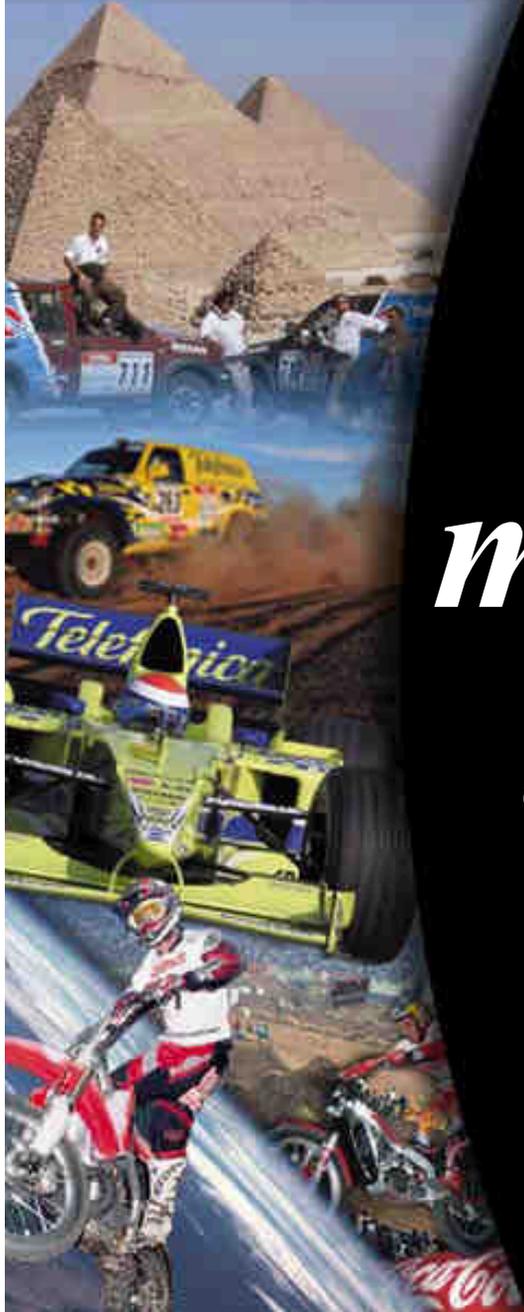




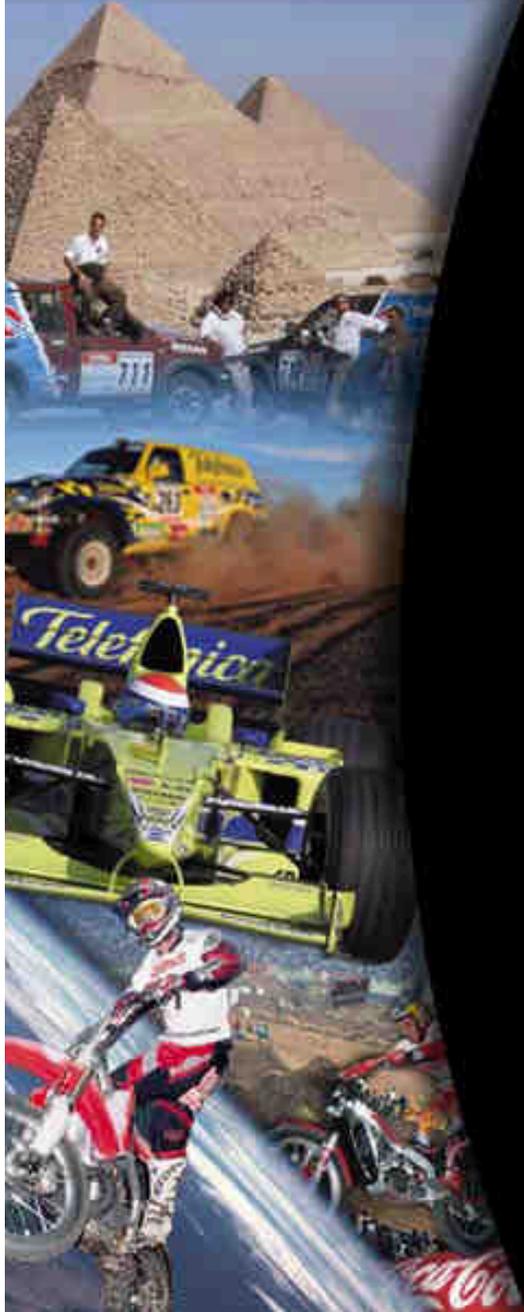
Alesport, s.a

La historia reciente según Solo Moto

*El sector de la
motocicleta en los
últimos 31 años*



El nacimiento de Solo Moto





Alesport, s.a.

