sin tener en cuenta su proximidad a centros hospitalarios, si están ubicados en una curva, en una calle con mucha pendiente o en puentes, señalizados o no según haya tocado, con pasos de peatones en zonas sin luz artificial. Algunos indican límite de 20

y pueden pasarse a 50 sin inmutarte, y otros dicen que a 30 pero si no lo haces a 10 te salta el culo del asiento. Es un absoluto desastre, un asunto gestionado en demasiadas ocasiones de forma pésima por sus responsables, pero en el que nosotros mismos, los conductores, tenemos también una buena parte de responsabilidad, principalmente por no respetar las normas y haber contribuido a su implantación incontrolada, y también por no reclamar que las cosas se hagan bien, o utilizando otras medidas de calmado de tráfico más efectivas y menos agresivas. Los resaltos son una lotería, son molestos obstáculos en los que los motoristas, como usuarios vulnerables a bordo de un vehículo inestable, somos los que más tenemos que perder.

Tampoco te fíes en absoluto de las zonas de obras. Llegan los equipos de mantenimiento, plantan las señales con fondo amarillo que llevan consigo en el camión junto con el material de trabajo y ahí te las ventiles. Pondrán una señal de limitación de velocidad de forma aleatoria. Nadie les dirá que es apropiada una de 20, por ejemplo, dadas las características de los trabajos, simplemente pondrán la que tengan. Puede que más adelante tengas una de las peores trampas para una moto, gravilla, una plancha metálica, una zanja mal cerrada o cualquier otra cosa. Las señales de fondo amarillo, las que indican trabajos o modificaciones temporales en la vía, debes tomártelas de forma mucho más restrictiva y amplia de lo que indiquen. Por mi experiencia, sólo te dicen "obras", de forma general y sin especificar concretamente nada. Espérate lo peor.

Como ves, el sentido común está por encima de las normas. A veces te permiten maniobras que no deberías realizar y otras son excesivamente restrictivas. Piensa. Esa masa gris que protege tu casco es lo más valioso que tienes.

Sigo con los ejemplos. Pasos de peatones sin señalización vertical y en cambios de rasante, o peor, peatones ocultos por vehículos aparcados o el

mobiliario urbano, como contenedores de residuos. Otro claro caso de situaciones de riesgo fácilmente detectables pero en las que no se toman medidas hasta que alguien es atropellado, por supuesto y como debe ser, no sin antes hacer las correspondientes pruebas de alcohol y drogas por si se le puede pasar el muerto al conductor que tuvo la mala suerte de pasar por un sitio en el que presuntos responsables cometieron un error de bulto.



No hay mejor método para poner en riesgo a peatones y ciclistas que hacerles cruzar por donde puedan ser indetectables por culpa de vehículos estacionados, contenedores y mobiliario urbano que se convierta en una barrera visual. ¡Estamos todo el día a prueba!

Foto: [@motowankenobi](https://www.instagram.com/motowankenobi)

Por eso es tan importante que aprendas a pensar por ti mismo y a interpretar el mejor papel que puedas con el material de que dispones. Conducir una moto es desconfiar de todo. Tienes esa maravillosa herramienta que es la moto y cuya física y diseño te ayudan a que todo fluya. Tienes el asfalto, las normas, el resto de los usuarios, pero todo son problemas, y sólo ser sumamente listo y adaptarte al medio va a conseguir que seas el buen conductor que todos queremos que seas.

Por no fiarte, no te fíes ni de mí. Confirma tú mismo todo lo que has podido leer en este libro, forma tu propia experiencia y disfruta de tu moto con la mayor seguridad que puedas conseguir.



paypal.me/ekhi

El peligroso final de la fase de aprendizaje

Es muy probable que pienses que de todo lo que hayas leído hasta ahora, hay muchas cosas que no sean para ti. ¿Ir rápido superando el 60-75? ¿Arriesgar en las curvas? ¿Apurar frenadas? ¡Qué va, si voy súper a gusto a mi ritmo, tranquilamente con mi moto nueva! ¡No necesito ir más deprisa. Ya. Pero esa fase, en la que conoces tu moto y tus habilidades, un día termina. Eres consciente de que cada vez te manejas mejor con la dinámica de la moto y con las posibilidades que te ofrece el asfalto, de que vas acumulando experiencia, y por tanto, el 60-75 de hoy te permite mayor velocidad que el de hace unos meses. Y poco a poco, vas ampliando horizontes, pidiéndole más a tu moto. Pero sin correr excesivos riesgos, simplemente vas acomodando tu conducción a tu destreza, a medida que la vas adquiriendo.

