

# TU MOTO Y VOS

## ¡CONSEJOS PARA EL MANEJO!





ILUSTRADO POR

GEORGE TOOMER

TU Moto y Vos

¡CONSEJOS  
PARA EL  
MANEJO!



**MSF**  
MOTORCYCLE  
SAFETY FOUNDATION

# **TU MOTO Y VOS: CONSEJOS PARA CONDUCIR TU MOTO**

## **PRÓLOGO**

Este manual y el material que contiene no pueden ser reproducidos con fines comerciales de venta. De lo contrario, se deberá contar con el permiso expreso por escrito de Motorcycle Safety Foundation® (MSF).

La información fue compilada a partir de publicaciones, entrevistas y observaciones, tanto de personas como de organizaciones, que están familiarizados con el uso de motos y métodos de entrenamiento.

Debido a que existen algunas diferencias en los diseños de productos y en las leyes federales, estatales y locales, puede haber organizaciones o personas que tengan diferentes opiniones.

Consultá con tus organismos reguladores locales acerca de las actividades relacionadas con las motos en tu zona.

Desde 1973, Motorcycle Safety Foundation ha establecido normas reconocidas internacionalmente que promueven la seguridad de los motociclistas mediante cursos para conductores, pruebas para la obtención de licencias y programas con información pública. La MSF trabaja junto con el gobierno federal, los organismos estatales y militares y otros, ofreciendo entrenamiento para todos los niveles para que los motociclistas puedan disfrutar del motociclismo de manera segura y responsable.

La MSF es una organización sin fines lucro patrocinada por los distribuidores/fabricantes de motocicletas como BMW, BRP, Harley - Davidson, Honda, Indian, Kawasaki, KTM, Suzuki, Triumph y Yamaha.

Para más información sobre seguridad o para inscribirte en el Curso para Motociclistas más cercano, visitá [msf-usa.org](http://msf-usa.org) o llamá al (800) 446-9227.

<b>PRÓLOGO.....</b>	<b>1</b>
<b>INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>4</b>
<b>EL MOTOCICLISTA .....</b>	<b>6</b>
<b>QUÉ PONERTE CUANDO CONDUCÍS</b>	
<b>CASCO .....</b>	<b>7</b>
<b>PROTECCIÓN PARA OJOS .....</b>	<b>8</b>
<b>CAMPERA .....</b>	<b>9</b>
<b>PANTALONES .....</b>	<b>10</b>
<b>GUANTES .....</b>	<b>10</b>
<b>BOTAS .....</b>	<b>10</b>
<b>TRAJE PARA LLUVIA.....</b>	<b>10</b>
<b>PROTECCIÓN PARA OÍDOS .....</b>	<b>10</b>
<b>ELEMENTO DE ALTA VISIBILIDAD ...</b>	<b>11</b>
<b>TUS RESPONSABILIDADES LEGALES</b>	
<b>Y VOS .....</b>	<b>12</b>
<b>REQUISITOS PARA LA LICENCIA .....</b>	<b>13</b>
<b>SEGURÓ .....</b>	<b>13</b>

<b>CONOCÉ TU MOTO .....</b>	<b>14</b>
<b>LOS CONTROLES .....</b>	<b>15</b>
<b>PASAR LOS CAMBIOS .....</b>	<b>16</b>
<b>FRENOS .....</b>	<b>16</b>
<b>GIRAR .....</b>	<b>18</b>
<b>VERIFICAR LA MOTO</b>	
<b>ANTES DE CONDUCIR .....</b>	<b>19</b>
<b>MANTENIMIENTO .....</b>	<b>20</b>
<b>RESOLUCIÓN DE PROBLEMAS .....</b>	<b>22</b>
<b>AUTOPISTAS, SENDEROS, CALLES</b>	
<b>Y PASAJES .....</b>	<b>24</b>
<b>EL SISTEMA SEE .....</b>	<b>25</b>
<b>AUMENTAR TU VISIBILIDAD PARA</b>	
<b>LOS DEMÁS .....</b>	<b>26</b>
<b>AYUDA PARA VER A LOS DEMÁS .....</b>	<b>28</b>
<b>INTERSECCIONES .....</b>	<b>30</b>
<b>PASAR OTROS VEHÍCULOS.....</b>	<b>31</b>
<b>CONDUCIR EN LA NOCHE .....</b>	<b>33</b>

<b>MANEJO DE SITUACIONES ESPECIALES .....</b>	<b>33</b>
<b>FRENADA DE EMERGENCIA .....</b>	<b>34</b>
<b>FRENADA DURANTE UNA CURVA .....</b>	<b>35</b>
<b>ENFRENTAR UN DERRAPE .....</b>	<b>35</b>
<b>CONDUCIR EN CALZADAS DETERIORADAS .....</b>	<b>37</b>
<b>REJILLAS DE ACERO Y BOCAS DE TORMENTA .....</b>	<b>39</b>
<b>LLUVIA .....</b>	<b>40</b>
<b>VIENTO .....</b>	<b>41</b>
<b>ANIMALES .....</b>	<b>41</b>
<b>FALLAS DEL EQUIPO .....</b>	<b>43</b>
<b>EXPLOSIÓN DEL NEUMÁTICO .....</b>	<b>43</b>
<b>ACELERADOR ATASCADO .....</b>	<b>44</b>
<b>CABLE DEL EMBRAGUE ROTO .....</b>	<b>44</b>
<b>CONDUCCIÓN EN GRUPO Y CON PASAJEROS .....</b>	<b>45</b>
<b>CONDUCIR EN GRUPO .....</b>	<b>45</b>
<b>LLEVAR UN PASAJERO .....</b>	<b>48</b>
<b>CARGAR LA MOTO .....</b>	<b>50</b>
<b>DROGAS, ALCOHOL Y CONDUCCIÓN .....</b>	<b>53</b>
<b>CONCLUSIÓN .....</b>	<b>54</b>
<b>PRUEBA DE HABILIDADES GUÍA PRÁCTICA .....</b>	<b>55</b>

# **TU MOTO Y VOS**

## **CONSEJOS PARA MANTENER UNA RELACIÓN FELIZ CON TU MOTO**

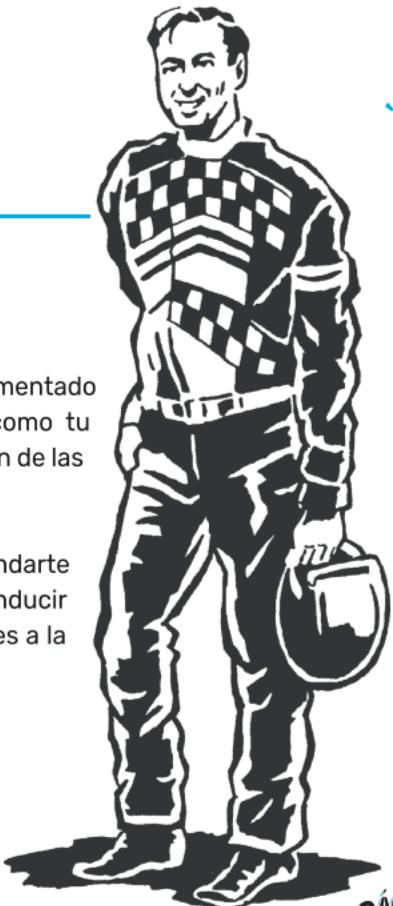
¡Felicitaciones! ¡Obtuviste la admisión al maravilloso mundo del motociclismo! Vas a pasar momentos únicos.

Ahora, además, tenés más responsabilidades, y de eso se trata este pequeño manual.

En los últimos años, el motociclismo se convirtió en una actividad cada vez más popular. Nos alegra ver como son cada vez más los que se suman a disfrutar de este deporte. Sin embargo, estamos interesados en que ésta siga siendo una actividad segura.

La manera de hacerlo es concientizar al motociclista ya sea novato o experimentado acerca de cómo manejar una moto de manera segura. Tanto tu diversión como tu seguridad dependen de tu dominio, no solo del arte del motociclismo sino también de las realidades del tráfico que te rodea.

El personal de Motorcycle Safety Foundation (MSF) preparó este manual para brindarte – como conductor de motos – consejos importantes que pueden ayudarte a conducir de manera segura. Leé estas páginas con atención. Los 30 minutos que dediques a la lectura de este manual puede ser la media hora mejor invertida de tu vida.



# **EL MOTOCICLISTA – ¡ESE SOS VOS!**

Conducir una moto correctamente es una habilidad que podés desarrollar. No es algo con lo que nacés, como tu color de pelo, por ejemplo. Conducir de manera correcta conlleva pensar y practicar.

Lamentablemente, muchos motociclistas nunca aprenden las habilidades fundamentales para conducir de manera segura y disfrutar del deporte por completo.

**Lo mejor que podés hacer es tomar un curso de calidad, con práctica, en un entorno cerrado fuera de las calles.** Los motociclistas principiantes pueden tomar el curso básico *RiderCourseSM* desarrollado por MSF y el curso básico interactivo *eCourse* de MSF, que es muy divertido, en [MSF-USA.org](http://MSF-USA.org).

Las personas que conducen hace un tiempo pueden beneficiarse tomando uno o más cursos *RiderCourses* de MSF, que están orientados a motociclistas más experimentados. A un perro viejo se le **PUEDEN** enseñar nuevos trucos.

**Los cursos abarcan temas como:**

- ★ Técnicas efectivas para girar
- ★ Elementos de protección
- ★ Estrategias en el tráfico
- ★ Situaciones especiales de manejo
- ★ Técnicas efectivas de frenado
- ★ Maniobras evasivas

**ENCONTRÁ EL CURSO PARA MOTOCICLISTAS MÁS CERCANO  
LLAMANDO AL (800) 446-9227 O VISITANDO [MSF-USA .ORG](http://MSF-USA.ORG).**

# QUÉ PONERTE CUANDO CONDUCÍS

Usar elementos apropiados es fundamental para una conducción segura. Vestir las prendas adecuadas hacen que el deporte sea más divertido y también más confortable.

## CASCO

Salir con el casco puesto en tu cabeza tiene mucho sentido, no importa la distancia que recorras. **ES UNO DE LOS MEJORES ELEMENTOS DE PROTECCIÓN QUE PODÉS USAR.**

Los cascos vienen de todos los tamaños, desde extra chico (XS) hasta extragrande (XL). Incluso hay cascos para niños. Cuando compres un casco, asegurate que te calza adecuadamente. Probalo; tenés que sentirlo cómodo al usarlo, ni tan ajustado ni tan suelto. Recordá que va a estar en tu cabeza durante mucho tiempo.

Un casco que cubra el rostro brinda la mejor protección ya que cubre toda la cabeza y la cara.

Siempre ajustá la correa del casco. Si el casco no está seguro, te va a dar la misma protección que si estuviera sobre el estante en tu casa.

¿Sabías que todos los cascos tamaño adulto que se comercializan en EEUU deben contener un sticker que indique: *Cumple con el DOT (Departamento de Transporte, en inglés)*, lo que significa que el casco cumple con ciertas normas básicas de impacto? No compres un casco que no contenga este sticker; podría ser que no esté cumpliendo con las normas.

Los cascos varían mucho en precio y estilos. Comprá uno que vaya con vos. Usalo. Ajustalo cada vez que te subas a la moto.

Un buen casco hace que el motociclismo sea mucho más placentero porque ayuda a cortar el ruido del viento y reduce mucho la fatiga del motociclista. Ya pasó la época de los cascos pesados y voluminosos; actualmente están fabricados de materiales livianos y tienen diseños y colores espectaculares para poder elegir.

Si lanzás el casco contra una superficie dura o si el casco recibe un golpe fuerte, probablemente debas comprar uno nuevo. Un casco para motocicleta está diseñado para absorber el impacto de un golpe y el casco debería pasar por esa situación una sola vez. Si tenés alguna duda, comprá uno nuevo.

## **PROTECCIÓN PARA OJOS**

---

Conducir con los ojos al descubierto es una lotería. Los ojos son delicados y pueden dañarse fácilmente. Un parabrisas en la motocicleta no implica protección de los ojos; un poco de arena o un pequeño pedazo de vidrio puede dar contra el parabrisas y entrar en tu ojo.

Tener una adecuada protección para ojos implica tener un visor de alta calidad en tu casco, un par de antiparras o un par de anteojos inastillables. No vale la pena correr el riesgo de no contar con alguno de estos elementos.

Asegurate de que tu protección para ojos esté limpia y sin rayas. Si usás lentes para sol, tené en cuenta de llevar otros de color claro para conducir también en la oscuridad.

## CAMPERA

Las camperas de motociclismo están hechas de materiales resistentes: jean, nylon de diversos aspectos, corderoy y cuero.

El cuero de vaca, o cualquier otro cuero que se utilice, ofrece la mejor protección cuando se trata de abrasión. Podés comprar camperas de cuero con aberturas con cremallera que son cómodas de usar, incluso con clima caluroso ya que permite que la brisa la atraviese.