Hace ahora 1619 números, o semanas...



¿Qué aportó Solo Moto al panorama editorial de los 70'?

- *Información a todo color.*
- *Lenguaje moderno, “tuteaba” al lector.*
- *Revista “racing” especial atención al mundo de la competición.*
- *Apoyo a los pilotos nacionales*



Alesport, s.a

La pasión por el motociclismo como principio



- *Piloto antes que motorista. Por lo menos cronológicamente*
- *Los principios como periodista. “El Mundo Deportivo” y “Motociclismo”.*
- *La quiebra de “Garbo Editorial” y el “capitane” o “En busca de la redacción perdida”...*





esport.s.a.

La pasión por el motociclismo como principio





le sport, s.a.

¿Piloto o editor?



- *La primera redacción. Todavía se mantienen algunos de sus miembros iniciales.*
- *El “bussines plan” inicial o la “libreta de cuentas”.*
- *La negociación con la imprenta: la única garantía presentada*

**Periodista, fotógrafo, editor, piloto, promotor.
Todo en uno**

Concepto de riesgo empresarial:

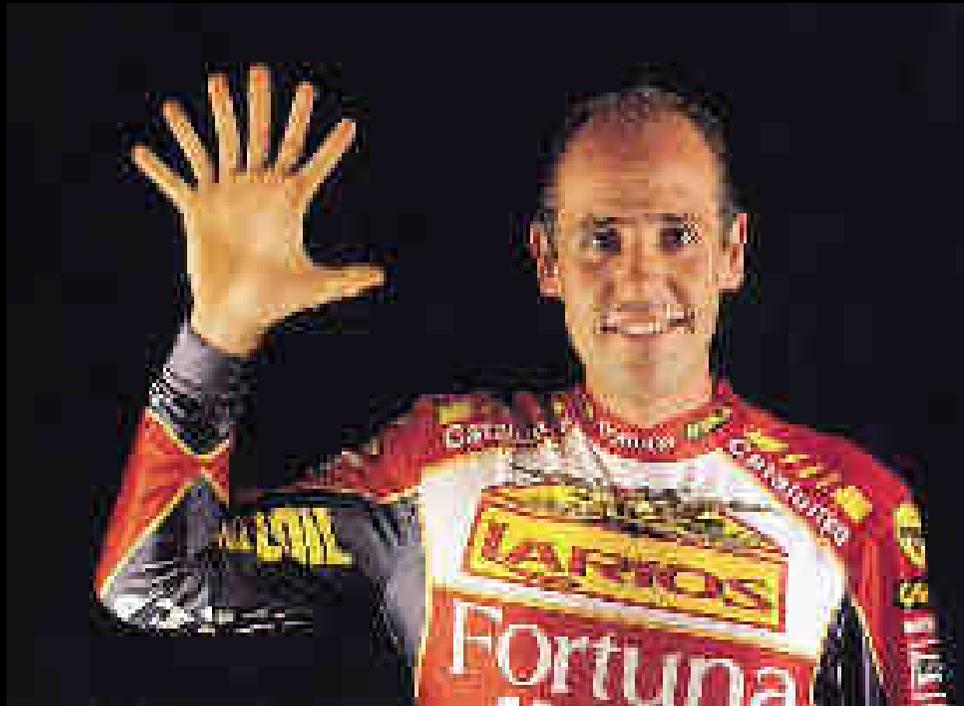
*¿Cómo se entiende una compañía que su
Presidente, además de dirigirla, pilota una
motocicleta de Gran Premio a nivel profesional,
y escribe semanalmente como periodista?*





Alesport, s.a.