Esta fase suele durar dos o tres años, aproximadamente. Aquí es donde empieza el peligro. Este es el momento en el que literalmente, creemos que *controlamos*. Llevamos ya bastante tiempo y seguro que muchos kilómetros moviéndonos cómodamente sobre nuestra moto, sin percances de importancia, quizás algún susto. Qué tontería lo que dijo Ekhi sobre lo de no sobrepasar los límites y guardarnos un as en la manga, ¿verdad?

Y entonces empezamos a buscar más límites. Como hemos estado muchos meses mejorando y consiguiendo ir más rápido, subiendo el ritmo gracias a que nuestro 60-75 también seguía creciendo. Pero un día deja de hacerlo, el motorista no es consciente de ello, y sigue aumentando el ritmo, yendo cada vez más rápido, con lo que ya circula en un 80, un 85, o 90... hasta que ocurre algún imprevisto, un error, y el margen disponible no es suficiente para salir del lío y se produce el accidente.

El típico *yocontrolo*. O eso parecía.

Es curioso, porque esta circunstancia, la del motorista que va cogiendo confianza y al cabo de unos pocos años se mete la galleta por exceso de ella no se produce sólo con los noveles, con los jóvenes como tú. También se produce cuando un motorista experimentado cambia de moto, se pasa a una más potente.

Es un clásico. Alguien que, por ejemplo, tiene una 125 y se compra una 600. Al principio, le cuesta hacerse a una moto más grande. La lleva a la misma velocidad que la moto anterior, a pesar de que la nueva tiene mucha más potencia, en el motor y en los frenos. Pero poco a poco se va adaptando, aprende a extraerle paulatinamente sus prestaciones, acelera más bruscamente, circula más rápido, adelanta en un abrir y cerrar de ojos, frena en menos espacio. Es decir, se acerca al 60-75 de la moto. ¿Y qué pasa? Lo mismo, llega un día que se emociona con su moto, cree que ya sabe exprimirla mucho más de lo que cree, y llega ese momento en el que sobrepasa la línea que no hay que sobrepasar. Una curva inesperada, un coche de frente invadiendo su carril, un niño, un bache o un jabalí que no debería estar ahí y adiós. Dos o tres años. Aunque tenga doce de experiencia.

¿Por qué te lo cuento? Porque te pasará. Quizás ahora, o cuando estrenes tu moto, creas que no. Pero por esta fase pasamos todos. Recuérdalo. Cuando sientas que tú y tu moto sois uno, que puedes ir más rápido porque tienes todo bajo control y no va a pasar nada, no te olvides de guardar siempre, en todo momento y sin excepción, el margen suficiente para reaccionar. Una sola vez que falles y todo podrá haber terminado. La Ley de Murphy siempre estará esperando a que cometas un error para verificarse una vez más.

No lo olvides jamás. Y buena suerte. Porque la necesitarás, a pesar de todo...

Espero poderte dar muy pronto la bienvenida al mundo de la moto. Para disfrutar de ella y de la vida.

EPÍLOGO

Habéis llegado hasta el final del libro. La cantidad de información que he tratado de trasladaros es enorme, difícil de digerir de una sentada y sin conducir aún una moto, porque donde realmente te das cuenta de todas las técnicas, consejos y advertencias es poniéndolas en práctica. Hay gente que ha intentado resumir sus pautas en decálogos, pero en mi opinión, es complicado concentrar en 10 puntos todo lo que se debe tener en cuenta al meterse en la jungla de asfalto sobre dos ruedas. Andar en moto no es como preparar una paella, algo que se pueda hacer siguiendo unas pocas instrucciones al pie de la letra. Es algo mucho más complejo, y para hacerlo bien es necesario conocer los riesgos y las posibles soluciones, actuar con respeto y anticipación, y sobre todo, pensar, para poder tomar las mejores decisiones en muy poco tiempo.

Esto es un resumen de las cosas que siempre deberás tener en mente a la hora de subirte a una moto.

