

ÓSCAR GARNACHO, O LA PASIÓN POR EL MOTOCROSS

El deporte del Motocross se encuentra presente en nuestro pueblo desde hace décadas. El circuito de «Las Tronconas» y el Club Motor Villarejo son las referencias locales, por excelencia, al referirnos al Mundo del Motor en Villarejo. Cuando en la Comunidad de Madrid se habla de éxitos en esta competición, algunos nombres de vecinos ya son habituales: Luis González, Gregorio García y Óscar Garnacho son algunos de ellos. Éste último es, quizás, uno de los pilotos más regulares del campeonato regional de Motocross, desde que empezara a correr oficialmente, allá por el año 1992. Esta entrevista está dedicada a él, a todos los campeones locales, al Club Motor Villarejo, a todos los aficionados y, esperemos que sirva para que todos los lectores puedan conocer mucho mejor el mundo del Motocross.



ÓSCAR GARNACHO

Pregunta.- Óscar, vamos a comenzar introduciendo a nuestros lectores en el Mundo del Motocross y desmontando, directamente, el falso mito que a veces se oye, en cuanto a que las competiciones deportivas del motor, no son realmente deportes, ya que el esfuerzo lo hace el motor y no la persona. ¿Qué tienes que decir a esto? ¿Cuáles son las partes del cuerpo que más sufren y cuáles son las cualidades de un buen piloto?

Respuesta.- Contra lo que pueda parecer desde el desconocimiento, todos los deportes del motor son muy físicos, y el Motocross, en concreto, requiere de un esfuerzo físico supremo, sobre todo en algunas modalidades. Todo el cuerpo en general tiene que poner su parte, pero los brazos, quizás sean los que más sufran, y en las piernas, los músculos gemelos. Para manejar la moto con soltura, también se debe tener entrenados los pectorales. La moto tiene mucha fuerza y para controlarla con seguridad, sólo se puede hacer su-

jetándola firmemente con los brazos. Si éstos están cansados, o no están acostumbrados al esfuerzo intenso continuado, es fácil dar con los huesos en el suelo, al primer extraño que haga la moto. En todos los casos, es muy importante el fondo físico para aguantar las carreras, sobre todo en la modalidad de Motocross. En cuanto a actitud y cualidades, es importante que el piloto de Motocross tenga mucho respeto, pero nunca miedo. Los nervios siempre están presentes, pero hay que controlarlos.

P.- Entrenamiento, experiencia... ¿cuáles son las claves para controlar perfectamente la moto, durante un gran salto de Motocross?

R.- La clave está en entrenar mucho, al menos todos los fines de semana, también hacer gimnasio y estar bien físicamente. Cuando dejas sólo 2 semanas sin montar, si compites, enseguida notas falta de destreza. El problema de las caídas o la falta de control en los saltos ocurren, sobre todo, a personas novatas muy valientes, pero que no piensan las consecuencias cuando se lanzan, sin miedo y sin experiencia, a hacer un gran salto de 20 metros. En cualquier momento, la moto puede hacer un extraño en el aire y si no se tienen muchas horas de práctica, es muy difícil corregirla y muy fácil que el salto acabe en accidente. Hay que ir acostumbrándose a saltos más pequeños, a frenar con el freno trasero y cambiar de marcha en el aire, es decir a controlar la moto en saltos fáciles, antes de ir a por los espectaculares.

Palmarés en la Comunidad de Madrid

- 1996. 3º Supercross.
- 2001. 1º Tramos C.E.; Premio de la Gala del Deporte de Villarejo.
- 2002. 2º Motocross Clásicas y 3º Tramos C.E.
- 2003. 3º Motocross Clásicas y 2º Tramos C.E.
- 2004. 1º Tramos C.E.
- 2005. 1º Tramos C.E.
- 2006. 2º Tramos C.E.

En Villarejo, además de Óscar Garnacho, Luis González y Gregorio García también tienen un gran palmarés en los Campeonatos de la Comunidad de Madrid. La regularidad es, sin embargo, la nota a destacar en nuestro entrevistado. Su preferencia es el Motocross, más que los Tramos Cronometrados, a pesar de que sus grandes éxitos han sido en estos últimos. Considera que la modalidad de las carreras de Motocross es la que más categoría tiene y en la que más difícil es ganar.

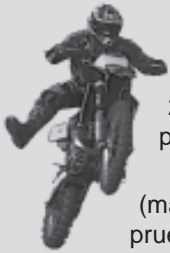
P.- ¿Cuáles son tus marcas favoritas de motos? Háblanos de prestaciones, cilindradas, etc., en el mundo del Motocross.

