

“Sóc valent, agressiu i amb molta tècnica”

Quan el Mundial de trial a l'aire lliure entra en la seva recta final, Adam Raga manté intactes les seves opcions de títol. Podria ser el segon gran triomf d'aquest jove pilot d'Ulldecona (6 d'abril de 1982), al Montsià, que en aquesta temporada ja es va proclamar campió del món de trial en pista coberta.

No se'n fa seva especialitat, però Adam Raga s'està deixant la pell per mirar de ser el millor pilot de trial a l'aire lliure. No és que no tingui prou qualitat, que en té. No és que no estigui en bona forma, que hi està. I no és que no tingui prou tècnica, ja que passa per ser un dels pilots més fins del Mundial; sinó que són dues competicions diferents, amb característiques pròpies, i on uns pilots es defensen millor que altres. Però, davant les adversitats, aquest deixeble de Jordi Tarrés treu les ungles i aspira a guanyar de nou la partida a Dougie Lampkin.

— De fet, aquest any el britànic ja ha hagut de veure com li prenien la cartera en el Mundial Indoor.

— Bé, Lampkin sempre és el màxim rival, a la vegada que un pilot fantàstic. És un pilot que no falla, que, tot i no ser massa espectacular, sí que és molt tècnic. Li agrada guanyar i lluita a mort en cada cursa per fer-ho.

— Encara queda un terç del Campionat del Món Outdoor, quines possibilitats creu que té de fer-se amb el títol?

— Crec que enguany puc guanyar el títol de trial a l'aire lliure. De fet, si no passa res estrany, lluitaré fins al final per la victòria.

— Quines diferències veu entre el trial en pista coberta i a l'aire lliure?

— L'outdoor [a l'aire lliure] és el campionat de tota la vida. L'indoor [en pista coberta] és un campionat més nou, que cada cop agafa més difusió, i penso

que d'aquí a uns anys serà el campionat més important.

— La qual cosa no treu que no tingui tota la qualitat necessària per fer-se amb el títol a l'aire lliure, oi?

— És clar. Sóc un pilot molt complet, sobretot en el trial en pista coberta, ja que a l'aire lliure encara ho haig de demostrar, però sóc un pilot valent, agressiu i amb molta tècnica, i, per tant, puc guanyar. Això sí, hauré de millorar la meua tècnica quan estigui en una zona mullada, ja que no les faig tan bé com les seques.

— Però no li resultarà tan fàcil com el Mundial Indoor, on va aconseguir sis victòries seguides.

— És clar. Guanyar sis curses seguides no és gaire normal, perquè en un principi sempre calcules un campionat difícil, que es decideixi en les darreres curses. El que passa és que aquesta vegada tot ha anat molt bé. Vaig anar guanyant curses i els rivals anaven fallant. Podríem dir que he estat molt regular. Pot ser que al final hagi semblat un triomf fàcil, però no ho ha estat.

— Gas Gas ha llençat al mercat una edició limitada rèplica de la moto campiona del món. Què sent un pilot quan li passa això?

— Aquest és un gran elogi. Molt pocs pilots tenen una moto que porti el seu nom.

— Quina importància dóna vostè a Gas Gas en els seus èxits esportius?

— Hi influeix molt. La moto i l'equip són líders. La moto sempre la tinc a punt

Fes-te amb la SEVA moto

Els afeccionats al trial poden condir la moto campiona del món *indoor* del seu ídol, ja que Gas Gas ha tret al mercat 400 rèpliques. Segons el mateix pilot, les diferències entre la TXT 300 de sèrie i la moto de competició són poques: "L'actual moto de sèrie que fabrica Gas Gas es basa en les evolucions que vam treure de la competició l'any 2003. Canvia, per exemple, la posició de conducció i la potència de la TXT 300. I la meua moto l'han adaptada més al meu estil."