1. Conduce en perfectas condiciones físicas y psíquicas.
2. Utiliza siempre un casco integral con pantalla, de tu talla y correctamente abrochado.
3. Utiliza guantes y ropa adecuada para circular en moto.
4. Cada vez que te subas a ella, di “no me voy a matar en moto”.
5. Cuida tu círculo de vida, revisando y controlando siempre todo lo que ocurre en los 360 grados a tu alrededor.

6. Utiliza frecuentemente los espejos retrovisores y tenlos siempre bien orientados, limpios y en buen estado.
7. Identifica todos los posibles focos de riesgo y pon espacio de por medio, guarda las distancias de seguridad.
8. Circula en todo momento practicando una conducción defensiva.
9. Anticípate a las maniobras del resto de usuarios, previendo los posibles problemas en que puedan meterte.
10. Ponte siempre en lo peor. Desconfía absolutamente de todo y de todos.
11. Circula evitando las marcas viales, la pintura. Ve siempre por lo negro.
12. Aprende a reconocer los tipos de asfalto y evaluar el agarre que te ofrecen.
13. Escoge la ubicación más apropiada dentro de tu carril para alejarte de los puntos de riesgo, de forma continua.
14. Adopta en todo momento una velocidad adecuada, entre el 60% y el 75% de tus capacidades y circunstancias de la vía, guardándote un margen de seguridad por si surge algún imprevisto.
15. No realices maniobras que resulten imprevisibles para los demás.
16. Utiliza los intermitentes, las ráfagas de luz larga y la luz de freno para informar a los demás conductores de tus intenciones.

17. Cuando en ciudad filtres entre coches, hazlo siempre a muy poca velocidad y vigilando que ninguno se cruce por delante.
18. Nunca circules demasiado cerca de los vehículos estacionados.
19. Si está permitido para las motos, utiliza los carriles reservados (carril-bus y VAO) con la máxima precaución. Ahí eres un extraño.
20. Al detenerte en los semáforos vigila el tráfico que tienes por detrás para evitar un accidente por alcance.
21. Si es posible, no te quedes el último de la fila en un semáforo o stop y busca una ubicación más avanzada o protegida.
22. Cuando estrenes neumáticos nuevos, no olvides que necesitan un rodaje de unos 100 kms, durante el cual deberás exigirles menos prestaciones.
23. En las zonas de obra extrema la precaución. No sabes con qué te encontrarás.
24. Si un vehículo supone una barrera visual y no te permite ver parte del escenario, aprovéchalo como barrera física, que te proteja de los riesgos que potencialmente esconde.
25. Ten cuidado con las superficies metálicas, llevando la moto en *modo inercia*.
26. Las señales de obra mienten. En cuanto veas una señal de fondo amarillo, enciende todas las alarmas.

27. Escruta el asfalto en búsqueda de irregularidades, grietas, baches y otros defectos que puedan alterar la dinámica de la moto, y si es posible, evítalos con ligeras maniobras de esquivas.
28. Lleva siempre el manillar sujeto con las dos manos.
29. Léete el manual de usuario de tu moto y aprende dónde están todos los controles, y cómo accionarlos sin necesidad de mirarlos.
30. Revisa la presión y el dibujo de los neumáticos al menos una vez cada dos semanas.
31. Busca las caras y las miradas del resto de conductores, bien directamente o en sus retrovisores. Te dirán si van atentos a la conducción o a otras cosas y necesitas encender una alerta.
32. Debes conducir a una velocidad tal que puedas detener la moto en el espacio que puedes ver.
33. A pesar de que te encuentres más a gusto con tu moto y con tus habilidades, no olvides que existe una etapa muy peligrosa hacia el tercer año en el que se suele bajar la guardia y a veces se cometen excesos. Conduce siempre con precaución aunque creas que controlas.
34. ¡Piensa!
35. Y, por supuesto, disfruta.

¿ME INVITÁIS A GASOLINA?

Este libro es un proyecto personal, en el que hay una fuerte inversión de tiempo libre y algo de dinero, necesarios para pensarlo y diseñarlo, escribirlo, añadirle material gráfico y dejarlo disponible gratuitamente en Internet.