Soluciones para la crisis: cómo pasar el duro invierno



- *¿Por qué nace el Trial Indoor?*
- *La entrada una operación de marketing: Llevar el Solo Moto en la mano.*
- *Cómo se convierte en una nueva modalidad deportiva: Campeonato del Mundo de Trial Indoor.*



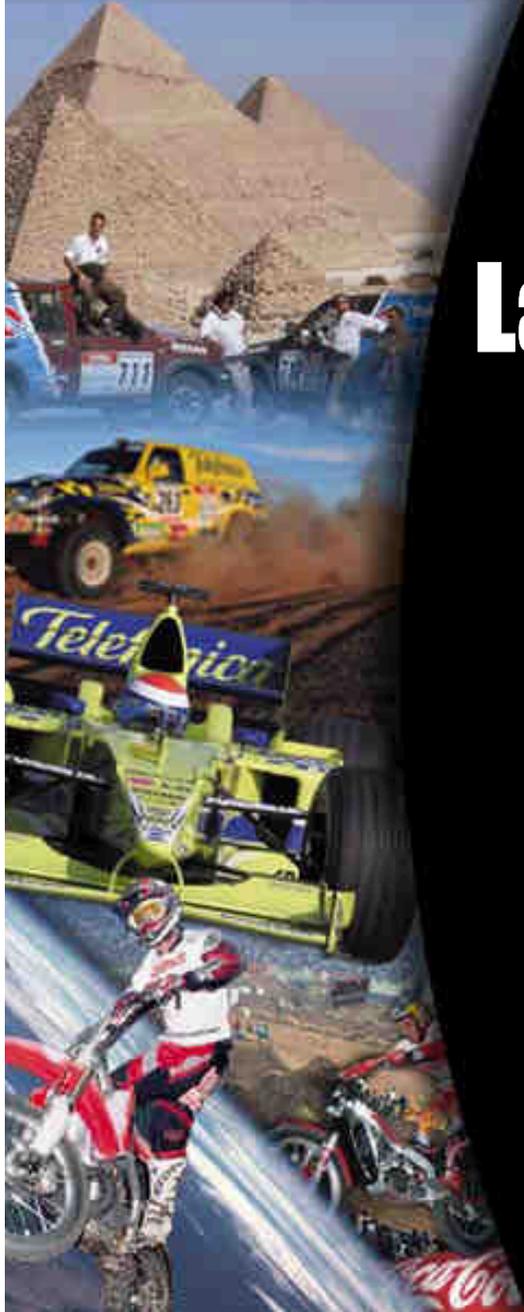
Alesport, s.a.

Soluciones para la crisis: cómo frenar los costes.



- *Un cambio de formato que salvo la vida de la editorial*
- *El lanzamiento de la 2ª revista del grupo: Solo Moto 30.*
- *La cruenta guerra con la competencia*

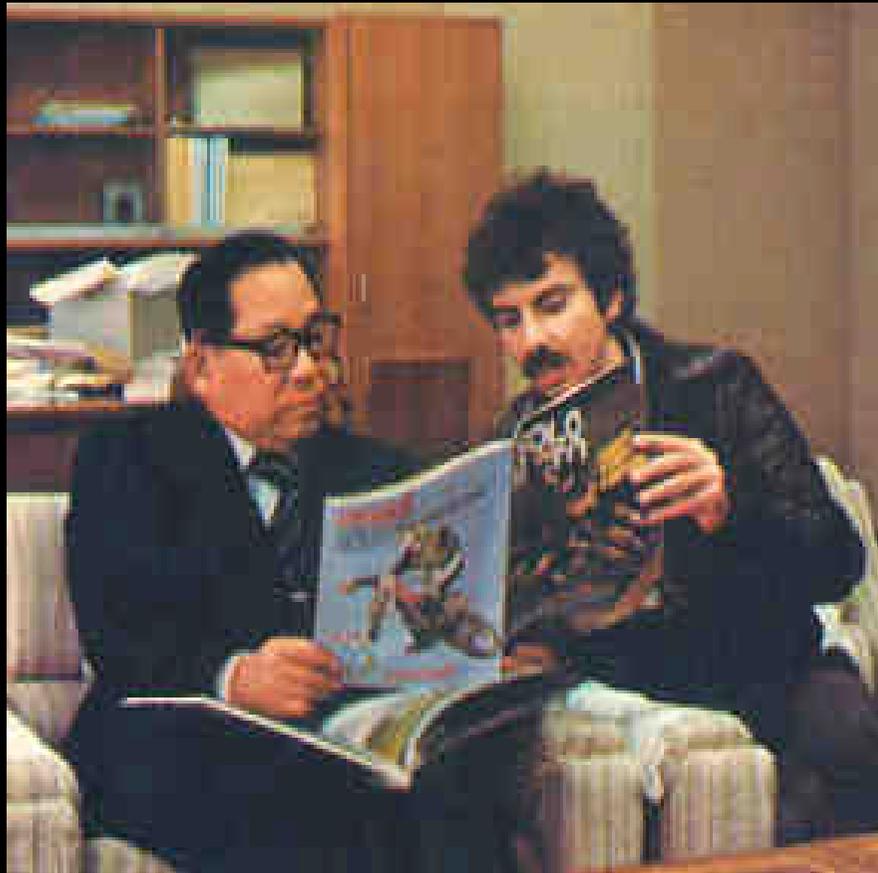
La crisis de la industria Nacional y la llegada de los japoneses





Alesport, s.a.