## PANTALONES

Los pantalones deben estar hechos de un material grueso, como, por ejemplo, cuero. Así pueden resistir la abrasión y brindar protección. Un par de pantalones sueltos, de algodón liviano que se agita con el viento, no es un buen elemento para conducir. Son muchas las tiendas que venden pantalones para motociclismo. Podés conseguir pantalones y camperas que se combinan y hasta se pueden abrochar juntas.

**Algunos motociclistas eligen camperas y pantalones con "protección corporal" rígida insertada en zonas críticas para protección adicional.**

## GUANTES

Usá siempre guantes. Incluso los días calurosos. El auto que va delante tuyo podría despedir una piedra que lastime tus dedos. ¡Ay! Las manos sin protección de guantes tampoco soportarían la abrasión en caso de una caída.

## BOTAS

Botas por encima de los tobillos, por favor. Preferentemente de cuero. La zona de los tobillos es muy complicada. Protegelo.

Una bota con suela resbaladiza podría ser un papelón al pisar el suelo lleno de grasa de una estación de servicio. Las suelas de goma con un buen diseño de apoyo ofrecen más adherencia.

## TRAJE PARA LLUVIA

En este país, llueve en todos lados, y en algunos lugares más que en otros. Inevitablemente la lluvia te tomará de sorpresa alguna vez. ¿Por qué no tener a mano un buen traje para lluvia para motocicletas, junto con protectores para botas y guantes? Es mucho más divertido conducir bajo la lluvia cuando estás seco.

## PROTECCIÓN PARA OÍDOS

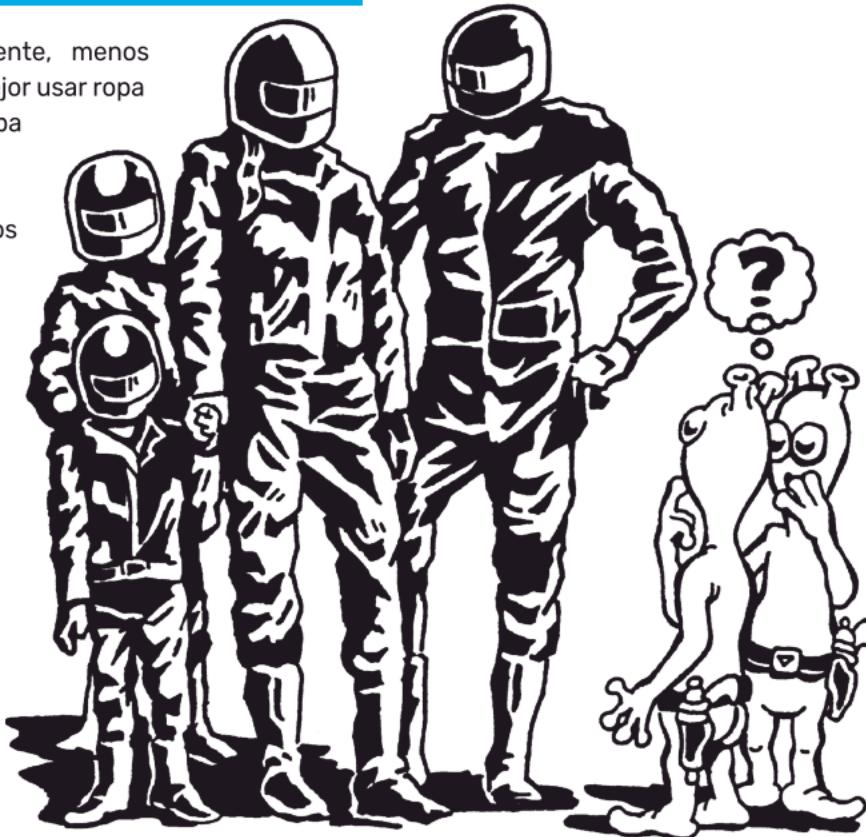
La exposición a los ruidos del motor y el viento, a largo plazo, puede causar daños auditivos permanentes, incluso si usás un casco que cubre todo el rostro. Ya sea que elijas tapones descartables o dispositivos reutilizables hechos a medida, una protección adecuada reduce los ruidos a la vez que te permiten oír sonidos importantes, como las bocinas de los autos. Asegurate de cumplir con las leyes locales al utilizar protección para oídos.

# ELEMENTO DE ALTA VISIBILIDAD

Cuanto mejor pueda verte la gente, menos probable será que te choquen. Es mejor usar ropa de colores brillantes que ropa monocromática y oscura.

Podés comprar chalecos diseñados para que los demás te vean fácilmente. Algunas bases militares requieren que todos los motociclistas los usen.

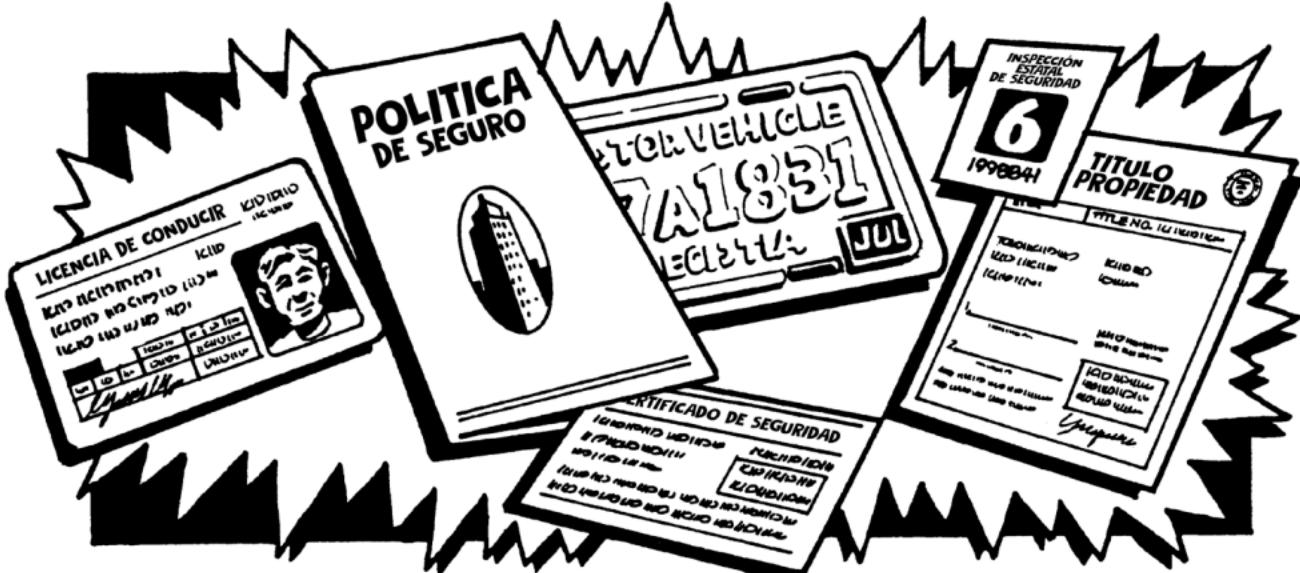
Para usar por la noche, podés comprar prendas que refractan luz y colocar tiras reflectantes en tu casco y en la parte trasera de tus botas. Cada detalle ayuda.



# TUS RESPONSABILIDADES LEGALES Y VOS

No te olvides, conducir un vehículo a motor por las calles es un privilegio, no un derecho. Tenés que probar tu capacidad antes de que te otorguen la licencia. Si desconocés las leyes locales, podrían quitarte la licencia.

Las leyes están hechas para protegerte, no para hostigarte. Podés ser el mejor y el más seguro de los motociclistas del país, pero las leyes ayudan a mantener fuera de las calles a motociclistas incompetentes y peligrosos.



## SEGUR

Solo pensá el caos que habría de no existir estas leyes. Respetalas.

## REQUISITOS PARA LA LICENCIA

Los requisitos pueden variar de estado en estado. La mayoría requieren una licencia por separado para conducir una moto. Andá y conseguí tu licencia. Pasá por la oficina local de licencias y averiguá. Si decidís violar la ley, estás poniéndote a vos, a tu dinero y a tu seguro en riesgo.

Si tu estado lo requiere, hacé el examen escrito. Y la evaluación de manejo. Obtené tu licencia para conducir motos. Convertite en un miembro de la fraternidad de motociclismo, hecho y derecho. Algunos estados pueden prescindir del examen escrito y/o de manejo si completás el curso Básico Rider Course de MSF.

La registración es muy sencilla. Realizá el pago y obtené la patente para atornillar en la parte trasera de tu motocicleta.

Asegurarlo es más complejo pero la mayoría de los estados requieren un seguro de responsabilidad. (Chequeá las leyes del estado donde vivís). Compará precios. Algunas compañías otorgan descuentos si tomaste un curso RiderCourse de MSF.

También podés optar por otros tipos de coberturas, tanto para vos como para tu moto: seguro completo, seguro contra colisión, pagos médicos, conductor no asegurado (la otra persona) y otros. Consultá con tu productor de seguros de qué se trata cada uno y el costo. Cuantos menos registros de contravenciones tenga tu licencia, más económico será el seguro. Vale la pena estar seguro.

# CONOCÉ TU MOTO



Para estar seguro en tu moto necesitas conocerla lo máximo posible. Es muy diferente a un auto y le demanda mucho más al conductor. La moto va, gira y frena sin problemas según tu grado de habilidad y conocimiento.

Leé atentamente el manual del usuario; no todas las motos son iguales. Los modelos varían desde grandes motos categoría touring y crucero, motos deportivas muy ágiles hasta motos de uso urbano. El manual te da muchas especificaciones que son muy útiles para que puedas entender y mantener la moto que elegiste.

Un pariente cercano de la moto - el scooter- es diferente a la mayoría de las motos y vas a necesitar descubrir sus funciones particulares.

La mayoría son de transmisión automática y cuentan con controles manuales para ambos frenos. Como sucede con otros modelos más chicos, ciertos modelos puede ser que no estén habilitados para circular en autopistas.

Lleva mucho tiempo familiarizarse con una moto así que es mejor no prestar ni tomar prestada una. Tenés que concebir a tu moto tan personal como un cepillo de dientes.

## LOS CONTROLES

A lo largo de los años, los controles básicos de las motos se fueron estandarizando.

Colocá la moto sobre el caballete (si lo tiene) y sentate. Familiarizate con los controles y cómo usarlos. Mové las palancas y los pedales. Si no llegas a alcanzar algo con los dedos o los pies, seguramente necesites realizar ajustes para que se adapte a vos. Verificá tu manual del usuario.

Practicá con las luces de giro. Encontrá el botón de la bocina para que no tengas que buscarlo cuando lo necesites al andar. Fijate cómo funciona el interruptor del faro antes de que oscurezca.

Familiarizate con la válvula de combustible de **RESERVA**, si es que hay una en tu moto. Cuando te encuentras en la autopista y tu motor comienza a borbotear, indicando que se está quedando sin combustible, vas a querer activar la reserva sin pensarlo. No es divertido ni seguro estar a tientas buscando cómo hacerlo mientras conducís.

## PASAR LOS CAMBIOS

Comenzar y pasar los cambios requiere coordinación del embrague, el acelerador y de la palanca de cambios. Si no hacés las cosas bien disminuís el control que tenés sobre la moto.

Para comenzar, accioná el embrague, pasá el primer cambio y acelerá de a poco a medida que soltás el embrague. Te vas a familiarizar con la zona de fricción (que es donde el embrague queda establecido y mueve a la moto) y acelerás un poco más. No vas a querer que el motor se pare o se pase de revoluciones.

Ahí hay un punto óptimo; tenés que encontrarlo. Pasá los cambios mientras conducís en línea recta. Pasar cambios en una curva no es una buena práctica, más bien hay que evitarlo.

Acostumbrate al sonido de tu motor para que puedas anticiparte a pasar los cambios sin necesidad de mirar los instrumentos.

Cuando reduzcas la velocidad (pasando los cambios de manera suave), deberías poder apretar la palanca del acelerador, acelerar un poco el motor para que agarre el cambio más bajo suavemente y reducir la velocidad.

Cuando frenes en el tráfico, dejá la moto en primera con el embrague desconectado (por si necesitas acelerar rápidamente). Quien sabe que podría aparecer detrás tuyo.