R.- Mi primera moto de competición fue una Honda CR de 250 cc. Creo que la marca por excelencia en el Motocross es Honda. Cualquier Honda, incluso de 125 cc., tiene mejores prestaciones de serie que otras marcas muy conocidas, como Kawasaki, Suzuki y Yamaha. La máxima cilindrada de competición en Motocross, a nivel de la Comunidad de Madrid y nacional, es 450 cc. A nivel mundial existe también la categoría de hasta 520 cc. Este tipo de motos pesan unos 90 kilos.

P.- Bajo tu punto de vista, Óscar, ¿se puede encuadrar el Motocross dentro de los llamados «Deportes de Riesgo»? ¿Has tenido algún percance importante a lo largo de tu carrera?

R.- Sin duda alguna. En este deporte, el piloto está muy expuesto, desde el primer momento, hasta el último y las caídas y las lesiones están a la orden del día. En mi caso, me he caído muchas veces y, muy probablemente, todavía me quedarán algunas más. El peor año, en cuanto a lesiones, fue la temporada pasada. Durante una carrera en Colmenar de Oreja, en la que, además, no me iba nada mal, yendo el tercer clasificado, me caí y me hice mucho daño

Óscar Garnacho nos explica las modalidades más conocidas del Motocross:



Motocross. Se trata de un circuito cerrado, donde suele haber dificultades de tipo medio, como saltos, badenes, curvas pronunciadas, etc. Es una prueba muy rápida y espectacular, de poco más de 20 minutos. Pueden tomar la salida hasta 40 pilotos a la vez y, guardando ciertas reglas, el que llega primero es el que gana, como suele ser habitual en los deportes de competición.

Supercross. Esta prueba es muy parecida a la anterior, con la diferencia de que son menos pilotos (máximo de 16) y los circuitos son más reducidos, pero con más saltos y más espectaculares. Son las pruebas de motocross que se suelen ver en televisión, por su mayor espectacularidad. Son habituales las pruebas que se suelen desarrollar en el Palacio de los Deportes de Madrid. Son 8 vueltas y gana el motorista más rápido.

Enduro. La competición «Enduro» se hace campo a través, por un circuito más abierto, menos «espectacular», durante varios kilómetros, y donde los pilotos tienen que pasar, obligatoriamente, por diversos puntos de control, para no ser descalificados. La competición es contrarreloj y gana el corredor que menos tiempo emplee en hacer el recorrido completo. El desarrollo de la prueba es muy parecido a las conocidas pruebas ciclistas de contrarreloj, es decir, cada cierto tiempo, sólo 2 ó 3 pilotos van tomando la salida cada vez. Los organizadores miden el tiempo individual de cada motorista al final de la prueba.

Tramos cronometrados enduro. Son pruebas campo a través, en un circuito cerrado, pero amplio. Los motoristas van saliendo uno a uno y, normalmente, se realizan tres vueltas. La organización coge el mejor tiempo de esas tres vueltas y gana el corredor que menos tiempo haya empleado en realizarla. En esta modalidad, Óscar ha conseguido varios Campeonatos de Madrid.

Resistencia en enduro. La prueba se realiza campo a través, en un circuito cerrado, pero de muchos kilómetros, y puede ser individual o por equipos. La competición es agotadora y dura unas 3 horas sin parar. Si es por equipos, cada motorista debe estar un mínimo de 30 minutos sin bajarse de la máquina, para no ser descalificado.

en el omóplato. Tuve que estar más de dos meses de recuperación. Poco después de salir de esta lesión, durante otra carrera en la que me jugaba el 2º puesto del Campeonato Regional, tuve que arriesgar en un gran salto, me salió mal y me caí. Lo primero que vi, tras la caída, es que se me había roto el puño del acelerador. Enseguida comprobé que era mucho más grave y tenía mi mano rota. Después de esta lesión, aunque pasó por mi cabeza el abandonar la competición oficial, lo que hice fue tomarme las cosas con mucha más tranquilidad. Contra todo lo que pueda parecer, las caídas más graves de los pilotos suelen ser en los entrenamientos, donde los peligros más grandes son menos controlables, y no en las competiciones.

P.- Suponemos que toda la competición del Motocross está regulada por Ley. Háblanos de esto.

R.- Efectivamente todas las carreras deben ser federadas y todos los corredores, también. El estar federado supone disponer de un seguro y estar dentro de la Ley. Aún hoy, existen carreras «piratas», en las que se puede competir ilegalmente. Son delictivas e incumplen todos los requisitos mínimos de seguridad. Por ejemplo, ante un accidente en estas carreras, en el que se vea implicado un espectador, el motorista responsable puede tener un problema legal muy grave.