Soluciones para la crisis: se cierran las fábricas nacionales



- *¿Qué hacer cuando cierran casi todas las fábricas de motos.*
- *Bultaco, Ossa, Montesa...*
- *La visita a Japón y la llegada del primer fabricante.*



Alesport, s.a

Nuestro primer Salón de la Moto

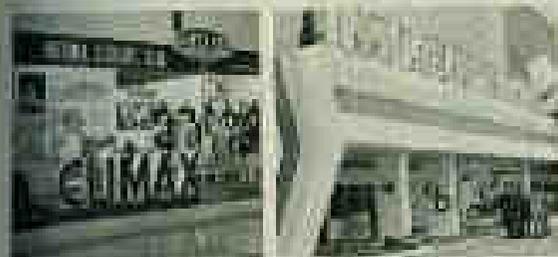




Alesport, s.a.

El espíritu crítico de Solo Moto

LAS MARCAS



LA ACCIÓN DEL PRIMER PLAN.
DE LA EXHIBICIÓN.

A pesar de que en este número especial del Salón, intentaremos dar la más amplia información posible de lo que en él se ha expuesto, puede resultar, en cierto modo fácil que algo se nos escape.

De todos modos, vaya por delante este resumido «collage» de algunos de los stands, de forma que muchos de los modelos presentados por las diversas marcas que ya son conocidos de la afición, tengan acogida de alguna manera en las páginas de «SOLO MOTO».

Como pueda apreciarse en las fotos, resulta cada vez más evidente la necesidad de crear un auténtico sector de la motocicleta, en el que reunir sin discriminación a industria auxiliar y motocicleta propiamente dicha.

La fórmula actual del Salón del Automóvil que aisa ambas secciones, no beneficia en nada, más bien perjudica, a expositores y a visitantes.

La moto tiene ya la suficiente edad como para merecer un palacio entero en cierto modo independiente del sector automovilista.

No está lejos el día en que incluso podamos contar con una sección anexa a la motocicleta y su industria en el que poder montar un «Racing Moto Show» al estilo Londres. ¿no se ostaría?

Como pueda apreciarse en las fotos, resulta cada vez más evidente la necesidad de crear un auténtico sector de la motocicleta, en el que reunir sin discriminación a industria auxiliar y motocicleta propiamente dicha.

La fórmula actual del Salón del Automóvil que aisa ambas secciones, no beneficia en nada, más bien perjudica, a expositores y a visitantes.

La moto tiene ya la suficiente edad como para merecer un palacio entero en cierto modo independiente del sector automovilista.

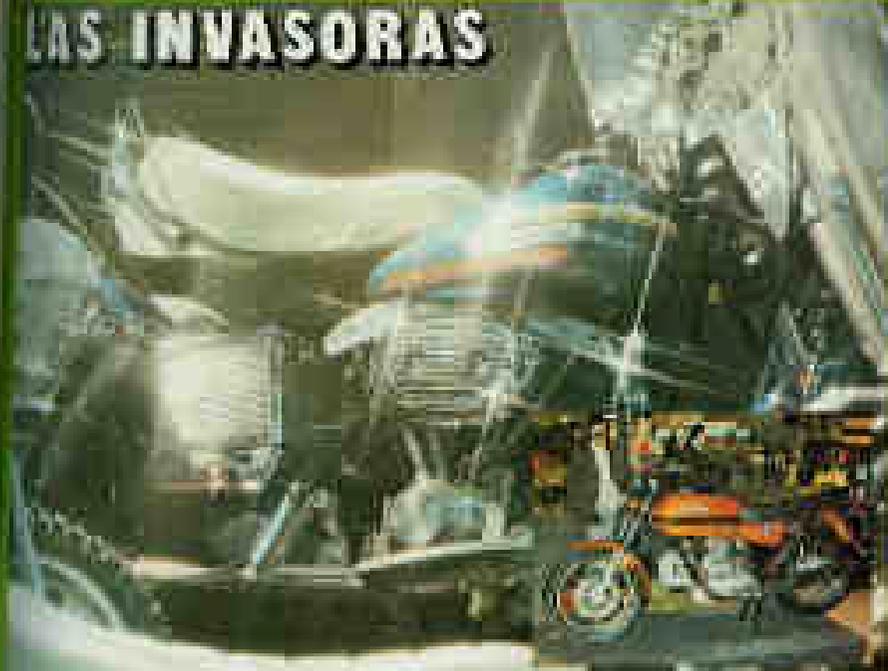
No está lejos el día en que incluso podamos contar con una sección anexa a la motocicleta y su industria en el que poder montar un «Racing Moto Show» al estilo Londres. ¿no se ostaría?