## FRENOS

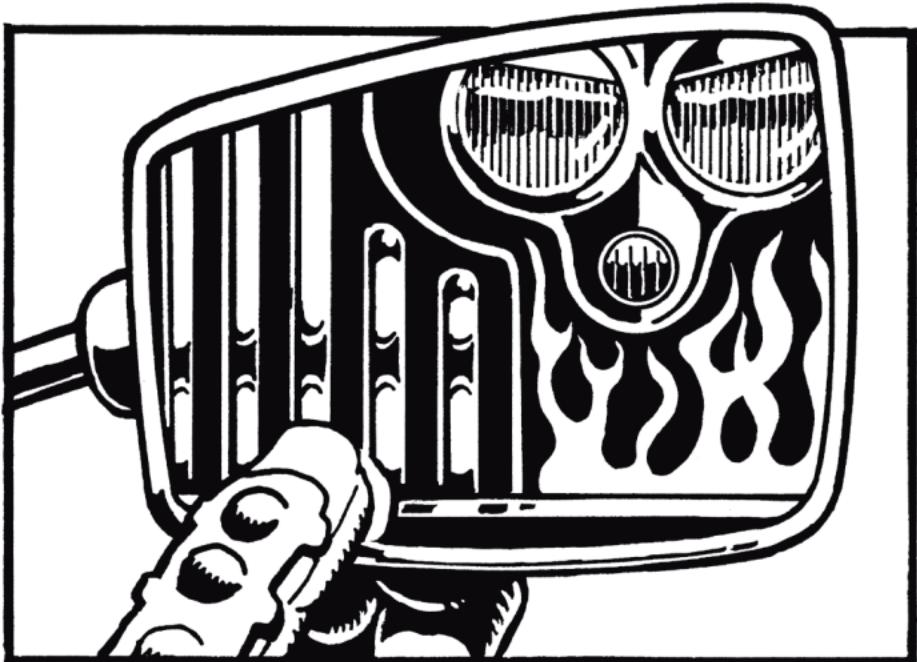
No te olvides: el freno delantero de tu moto puede proveer el 70% o más de la potencia de frenado. Lo más importante que podés aprender acerca de frenar es usar ese freno delantero cada vez que quieras desacelerar.

**Siempre accioná ambos frenos (delantero y trasero) al mismo tiempo.**

Si es necesario, accionalos fuerte pero no tanto como para no inmovilizar las ruedas. Una rueda bloqueada, además de causar un resbalón de la moto, provoca una frenada ineficiente.

Para sacar tu pie izquierdo del pedalín y apoyarlo en el suelo, asegurate de que la moto esté frenada por completo.

Practicá cómo frenar cada vez que tengas oportunidad. Siempre podés mejorar.



## **GIRAR**

Al conducir, inclinás la moto para girar. Aprender a girar es una de las partes esenciales de conducir una moto. Es una de las funciones normales de una moto al ir cambiando el recorrido del camino – y es muy diferente a girar el volante de tu auto.

Para inclinar la moto en un giro normal, presioná el manubrio en la dirección del giro y continuá presionándolo ligeramente para atravesar la curva.

En otras palabras: presioná la empuñadura derecha para girar a la derecha; presioná la empuñadura izquierda para girar a la izquierda. Tus instintos harán que mantengas la moto sobre el camino a la vez que evitas que se caiga. Vas a ir haciéndolo sin darte cuenta.

(Hacé la prueba de cómo se mueve la moto presionando levemente el manubrio al manejar por un camino recto. La moto se moverá en la dirección en que presiones el manubrio).

- ★ Desacelerá antes de entrar en el giro; mirá tan adelante como puedas a medida que giras.
- ★ Mantén tus pies en el pedalín y apretá el tanque de combustible con tus rodillas.
- ★ Inclinate con la moto; no trates de sentarte de manera perpendicular al camino cuando la moto esté inclinada.
- ★ Mantén una aceleración pareja, o incluso, acelerá un poquito.

# VERIFICAR LA MOTO ANTES DE CONDUCIR

Quien sabe cuándo puede darse la Ley de Murphy o qué clavo agarró la rueda cuando estacionaste la otra tarde. No es divertido que las cosas salgan mal con la moto, pero si le dedicás un minuto antes de salir, aumentás las chances de que nada te suceda.

Cualquier información que puedas necesitar (como la presión correcta para los neumáticos o el ajuste de la cadena), las vas a encontrar en el manual del usuario. En cuanto termines de leer este manual, leé completamente el manual del usuario. Vas a estar mucho más al tanto de todas las especificaciones de tu moto, ya que puede variar con respecto a otras marcas o modelos.

**#1** Verificá los neumáticos. Son la parte más importante de tu moto. Si el motor se para, podés rodar la moto hasta una parada. Si tenés una falla de un neumático – ¡tenés un problema! Asegurate de verificar la superficie de los neumáticos, buscando cortes en la goma u objetos como clavos. Chequeá la presión con un buen calibrador. Si un neumático está bajo cada vez que lo controlás, a pesar de ponerle la correcta cantidad de aire todas las veces, evidentemente tenés una pequeña pérdida. Arreglala antes de que se convierta en una pérdida mayor.

**#2** Chequeá los controles. Los cables son muy fuertes y rara vez se rompan, pero fijate que no esté retorcido o rígido o que no haya nada fuera de lo normal para su buen funcionamiento.

**#3** Controlá las luces, la luz de freno, los faros, las luces de giro para asegurarte de que todo funciona correctamente. Verificá también la bocina y ajustá los espejos.

**#4** Controlá el aceite y el combustible y los niveles de refrigerante.

**#5** Si tu moto está accionada por cadena en la rueda trasera, asegurate que la cadena esté bien tensionada y en buen estado. Las cadenas necesitan limpieza ocasionalmente y una dósis de lubricación.

**#6** Asegurate de que los caballetes se plieguen adecuadamente. Si alguno de los resortes que lo retraen está débil o roto o perdido, reemplazalo.

**#7** Cuando salgas a rodar, verificá los frenos.

**Ahora, salí y divertite.**

## MANTENIMIENTO

No hay mucho que mantener, en lo cotidiano, en la mayoría de las motos modernas. Pero hacé todo lo que puedas hacer, incluyendo los controles previos antes salir.

Tu moto cuenta con un servicio programado regularmente, que figura en el manual del usuario. A menos que seas un mecánico dotado, te recomendamos hacer el servicio en un distribuidor autorizado.

Mantener la moto limpia es una buena idea. Es sorprendente cómo la suciedad puede tapar algo que está por romperse.

Verificá tu batería todos los meses. Asegurate de que el nivel de fluidos esté donde debe estar. Si está bajo, llenalo con agua destilada.

Llevá siempre con vos el kit de herramientas. Nunca sabés cuando lo podés necesitar.

Usá las herramientas para revisar la moto ocasionalmente y asegurate de que no queden tornillos ni tuercas flojas.

**El manual del usuario debería estar siempre en la moto.** Te dice dónde está la caja de fusibles, en el improbable caso de que uno explote. Te explica cómo cambiar un neumático, si tenés la mala suerte de pinchar.



Las pinchaduras de neumáticos no son muy frecuentes en las motos, pero pueden suceder. En ese caso, podés, ya sea comunicarte con el concesionario por teléfono o arreglarla vos mismo. Si querés saber cómo hacerlo, te recomendamos practicar en casa, en vez de tener que cambiar tu primer neumático al costado de la calle en el medio de la noche.

## RESOLUCIÓN DE PROBLEMAS

A la moto puede sucederle alguna cosa que nos preocupe. No te asustes hasta no corroborar lo obvio.

**#1** Si el motor no arranca:

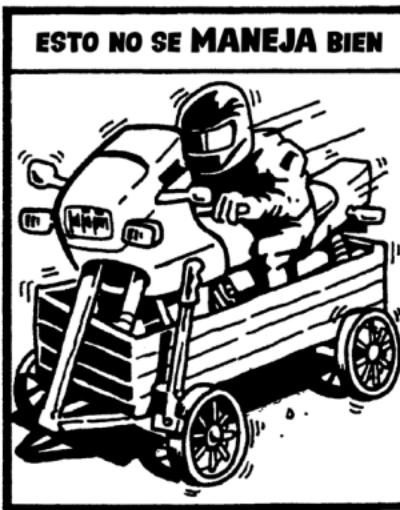
- ¿Está la llave puesta?
- ¿Tiene combustible?
- ¿La batería está baja? ¿O tiene un cable suelto?
- ¿Se desprendieron los cables de las bujías?
- ¿Está en interruptor del corte de arranque en la posición OFF?
- ¿Está el cebador en la posición correcta?

**#2** Si el motor se detiene cuando vos no querés:  
¿Activaste accidentalmente el interruptor del corte de arranque?  
¿Te quedaste sin combustible?  
¿Se quemó un fusible?

**#3** Si sentís rara a la moto al descender por un camino, especialmente en las curvas, detenete en cuanto sea seguro estacionar y chequeá los neumáticos. Podés tener una pinchadura. Verificá la suspensión. Puede estar ajustada incorrectamente. Tu manual del usuario es la mejor referencia para saber cómo configurar y ajustar todo adecuadamente.

**#4** Si notás algún problema con la moto, no la sentís bien, no se maneja bien, no suena bien y no podés resolverlo solo, llevala al concesionario.

Pensá un poco en el problema para que se lo puedas describir correctamente al gerente de servicio. Recordá, es preferible prevenir que curar.



# **AUTOPISTAS, SENDEROS, CALLES Y PASAJES**

Esto es de lo que se trata: el camino y vos. Son miles de kilómetros los que se pueden recorrer en el país, desde una calle de tierra de una sola mano hasta una autopista de varias manos.

Al conducir, tanto las condiciones de las superficies como el tráfico y el clima pueden cambiar. Tenés que estar permanentemente consciente de muchas cosas. Soñar despierto cuando conducís una moto no es una buena idea. Los eventos cambian rápido en el camino y vos tenés que estar preparado.



# EL SISTEMA SEE

(De sus siglas en inglés) - Este es un buen recordatorio para conducir de manera segura en el tráfico.

**S** •

**BUSCAR A TU ALREDEDOR PELIGROS POTENCIALES**

**E** •

**EVALUAR CUALQUIER PELIGRO POSIBLE, COMO POR EJEMPLO,  
AUTOS QUE DOBLAN, VÍAS DEL FERROCARRIL, ETC.**

**E** •

**EJECUTAR LA ACCIÓN ADECUADA PARA EVITAR EL PELIGRO**

Esta estrategia SEE es un sistema mental para un motociclismo seguro. Usalo de manera efectiva y vas a poder recorrer miles de kilómetros felices y seguros en tu moto.

## **AUMENTAR TU VISIBILIDAD PARA LOS DEMÁS**

¿Cuál es la explicación más común que da un automovilista que dobló en frente a un motociclista? "Hey, oficial, no lo vi".

Es la triste realidad. No somos tan grandes como un camión Mack, pero somos visibles. Sin embargo, muchas veces los automovilistas no nos ven porque no están buscando motociclistas.

Tenés que llamar su atención.

Todos los faros delanteros de las motos, en los últimos años, están conectados directamente, lo que significa que el faro delantero se enciende cada vez que se prende el motor.



Si tenés algún modelo anterior, encendé el faro cada vez que salgas. Esto ayuda- ¡aunque sea un día brillante de sol!

Lo dijimos antes, y lo repetimos: Vestite con ropa brillante y usá materiales retro reflectores (que brillan cuando les da la luz), cada vez que puedas. Lo más grande que puede ver el conductor que va detrás de tuyo, es tu espalda. Destacala.

Siempre alertá con señales tus intenciones. Cambiá de carril o doblá usando tus luces de giro. Asegurate de que la gente alrededor tuyo sepa la maniobra que estás por hacer.

También ayuda que, además de las luces de giro, hagas seña con tu mano. Recordá cancelar tu señal cuando hayas completado la maniobra; de lo contrario, los conductores recibirán información errónea de parte tuya... y podés meterte en problemas.

No tengas vergüenza de usar tu bocina en algunas situaciones. Si los conductores se están adormeciendo o están por hacer una maniobra sin pensar, haceles un **BEEP**. Lo que querés es que estén conscientes de lo que están haciendo, y de tu presencia ahí.