Lo que cuatro años atrás empezó siendo una pequeña hoja llena de caóticas anotaciones, después de dejarme los cuernos en él, ha terminado siendo el trabajo que tenéis ante vuestros ojos. No sabía cuál sería el resultado final, pero hoy me parece que puede ser una herramienta útil para los jóvenes que se adentran en la aventura de andar en moto, y por supuesto, también para sus padres.

Todos podemos hacer algo por la Seguridad Vial, pero los ciudadanos de a pie tenemos muy complicado influir en su mejora, más allá de las decisiones que tomamos a bordo de nuestros vehículos. Y sobre nuestros hijos. Los conductores del futuro. Las personas del futuro. Este es mi granito de arena. Por eso decidí hace tiempo que sería gratuito, que cualquiera podría hacerse con *Cómprame una moto* y leerlo tranquilamente, opinar sobre su contenido y decidir si aplicarlo o no, sin que le costara absolutamente nada.

Sin embargo, que algo sea gratis no significa que no tenga valor. En este caso, al menos para mí, lo tiene, y mucho. No sólo por el esfuerzo que me ha supuesto, sino porque en el fondo, estamos hablando de Seguridad, con mayúscula. Si cualquiera de los consejos, técnicas, advertencias, o recomendaciones (incluyendo la de convencerlos de que es imprescindible realizar un curso para mejorar la capacitación técnica y la destreza al

manillar), ha servido para evitar un solo accidente de vuestro pequeño motorista y sus consecuencias, me doy por satisfecho.

Por eso, si *Cómprame una moto* os ha resultado interesante y valioso, os agradeceré que me invitéis a un poco de gasolina. (La prefiero al café, me gusta más el efecto de las endorfinas que el de la cafeína...) ¡Gracias!



paypal.me/ekhi

CURSOS

A continuación tenéis un pequeño listado de asociaciones y empresas que organizan cursos de conducción. Si conoces más, házmelos llegar por favor para poder ir ampliándola. (¡Y si haces un curso anímate y cuéntame cómo te ha ido!)

- Asociación Mutua Motera (AMM). mutuamotera.org
- Unión Internacional para la Defensa de los Motociclistas (IMU). seguridadmotociclistas.org
- Motoescuela. motoescuela.com
- Honda Instituto de Seguridad (HIS). honda-montesa.es/Honda-Instituto-de-Seguridad/

MENCIONES Y ATRIBUCIONES

Hay mucha gente que dedica su tiempo a la Seguridad Vial, algunos como profesión y otros como voluntarios en su tiempo libre. Profesores de autoescuela, formadores de empresas, expertos en movilidad, médicos, técnicos de emergencias, científicos, policías, ertzainas, mossos, guardias civiles... También algunos ciudadanos que tienen sus trabajos en otros ámbitos profesionales, pero que creen que el esfuerzo merece la pena, por ejemplo, dando charlas en colegios e institutos, impartiendo cursos de primeros auxilios, o generando actividad en redes sociales... Son muchos, pero a la vez, somos muy pocos.

Por desgracia, la seguridad vial no es una cuestión que preocupe de forma especial a la sociedad. Puede que sea porque aceptamos que la movilidad conlleve un determinado número de fallecidos anualmente, pero creo que nos pasamos, que la pasividad o desprecio que demostramos como conjunto está en unos niveles inaceptables. Confiamos en que a nosotros no nos va a ocurrir nada, que por conducir sin respeto hacia los demás, utilizando el teléfono móvil, habiendo bebido o haciéndolo demasiado rápido o de forma distraída, no pasa nada. Pero lo cierto es que sí, sí pasa, y de hecho, las 1.830 personas que en 2017 perdieron la vida en el Estado español es más que probable que se encontraran envueltas en alguna de estas circunstancias.

Muchas de las asociaciones y colectivos que existen en favor de la seguridad vial tienen como origen a personas que perdieron a alguien cercano en accidente de tráfico. No es extraño que sean, en realidad, asociaciones de víctimas. Cuando ya es tarde para ellas.

¿De verdad hay que perder a un familiar o amigo para abrir los ojos? ¿Os imagináis que cada año hubiera 1.830 muertos en accidentes de avión o de tren y no se generase un revuelo o alarma social importante? Pues, inexplicablemente, el tráfico lo hace, y no pasa nada.

Ojalá podamos hacer algo para que esto cambie. Es responsabilidad de todos.

Todos. No se libra nadie.