Gas Gas TXT Pro 300 Raga'04

— Càrter magnesi — T6 color vermell

— Basculant Mg — T6 color vermell
— Tapa embragatge Mg — T6 color vermell

— Carburador Keihin
— Esmorteïdor: Ohlins
— Radiador amb termocontacte '05

— Manillar de diàmetre variable

— Punys: Hebo Zero

— Suspensió: Marzocchi D40

— Tensor cadena: AL'05

— Bomba fre: AJP

— Decoració exclusiva: Racing Raga sèrie limitada, numerada i signada

— Bomba embragatge d'oli

— Eix basculant d'alumini

— Encès: Ducati programació ràcing

— Preu TXT 300 Pro: 4.739 euros

Gas Gas Motos, SA.

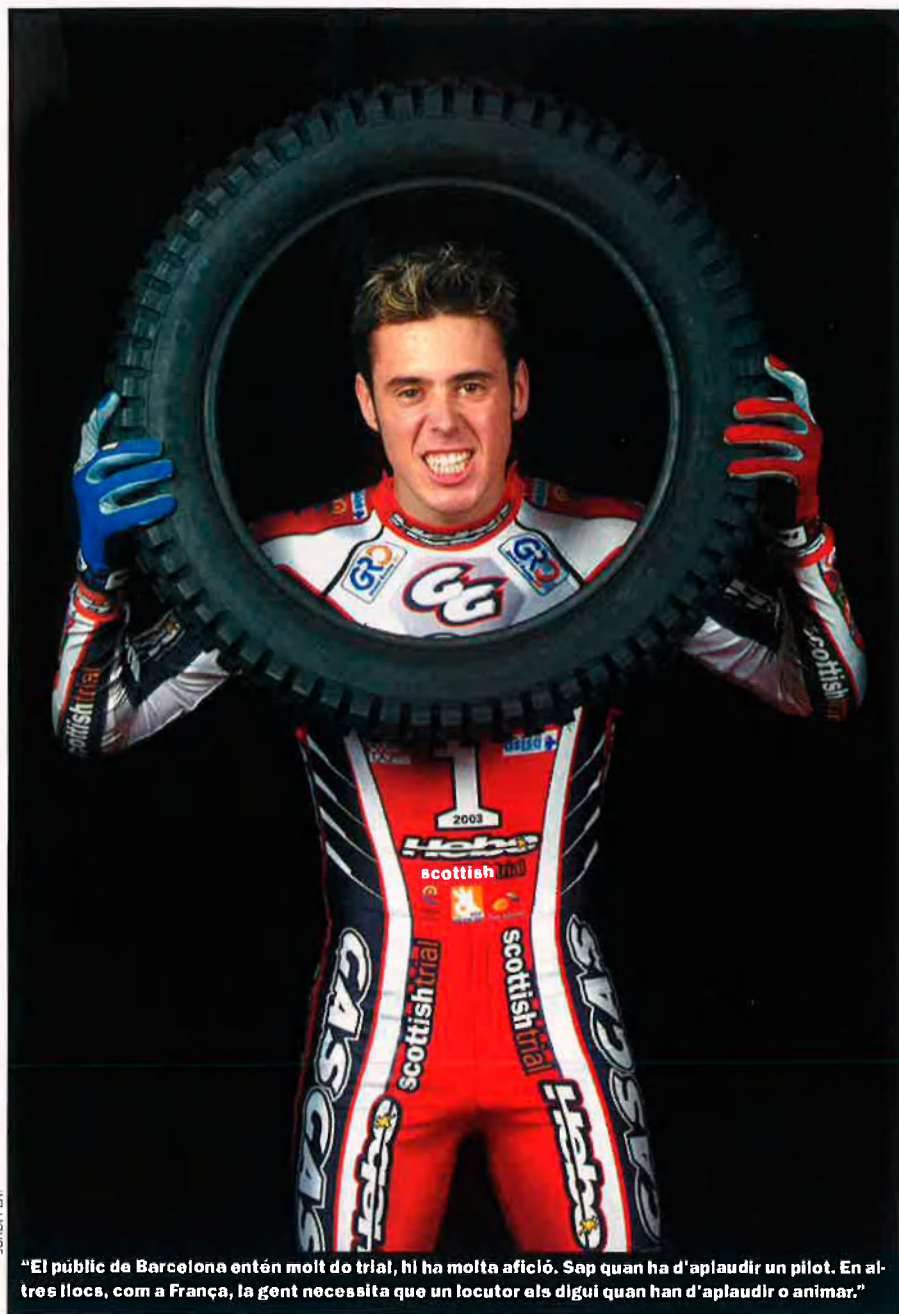
Tel.: 902 476 254.

www.gasgasmotos.es

per a cada cursa, gràcies a l'equip, que sempre funciona.

