

# «BOOM» DEL MOTOCROSS EN NUESTRA PROVINCIA

## UN TOTAL DE DIECIOCHO MOTOCLUBS O ESCUDERIAS HAN SIDO CREADAS EN LOS ULTIMOS CUATRO AÑOS

**D**ESDE que dio comienzo la actual década de los años setenta, un deporte, prácticamente inédito, se ha encumbrado en nuestra provincia hasta conseguir que la juventud madrileña se interesase vivamente por el desarrollo de sus competiciones. El motocross, que así se ha dado en denominar tal ejercicio, ha encontrado su mejor medio de desarrollo y evolución en los municipios de la sierra madrileña, siendo la población joven —tanto residentes en los propios municipios como aquellos que pertenecen a la llamada población flotante de los «fines de semana»— su mejor lanzamiento de cara al medio popular. No cabe duda de que el motocross es un deporte en auge dentro de los pueblos serranos de la provincia de Madrid. Si la sierra madrileña ha sido hasta hace tan sólo unos años monopolizada por los respectivos ayuntamientos y federaciones para la práctica del esquí y el montañismo, en la actualidad los jóvenes aficionados al depor-

te de la moto han podido comprobar y demostrar cómo el terreno accidentado resulta perfecto para la práctica del motocross. Un deporte, por otra parte, que exige muchas horas de entrenamiento, valor, habilidad, reflejos y un desprecio casi constante al riesgo, si tenemos en cuenta los saltos y lugares por los que han de discurrir los pilotos sobre sus motos, en el transcurso de las competiciones. Un deporte, en fin, en el que únicamente tienen posibilidades los jóvenes.

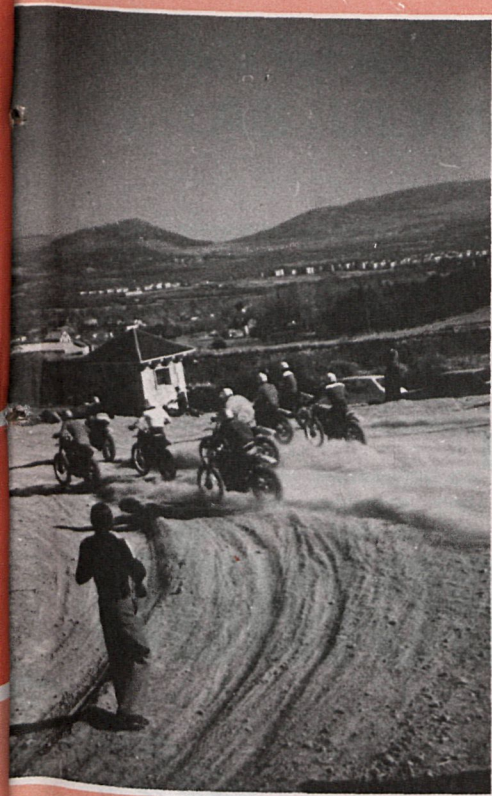
La afición al motocross ha ido creciendo año tras año, como lo demuestran las licencias expedidas en los últimos años en Madrid por la Real Federación Motociclista Española. En 1971 el número de licencias concedidas tan sólo eran 10 para la categoría «senior», 220 para «junior» y 8 para «juveniles». En el presente año el aumento ha sido sensible en todas las categorías, ascendiendo hasta 54 las correspondientes a «senior», 378 en «junior» y 57 en «juveniles». En relación a esto es necesario aclarar

que, en tanto las categorías «senior» y «junior» no tienen limitación de cilindrada, la categoría «juveniles» no puede superar los 125 c.c.

### ● EL REAL MOTOCLUB DE ESPAÑA, EL DECANO

El club más antiguo fundado en España y, a su vez, en nuestra provincia, fue el Real Motoclub de España. Es el decano del motociclismo español, y su fundación, en 1915, fue consecuencia de la fusión del Motoclub Madrid y el Motoclub Sport, de los que surgió el Motoclub Español, el que, posteriormente, al aceptar el Rey, en el año 1915 la presidencia de honor del mismo, pasó a denominarse Real Motoclub de España.

El último club fundado en Madrid, a su vez, lo ha sido el Motoclub Coslada que quedó inscrito en el pasado mes de octubre. Por medio se encuentran otros diecisiete motoclubs más, creados entre 1973 y 1977 en los municipios de Madrid, Al-



ra la práctica y fomento del motocross a nivel local, provincial, nacional e internacional.