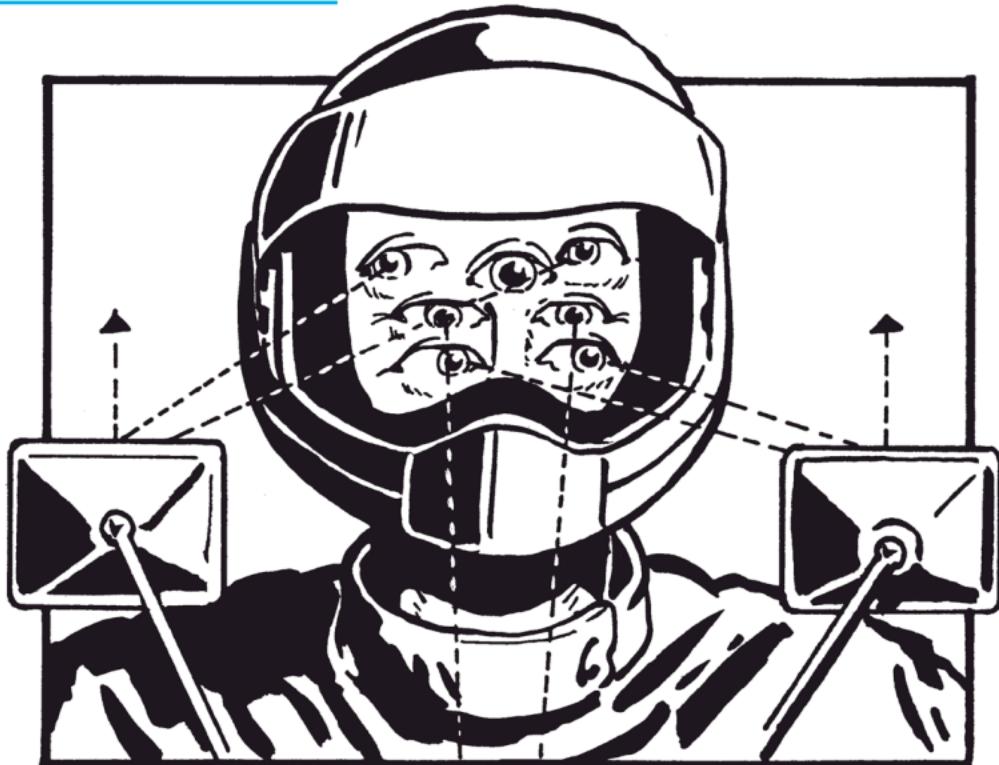
Ubicá la moto donde pueda ser vista. No te pongas detrás de un camión grande ni conduzcas en el punto ciego del vehículo que está cerca tuyo. Salí de ahí, ocupá un carril y hacé que te vean.

Otra estrategia es fingir que sos invisible. Si asumís que los otros no pueden verte, vas a tender a conducir en un estado de conciencia total y te vas a dar cuenta de más detalles de tu alrededor.

## **AYUDA PARA VER A LOS DEMÁS**

La otra mitad de la batalla de la visibilidad es estar alerta y ver todo lo que ocurre a tu alrededor. Usá tus ojos efectivamente.

Manténlos en movimiento. No te fascines con ese Corvette del '53 a tu derecha. Ni curiosees la escena del accidente. Si tus ojos están puestos en una sola cosa, podés estar ignorando algunas situaciones que pueden afectar tu manejo.



Mirá hacia adelante. Mirá al costado. Mirá en tus espejos. Mirá por encima de tus hombros. ¡Seguí mirando! Anticipate a lo que está por venir, al conductor que gira a la izquierda, al imprudente que viene detrás tuyo, al auto que asoma las narices para entrar a la calzada, al tipo que está al lado y un poco detrás tuyo que está pasándose de carril.

Nunca fijes tu vista en un objeto por más de dos segundos. Mantenete alerta viendo todo a tu alrededor.

Una cosa es mirar y otra es tener el tiempo para reaccionar. No te pegues demasiado al vehículo que va delante.

Cuando conduzcas en la ciudad a velocidades menores de 60 km/h, siempre mantené una distancia de dos segundos con respecto al auto que va delante tuyo. Por ejemplo, tomá de referencia cuando éste pasa por un poste y contá: "ciento uno, ciento dos" y luego deberías pasar por el mismo poste. (De esta forma estás contando dos segundos de distancia).

En los caminos más abiertos, a mayores velocidades, ajustá la distancia a tres o cuatro segundos o más, dependiendo de tu velocidad. Usá la misma técnica de punto de referencia para determinar a cuantos segundos de distancia te encontrás del vehículo que está delante.

## **INTERSECCIONES**

Possiblemente no sea ninguna novedad saber que la mayoría de las colisiones entre una moto y un auto ocurren en las intersecciones – siendo la situación más frecuente la del vehículo que dobla a la izquierda enfrente a una moto.

Cualquier intersección es potencialmente peligrosa, ya sea que tenga semáforo, señalización de PARE o que no esté señalizada.

Siempre verificá el tráfico que viene de los laterales, ya sea de derecha o de izquierda.

Mirá el tráfico que viene detrás tuyo para asegurarte de que nadie te choque por detrás.

## **INTERSECCIONES**

La técnica para pasar a otro vehículo es la misma que si manejaras un auto. Primero, antes de pasarlo, tenés que estar a dos (o más) segundos de distancia detrás del vehículo que querés pasar y estar posicionado en la mano izquierda de tu carril.

Desde esa posición, verificá el tráfico que viene y el camino para asegurarte de que tenés la distancia suficiente para pasar de manera segura. Ni se te ocurra hacer la maniobra si estás por pasar por una esquina.



Si tenés lugar adelante para poder pasar, mirá en tus espejos, activá la luz de giro y siempre mirá por encima de tu hombro. Ese control con tu cabeza es esencial; alguien pudo estar acercándose por tu punto ciego intentando pasarte a vos.

**Recordá siempre controlar con la mirada por encima de tu hombro.**

¿Todo despejado?

Movete al carril izquierdo y pasá el auto/camión/buggy/lo que sea. No te pegues al vehículo que estás pasando; deberías estar más o menos en el centro del carril al que estás pasando. Pasá al vehículo lo más rápido posible sin exceder el límite de velocidad.



Si hay un camión lento de frente, tal vez quieras Autopistas, senderos, calles y pasajes bajar un cambio para que puedas acelerar más rápidamente cuando lo estés alcanzando.

Antes de retomar tu carril original, colocá la luz de giro y realizá un control con tu cabeza para asegurarte que haya lugar suficiente entre vos y el vehículo que acabas de pasar. ¿Alguna vez alguien aceleró justo después de que comenzaste a pasarlo? ¡Hmmmmmm!

Volvé a tu carril y sacá la luz de giro. Seguí tranquilo con cuidado.

## **CONDUCIR EN LA NOCHE**

Van a ser muchas las veces que salgas a conducir de noche. Después de todo está oscuro el 50% del tiempo.

El momento del anochecer es la peor hora, ya que los ojos se van ajustando de la luz del día a los faros de la noche.

Tenés que ser muy cuidadoso justo después de la puesta del sol.

Generalmente, es aconsejable reducir la velocidad un poco al conducir de noche, especialmente en cualquier tipo de camino sinuoso.

Usá tu propio foco delantero y el del resto del tráfico para mantener la vista en la superficie del camino. Es más difícil poder ver de noche un área de arena o algo que cae de una camioneta.

La distancia entre vos y el vehículo que va delante se vuelve más importante de noche. Date espacio para poder reaccionar.

Usá una máscara facial clara sin rayones. Una máscara con rayones puede provocar la refracción de la luz y puede confundirte; 2 focos pueden parecer 4 y vos no sabés quién viene de dónde.

Uno de los mayores peligros de noche puede ser "alguien" que viene de tomar durante un par de horas. Estate especialmente en alerta con los conductores y los vehículos que hacen cosas raras, como zigzaguear entre el tráfico, y dales mucho espacio.

# MANEJO DE SITUACIONES ESPECIALES

En el mejor de todos los casos la temperatura sería generalmente de 25 grados, el viento pegaría en nuestra espalda y no ocurrirían emergencias. Pero como se trata de un mundo imperfecto en el que vivimos, debemos estar preparados para cualquier cosa que pueda pasar.



## FRENADA DE EMERGENCIA

A veces tenés que frenar lo más rápido posible. Acá te dejamos algunos consejos de cómo detenerte con la moto:

- ★ Aplicá ambos frenos al máximo, a poco de inmovilizarlos. Practicá en un espacio abierto con buena superficie, como en una playa de estacionamiento despejada.
- ★ Mantené la moto en posición vertical y viajando en línea recta; y mirá hacia dónde vas, no de donde venís.
- ★ No vas a querer que se bloqueé el freno delantero. Si la rueda chirria, soltá el freno por una fracción de segundo, después reaplicá sin trabar.
- ★ Si la rueda trasera se traba, no sueltes el freno. Si el manubrio está derecho, vas a patinar en línea recta, lo que está bien. Tenés una prioridad más importante que es frenar! Seguí leyendo. Seguiremos hablando de “derrapes”.

## FRENADA DURANTE UNA CURVA

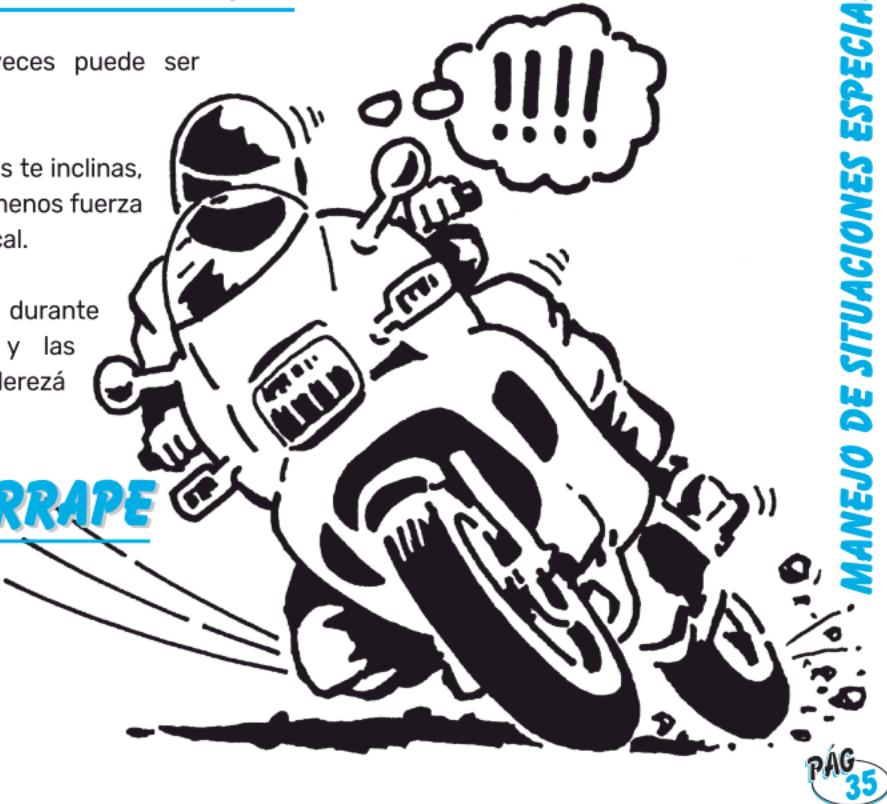
Deberías tratar de evitarlo, pero a veces puede ser necesario.

Podés frenar (con ambos frenos) mientras te inclinas, pero debes hacerlo gradualmente y con menos fuerza que si la moto estuviera en posición vertical.

Para una eficiencia máxima de frenado durante una emergencia (cuando el tráfico y las condiciones del camino lo permitan), enderezá la moto; frená del todo.

## ENFRENTAR UN DERRAPE

Derrape – ¡Ocurre cuando tu corazón se te sale por la garganta porque los neumáticos perdieron tracción!



Podes pegar a una pila de arena en una curva de montaña, o a un charco de aceite al reducir la velocidad ante un semáforo. Es una experiencia que aterra en una moto, pero podés manejar la situación.

En un derrape a velocidad máxima, volanteá levemente en la dirección del derrape. (Si estás inclinado a la izquierda y derrapando a la derecha, girá el manubrio un poco hacia la derecha).

Lo más probable es que pases la pila de arena, los neumáticos se agarren al pavimento de nuevo, la moto se enderece y que continúes con tu camino.

Si das con un tramo resbaladizo mientras vas frenando en una señal de detención, y una o las dos ruedas se traban, necesitás que vuelvan a rodar. Soltá los frenos por un instante, y volvé a frenar suavemente. Vas a querer que las ruedas tengan tracción.

A velocidades más altas, cuando la tracción es buena y la rueda trasera derrapa al frenar duro, no liberes el freno trasero.

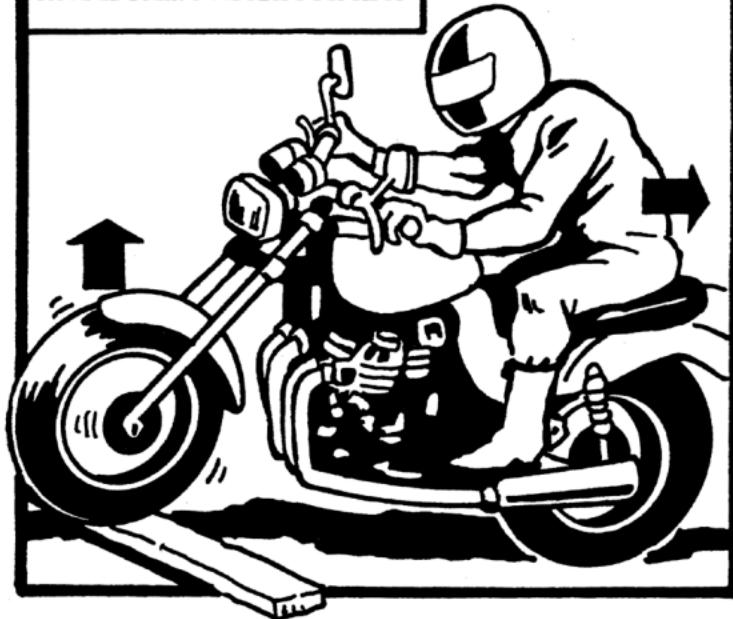
Si la parte trasera de la moto está resbalando hacia los lados porque el neumático está sobre una zona resbalosa y simplemente gira, soltá el acelerador. Una rueda que gira sin parar no te da más control que una rueda bloqueada.

