

La Frenada

Los frenos son ese gran invento que nos permite no pegarnos la castaña en ese momento crítico. La evolución que han seguido estos artilugios ha sido enorme en los últimos años, desde esa doble U de las BH plegables de hace 20 años, pasando por los cantilever, los frenos V (el gran salto en calidad de frenada) y, últimamente los frenos de disco.

Lo primero de todo antes de introducir los conceptos teórico-prácticos de la frenada, hay algunos aspectos que es necesario tratar. En primer lugar, para tener una buena frenada es necesario tener los frenos a punto. Obtener la mejor frenada disponible no es una tarea difícil, pero requiere haberse enfrentado a la mecánica de los frenos al menos una vez para encontrar el tacto y potencia ideales.

La Frenada Óptima

La configuración de Frenada Óptima varía sustancialmente en función de los gustos y las bicicletas, pero es la que permite obtener la máxima potencia de frenada con la mayor progresividad y el mínimo esfuerzo para nuestros dedos. Estas tres variables, potencia, progresividad y esfuerzo son las que nos deberán guiar a la hora de regular nuestros frenos. La potencia es una variable importante, pero recuerda que "la potencia sin control no sirve de nada", por ello es importante una buena progresividad que nos permita bloquear la rueda sólo si nosotros queremos. Algunos preferirán hacer algo más de esfuerzo con los dedos y tener un tacto más directo, menos chicloso, otros sin embargo preferirán poder frenar con un solo dedo "sintiendo" menos la frenada.

La distribución de la frenada

Os habéis preguntado por qué muchas motos de baja cilindrada sólo llevan freno de disco delante (detrás llevan tambor) o las de gran cilindrada tienen dos discos (uno a cada lado). Esto es porque cuando frenamos, la mayor parte del peso (tu peso + el de la bici + la inercia de tu peso y el de la bici) recaerá en la rueda delantera. Es por ello que tendremos que tener una mayor potencia de frenada en la rueda delantera, y aplicar algo más de presión en el freno delantero que en el trasero, aproximadamente en una relación 60%-40%



Muchos de vosotros pensaréis que frenar con la rueda delantera es una locura, ya que ello nos propulsará por encima del manillar y acabaremos de bruces contra el suelo o que por el contrario nos derrapará la rueda delantera y perderemos el control. Si hemos dicho que el peso de nuestro cuerpo será uno de los factores que influyen en el tren delantero, bastará con que retrasemos ligeramente el cuerpo para "aligerar" la rueda delantera y que no nos vuelque la bicicleta. Por el contrario, si el terreno está suelto y corremos peligro de un derrapaje tendremos que apoyarnos más en la rueda delantera adelantando el cuerpo. Es exactamente igual que cuando subimos por una cuesta muy empinada, tenemos que jugar con el peso del cuerpo para no perder tracción, a la vez que debemos "aligerar" la rueda trasera para subir más cómodos.

Ejercicio práctico

¿Todavía no te lo crees?. Prueba a hacer los siguiente. Para comprobar la seguridad de usar el freno delantero, pedalea en línea recta a una cierta velocidad (más de 20 km/h) por una zona asfaltada (a ser posible recientemente asfaltada, ya que agarra más). Con una tiza pinta una raya blanca. En ese punto aplica la proporción 60-40 hasta que te pares. Marca en el suelo (con la ayuda de un colega) el resultado. Lo más probable es que te haya derrapado la rueda trasera, dejandote allí mismo un par de centímetros de goma. La rueda trasera no debe derrapar, por ello sólo hay que presionar un 40%. Repite el ejercicio presionando más el freno delantero. Muy probablemente notarás una tendencia a ir hacia delante, es por eso que tendrás que retrasar el cuerpo ligeramente para compensar este efecto. Repite el ejercicio tantas veces como quieras hasta que encuentres la distancia mínima de frenada (probablemente será con el trasero detrás del sillín, con la rueda delantera y trasera frenando al máximo).

Ahora a la inversa. Busca un terreno de arenilla suelta, el clásico en el que las ruedas derrapan con facilidad. Haz una marca en el suelo y prueba a frenar. Si aprietas mucho el freno delantero es posible que te derrape la rueda delantera (no pasa nada, vas en línea recta), así que tendrás que adelantar el cuerpo para poner más peso en esa rueda (aún a costa de que la trasera se aligere y corras el riesgo de derrapar, tendrás que frenar muy poco la trasera). Repite el proceso hasta que consigas la distancia mínima de frenada. Muy probablemente te habrás dado cuenta de que no es derrapando como se consigue frenar más. Más adelante veremos cuándo derrapar y cuándo no hacerlo.

Por el momento hemos visto como frenar en línea recta pero lo realmente difícil es controlar la frenada cuando vamos a abordar una curva. Si hemos interiorizado correctamente la importancia del freno delantero y del balanceo del peso del ciclista, abordaremos las curvas con mucha mayor seguridad.