— Pensant en el públic, el trial a l'aire lliure és més difícil de seguir, tant en directe com per televisió, que s'ha de fer per canviar aquesta tendència?

— El trial ha d'evolucionar. Abans era molt bonic veure un trial de set hores a la muntanya, però avui dia això ja no pot ser. Ens fem més còmodes i no volem que, per exemple, un trial durí més de tres hores. Després, s'ha de fer molt més atractiu per al públic. Si es vol fer afició, s'ha d'acostar el trial al gran públic. En



"El públic de Barcelona entén molt do trial, hi ha molta afició. Sap quan ha d'aplaudir un pilot. En altres llocs, com a França, la gent necessita que un locutor els digui quan han d'aplaudir o animar."

canvi, penso que bona part del futur del trial passa per les curses cobertes. És molt més espectacular per al públic i molt més fàcil de veure. Vagis on vagis el trial *indoor* té molt èxit, ja sigui a Barcelona a Anglaterra o a qualsevol altre punt de l'estat.

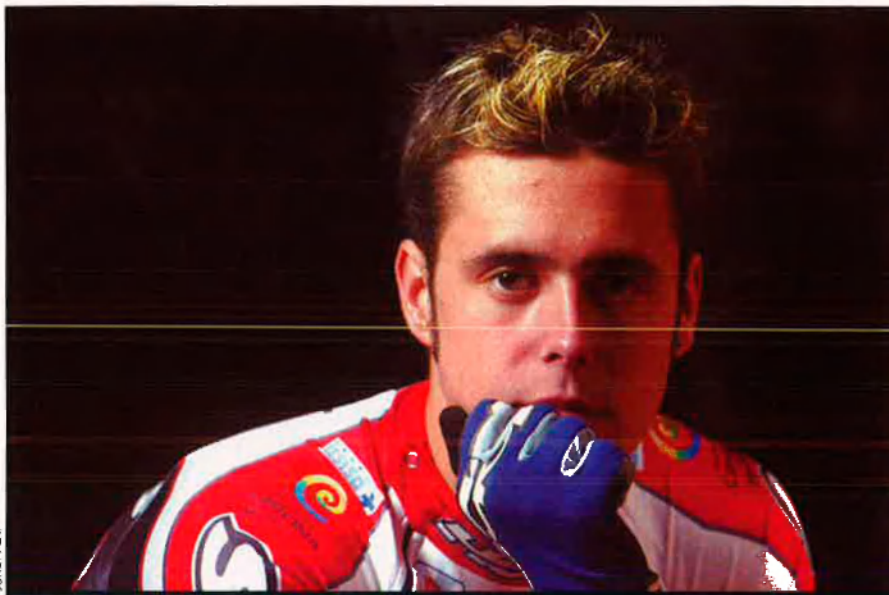
— Parla de diferents llocs, com veu els afeccionats d'aquests indrets?

— Hi ha moltes diferències. El públic de Barcelona, per exemple, entén molt de trial, hi ha molta afició. Sap quan ha d'aplaudir un pilot. Després, hi ha altres llocs, com a França, que la gent necessi-

ta que un locutor els digui quan han d'aplaudir o animar.

— Com a bon afeccionat als esports ja deu conèixer la polèmica que hi ha amb les seleccions autonòmiques. Al trial teniu el Trial de les Nacions, li agradaria córrer per Catalunya?

— Per la meua part no representaria cap problema. Les seleccions catalanes ja funcionen en altres esports, com el futbol. Per tant, en el trial també es podria fer. Estaria bé córrer un Trial de les Nacions al costat de França o Anglaterra com a integrant de Catalunya.



JORDI PLAY

"Recordo que quan sortia de l'escola agafava la bossa i anava a entrenar-me. Ho feia perquè ho havia de fer. Ningú em deia que ho havia de fer, em sortia de dins."