A pesar de esto, las escuderías tienen que buscar sus propios medios para conseguir subvenciones por otros derroteros, como pueden ser la publicidad o las concesiones hechas por otro tipo de organismos que patrocinan algunas pruebas.

Aún y todo, el deporte del motocross tendrá que luchar mucho para eliminar las dificultades con que todavía cuenta para su normal desarrollo. Hay que te-

ner en cuenta que la mayoría de las competiciones de motocross de la provincia madrileña se celebran en circuitos que se acondicionan en terrenos cedidos temporalmente a este fin. Únicamente los Motoclubs de Pozuelo, Majadahonda, Arganda y Colmenar cuentan con circuitos semipermanentes y, como tales, sus instalaciones y cerramiento son provisionales e incompletos.

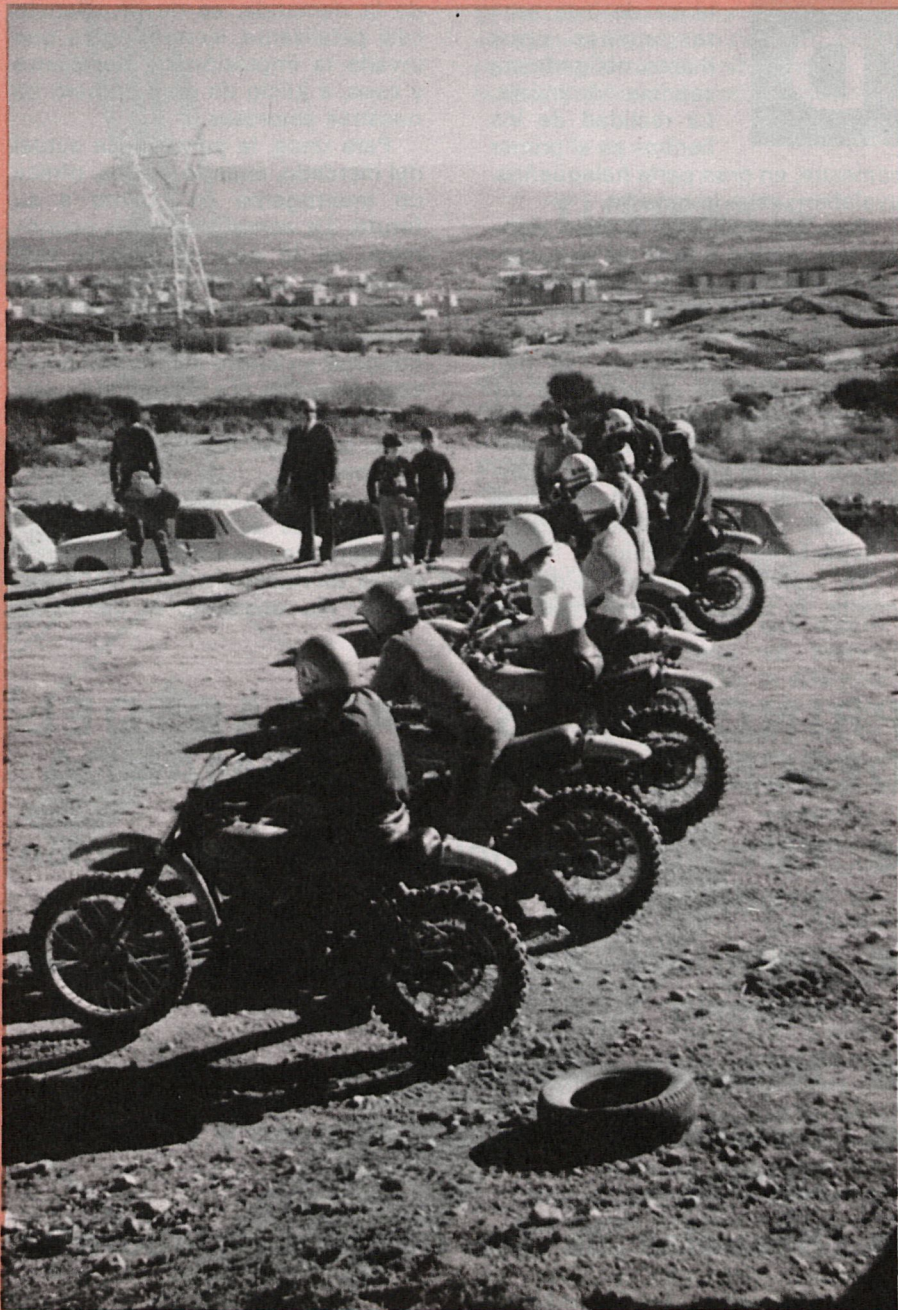
**Texto y fotos:  
D. ABAD GUIJARRO**

cobendas, Cercedilla, Pozuelo de Alarcón, Robledo de Chavela, Móstoles, Pelayos de la Presa, Soto del Real, Majadahonda, Guadarrama, Tiernes de Tajuña, Collado-Villalba, Las Rozas, Rascafría, Valdemorillo, Arganda, Barajas, Colmenar Viejo y el ya referido de Coslada.

