

CARLOS SAINZ

Lecciones de un (1) CAMPEON



A partir de este número y en varios capítulos, Carlos Sainz, actual campeón del mundo de rallies, va a explicarnos cómo afronta algunas situaciones de la conducción. Pero no al volante de su coche en plena competición, sino cuando circula por las carreteras con su vehículo como uno más de los millones de conductores españoles. Lluvia, nieve, adelantamientos, cuidado y presión de los neumáticos, acquaplanning... Un amplio catálogo de circunstancias a las que el conductor tiene que hacer frente y que, a partir de ahora, podrán contar con los prudentes consejos de todo un campeón del mundo de automovilismo, Carlos Sainz.

CONDUCCION BAJO LLUVIA:

«SUAVIDAD Y MAYORES DISTANCIAS»

El fenómeno invernal más común a toda la geografía española es, sin duda, la lluvia, que, además, tiene en meses primaverales («marzo ventoso y abril lluvioso...») otro punto de máxima inflexión. Sin embargo, la conducción sobre lluvia no es, precisamente, una de las «especialidades» de los españoles; y esto se nota no sólo en el número de accidentes —más bien alcan- ces de pequeña importancia—, sino en el descenso de la velocidad de circulación y los atascos que este fenómeno meteorológico provoca. Carlos Sainz, campeón del mundo de rallies 1990, nos ofrece un consejo general para la conducción sobre asfalto mojado: «En primer lugar, lo principal es "alargar" los metros de distancia para cualquier tipo de maniobra».

La razón de esta norma es la pérdida de adherencia que el agua caída produce entre vehículos y asfalto. La lluvia, junto con el barro y los restos de goma de los neumáticos, forma una fina y deslizante película que debe ser evacuada por el dibujo de las ruedas, para que así exista contacto, es decir, adheren-

cia, entre neumático y asfalto. «Al no tener esa adherencia —explica Carlos Sainz—, esa sensibilidad tenemos que buscarla nosotros bien en el pedal del freno, bien en el volante.» Por este motivo, otra recomendación de Sainz «es la suavidad en el manejo del coche, fundamental sobre cualquier tipo de terreno resbaladizo. Pelearse con el coche es siempre muy perjudicial».

Teniendo en cuenta estas características, Carlos Sainz aconseja «antes que nada que, en el momento en que aparezca este fenómeno, conviene aminorar la velocidad y conducir mucho más despacio que en terreno seco».

MAS DESPACIO

Durante la conducción, y en los momentos en que haya que utilizar por cualquier motivo el freno, «aminorar la velocidad con suavidad, alargando las distancias, sin esperar a frenar en el último momento. La prudencia tiene que reflejarse en circular más despacio en este tipo de terrenos; puesto que las condiciones de adherencia para



En días de lluvia, Carlos Sainz estima que hay que llevar siempre encendidas las luces, que, al adelantar, ayudan mucho a los demás conductores.



«La prudencia debe reflejarse en circular más despacio sobre terrenos mojados. Puesto que la adherencia es menor, también lo debe ser la velocidad.»

detener el vehículo son menores, también la velocidad debe ser menor. Y, luego, suavidad y alargar esos metros de frenada y las distancias entre vehículos».

La reacción instintiva de, en cuanto hay algún problema, dar un «pisotón» al freno, incluso cuando ha llovido, no es positiva. Carlos Sainz recomienda calma, «primero, porque la distancia entre tu vehículo y el que va delante debe ser suficiente para detener tu coche con una frenada suave. Y, segundo, porque una frenada fuerte en agua o en terreno resbaladizo puede producir un acquaplanning que, incluso, a veces va a aumentar la velocidad».

Los adelantamientos en este tipo de conducción no son básicamente distintos a esa misma maniobra realizada en terreno seco. No obstante, Carlos Sainz hace hincapié en la comprobación de que no se acerque ningún automóvil en sentido contrario: «Nos tenemos que cerciorar, con absoluta seguridad,



Triunfo histórico en Montecarlo

Carlos Sainz, campeón del mundo de rallies de la temporada 90, ganó casi de rebote el rally de Montecarlo, primera prueba de la temporada 91, al romperse en los últimos tramos el Ford Sierra del francés Delacour, revelación de la carrera. Carlos Sainz y su copiloto Luis Moya pasan a formar parte de la élite del automovilismo, al haber sido capaces de imponerse en los tres rallies más prestigiosos (Mil Lagos, RAC británico y Montecarlo).

Pese a que la victoria se produjera por el fallo mecánico de Delacour, no hay que restar méritos al español, ya que lideró la prueba desde el primer día y fue el único que luchó con el francés (que corría en casa).

Como decía Sainz, para ganar cuando falla el primero, hay que estar segundo. Además, estos problemas mecánicos que impiden ganar una prueba no son desconocidos para Sainz, a quien ya ha sucedido en varios rallies. Por otra parte, para obtener el campeonato de marcas (objetivo de Sainz y Toyota para el 91) no se trata tanto de ganar una prueba como de obtener buenas puntuaciones en todas.

Por último, destacar la buena clasificación, mientras estuvo en carrera, del cántabro Jesús Puras, quien, en su debut en el Mundial de Rallies, estuvo a punto de lograr un puesto sorprendente, del que sólo le apartaron los problemas mecánicos.

de que no viene ningún coche. En lluvia, si hubiera que llevar las luces encendidas, facilitarían al conductor que adelanta la visibilidad y la ubicación del coche que viene de frente. Luego, aumentar la distancia, dejando un mayor margen de seguridad».

LUCES

Esta cuestión precisa obligada referencia a un tema muy importante para el campeón del mundo de rallies en 1990: las luces. «En el momento en que empieza a llover, sería partidario de encender las luces, sea de día o de noche. En los países nórdicos las luces son obligatorias, y a mí me parece una medida muy positiva. Hay gente que es reticente a encenderlas, porque piensa que va a gastar mucha más ga-

solina o que va a desgastar la batería. Eso es absolutamente una tontería.»

Un último problema es el agua que levantan los vehículos precedentes, especialmente cuando se trata de elementos pesados. Se trata de una mezcla de agua y barro contra la que nuestro campeón sólo tiene una solución: «Dejar una mayor distancia de seguridad». Y, eso sí, unas escobillas del limpia-parabrisas en buen estado para poder mantener nuestra visibilidad.

Por último, el más grave problema que puede producir el agua sobre el asfalto es el acquaplanning, un gravísimo peligro sobre el cual Carlos Sainz nos contará más cosas en el siguiente capítulo de esta serie.

Juan M. MENENDEZ
Fotos: Miguel GARROTE