Agradecimientos especiales

A medida que iba avanzando el desarrollo de *Cómprame una moto*, sentí la necesidad de cubrir asuntos indirectamente relacionados con la conducción, como el consumo de alcohol y drogas, y además, desde la vertiente de usuarios menores de edad. Fue una suerte dar por casualidad con el Dr. Koldo Callado, investigador en el campo de la neuropsicofarmacología y profesor agregado de Farmacología en la Universidad del País Vasco, que amablemente aceptó a revisar lo que yo, ignorante sobre estos asuntos, me había aventurado a escribir. Fue una motivación extra para investigar al máximo y tratar de completar un apartado aceptable, con miedo a que me lo devolviera con correcciones en rojo por todas partes y con una nota que dijera “¡para septiembre!”. Ha sido un enorme honor haber podido contar con tu ayuda. Eskerrik asko, Koldo!

Muchísimas gracias a Francis y Marta de Minzu Óptica por buscar y encontrar errores en los textos en los que me atreví a hablar de la vista, sus características y su importancia en la conducción. Si además, siempre que en casa necesitamos gafas o lentillas nos tratan de lujo, se dice y no pasa nada. Sí, esto es publicidad, porque yo lo valgo. O más bien, porque

ellos lo valen. Están en en Donostia / San Sebastián (minzuoptica.com), por si te interesa.

También contacté casualmente con Xavi Vallejo de motoescuela.com. Mi experiencia al sacarme el carnet fue horrible. A mí ya me llega tarde, pero creo que es muy importante buscar una autoescuela que trate de ofrecer una formación adicional, algo más que simplemente conseguir el carnet. Deberíais buscar profesionales diferentes como ellos. Gràcies Xavi por ir resolviendo todas las dudas que te fui enviando.

¿Qué decir de Iñaki López? Siempre me ha dado envidia la gente capaz de hacer maravillas con un papel y un lápiz, nada más. ¿Sabes lo que es tener una idea en la cabeza sobre cómo quieres la portada y que intercambiando cuatro frases, ya que tú no puedes o no sabes, un amigo te la diseñe tal y como la querías pero aún mucho mejor? Ya sólo nos falta compenetrarnos igual de bien jugando al pádel... Eskerrik asko, Iñaki. Cuanto más la veo, más me gusta. Si le necesitáis, razón aquí: inalopez@gmail.com.

A falta de uno, ha sido una suerte poder contar con dos artistas gráficos. Joseba Albisu se encargó de los gráficos, de aportar un lustre al interior del libro que yo no habría conseguido ni en tres vidas. Un tío que además de ser un crack del diseño gráfico es un profesional polivalente. Si tiene usted algún problema y se lo encuentra quizás pueda contratarlo³². Yo le buscaría en esta dirección: joseba.albisu@gmail.com.

Este ha sido un proyecto personal muy largo y con algunos altibajos. Quiero agradecer a un motero de los de verdad sus ánimos y apoyo cuando me flojeaban las fuerzas. Conocí personalmente a Fran Marín aprovechando un viaje a Barcelona para ver en concierto a Wintersun y Arch Enemy, y desde que le hablé del proyecto que tenía entre manos no

32 Si no viste "El Equipo A", esta no la habrás pillado...

ha hecho otra cosa que ofrecer su ayuda. No le gusta el Death Metal pero aún así es un gran tipo. Además de un libro, he hecho un amigo. ¡Una abraçada, Fran!

Si todos fuéramos de letras y a la vez de ciencias, si viajáramos, o si al menos tuviéramos la curiosidad suficiente como para intentarlo, el mundo posiblemente sería muy diferente y mejor que el que conocemos. Qué ganas de conocer en persona a Eduardo (@Alkkaudon). Muchísimas gracias por tus gratas palabras sobre el libro, y por supuesto, tu ayuda y las correcciones que tan amablemente me hiciste llegar. Ha sido un honor poder contar contigo.

A mis queridos *Weekend Riders*: Kepa, Javi, Roberto, Fernando, Alfonso y Nacho. A todo el *Cobra Motoclub*: Joseba (otra vez), Jose (los dos), Ignacio, Lino y a Jose Mari, allí donde sigas buscando curvas al final de una recta. Gracias a todos por enseñarme que una moto es una máquina genial para hacer amistades de las de verdad (aunque nos veamos menos de lo que nos gustaría), como las que hacíamos de niños con un balón. Nunca dejamos de tener juguetes, lo que ocurre es que cada vez son más caros.