Podrías estar en un estacionamiento de esos con velocidad max a 10 km/h, y que un leve resbalón a baja velocidad haga que tu rueda delantera pierda control. Un pie en el suelo puede mantener la moto erguida. Esto no es fácil de hacer y solo debería hacerse si falla todo lo demás.

# CONDUCIR EN CALZADAS DETERIORADAS

Acá te presentamos unas reglas simples que deberías seguir cuando te anticipes a enfrentar arena, barro, agua o superficies irregulares o alguna obstrucción en la calzada:

**MOVÉ EL CUERPO HACIA ATRÁS**



**MOVÉ EL CUERPO HACIA ADELANTE**



- ★ Bajá cambios y desacelerá antes de llegar al área en cuestión.
- ★ Si hay tráfico en el área, asegurate de que los conductores se hayan dado cuenta de que estás desacelerando.
- ★ Intentá cruzar la superficie del inconveniente en línea recta, o por lo menos, no cambies de dirección o de velocidad abruptamente.
- ★ Estate listo para mantener el equilibrio de la moto.
- ★ Si al moverte tenés que atravesar una obstrucción tendida en el camino, como un pedazo de madera, mantené los pies sobre los pedalines y cambiá tu peso hacia la parte de atrás del asiento cuando la rueda delantera alcance el obstáculo. Esto hará que sea más fácil para la rueda delantera rebotar hacia arriba y encima del obstáculo. Luego, pasá tu peso hacia adelante para ayudar a la rueda trasera a hacer lo mismo.
- ★ No aceleres hasta no haber pasado el obstáculo por completo.

# REJILLAS DE ACERO Y BOCAS DE TORMENTA

Los puentes de mallas de acero pueden ser sumamente desconcertantes. Mantené una aceleración constante y la moto derecha. No agarres muy fuerte el manubrio. Si sentís vibración en el manubrio, ignóralo. Es una reacción natural de tus neumáticos al atravesar miles de estos pequeños cuadrados.



Algunos lugares del país tienen bocas de tormenta en las autopistas. No son muy populares entre los motociclistas. Esto es cuando la superficie del camino, generalmente de concreto, tiene decenas de canales que corren a lo largo de cada carril.

El propósito de estos canales es evitar que los autos y camiones pierdan tracción cuando llueve.

---

---

---

---

---

La reacción de la moto ante estos canales tiene que ver con el dibujo de los neumáticos. A veces se puede sentir como si la moto tuviera los neumáticos desinflados, con un movimiento -blando- de un lado para el otro. No te preocupes, solo seguí derecho. No lidies con el manubrio. No hay nada peligroso con estas canaletas para lluvia - hasta puede ser divertido pasar encima de ellas.

## **LLUVIA**

Llevate el traje para lluvia que tenés guardado. Asegurate de que te vayan bien los guantes y las botas de lluvia. De no quedarte bien puede hacer que no puedas frenar o pasar cambios adecuadamente.

**Se más cuidadoso cuando comienza a llover.** Es cuando el agua comienza a llenar los orificios del camino y el aceite residual de los vehículos que circulan comienza a flotar sobre el asfalto. ¡Eso es muy resbaloso! Un motociclista racional, pararía por una taza de café cuando comienza a llover; quien sabe, podría pasar en 15 minutos y tal vez ni siquiera tendrías que ponerte el traje para lluvia.

Después de un rato, el aceite sobre el asfalto se corre hacia el lateral del camino. Sin embargo, la tracción sobre el asfalto mojado no es tan buena como sobre la superficie seca. Se cuidadoso.



## VIENTOS

Los vientos fuertes pueden ser un problema para los motociclistas. Un viento constante de 40 km/h desde el lateral puede convertir tu manejo en un momento poco feliz. Las ráfagas de viento son las peores. Tendrías que ladearte para el lado del viento para mantener tu posición. Mantené la moto del lado del camino de donde viene el viento. Esto es en el caso que una gran ráfaga te mueva un poco. Espera que eso suceda y estate listo para reaccionar.

## ANIMALES

El mayor problema se da con los animales domésticos, especialmente los perros. La mayoría parecen estar con ganas de perseguir motos. Y los que no, se inmiscuyen entre los vehículos en movimiento. No dejes que te distraigan y cometas una caída.

Te dejamos 3 reglas:

- #1 Desacelerá bien antes de alcanzar al animal.
- #2 No – repetí – no patee al animal.
- #3 Si el animal va a interceptarte, acelerá cuando estés por alcanzarlo. Así lo desconcertás.

Si un venado se aparece delante tuyo en la ruta, pero está lo suficientemente lejos como para preocuparte – buscá a su pareja. Tienden a estar de a dos. Golpear a un venado con la moto es una forma difícil de llevarlo a la mesa.



# FALLAS DEL EQUIPO

Si tu moto está mantenida adecuadamente, reducís bastante las probabilidades de tener fallas del equipo.

Sin embargo, por las dudas...

## EXPLOSIÓN DEL NEUMÁTICO

Si usás neumáticos de buena calidad, manténelos a la presión adecuada y recambialos cada vez que el dibujo se desgaste. De esta forma reducís muchísimo la posibilidad de una explosión del neumático.

Sin embargo, si le pasara a cualquiera de tus neumáticos, debés actuar rápida y correctamente.

#1

No uses los frenos; frenar bruscamente solo va a empeorar las cosas. Si tenés que frenar, aplicá una presión gradual al freno sobre el neumático bueno y pará en un lugar seguro.

#2

Soltá el acelerador y desacelerá gradualmente; una desaceleración rápida puede tirar la moto fuera de control.

#3

Sostené el manubrio firmemente; puede pasar que tiemble fuerte ya que el neumático que quedó averiado golpea contra el asfalto, pero lo que tenés que pensar es en apuntar la rueda delantera hacia adelante hasta que puedas frenar.

## **ACELERADOR ATASCADO**

La mayoría de los motociclistas deben haber tenido pesadillas con este tema, pero son muy pocos los que han tenido el problema verdaderamente.

Por eso, las motos de hoy en día tienen un interruptor al lado del pulgar derecho. Por si acaso. Practicá tocar este interruptor. Las probabilidades de que el acelerador se atasque son prácticamente nulas, pero, si te ocurre, ya sabrás qué hacer.

Al activar el interruptor, activá el embrague (probablemente estés en cambio); luego buscá un lugar seguro para estacionar.

## **CABLE DEL EMBRAGUE ROTO**

Imaginá que estás recorriendo en quinta; querés bajar el cambio; accionás el embrague – y no reacciona.

No es divertido, pero tampoco peligroso. Podés pasar cambios sin un embrague. No se aconseja a menos que sea necesario, pero puede hacerse. Evitá el acelerador y bajá un cambio.

Si tenés un pie sensible, probablemente encuentres la posición neutral antes de que frene del todo. Si no, prepárate para una detención entrecortada.

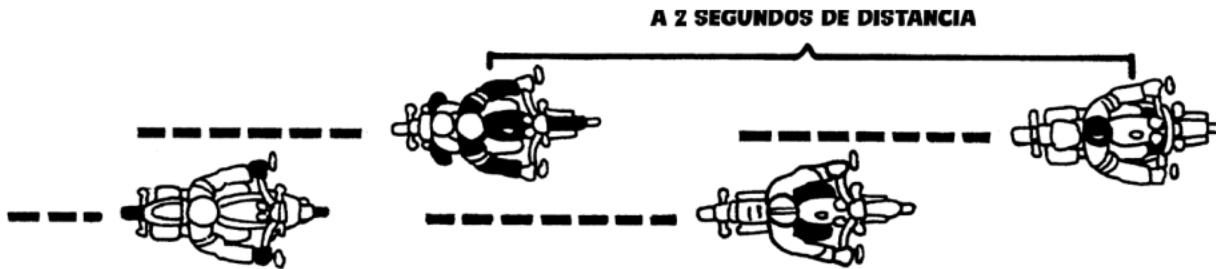
# CONDUCCIÓN EN GRUPO Y CON PASAJEROS

Como dijimos antes, el motociclismo es un deporte sociable, así que seguramente pronto se te dé la oportunidad de salir a conducir con amigos en grupo y que otros sean pasajeros.

Como en cualquier deporte, es mucho mejor si todos los que participan tienen una idea general de lo que hay que hacer.

Es útil si, antes de salir en grupo, establecen dos o tres señales con la mano entre los que participen: "paremos; necesito cargar combustible; tengo hambre".

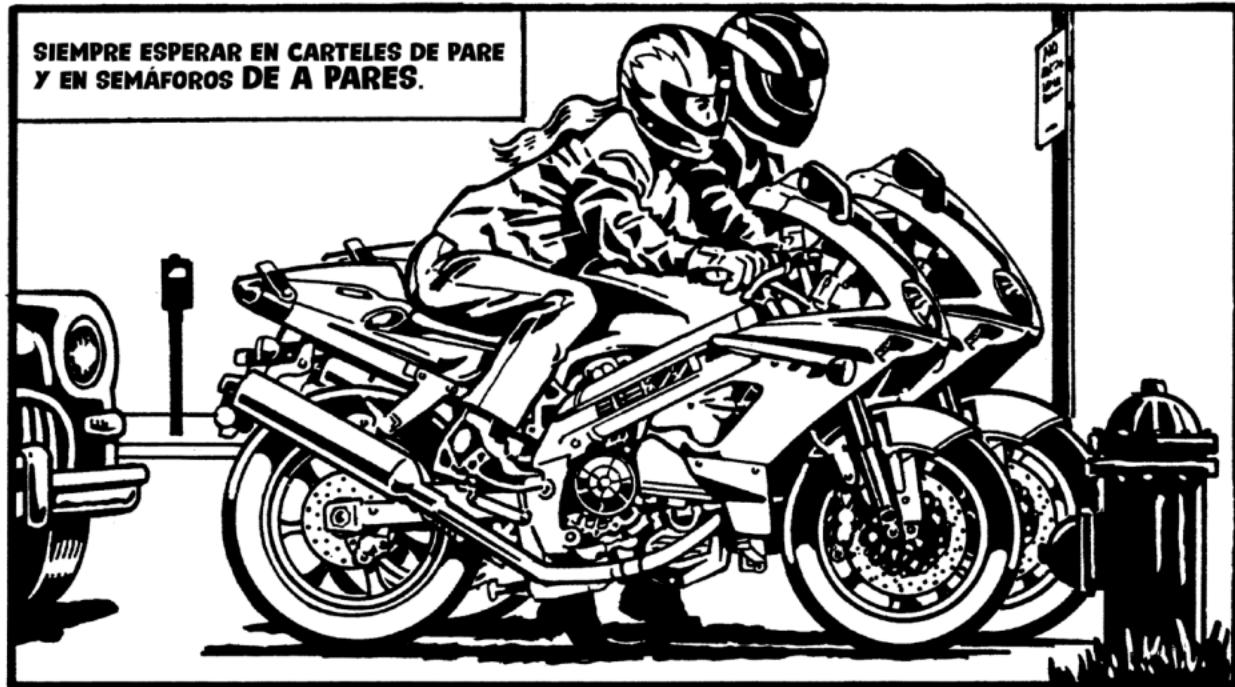
Algunas reglas para el grupo:





- ★ Conducir en grupo de más de cinco motociclistas puede ser confuso tanto para el grupo como para el tráfico que los rodea. Si son muchos, dividir en grupos más chicos.
- ★ Conducir en una formación escalonada, con la primera moto en el lado izquierdo del carril, la segunda en el lado derecho, etc. Pero no una al lado de la otra.
- ★ Siempre mantener una distancia de dos segundos con respecto a la moto que va delante tuyo.

- ★ En un semáforo o frente a una señal de PARE, esperá de a pares.
- ★ Pasá otros vehículos individualmente, cuando sea seguro – NO de a pares o en grupo.



## **PROTECCIÓN PARA OJOS**

Tener compañía siempre es lindo. Algunas compañías pesan 45 Kg. otras pesan 90 Kg.

Agregar peso a tu moto afectará el manejo. Ajustá tu suspensión y la presión de los neumáticos para compensar el peso de tu acompañante (verificá el manual del usuario).

Tené en cuenta que tu capacidad de frenado también cambia. Cuanto más peso tengas sobre la moto, más tiempo te llevará frenar.