Alesport, s.a

Nosotros también nos equivocamos...

LAS INVASORAS



En el mundo de las motos, la invasión de las motos de gran cilindrada ha sido una constante. Desde los años 70, cuando se empezaron a fabricar motos de 1000 cc, hasta hoy, cuando ya se fabrican motos de 1200 cc y 1300 cc, la invasión ha sido constante. En este sentido, Alesport ha sido pionero en el mercado español, ya que fue la primera en introducir en nuestro país las motos de gran cilindrada.

En el mundo de las motos, la invasión de las motos de gran cilindrada ha sido una constante. Desde los años 70, cuando se empezaron a fabricar motos de 1000 cc, hasta hoy, cuando ya se fabrican motos de 1200 cc y 1300 cc, la invasión ha sido constante. En este sentido, Alesport ha sido pionero en el mercado español, ya que fue la primera en introducir en nuestro país las motos de gran cilindrada.

En el mundo de las motos, la invasión de las motos de gran cilindrada ha sido una constante. Desde los años 70, cuando se empezaron a fabricar motos de 1000 cc, hasta hoy, cuando ya se fabrican motos de 1200 cc y 1300 cc, la invasión ha sido constante. En este sentido, Alesport ha sido pionero en el mercado español, ya que fue la primera en introducir en nuestro país las motos de gran cilindrada.



En el mundo de las motos, la invasión de las motos de gran cilindrada ha sido una constante. Desde los años 70, cuando se empezaron a fabricar motos de 1000 cc, hasta hoy, cuando ya se fabrican motos de 1200 cc y 1300 cc, la invasión ha sido constante. En este sentido, Alesport ha sido pionero en el mercado español, ya que fue la primera en introducir en nuestro país las motos de gran cilindrada.





Alesport, s.a

Nosotros también nos equivocamos pero evolucionamos.

LAS TURISMO DEL SALÓN ¡ Vienen los japoneses ! La moto española de carretera en marcha

El último certamen de Salón de Occidente (en substitución del Salón de los Japoneses) que tuvo lugar en el mes de mayo pasado, fue un acontecimiento histórico. Fue el primer Salón de Occidente que tuvo lugar en España y que contó con la presencia de los fabricantes japoneses. La presencia de los japoneses y de otros fabricantes en el Salón de Occidente fue un hecho que no se había dado antes. El Salón de Occidente es un acontecimiento que se celebra cada dos años en el mes de mayo en Madrid. En este año, el Salón de Occidente se celebró en el mes de mayo en Madrid. En este año, el Salón de Occidente se celebró en el mes de mayo en Madrid.

En este año, el Salón de Occidente se celebró en el mes de mayo en Madrid. En este año, el Salón de Occidente se celebró en el mes de mayo en Madrid. En este año, el Salón de Occidente se celebró en el mes de mayo en Madrid. En este año, el Salón de Occidente se celebró en el mes de mayo en Madrid. En este año, el Salón de Occidente se celebró en el mes de mayo en Madrid.

En este año, el Salón de Occidente se celebró en el mes de mayo en Madrid. En este año, el Salón de Occidente se celebró en el mes de mayo en Madrid. En este año, el Salón de Occidente se celebró en el mes de mayo en Madrid. En este año, el Salón de Occidente se celebró en el mes de mayo en Madrid. En este año, el Salón de Occidente se celebró en el mes de mayo en Madrid.