A mis primos Pablo y Miren, que se animaron a leer un borrador de *Cómprame una moto* y fueron mis conejillos de indias. Todavía no las tenía todas conmigo. Gracias por vuestra amable opinión sobre este proyecto y por prestaros a hacer el primer experimento.

Quiero dar las gracias también a varias personas con las que he coincidido en redes sociales escribiendo y preocupándose por la seguridad vial... y también por otros asuntos. Espero poder ir conociéndoles en persona. Ha sido un placer aprender de ellos, intercambiar información y también interesantes conversaciones. Ellos también han participado en este libro, aunque no hayan sido conscientes, aportando interesantes datos, comentarios o frases que convertían una

simple idea en un serio concepto, algo sobre lo que investigar o ayudándome a corregir muchísimos errores que yo había trasladado a estas páginas:

No os podéis perder el blog y el podcast de PóluxCrivillé (@PoluxCriville), la experiencia profesional y rigor técnico de Juanjo Alba (@juanjo_alba), el contrapunto rebelde, subversivo y no exento de cierta razón de Lucky (@luckyuvemax13), los conocimientos y talante (me encanta) de Conductor (@deprofesion), la magnífica iniciativa educativa de Volkswagen Navarra y el increíble equipo humano del Parque Polo (@PARQUEPOLO), los consejos de Juan Barberá (@JuanBarbera26) y Miryam Moya (@miriammoya31), la enciclopedia técnica autoportante de Convertidordepar (@Convrtidordepar), la implicación de @gsh_charly y Marcos Gil (@elhijodeltigre1), las sesiones moto-rockeras de @Gatoweb21, la experiencia de un piloto de carreras de resistencia y ahora de patinete eléctrico Ignasi Marcos (@ignasimarcos), la intensa personalidad y tenaz defensa de principios de @Bedarlari, el compromiso vial de David (@ddavmac) y @TenerifeVial, el tesón y la persistencia incansable de lunittas (@lunittas1) y Anna González (@ANNAGONZALEZLO1), las magníficas campañas de THINK! Road Safety (@THINKgovuk) y RoadSafetyCommission (@RoadSafetyWA) y la experiencia y cercanía de Efrén Vázquez (@EfrenVazquez07).

Quiero agradecer a todas las personas que tras leer el libro se están animando a ponerse en contacto conmigo y hacerme llegar sus comentarios, sugerencias, y también errores, que por supuesto los hay. ¡Gracias, Vicente (@RoqueValde) por el intenso repaso!

Y finalmente, gracias a ti, Ana, por ser tan buena compañera en la vida y la mejor madre que podrían tener nuestros hijos. Os pido disculpas a los tres por no haberos dedicado todo mi tiempo mientras trataba de convertir una loca idea en un proyecto serio.

Por último, quiero agradecer a Risto Mejide que escribiera *#Annoyomics*. La chispa que encendió este proyecto fue leer que todos tenemos una rareza. Yo la encontré y la convertí en este libro. Gracias por abrirme los ojos.

Citas y referencias

Incluye fotografías y gráficos de Joseba Albisu, Tarek el Jazzar, David, Myriam Moysset, Fran Marín, Moto-Wan Kenobi, Conductor (@deprofsion), Kepa D., A.A., Flanker, Rickochet, Brian Snelson y Ekhi Zurutuza. Usadas con autorización.

Hay también imágenes de las que no he podido averiguar su autor, pero que he incluido por su valor didáctico. Si alguna de ellas es tuya, te agradeceré te pongas en contacto para poder indicar tu autoría, o si así lo deseas, retirarla de esta publicación.

También podrás encontrar enlaces a las siguientes canciones en YouTube, así como a las letras originales en [lyrics.com](https://www.lyrics.com):

“We Are The Champions” (Queen). Autor: Freddie Mercury. Derechos de Sony/ATV Music Publishing.

“Monkey On My Back” (Aerosmith). Autores: Joe Perry, Steven Tyler. Derechos de Sony/ATV Music Publishing LLC, BMG Rights Management.