Los pasajeros tienen que saber que siempre deben subir del mismo lado y que deben avisar antes de subir para evitar caídas.

Los pasajeros necesitan la misma protección que llevás vos – ropa adecuada y casco. Una bufanda larga volando con el viento puede verse elegante, pero no en una moto. No querrás que cordones desatados o pantalones sueltos se enganchen en la rueda trasera o en las cadenas.

Nunca lleves a nadie sentado de costado. Los pasajeros deben sentarse correctamente con sus pies apoyados de forma segura. Avisale a los pasajeros que no bajen los pies cuando vos parás.

Mostrales donde están las partes calientes de la moto – como los caños de escape y los silenciadores. Advertiles a los pasajeros no tomar contacto con las partes calientes para evitar lesiones.

Además, las suelas de goma se pueden derretir y provocar un desastre.

Instruí a los pasajeros para que se sostengan de tu cintura o de las manijas de la moto. Pediles que se inclinen levemente hacia adelante cuando arrancas o aceleras.

También, cuando frenas, los pasajeros deben estar agarrados a tu cintura firmemente e inclinarse levemente hacia atrás. No vas a querer que todo su peso se vaya para adelante.

Advertile a los pasajeros que no se inclinen a menos que vos lo hagas. No vas a querer tener a la persona detrás tuyo colgando de la moto a 30 grados; eso hará cosas divertidas con la dirección. Sin embargo, cuando te inclinás en una esquina, los pasajeros definitivamente deben inclinarse con vos.

Hacé que miren sobre tu hombro en la dirección del giro cuando doblás en una esquina; eso equilibrará el peso.

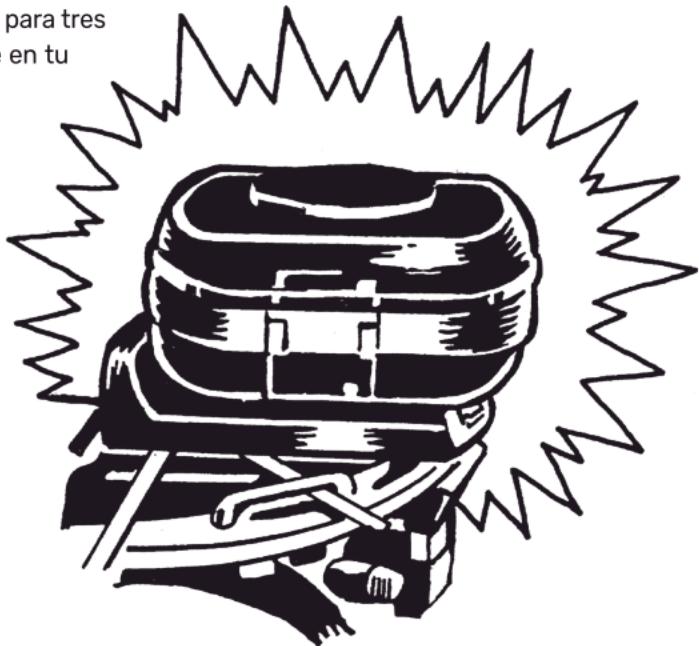
# **CARGAR LA MOTO**

Ya sea un cartón de leche o un equipo de acampe para tres semanas, vas a terminar llevando más que gente en tu moto.

Toda la carga debe estar bien atada a la moto. No cargues con nada entre tus piernas, por más que sea un camino corto que recorrer. Atalo al asiento trasero con cuerdas elásticas o con una red elástica.

Un buen dispositivo para llevar cosas es el bolso tanque. Este bolso coloca el peso donde tiene que ir – cerca del centro de gravedad de la moto. Asegurate de que está amarrado correctamente. Recordá no cargar nada en el tanque de combustible o dentro del carenado que puede interferir con la dirección de la moto.

Imaginá que pasaría si el manubrio no gira lo suficiente- gran problema.



Hay lugares apropiados para llevar las cargas en una moto, pero no incluye tus horquillas delanteras o guardabarros. Si tu moto ya trae alforjas o bolso tanque, ya está. Si no tenés nada de esto, podés adquirir un portaequipaje que es muy útil.

Cuando cargues alforjas, mantené al mismo peso de ambos lados. Esto es importante para mantener el balance del peso. Ya que si se inclina y cae sobre el silenciador o se recalienta, no es broma.

Mantené un peso relativamente liviano en tu bolso tanque o portaequipaje. Siendo la parte trasera del eje de atrás la peor parte de la moto para cargar mucho peso. Puede convertir una moto con buen manejo en un terror de poca maniobrabilidad. Las bolsas de dormir van bien en esa parte; una bolsa de alimento para perros de 23 Kg, no.



Verificá la seguridad de la carga con frecuencia y asegurate de que nada quede colgando. Una cosa es perder parte de tu equipaje y otra es que se enganche en la rueda.

**Sobre todo, ¡NO EXCEDAS EL GVWR de tu moto! (de sus siglas en inglés Peso Bruto Nominal del Vehículo)!** Podés encontrar ese valor en la placa del cabezal de dirección; a veces lo encontrás sobre el marco; pero el mejor lugar donde mirar es en el manual del usuario. Está expresado en libras e incluye el peso de la moto, de todo el combustible, del aceite y el refrigerante, los conductores y el equipaje.

# DROGAS, ALCOHOL Y CONDUCCIÓN

No estamos bromeando. Mezclar alcohol y otras drogas con motos es como poner nitro con glicerina: hay una reacción peligrosa.

El alcohol es un depresor. Lo primero que se va es el juicio- y el buen juicio es esencial. El mal juicio te mete en problemas. Los conductores que beben tienden a salirse del camino con más frecuencia, tener más porcentaje de error y excederse en la velocidad. Esas son las estadísticas - y es como se meten en problemas.

Lleva bastante tiempo que el efecto del alcohol se limpie de tu cuerpo, aproximadamente una hora por cada botella de cerveza,

un vaso de vino o un shot de licor. Lo único que te quita el alcohol es el tiempo - ni las duchas ni el café ni los remedios.

Tomate unas cervezas si querés, pero en casa. Que no tengas que salir a ningún lado después. Si vas a tomar, ni pienses en conducir.

Mientras que el cannabis (marihuana) puede ser legal en algunos estados, no es ni legal, ni segura ni es aconsejable conducir bajo sus efectos debido a la tendencia que genera a distorsionar la percepción del tiempo, el espacio y la velocidad. Otras drogas pueden tener efectos similares que aumentan los riesgos al conducir.



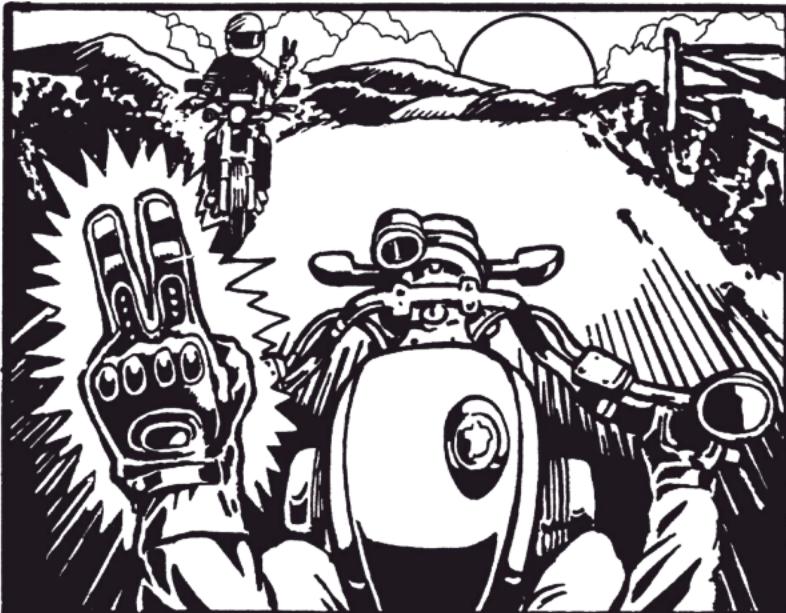
# CONCLUSIÓN

NO HAY CONCLUSIÓN.

**EL MOTOCICLISMO ES UNA EXPERIENCIA DE CONSTANTE APRENDIZAJE.**

Nunca vas a terminar de conocer todo lo que hay que saber acerca de conducir motos. Pero dentro de un año vas a saber mucho más que hoy- y dentro de 10 años y dentro de 50 años. Si Matusalén hubiera sido un motociclista, nunca hubiera aprendido lo suficiente en sus 969 años.

Ponete en marcha, pasala bien, no hagas nada tonto y nos vemos en el camino. ¡Será un buen viaje!



A stylized, high-contrast illustration of a motorcycle and a rider. The motorcycle is blue and black, and the rider is wearing a blue helmet and a black jacket with a white stripe on the sleeve. The background is white with black horizontal stripes.

PRUEBA  
DE MANEJO  
EN MOTO

GUÍA  
PRÁCTICA

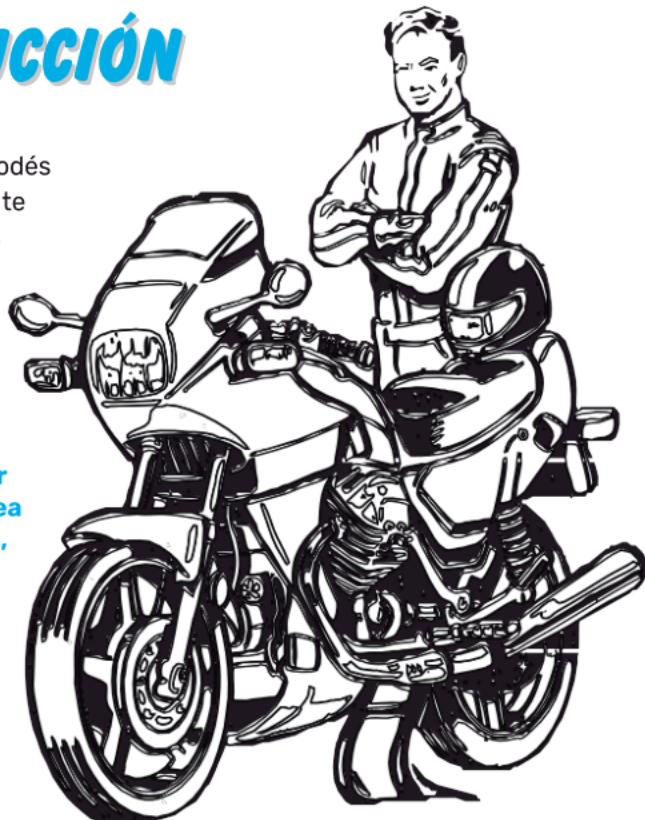


**MSF**

MOTORCYCLE  
SAFETY FOUNDATION®

# INTRODUCCIÓN

Este manual describe varios ejercicios que podés practicar vos mismo o con un amigo. Los ejercicios te ayudarán a desarrollar las habilidades que necesitas para aprobar la Prueba de Habilidades en Moto y recibir tu licencia\*. La ejecución adecuada de estos ejercicios también te ayudará a prepararte para varias situaciones con el tráfico real. **No intentes hacer estos ejercicios a menos que ya puedas ejecutar habilidades básicas como usar el embrague y el acelerador correctamente, pasar cambios y conducir en línea recta. Si aún no tenés estas habilidades básicas, asegurate de buscar instrucción antes de practicar las habilidades de esta guía.** Por supuesto, el mejor lugar para aprender a conducir es mediante un programa de instrucción de manejo de calidad.



- ★ \* Leé la guía completamente antes de practicar.
- ★ Llevá la guía con vos para referencia cuando practiques.
- ★ Seguí practicando hasta que puedas realizar cada ejercicio sin problema. No practiques por más de una o dos horas por vez. Cuando te cansás, no podés practicar de manera efectiva.

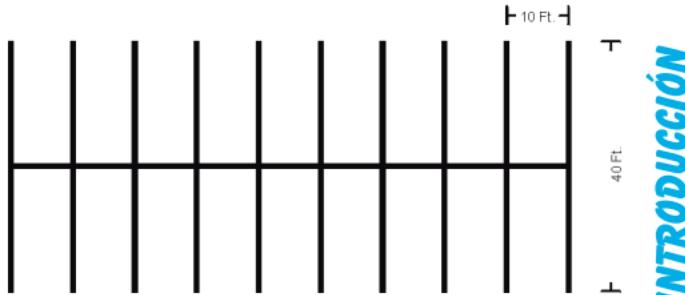
Encontrá el curso de manejo más cercano llamando al  
**(800) 446-9227,**  
o visitando [msf-usa.org](http://msf-usa.org)

# PROTECCIÓN PARA OJOS

El mejor lugar para practicar es un estacionamiento bien delimitado. Se cuidadoso, especialmente con el aceite que pueda haber de otros autos estacionados. Buscá los lugares que están vacíos en centros comerciales, escuelas, iglesias o centros comunitarios. Por ejemplo, podés usar el estacionamiento de una escuela en las horas de la tarde o el de un centro comercial bien temprano en la mañana.