● **UN MILLON  
DE PESETAS  
CUESTA  
LA ORGANIZACION  
DE UNA PRUEBA**

El costo de organización de una competición de motocross, con el carácter de puntuable para tal Campeonato de España, supone alrededor de un millón de pesetas, en tanto que una competición de carácter social únicamente cuesta cincuenta mil pesetas.

Para ello, la Real Federación Motociclista Española ha invertido la cantidad de cerca de cinco millones de pesetas en el curso de 1977, en subvenciones directas pa-



*Debido a la actual crisis económica*

## EL AUTOMOVIL, gravemente afectado

**D**e haber hecho balance de este sector apenas unos meses, obligado era sentirse optimista. La realidad de los hechos en el primer semestre, en gran parte halagüeños, avalaban esta impresión.

Pero sin embargo, fuertes vientos han venido a batir las estructuras de este mercado en estos últimos meses y a partir de agosto los perfiles negativos de una considerable recesión de la demanda se han ido dibujando en torno a esta industria. Según las impresiones recogidas, son momentos trascendentes para el automóvil, por cuanto la actual crisis coyuntural a nivel mundial obliga a mantener cauto y expectante al fabricante.

En opinión general, evidentemente, la trayectoria del mercado

ha cambiado de signo, el lenguaje de la demanda, es de un silencio casi paralizante, siendo lógico que invada la impresión de desaliento y caos, a juicio de gran número de nuestras empresas.

Para unos, la panorámica actual del mercado, cuando menos, ofrece un interrogante en cuanto a su futuro. La actual situación económica, de la que no escapa este sector del automóvil, aboca a un clima de inseguridad. Muchos escollos se han de superar si se quiere concebir un futuro menos sombrío y esperanzador. La demanda está cada vez más reacia a enseñar la cara, salvo las lógicas y naturales excepciones.

En cualquier caso, este es el panorama que se decanta al pulsar las opiniones de autorizados portavoces de nuestro mundo del automóvil. No obstante, el dar curso

### PRINCIPALES CAUSAS DEL DESCENSO DE LA DEMANDA:

- Falta de financiación y restricción crediticia
- Deterioro del poder adquisitivo del usuario
- Nuevas medidas fiscales
- Subidas de los carburantes y materias primas
- Secuelas de los conflictos laborales
- Paro e inflación

## MAS DE 80.000 COCHES, EL «STOCK» DE SEAT EN LAS ULTIMAS SEIS SEMANAS DEL AÑO

a estos criterios solicitados, dentro de una perspectiva global, no pretende crear una sombría nebulosa, según el sentir de una mayoría, ni entrar tampoco en un círculo de ilusión, por el enfoque triunfalista de unos pocos. Se intenta sólo el desvelar una realidad de necesaria y urgente solución.

Lejos están esos momentos de euforia del primer semestre, con una producción de más de un 40 por 100 con respecto al anterior 76; de un 15 por 100 por encima, en las ventas interiores de tu-

rismos y de más de un 30 por 100 en su exportación.