P.- Cuéntanos cuáles son los sentimientos de un corredor en un día de

competición, cómo son los preparativos, etc.

R.- Los nervios siempre están ahí. A pesar de que llevo casi 18 años compitiendo, sigo despertándome la noche antes de la carrera. Normalmente, los nervios se esfuman cuando baja la parrilla de salida y comienza la competición. Las carreras suelen ser en domingo, por lo que los preparativos ocupan todo el sábado y parte del viernes: lavar y preparar la moto, mirar los niveles, limpiar los filtros, preparar ropa,

bebida, comida, etc. Tras la carrera, hay que recoger, limpiar de nuevo la moto, etc. Durante la carrera, los sentimientos varían, depende de cómo salgan las cosas. Lo que sí quiero resaltar es que los pilotos, a pesar del casco y del ruido de la competición, oímos y sentimos perfectamente a todos los aficionados, y sus ánimos nos dan mucha energía en los momentos más difíciles.

P.- Hoy por hoy, ¿se puede vivir del Motocross? ¿Existe el profesionalis-



mo en este deporte? ¿Tenéis marcas o empresas que os patrocinen?

R.- A nivel de la Comunidad de Madrid, la gran mayoría de los motoristas son amateurs. Sólo unas pocas carreras ofrecen algunos ingresos adicionales o pagan los costes mínimos para los pilotos participantes, y sólo unas pocas categorías otorgan premios en metálico. Sí que existe gente que vive de este deporte, pero ya tiene que ser a nivel de Campeonatos de España y rayando los primeros puestos, es decir, corriendo a un enorme nivel. Participar en carreras de ámbito regional cuesta al piloto, de entrada, unos 50€ por la inscripción, más 400€ que se pagan al año por la licencia federativa. A este precio hay que sumarle el coste de la gasolina, el transporte hasta el lugar de la carrera, y esperar no tener ningún percance, porque las reparaciones de las motos tampoco son gratis. Mucha gente opta por hacerse con una autocaravana, que son muy prácticas y permiten desplazamientos mucho más cómodos. En cuanto a patrocinadores, yo he tenido alguna oferta, pero para participar en el Campeonato de España. Yo ya estaba trabajando entonces, y es muy difícil compatibilizar la competición de ámbito nacional con el trabajo porque aunque, en aquel caso, me pagaban toda la equipación, e incluso la moto, lo que no me ofrecían era salario. Cualquier carrera nacional en domingo, supone desplazarse el jueves y volver el martes, por lo que tuve que tomar la decisión más sensata.

P.- Económicamente, ¿qué supone dedicarse a este deporte? ¿Cuál es la equipación, los elementos mínimos y su coste, para cualquier piloto de Motocross?

R.- Está claro que lo primordial es la moto. Primero se compra, y luego se tiene que preparar, cambiándole algunos elementos para aumentar su rendimiento. El coste de una buena moto de campo puede superar los 6.000€. Las de Enduro suelen ser incluso más caras. Éstas últimas se pueden matricular y están preparadas para circular por la vía urbana. Por otro lado, para poder competir, es obligatorio el casco homologado (de 50 a 500 €) y las botas (de 100 a 500€), todo lo demás (guantes, protecciones, etc.), aunque es muy aconsejable, es opcional. Una equipación «normalita» (botas, casco, guantes, pantalón, camisa, peto, rodilleras), no suele bajar de los 800€.

P.- Un deporte duro y costoso, según nos cuentas, Óscar. Sin embargo, mucha gente lo practica ¿Qué puede aportar el Motocross a cualquiera que quiera practicarlo? ¿Se nota la crisis económica en el número de aficionados?

R.- Fundamentalmente, el Motocross es una actividad al aire libre, agradable, para pasarlo bien y desconectar de los problemas de la vida, del trabajo. La crisis está afectando en cuanto a que, últimamente, hay menos participantes en las carreras. Las licencias federativas son las mismas, o incluso han aumentado, pero en el desembolso que hay que hacer para competir, ahí es donde más se está notando. Incluso, en la última carrera que organizamos en Villarejo se notó mucho la disminución en el número de participantes. Sin embargo, como hay un piloto español que está ganando carreras en el Mundial, la afición real, no sólo se mantiene, sino que está aumentando.

P.- El conflicto o la relación, según se mire, del Motocross con el medio ambiente es un tema importante ¿Cuál es tu opinión al respecto?