Una vez que cuentes con el lugar indicado, es importante que tengas permiso del propietario. Tené en cuenta este diagrama de estacionamiento al organizar los ejercicios.

Si el lugar de estacionamiento que elegiste no tiene líneas, usá las dimensiones diagramadas acá.



Marcalas usando una cinta y una tiza.

Tu mayor preocupación es el tráfico. Asegurate de mirar bien adelante, atrás y a los costados antes de hacer un ejercicio. Además, estate atento a los niños y animales y se considerado con los que estén cerca.

# PRECAUCIONES DE SEGURIDAD

- ★ Los ejercicios de práctica no son peligrosos. Sin embargo, deben seguirse algunas medidas de precaución de seguridad:
- ★ Usá ropa de protección apropiada: casco, protección para ojos, guantes, botas o zapatos que cubran los tobillos, pantalones largos y remera o chaqueta de mangas largas.
- ★ Inspeccioná que la moto no tenga defectos antes de comenzar. Si no estás familiarizado con los procedimientos para realizar el chequeo de tu moto, consultá el manual del usuario.
- ★ Verificá que el lugar donde vayas a practicar no tenga piedras, vidrios o aceite de los autos estacionados o cualquier otra cosa que pueda ser un inconveniente.

- ★ Si es posible, llevá un amigo para:
  - A. Que esté atento al tráfico.
  - B. Que te ayude si algo sale mal.

## QUÉ LLEVAR

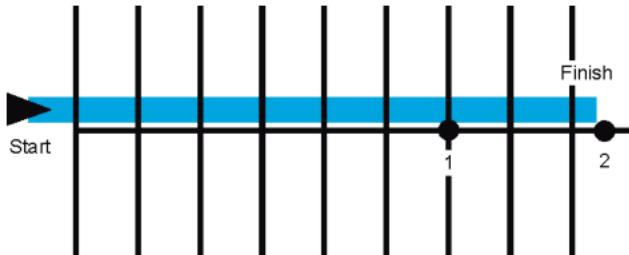
Llevá 6 objetos pequeños que sirvan para marcar el lugar. Cartones de leche o botellas de plástico con un poco de agua o arena pueden funcionar bien. No lo dejes en el lugar cuando te vayas. Si no conseguís objetos pequeños, llevá algunas tizas para dibujar sobre el pavimento.

# FRENADA NORMAL EN LÍNEA RECTA

La práctica de este ejercicio te va a ayudar a frenar con suavidad, por ejemplo, en semáforos y señalizaciones de PARE.

Acelerá en línea recta a través del estacionamiento entre 25-30 km/h (pasar a segunda el cambio). Empezá a desacelerar y bajar los cambios en la primera marca. Intentá frenar sin resbalar con tu rueda delantera junto a la última marca del suelo.

- ★ Mantené la cabeza y la vista en alto.
- ★ Mantené la moto en línea recta.
- ★ Aplicá ambos frenos gradualmente y apretá el embrague rebajando hasta primera al mismo tiempo. Mantené oprimido el embrague.
- ★ No sueltes los frenos (delantero ni trasero) hasta que no hayas frenado completamente.
- ★ Al frenar, el primer pie que baja al suelo es el izquierdo.



## PROBLEMAS FRECUENTES

1. La rueda de atrás patina.
2. Pasar rápidamente sobre el marcador.
3. Inestabilidad durante la frenada.

## CORRECCIONES BÁSICAS

1. Aplicá menos presión sobre el freno trasero.
2. Comenzá a desacelerar y frenar antes, o intentá aplicar más presión sobre los frenos suavemente.
3. Mantén la cabeza y la vista en alto durante el momento de frenar. Demorá la frenada hasta cuando sea necesario.

# FRENADA RÁPIDA EN LÍNEA RECTA

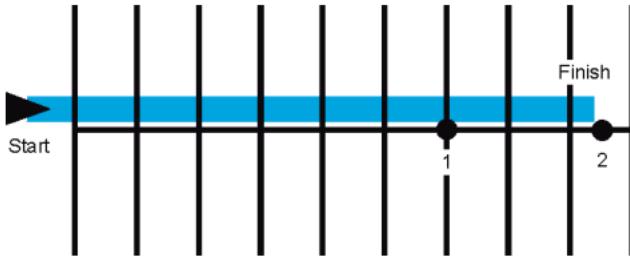
Al practicar este ejercicio vas a aprender a frenar rápidamente cuando algo se aparece inesperadamente en tu camino.

## INSTRUCCIONES

Acercate a la marca 1, pasando a segunda. Cuando la rueda delantera pase la marca 1, rebajá y comenzá a frenar. Intentá frenar antes de la marca 2. Practicá esto a **15 Km/h**, luego a **25 Km/h**, luego a **30 Km/h**. **No excedas los 30 Km/h.**

## CONSEJOS

- ★ Mantené la cabeza y la vista en alto.
- ★ Al frenar, aplicá ambos frenos y apretá el embrague, rebajando a primera. Mantené presionado el embrague.
- ★ Mantené el manubrio derecho. Apretá el freno delantero – no lo agarres.
- ★ No sueltes los frenos hasta no frenar completamente.
- ★ Al frenar, el primer pie que baja es el izquierdo.



### PROBLEMAS FRECUENTES

1. Pasar rápidamente sobre la última marca.
2. La moto se desliza hacia los costados o se inclina hacia un lado.
3. El motor sobre-revoluciona al usar el freno delantero.

### CORRECCIONES BÁSICAS

1. Aplicar más presión a los frenos; sin embargo, evitá bloquear el freno delantero apretando, no tomando la palanca.
2. Sentate derecho en el asiento y no gires el manubrio, mirá hacia adelante. NOTA: si la rueda trasera se bloquea de repente, mantené la dirección de la moto en línea recta.
3. Cerrá el acelerador antes de frenar. Apretá el freno delantero con los cuatro dedos. Evitá correr el acelerador cuando apliques presión al freno delantero.

# ZIG ZAG

La práctica de estos ejercicios te enseñará a cambiar de carril con tráfico o cambiar de dirección.

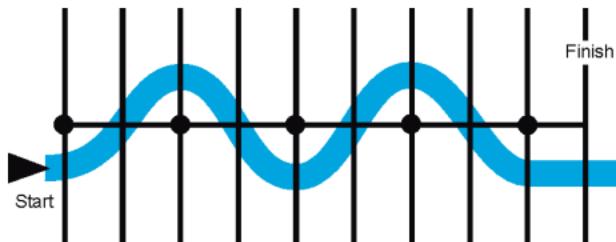
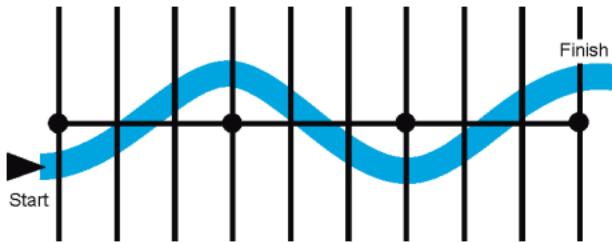
## INSTRUCCIONES

**Ejercicio 1:** – Zig-zag de 9 metros – Comenzá en uno de los extremos de las líneas o marcas. Ir a la derecha de la primera marca, a la izquierda de la segunda, a la derecha de la tercera y así, sucesivamente. Practicar esto a **25 Km/h**.

**Ejercicio 2:** – Zig-zag de 6 metros– Proceder de la misma manera que en el ejercicio 1. Practicar esto a **25 Km/h**.

## CONSEJOS

- ★ Mantené la cabeza y la vista en alto y las rodillas dentro.
- ★ Realizar el movimiento de zig-zag presionando el manubrio en la dirección que querés ir. (Presioná el manillar del lado derecho para inclinarte hacia la derecha; presioná el manillar del lado izquierdo para inclinarte hacia la izquierda).
- ★ Mantené una velocidad constante.
- ★ No frenes al estar haciendo el zig-zag.



## PROBLEMAS FRECUENTES

1. Balanceo muy desviado de las marcas.
2. Chocar con las marcas.
3. Mucho movimiento del manubrio.

## CORRECCIONES BÁSICAS

1. Mantené la vista en alto, mirando hacia adelante, reducí el ángulo de inclinación; presioná menos el manubrio.
2. Mantené la vista en alto, mirando hacia adelante, aumentá el ángulo de inclinación suavemente; presioná más el manubrio.
3. Mantené una velocidad constante y estable. No desaceleres o frenes.

# GIROS BÁSICOS

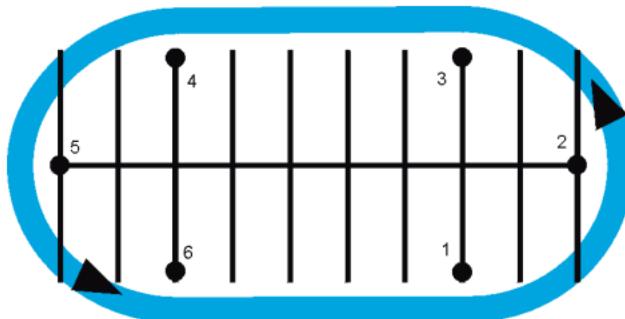
Al practicar este ejercicio vas a aprender a doblar en las curvas, las autopistas y en los caminos sinuosos.

## INSTRUCCIONES

Conducí alrededor del ovalo indicado por las marcas 1, 2, 3, 4, 5 y 6. Ajustá tu velocidad en las rectas frenando lo necesario antes del giro. Mantené una aceleración estable alrededor de las marcas en los extremos del ovalo. Repetí el ejercicio en la otra dirección.

## CONSEJOS

- ★ Velocidad inicial de 15-25 Km/h.
- ★ Desacelerá antes del giro. Frená si es necesario.
- ★ Mantené la cabeza en alto y mirando durante la curva, a lo lejos y de cerca, así como también a los costados. Incline con la moto.
- ★ Mantené una velocidad constante o girá el acelerador cuidadosamente a medida que doblás.



## PROBLEMAS FRECUENTES

1. Balanceo muy abierto en el giro.
2. Doblar muy cerrado.
3. Salirse demasiado del giro convirtiendo el ovalo en círculo.

## CORRECCIONES BÁSICAS

1. Girá tu cabeza en dirección al giro. Aplicá más presión en la parte interna del manubrio para inclinarte más.
2. Girá tu cabeza en dirección al giro. No mires para abajo. Aplicá menos presión en la parte interna del manubrio. Mantené una aceleración constante.
3. Desacelerá más antes del giro. Girá tu cabeza en dirección al giro. Aplicá más presión en la parte interna del manubrio para inclinarte más.

# GIROS NORMALES

La práctica de este ejercicio te enseñará a refining aún más tus habilidades para girar.

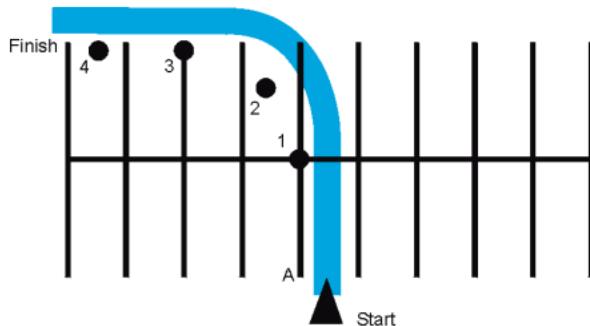
## INSTRUCCIONES

Comenzá enfrentando la marca 1 a una distancia suficiente para aumentar la velocidad a **25-30**

**Km/h.** En el punto A reducí la velocidad, frenando con ambos frenos. Al comenzar tu giro en la marca 1, mirá al punto de salida y gira cuidadosamente el acelerador a lo largo del giro. Giralo hasta pasar la marca 3 y frená pasando la marca 4. Practicá doblar en ambas direcciones.

## CONSEJOS

- ★ Desacelerá antes del giro usando ambos frenos. (Antes de la marca 1).
- ★ Mirá durante el giro hacia lo lejos y cerca tuyo, así como a los costados.
- ★ Incliná la moto.
- ★ Aumentá la velocidad gradualmente a lo largo del giro. (Pasar la marca 3).



# PROBLEMAS FRECUENTES

1. Balancearse muy abierto del giro.
  2. Doblar muy cerrado.
  3. Al desacelerar la moto tiende a enderezarse.

## CORRECCIONES BÁSICAS

1. Desacelerá más antes de entrar en el giro, girá tu cabeza en dirección al giro, presioná más la parte interna del manubrio.
  2. Mantené la cabeza y la vista en alto. No mires para abajo. Girá tu cabeza en dirección al giro. Presioná menos la parte interna del manubrio.
  3. Mantené una aceleración tranquila, constante o aumentá suavemente la aceleración para estabilizar la moto.