En este año, el Salón de Occidente se celebró en el mes de mayo en Madrid. En este año, el Salón de Occidente se celebró en el mes de mayo en Madrid. En este año, el Salón de Occidente se celebró en el mes de mayo en Madrid. En este año, el Salón de Occidente se celebró en el mes de mayo en Madrid. En este año, el Salón de Occidente se celebró en el mes de mayo en Madrid.



BULTACO



Los modelos Bultaco de este año, están diseñados para el turismo de carretera.

Los modelos Bultaco de este año, están diseñados para el turismo de carretera.

SALÓN DE OCCIDENTE

20 Mayo 1981

Madrid

El Salón de Occidente de 1981, se celebró en Madrid el día 20 de mayo. Este año, el Salón de Occidente se celebró en Madrid. En este año, el Salón de Occidente se celebró en Madrid. En este año, el Salón de Occidente se celebró en Madrid.

El Salón de Occidente de 1981, se celebró en Madrid el día 20 de mayo. Este año, el Salón de Occidente se celebró en Madrid. En este año, el Salón de Occidente se celebró en Madrid. En este año, el Salón de Occidente se celebró en Madrid.

El Salón de Occidente de 1981, se celebró en Madrid el día 20 de mayo. Este año, el Salón de Occidente se celebró en Madrid. En este año, el Salón de Occidente se celebró en Madrid. En este año, el Salón de Occidente se celebró en Madrid.

Aquí está, ya lo tenemos a tiro de piedra.

El Salón Internacional del Automóvil de Barcelona abre sus puertas el 2 de mayo próximo.

Los dos años de espera para cumplir la bianualidad establecida por el propio sector automotriz, en crisis, le dan al clásico certamen catalán un aire especial, de gran fiesta. Y de este modo, perfumadito de ilusión, se alza el telón de ese gran escenario de luz, de abigarrado contraste, en el que depositan anhelos y sueños de prosperidad por parte de esa gran familia del motor y sus allegados (léase industria auxiliar).

El Salón dejó de ser anual porque la velocidad de doce meses enturbió la magia que el Salón tiene, o debe de tener, donde se fragan las ilusiones de aquellos que se asoman a la ventana que es el gran certamen, en busca de clientes, en busca, en definitiva, de futuro.

La crisis, la rapidez de un año, fueron limando lentamente la oportunidad de «ese alto en el camino industrial» que supone el Salón. Sus últimas ediciones anuales fueron ciertamente tristes. La contratación de espacio se reducía, los «stands» perdían encanto, y los nuevos modelos ya no esperaban a la luz artificial y a la miqueta para nacer.

Y así, antes de meter un certamen que apasione, se le dio el giro adecuado: bianualidad. Dos años para cargar baterías, dos años para pensar que el mercado está aquí y hay que buscarlo, dos años para idear nuevos «stands», fabricar nuevos modelos y estrechar manos amigos. Y, hoy, el Salón 1981 llega, quizá, con la necesidad imperiosa de esperar de él más que nunca; de affron-

me de las convicciones en este sector, con el deseo de olvidar, siquiera por nueve días, la habitual letanía de despropósitos y desánimos que hablan de crisis y de descensos de mercado.

El Salón de Barcelona llega hoy cargado de promesas y, por supuesto, de sorpresa. En el mundo del automóvil, un cartel de imágenes sorprendentes con la llegada de la General Motors y el refuerzo de Ford en sus gamas medias y superiores.

Y, en el sector moto, una pregunta en el aire: ¿Cuándo los japoneses? Y una visita obligada: ¡el «stand» de Sanglas!

Durante tres años, la fábrica de Hospitalet, en manos de entidades bancarias, ha mantenido un largo y exhaustivo contacto con el gigante japonés. Ya es la hora de las realidades. No tiene objeto seguir hablando. Hay que mostrar hechos, y en el Salón bien podrían mostrarse Honda España, con sus 100 m² de exposición, puede hablarnos de su futuro inmediato. Kawasaki y Suzuki pueden igualmente proponer algo más que sus habituales motos de cupo de cada Salón. ¿Será ésta el último Salón de la prohibición a los productos «made in Japan»? Dos años restarán hasta el certamen de 1983.

Es más que probable que en 1983 tengamos en Barcelona la gran «kermesse» de la industria japonesa; quién sabe.

De momento, y por si acaso, el de 1981 en puertas debe de ser cita obligada.

Quizá nos conteste muchas de estas preguntas que se han suscitado en esta obligada editorial.