### CAUSAS DEL DESCENSO DE LA DEMANDA

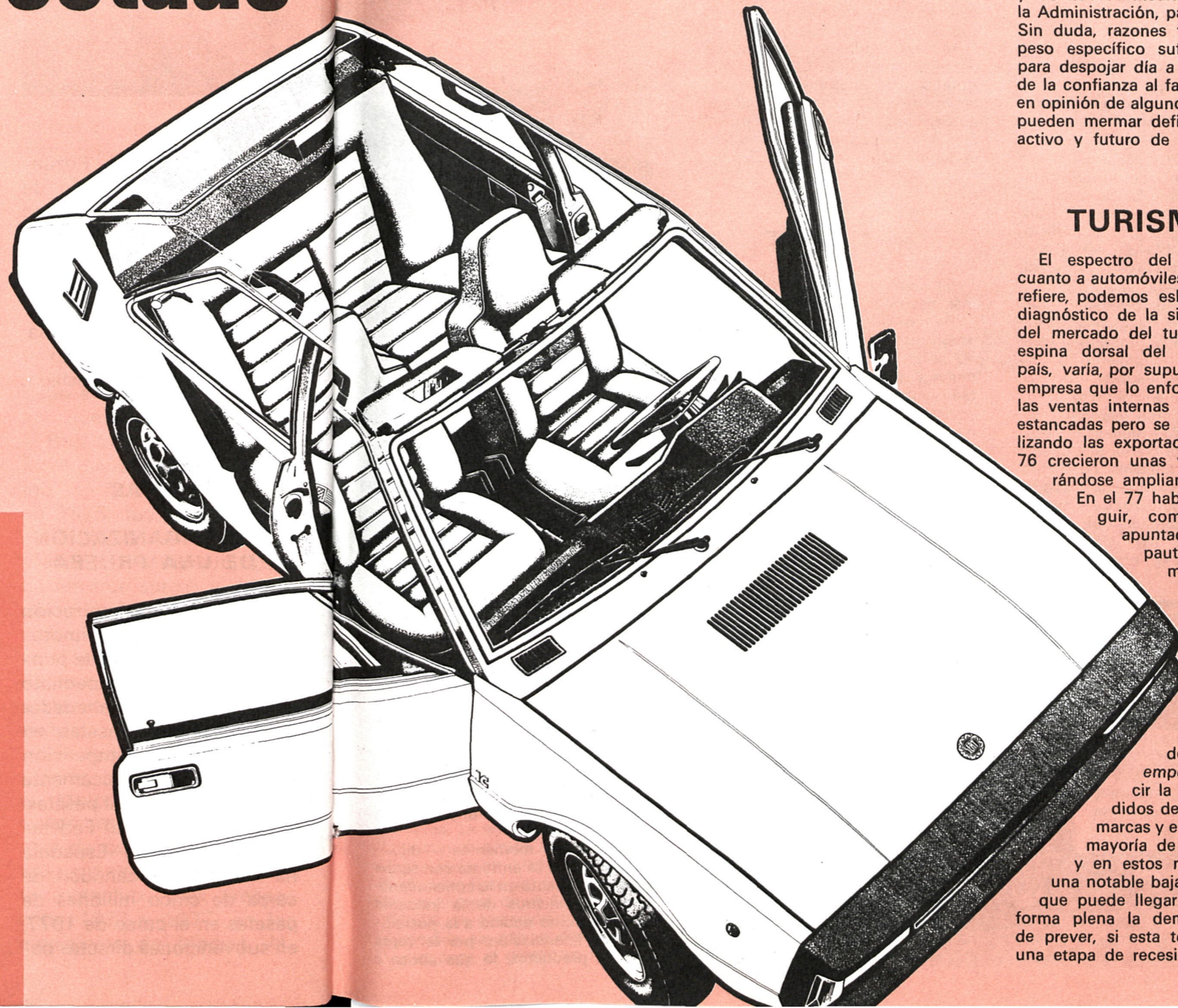
En cuanto a las principales causas que inciden seria y gravemente sobre la coyuntura apuntada, las

opiniones pulsadas coinciden en señalar las siguientes: a) Deterioro del poder adquisitivo del usuario. b) Falta de financiación e importante restricción crediticia, que afecta sobre todo a la venta de automóviles a plazo (casi un 70 por 100 del total). c) Alza de las materias primas, con la consiguiente elevación del precio del producto, en desnivel a todas luces con la actual cadena económica del consumidor medio. d) Subida de los carburantes y accesorios, así como las secuelas de los conflictos laborales y las nuevas medidas fiscales de la Administración, paro e inflación. Sin duda, razones todas ellas de peso específico suficiente, como para despojar día a día del sueño de la confianza al fabricante y que en opinión de alguno de ellos, bien pueden mermar definitivamente el activo y futuro de esta industria.

### TURISMOS

El espectro del problema, en cuanto a automóviles de turismo se refiere, podemos esbozarlo así: El diagnóstico de la situación actual del mercado del turismo, notable espina dorsal del desarrollo del país, varía, por supuesto, según la empresa que lo enfoque. En el 75, las ventas internas siguieron algo estancadas pero se fueron normalizando las exportaciones y en el 76 crecieron unas y otras, superándose ampliamente el nivel.