“Feo, Fuerte y Formal” (Loquillo y los Trogloditas). Autor: José María Sanz Beltrán. Derechos de BMG Rights Management US, LLC.

Si te gusta el rock, te recomiendo la autobiografía de Steven Tyler “¿Acaso molesta el ruido que retumba en mi sesera?” de Walk This Way Productions y Malpaso Ediciones, S.L.

He incluido enlaces a noticias, reportajes y/o cartas al director de La Voz de Galicia (lavozdegalicia.es), El País (elpais.com), El Confidencial (elconfidencial.com), El Correo (elcorreo.com), 20 minutos (20minutos.es), Vozpópuli (vozpopuli.com), Diario Vasco (diariovasco.com), Motorpasión Moto (motorpasionmoto.com) y Km77 (km77.com).

También hay enlaces a vídeos de RedBull TV (redbull.com) en su propia plataforma, así como de Sussex Safer Roads (sussexsaferroads.gov.uk), Think! (think.gov.uk), Motor Accident Commission del Gobierno de Australia Meridional (mac.sa.gov.au) e Hyperassur (hyperassur.com) en YouTube.

Referencias a organismos como Sharp (sharp.dft.gov.uk) y blogs personales como recorriendoemoto.es.

Información oficial del Boletín Oficial del Estado (boe.es) y la Organización Mundial de la Salud. (who.int).

Asimismo, también existen enlaces a tuits (twitter.com) que contienen textos, imágenes y/o vídeos de diversos usuarios, como DGT (@DGTes), @FallerRidermx, @dash_camr y el autor (@comprameunamoto).

PAELLA DE PESCADO Y MARISCO³³

Ingredientes para 4 personas

- 100 cc de aceite de oliva virgen
- 2 dientes de ajo picados
- Una cucharada sopera de cebolla rehogada
- 3 cucharadas de tomate triturado
- 300 gr de arroz
- 250 gr de calamar troceado
- 250 gr de carrilleras de rape
- 250 gr de salmón
- Una pata grande de pulpo
- 800 cc de caldo de pescado
- Mejillones y langostinos al gusto (para decorar, aunque se comen)
- Azafrán y una cucharadita de pimentón
- Sal



Elaboración

El verdadero secreto de una buena paella está en el sofrito, por lo que es importante dedicarle su tiempo.

Antes de empezar, rehogaremos la cebolla cortada en trozos minúsculos, a fuego suave, hasta que quede cocinada y tierna. Retirar aparte.

³³ Dedicada a Eduardo. Se la prometí, y aquí está. La palabra está para cumplirla.

También, debemos preparar el caldo de pescado, si no lo tenemos ya previamente. Una buena idea es cocer en agua unas cabezas de langostino junto con la raspa de algún pescado. También lo retiraremos para su posterior uso. Tener en cuenta que cuando se eche en la paella, deberá estar hirviendo o como mínimo muy caliente para no cortar la cocción del arroz.

Empezamos. En la paella, vertemos el aceite, y a fuego suave, ponemos el calamar, para que se haga durante 2 o 3 minutos. Hacemos un hueco en el centro y echamos el tomate. Se cocinará durante varios minutos hasta que coja algo de color, con cuidado de que no se quemé.

Echamos a continuación tres cuartas partes del ajo y la cebolla cocinada. Lo dejamos un par de minutos a fuego suave.

Ahora es el turno del pimentón, el azafrán y el arroz, y dejaremos que durante un minuto coja la esencia del sofrito.

Vertemos el caldo de pescado hirviendo y lo que queda del ajo. Ahora sí, subimos el fuego a potencia máxima, y ponemos la sal. Hay que tener presente que el caldo debe quedar un puntito salado, pero al final quedará perfecto una vez que el arroz absorba el exceso.

Remover los ingredientes por última vez. Cocinar durante 5 minutos a fuego fuerte. Bajarlo a suave y hacer el arroz durante 8 minutos más.

En este momento, en el que ya debe adivinarse el arroz entre el caldo, debe colocarse el marisco (mejillones, langostinos,...) y dejar que se haga todo durante los 3 minutos finales a fuego medio. Cuando el arroz está caldoso (suele ser sobre los 17-19 minutos), tapar y dejar reposar durante al menos 3 minutos más.

Paella o no, ese “arroz con cosas” ya es tuyo. ¡Que aproveche!