(Hay que ir al Salón, desde luego)



Alesport, s.a.

El final de la industria nacional

OSSA EXPECTACION

LA URBE, LA MOTO DEL FUTURO, ¡HOY!



Una nueva y creativa
 línea que surge de
 la idea de un scooter
 de alta gama que combine
 con gran éxito las
 ventajas de la moto
 de competición con las de
 la moto de ciudad.
 La Ossa de 125 cc. es
 una moto que combina
 la potencia de la moto
 de competición con la
 comodidad de la moto
 de ciudad.
 La Ossa de 125 cc. es
 una moto que combina
 la potencia de la moto
 de competición con la
 comodidad de la moto
 de ciudad.
 La Ossa de 125 cc. es
 una moto que combina
 la potencia de la moto
 de competición con la
 comodidad de la moto
 de ciudad.



www.ossamotor.com

¿Y después de Nieto qué?





Alesport, s.a

¿Y después de A. Nieto qué?



- *Soluciones para la crisis: ¿Qué hacer cuando te quedas sin pilotos de motociclismo?*
- *¿Quién es este piloto?*
- *¿Qué fue el Criterium Solo Moto?*
- *Algunos de los pilotos de Leyenda: Sete Gibernau, Alex Criville, Emili Alzamora, Carlos Checa, Jorge Martínez Aspar, Carlos Cardús, Sito Pons.*



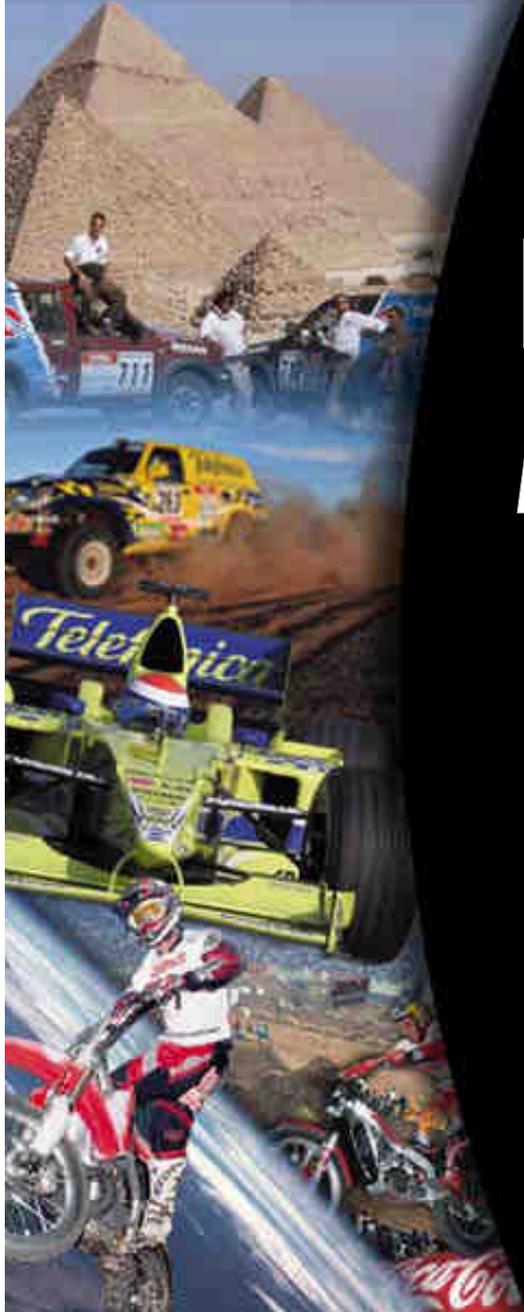
Alesport, s.a

¿Qué fue el Superprestigio?



- *¿Qué hacer si no puedes organizar un Gran Premio?*
- *La creación del Superprestigio: Los llenos de Calafat.*
- *El Superprestigio “embrión” del actual Circuito de Catalunya.*

No Solo de Moto vive Alesport





Alesport, s.a

¿Por qué el salto a las cuatro ruedas?



- *¿Por qué se crea la Fórmula Nissan, actualmente World Series By Renault?*
- *El slogan: Acompáñanos a la Fórmula 1*
- *El campeonato de automovilismo con más proyección después de la F1. Made in Spain.*
- *Comentario de las dos fotos*



Alesport, s.a

Acompáñanos a la Fórmula 1





Alesport, s.a.

¿Y mientras tanto la familia?