# CURVAS CERRADAS SIN FRENAR

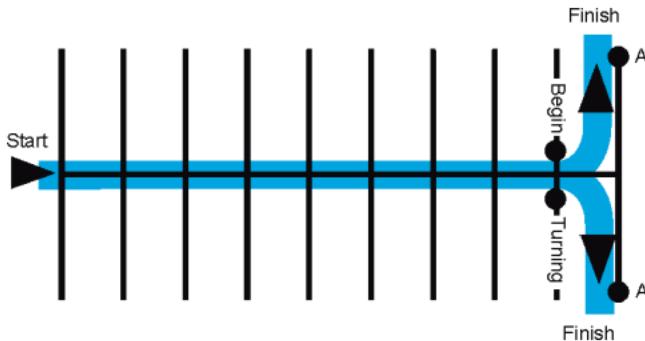
Al practicar este ejercicio vas a aprender a doblar en curvas cerradas, por ejemplo, en salidas de estacionamientos o calzadas y girar en calles o en una calle angosta.

## INSTRUCCIONES

Comenzá a conducir en línea recta a través del estacionamiento, aumentando la velocidad a aproximadamente **15 Km/h**. Justo antes de alcanzar las marcas de "comenzar a girar", desacelerá y usá ambos frenos para ajustar la velocidad. Luego soltó los frenos, girá el manubrio, incliná la moto suavemente en dirección al giro y gira tu cabeza mirando en dirección al camino que vas tomando. Liberá de manera controlada el embrague y el acelerador al hacer el giro en la curva cerrada. Practicá finalizar tu giro dentro de la línea "A", sin tocarla.

## CONSEJOS

- ★ Usá ambos frenos para reducir la velocidad antes del giro.
- ★ Mantené la cabeza y la vista en alto; mirá a través del giro para alcanzar una buena visualización de lo que está delante.
- ★ Girá el manubrio e incliná la moto en dirección al giro.
- ★ Liberá suavemente el embrague y acelerador a medida que salís.



## PROBLEMAS FRECUENTES

1. Girar demasiado corto o largo.
2. La moto se para.
3. La moto comienza a caerse en la curva.
4. Yendo demasiado rápido para poder girar.

## CORRECCIONES BÁSICAS

1. Mantené la cabeza y la vista en alto y mirá a medida que girás.
2. Usá el embrague y el acelerador suavemente para mantener la potencia necesaria en la rueda trasera.
3. Mantené la cabeza y la vista en alto y mirá a medida que girás, mantené el impulso suficiente luego de frenar para atravesar la curva.
4. Desacelerá suficientemente con ambos frenos antes de girar.

# CURVAS CERRADAS ESTANDO FRENADO

La práctica de este ejercicio te ayudará a realizar giros cerrados a partir de estar frenado, por ejemplo, al salir de un estacionamiento o doblar en una calle angosta.

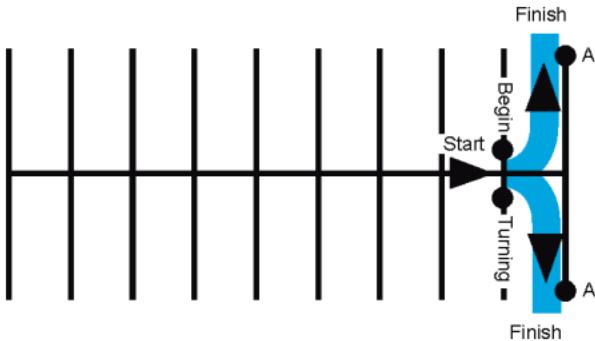
## INSTRUCCIONES

Comenzá donde están las marcas de "Comenzar a Girar" con la moto derecha. Girá el manubrio, incliná suavemente la moto en la dirección de tu giro y gira tu cabeza para ver el camino de la curva. Liberá controladamente el embrague y acelerador a medida que hacés el giro cerrado.

Terminá el giro lo más cercano a la línea "A" posible sin tocarla.

## CONSEJOS

- ★ Mantené la cabeza y la vista en alto; mirá a través de la curva para que puedas evaluar lo cerrada que es y su longitud.
- ★ Girá el manubrio e incliná la moto en dirección al giro.
- ★ Liberá suavemente el embrague y el acelerador a medida que salís.



## PROBLEMAS FRECUENTES

1. Girar demasiado corto o largo.
2. La moto se para o comienza a caerse en la curva.

## CORRECCIONES BÁSICAS

1. Mantené la cabeza y la vista en alto y mirá a medida que girás.
2. Concentrate en mantener una velocidad constante o una aceleración muy leve y una liberación suave del embrague. Mirá bien durante la curva.

# ESQUIVAR OBSTÁCULOS

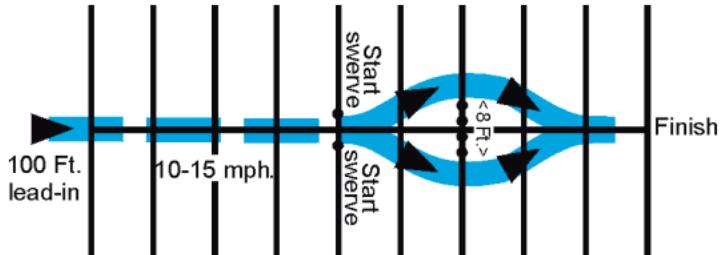
Al practicar este ejercicio vas a aprender a esquivar para evitar peligros potenciales.

## INSTRUCCIONES

Con una introducción de aproximadamente 2,5 metros, acercate al primer par de marcas. A medida que te acercás a las marcas deberías estar yendo a **15-25Km/h**. Cuando tu rueda delantera pase el primer par de marcas, esquivá (a izquierda o derecha) evitando una barrera u obstáculo imaginario. Asegurate de haber decidido en qué dirección vas a ir antes de comenzar el ejercicio. No frenes o apliques frenos al ejecutar el viraje.

## CONSEJOS

- ★ Para esquivar a la derecha, presioná del lado derecho hasta haber pasado las marcas, luego presioná del lado izquierdo para retomar en línea recta hacia adelante.
- ★ Mantené la cabeza y la vista en alto y las rodillas hacia adentro.
- ★ Presioná el manubrio en la dirección que querés ir. (Presioná el manillar derecho para ir a la derecha; presioná el manillar izquierdo para ir a la izquierda).
- ★ **No frenes y esquives al mismo tiempo.**



## PROBLEMAS FRECUENTES

1. No podés esquivar adecuadamente.

## CORRECCIONES BÁSICAS

1. Mantené una velocidad constante. Mantené presión sobre el manubrio hasta pasar la marca, después presioná sobre el lado opuesto del manubrio para enderezarte.

# FRENADA NORMAL EN UNA CURVA

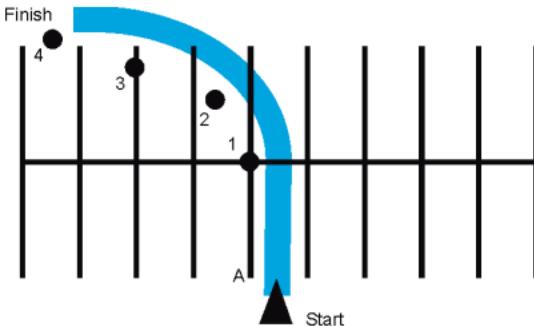
La práctica de este ejercicio te ayudará a frenar suavemente en una curva.

## INSTRUCCIONES

Conducí hacia el lado externo de la línea "A", pasando a segunda. Al alcanzar la marca 1, gira en la curva determinada por las marcas 2, 3 y 4. Una vez que entres en la curva, aplicá gradualmente los dos frenos y rebajá los cambios. No sueltes el embrague. Intentá frenar suavemente con tu rueda delantera junto a la marca 3. Practicá esto a **15 km/h**, luego a **25 km/h**.

## CONSEJOS

- ★ Mantén la cabeza y la vista en alto; mantené una buena visual de hacia dónde estás yendo.
- ★ Enderezá la moto y el manubrio antes de frenar completamente.
- ★ Usá ambos frenos suavemente para frenar.
- ★ No bajes los pies hasta no haber frenado.
- ★ Al frenar, el pie izquierdo es el primero en tocar el suelo y debés tener el cambio en primera.
- ★ No agarres el freno delantero ni derrapes ninguna de las ruedas.



## PROBLEMAS FRECUENTES

1. Pasar de largo la marca final.
2. La moto casi se cae.
3. La rueda trasera se resbala.

## CORRECCIONES BÁSICAS

1. Aplicá más presión sobre los frenos gradualmente a medida que la moto se endereza más.
2. Justo antes de frenar asegurate de que el manubrio esté derecho. Mantén la vista en alto. No agarres el freno delantero.
3. Aplicá menos presión en el freno trasero y asegurate que la moto esté derecha cuando frenás.

# FRENADA RÁPIDA EN UNA CURVA

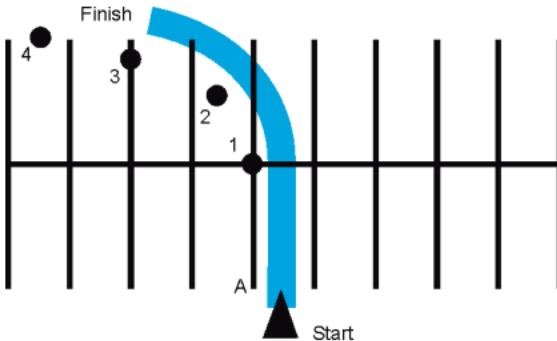
Al practicar este ejercicio vas a aprender a frenar rápidamente cuando algo se aparezca de repente en una curva.

## INSTRUCCIONES

Conducí hacia el lado externo de la línea "A". Comenzá enfrentando la marca 1 a una distancia suficiente como para aumentar la velocidad a 15-25 km/h en primera. Al alcanzar la marca 1, girá en el camino curvo determinado por las marcas 2, 3 y 4. Cuando la rueda delantera pase la marca 2, primero enderezá la moto, luego comenzá a frenar. Tenés que haber frenado antes de la marca 3. Practica esto a **15 km/h**, luego a **25 km/h**. **No excedas los 25 km/h.**

## CONSEJOS

- ★ Mantén la cabeza y la vista en alto; echá un vistazo a todo el giro.
- ★ Enderezá la moto, luego aplicá ambos frenos frenando lo más rápido posible.
- ★ No bajes los pies hasta que no hayas frenado.
- ★ Al frenar, el pie izquierdo es el primero en tocar el suelo.
- ★ No agarres el freno delantero ni derrapes ninguna de las ruedas.



## PROBLEMAS FRECUENTES

1. Pasar de largo la marca final.
2. La moto casi se cae.
3. La rueda trasera se resbala.

## CORRECCIONES BÁSICAS

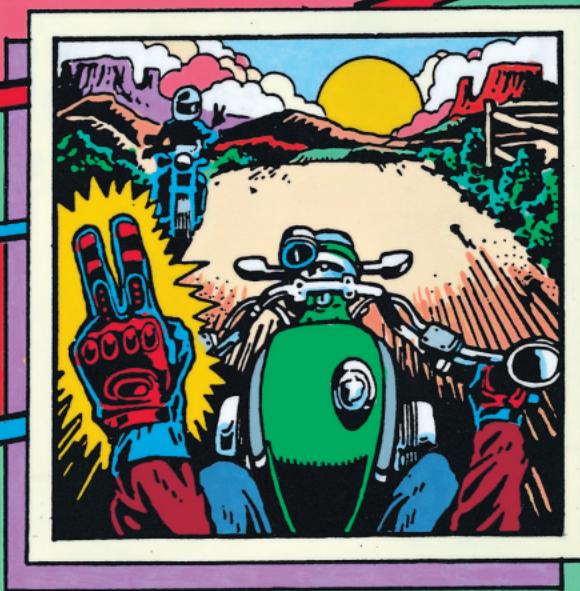
1. Aplicá máxima presión a los frenos una vez que la moto está enderezada del ángulo de inclinación.
2. Primero, enderezá la moto, luego aplicá los frenos. Asegurate de que el manubrio esté derecho en relación con la moto. Mantén la vista en alto. No agarres el freno delantero.
3. Aplicá menos presión en el freno trasero y asegurate de que la moto esté derecha cuando frenes.

Quinta edición, Julio 2020 Ilustraciones:  
George Toomer

Para más información contactar a: Motorcycle  
Safety Foundation  
(949) 727-3227 • MSF-USA.org

Para conocer la ubicación del centro  
de entrenamiento más cercano  
llamar al: (800) 446-9227  
©1988-2020 Motorcycle Safety Foundation





Para más información contactar a:  
Motorcycle Safety Foundation (949) 727-3227 • [msf-usa.org](http://msf-usa.org)  
Para ubicar el centro de entrenamiento más cercano  
llamar al: (800) 446-9227  
© 1988-2020 Motorcycle Safety Foundation