R.- El asunto de entrenar y circular por el campo con la moto está muy complicado para nosotros y, todavía más, en la Comunidad de Madrid. En teoría, y esto hay mucha gente que no lo sabe, está prohibido circular con este tipo de motos por el campo abierto. Aunque una persona tenga una moto de Enduro con su documentación al día, su ITV, su seguro, etc., no se puede usar para circular o entrenar libremente por el campo. Esto se debe hacer en circuitos cerrados y preparados para ello. La Ley persigue cada vez más este tipo de actitudes y las sanciones para los infractores son enormes.

P.- Pero tenéis circuitos para entrenar ¿Son suficientes? ¿Son fáciles de mantener?

R.- Hoy en día, construir nuevos circuitos en la Comunidad es poco menos que imposible. De hecho, muchos de los que existen los están cerrando, principalmente, por la presión urbanística y por su coste de mantenimiento. Las poblaciones van creciendo y circuitos que antes estaban muy alejados del centro urbano, de repente, empiezan a «molestar» a los vecinos. El ejemplo más claro lo tenemos en el circuito del Jarama, rodeado de nuevas urbanizaciones, y cuyo futuro es más que discutible. La construcción de nuevas instalaciones

deportivas de este tipo se complica muchas veces, ante las reticencias de los ayuntamientos que, económicamente, prefieren la urbanización, antes que estas zonas deportivas. Afortunadamente, en Villarejo, tenemos un gran circuito, desde hace muchos años, que es el de «Las Tronconas», alejado del pueblo y que no molesta a nadie.

P.- Óscar, vamos a continuar hablando de ti y del origen de tu afición, porque suponemos que no vino de repente. ¿Cuándo te empezó a interesarte el mundo del motor? ¿Cómo surge esta afición en ti? ¿Había alguien en la familia con esta afición?

R.- La verdad es que desde que tengo uso de razón he sentido pasión por las motos. En mi familia ha habido alguna moto, pero la pasión que yo empecé a sentir, desde muy joven, por este mundo no tiene precedentes claros, que yo tenga en mi memoria. Ya, cuando iba al colegio, desde 4º de la EGB, las típicas fotos que todos los niños llevábamos en las carpetas, en mi caso, eran siempre relacionadas con el motor y, sobre todo, con las motocicletas. Cuando tenía 15 años tuve la primera moto, un ciclomotor de 50 cc., marca Honda, modelo PXR, una máquina que aún conservo y que aún funciona perfectamente, además.

P.- Suponemos que, a pesar de esta afición innata al motor, en algún momento, algo te motivó a competir ¿Qué fue?

R.- A principios de los años 90 se empezó a crear el Club Motor Villarejo. Entonces había un importante motorista, vecino de Villarejo, que también ha cosechado muchísimos éxitos en el Motocross, Luis González. Yo tenía mucha amistad con él y le acompañaba habitualmente a entrenar. Entonces yo todavía seguía con mi ciclomotor, pero siempre había momentos en que Luis me dejaba su moto para «que me diera una vuelta». Ese fue, realmente, el origen de mi interés por la competición en el Motocross. Luis fue quien más me animó, y quien me enseñó muchas de las lecciones que después emplearía, a lo largo de todos estos años.

P.- Está claro que hubo una primera carrera y una primera moto de competición. Haz un poco de memoria y hablemos de ellas.

R.- A finales de 1991 me decidí por el modelo Honda CR 250, una moto de 250 cc., que compré, de segunda mano,

al propio Luis. Prácticamente, nada más comprarla, fui a competir. Mi primera carrera fue el 6 de enero de 1992, en Santa Cruz de la Zarza (Toledo), en un circuito que hoy ya no existe. Pasé, en muy poco tiempo, de un ciclomotor, a una moto de 250 cc., y de ésta a competir. Recuerdo aquel día perfectamente: muchos nervios, casi sin dormir por esta causa, 16 participantes y acabé en 8º lugar. La verdad es que mi objetivo en aquella carrera era, simplemente, no quedar el último, y la verdad es que vine muy contento.



P.- No nos creemos que no pasara nada «raro» en esa primera carrera ¿Recuerdas alguna anécdota?