En el 77 habría que distinguir, como ya hemos apuntado, la diferente pauta entre un semestre y otro. En el primero continuó la expansión, pero, por el contrario, en el segundo los síntomas de desaceleración de la demanda empezaron a reducir la cartera de pedidos de casi todas las marcas y en opinión de la mayoría de las empresas, y en estos momentos hay una notable baja en las ventas que puede llegar a eclipsar de forma plena la demanda, siendo de prever, si esta tónica perdura, una etapa de recesión y estanca-



miento para el 78, al menos en sus comienzos.

## SEAT

Seat tiene en la actualidad más de 80.000 unidades de «stock» producidos en las últimas 6-7 semanas, más del doble de lo normal, según manifestara recientemente el presidente de la sociedad, lo que obligaría a la marca, al decir de ciertas fuentes oficiosas, el tener que reducir su jornada semanal por algunos días, durante el primer semestre del actual año.

Aunque la firma esté preparada para aguantar y sostener «socks» mayores, por lo que a juicio del presidente, las circunstancias aunque difíciles, no son de extrema gravedad, no obstante, los síntomas son alarmantes, por cuanto la situación es sensiblemente diferente a la de meses anteriores.

Hasta octubre se habían vendido en España casi medio millón de turismos, de ellos Seat aportó unos 210.000, de los 261.000 producidos por la marca, lo que supone una cuota de penetración de casi un 45 por 100, habiendo exportado casi 50.000 unidades, lo que refleja un saldo favorable a Seat, como a las demás firmas, durante el primer semestre del año en curso.

Sin embargo, este resultado altamente positivo ha cambiado de signo y la verdadera incógnita está en ver el comportamiento de la demanda en los últimos días del año 77 y comienzos del actual 78, pues sus resultados dependen de la tendencia del mercado, nada esperanzador por cierto, que puede agravarse por posibles conflictos laborales. Hoy no los hay, según manifestara un portavoz de la marca, pero puede imaginarse que en una comunidad de más de 32.000 personas como es actualmente la

plantilla de Seat, puede haber lógicamente ciertas tensiones de ajuste, máxime en estos momentos.

