

CARLOS SAINZ

Lecciones de un (5) CAMPEÓN



En muchas oportunidades la velocidad inadecuada es la causa última de los accidentes que se registran en nuestras carreteras. Pero en no pocas ocasiones es la manera —la mala manera— de frenar la que provoca, con una situación previa de velocidad excesiva o inadecuada, el accidente.

Carlos Sainz, nuestro brillante campeón del mundo de Rallies en 1990, nos explica en este capítulo cómo se deben efectuar esas frenadas para evitar no sólo el accidente, sino los pequeños sustos que por estas circunstancias se pueden producir.

El coche debe ser detenido progresivamente



«NO HAY QUE APURAR LA FRENADA»

SE trata —explica el piloto—, primero, de frenar con el freno de pie; después, reducir la velocidad o marcha del motor; seguir frenando, volver a reducir la velocidad. Y todo esto, naturalmente, con mucha prudencia.» Esta advertencia, que repite metódicamente Carlos Sainz a lo largo de toda esta serie, está avalada no sólo por su experiencia y por un intento de concienciar a los conductores, sino por un hecho real que él mismo relata: «En absoluto se trata de apurar la frenada —explica el campeón—, sino de ir frenando progresivamente para que en el momento de llegar al lugar, por

ejemplo una curva, que provoca nuestra frenada, tengamos potencia para hacer frente a una situación extraña; en el ejemplo de la curva, que si el automóvil hace algún extraño a la salida y necesitamos esa potencia del motor, la tengamos».

La recomendación de Carlos Sainz es que se realice esta frenada «con una distancia muy, muy grande». También previene contra un vicio que cometen comúnmente quienes tratan de realizar una conducción mal llamada «deportiva», que es frenar exclusivamente con el motor. «No se trata de frenar totalmente con el motor —explica Sainz—, sino

de que después de pisar el freno se reduzca la velocidad.» Y, más gráfico no puede ser, pone un ejemplo: «Yo, pongamos por caso, voy en cuarta velocidad y "viene" una curva de segunda. Frenaría, metería tercera; acompañaría un poco el freno del motor con el freno de pie, pero con una distancia grande; seguiría frenando, reduciría a segunda y, con mucha prudencia, sin apurar la frenada, comenzaría el giro de la curva».

ANTE UN IMPREVISTO

Una recomendación que Carlos Sainz repite, para las oportunidades en las que la frenada se debe realizar originada por una circunstancia no previsible, es «mantener la calma». Como ya explicó en capítulos anteriores, el frenazo en un «acquaplaning» es casi más peligroso que el propio «acquaplaning». En la circunstancia adversa más habitual, que es la lluvia, recomienda «aminorar con suavidad, alargando las distancias, no frenando en el último momento» y recuerda que «si la distancia entre tu vehículo y el que va delante es mayor, estos metros deben ser los suficientes para permitirte una frenada suave».

También explica Carlos Sainz que «en el momento en que uno nota, durante la circulación normal, que el automóvil, al realizar una frenada, tiende a irse hacia uno de los lados o, incluso sin frenar, que durante una marcha suave, si se suelta el volante unos segundos, se desvía a derecha o izquierda, es que el automóvil no está en condiciones. Es importantísimo que el vehículo frene siempre en línea recta». Carlos Sainz apunta varios orígenes de este mal funcionamiento —«en líneas generales, suele deberse a la amortiguación, aunque puede provenir del reglaje de convergencia o del mal estado de las pastillas de frenos...»—, pero, en cualquier caso, lo cierto es que ese automóvil debe pasar rápidamente por el taller.

Por último, volvemos a remitirlos al capítulo en el que Carlos Sainz explicó cómo conducir sobre asfalto mojado, donde contaba más detalladamente cómo frenar en aquellas circunstancias adversas debidas al agua.

**J. M. M.
Foto: M. GARROTE**