R.- La verdad es que la inexperiencia me jugó varias malas pasadas. Aquella noche había caído una helada importante. Sin pensarlo, en la parrilla de salida de la primera manga, me coloqué en la zona más sombría, donde, evidentemente no había ningún motorista, ya que el suelo estaba completamente helado. Los nervios de mi primera salida me impidieron ver toda esa enorme capa de hielo y nada más dar la salida, la moto patinó y salí el último, con una desventaja importante sobre los demás. Poco a poco, fui remontando y al final no quedé tan mal como podía esperarse. En la segunda manga también tuve una mala pasada debido, de nuevo, a mi inexperiencia. Hubo un instante, durante la carrera, en que iba el primero de todos. La emoción del momento, hizo que metiera la 5ª marcha de la moto, y me olvidase reducir cuando llegó una cuesta arriba. Con los nervios, subí toda la rampa en 5ª marcha. Evidentemente, la moto no podía, y el resto de motoristas me adelantaron fácilmente. De nuevo, me quedé el último y tuve que comenzar a remontar.

P.- Cuéntanos tu evolución en este deporte.

R.- Tras esa primera carrera, en aquellos años sólo hacía Motocross, que es la modalidad que más me ha atraído desde siempre. Por el contrario, mis grandes éxitos han sido en los Tramos de Enduro. Durante todos estos años, aunque he ganado algunos campeonatos, quizás me caracterizo más por mi

regularidad, ya que he estado siempre entre los 10 primeros de Madrid. Aún hoy, que sigo compitiendo pero, por diversas razones, mucho menos que antaño, sigo quedando en muchas carreras, entre los 10 primeros. Es difícil calcular, durante todos estos años, habré participado en unas 200 carreras de motos, unas 10 ó 12 al año.

P.- Óscar, ¿cuál ha sido la carrera más dura que tú recuerdas?

R.- Han sido en general las de la modalidad de «Resistencia en Enduro». Las pruebas individuales consistían en estar 2 horas sin parar, sólo te podías detener un instante, cuando ya llevabas una hora corriendo, para repostar. Creo que de las pruebas más duras en las que he participado ha sido en Merindades (Burgos), una prueba de Enduro, que discurre por un terreno agreste muy duro, muchas piedras, ríos, con 190 Km. de recorrido. He corrido varios años esta prueba. La primera vez que acudí, participaban más de 1.000 pilotos y acabé entre los 145 primeros. De esa vez, lo que más recuerdo, son unas agujetas infernales que me duraron más de 5 días. De hecho, durante la propia carrera, los últimos 30 kilómetros se hacen muy difíciles de soportar para cualquier motorista.

P.- Vamos a terminar la entrevista hablando del Club Motor Villarejo ¿Cuál es tu relación con este Club y desde cuándo?

R.- He pertenecido al Club casi desde sus comienzos. Cuando las personas que lo formaron, organizaron la primera carrera en Villarejo, yo acudí como es-

pectador y por aquel entonces no conocía, prácticamente, a nadie. En ese momento, la junta gestora estaba integrada por Gregorio García, Carlos González, José Antonio Díaz, Pilar González y Mª Isabel Garnacho. Al terminar la carrera, estuve ayudándoles a recoger todo y desde aquel día pertenezco al Club. Actualmente soy también miembro de la junta gestora. Aparte de las funciones habituales, el Club Motor Villarejo me ha ayudado mucho deportivamente, a lo largo de mi carrera.

P.- ¿Qué puede aportar el Club Motor Villarejo a un nuevo socio?

R.- Aparte de asesorar en todo lo que respecta al Motocross, lo más importante es la posibilidad de entrenar en nuestro circuito cerrado, algo fundamental, mucho más en la Comunidad de Madrid, donde el entrenamiento en campo abierto está muy difícil, según te he comentado en la pregunta anterior. La licencia federativa, al pertenecer al Club es más barata que hacerlo por trámite individual. Además, siempre tenemos detalles y algún regalo para todos los socios. La participación más numerosa de los socios, también es importante para nuestro principal objetivo, que es organizar el máximo número de carreras posibles en Villarejo, durante el año. Gracias a las empresas patrocinadoras y al esfuerzo de mucha gente, nuestros aficionados pueden seguir disfrutando, en su pueblo, de las carreras de motos.

P.- ¿Cuánta gente practica y compite en este deporte en Villarejo?

R.- A fecha de hoy, tenemos unos 10 pilotos federados que compiten habitualmente en carreras. Villarejo puede alardear, no sólo de tener muchos pilotos, con respecto al número de habitantes, sino que además lo hacen bastante bien, en todos los campeonatos y categorías que compiten. Aparte de la competición, hay muchos jóvenes con moto, muy aficionados, pero que no se llegan a involucrar de manera activa en el Club. Sin embargo, también ponen su granito de arena, al acudir, fielmente como público, a todas las carreras que organizamos, lo que nos anima a seguir adelante.