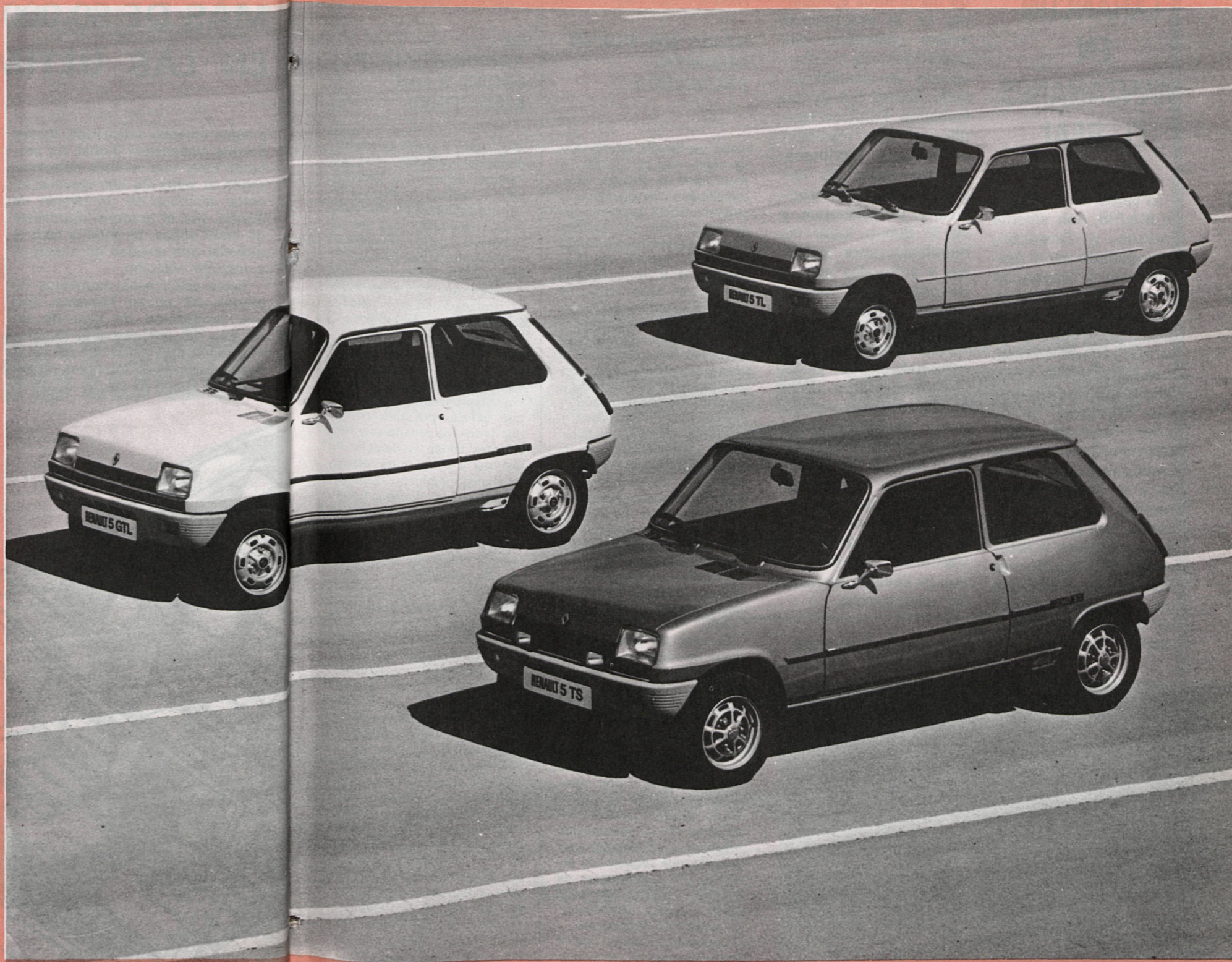
## CITROEN

A juicio de Citroen, aunque el automóvil sea en momentos de general crisis, en el último producto afectado, no obstante, dado el progresivo deterioro del poder adquisitivo del usuario, a causa de la inflación y el paro progresivo, actualmente la industria del automóvil se encuentra a expensas de la crisis económica y la evolución negativa de las responsabilidades de crédito.

Según manifestara recientemente el director de la marca, con motivo de la presentación del Peugeot-504, en estos momentos de crisis sólo se salvan de ella, y en parte nada más, aquellos vehículos de pequeña cilindrada por lo que significan de ahorro y corto mantenimiento. No obstante, estiman que de seguir así la situación el mercado puede verse sensiblemente deteriorado.

## RENAULT

En opinión de Renault, el punto más negativo de la actual crisis y caída en picado de la demanda es sin duda el financiero el derivado de la restricción crediticia, que como a tantos otros sectores, también enmarca al del automóvil, aspecto éste que la mayoría de las empresas están acusando y cuya solución ha de depender de la evolución del mercado en estos próximos meses. Estas dificultades permiten augurar un resultado económico un tanto deficiente para la marca, según manifestaran portavoces de la misma.



## CHRYSLER

Recientemente el presidente de Chrysler estimó que la industria del automóvil no está al margen de la actual crisis, pues acusa de lleno la situación de ciertos escalones anteriores, al ser ésta una industria de síntesis.

«En estos momentos —dijo— esta industria se enfrenta con serios problemas, tanto en lo concerniente a los suministros de la industria auxiliar como debido a la posibilidad de financiación, por la venta de sus productos, lo que aboca a

una negativa situación de liquidez, dado el incremento de costos.»

Las ventas, manifestó igualmente, han sido satisfactorias en el primer semestre, pero la realidad de los hechos en estos últimos meses y las perspectivas cercanas no uejan de ser sombrías, y hacen prever el incumplimiento de nuevos proyectos. La situación del mercado, continuó, ofrece una creciente preocupación en cuanto a su futuro. Chrysler tiene en la actualidad un gran número de unidades, cerca de 2.000, ya casi vendidas que no han podido ser entregadas debido en gran parte al retraso en los su-

ministros de accesorios y componentes, así como las demoras laborales, lo que provocan un notable descenso de la productividad.

## FORD

Esta firma que mantiene sólo una línea de producción (el coche intermedio, en la cilindrada de 1.000 y algo), destinada a un segmento muy definido del mercado, posiblemente y de hecho así sucede ya, ha de tener una mejor defensa en estos momentos, al adaptarse más acertadamente a una etapa de

ahorro como la actual, según nos informara un portavoz de la empresa. El hecho ha dado lugar a que la Ford no haya acusado con tanta intensidad la actual recesión, aunque, al decir del propio presidente, «bien se puede afirmar que en estos últimos meses del 77 la producción ha sido considerablemente inferior a las de las anteriores, más tonificados». De cualquier forma, Ford, en estos momentos con más de 500.000 Fiestas producidos, está a la cabeza de las firmas exportadoras del automóvil, sin problemática laboral alguna y con una buena situación económica.