— Si avui dia pensa vostè aquestes coses és perquè un *crack* d'aquesta especialitat com Jordi Tarrés es va fixar en vostè.

— Vaig tenir aquesta sort. Des del moment que vaig entrenar-me al costat de Jordi Tarrés va començar la meva evolució. Seguint els seus consells vaig aprendre molt. S'ha de pensar que quan estava amb el meu pare feia les coses a la meva

manera, sense que ningú em digués com les havia de fer.

— Per a un jove practicant de trial, que el vingui a buscar el mestre deu ser una cosa increïble, oi?

— Va ser un moment molt especial, i recordo que em va dir que si volia marxar amb ells a Rellinars havia de deixar els estudis. Jo no anava malament a l'escola, però havia d'aprofitar l'oportunitat que

se'm presentava. Tanmateix, mai li podré agrair tot el que ha fet per mi. És incalculable. M'ha tractat gairebé com un fill.

— Sí, perquè vostè estimava la moto de trial des de molt jove.

— Quan encara no tenia dos anys el meu pare ja em posava vídeos de trial i els vèiem junts. A casa sempre es parlava de trial, a totes hores; de fet, ell va ser campió de Tarragona. Amb dos anys i pocs mesos ja em va comprar la primera moto, i als sis anys ja vaig fer la primera cursa federada.

— I li va agradar o l'havien d'arrossegar perquè pugés a la moto?

— Recordo que quan sortia de l'escola agafava la bossa i anava a entrenar-me. Ho feia perquè ho havia de fer: els caps de setmana tenia curses i m'havia de preparar perquè les volia guanyar. Ningú em deia que ho havia de fer, em sortia de dins. Quan ets petit no saps ben bé què és el que t'agrada, però a mesura que creixes ja ho vas veient.

— Com vostè, altres joves catalans van anar fent el seu camí, i una bona mostra són els molts catalans que hi ha a l'elit. Per què deu ser que Catalunya és una potència de trial?

— Perquè a Catalunya hi ha un treball de molts anys. Després, a la gent d'aquí li agrada aquest esport i les muntanyes que tenim són especials per a practicar-lo, i el fet que hi hagi campions catalans també hi ajuda.

— Però, tant els campions com els aficionats es troben que cada cop ho tenen més magre per entrenar-se amb la seva moto al medi natural. Què n'opina, d'aquesta llei restrictiva que regula la pràctica del vostre esport?

— Cada cop hi ha més problemes, i, certament, cada cop es restringeix més l'accés en moto a la natura. Diuen que la moto fa malbé la natura, però les autopistes i les pistes d'esquí fan moltes més destrosses. Es carreguen la muntanya i no passa res. El que la gent no sap és que un esport com el trial té uns efectes mínims sobre el terreny.

— I si hagués de penjar la moto, què faria vostè?

— Jugaria a golf. És l'esport on es guanyen més diners.

Fitxa personal

Data de naixement: 5 d'abril de 1982.

Lloc de naixement: Ulldecona (Montsià); tot i que viu a Rellinars (Vallès Oc.).

Equip: Gas Gas-Jordi Tarrés Trial Team.

Palmarès:

— 1997, campió d'Espanya junior.

— 1998, dotzè en el Campionat d'Espanya; setzè en el Campionat d'Europa; i 29è en el Campionat del Món.

— 1999, sisè en el Campionat d'Espanya; setzè en el Campionat del Món de Trial, sotscampió d'Europa.

— 2000, novè en el Mundial de Trial; novè en el Campionat d'Espanya de Trial; campió d'Europa; campió del món junior; sotscampió en el Campionat de Gran Bretanya.

— 2001, cinquè Mundial de Trial; quart al Campionat d'Espanya; i membre de l'equip que va aconseguir la victòria al Trial de les Nacions.

— 2002, quart en el Campionat del Món; tercer en el Campionat del Món Indoor; segon per equips en el Trial de les Nacions; sotscampió d'Espanya i sotscampió de la Copa Nacional Indoor; i guanyador del Trial Indoor de Barcelona.

— 2003, campió del Món de Trial Indoor; subcampió Copa d'Espanya de Trial Indoor; cinquè en el Campionat Espanya de Trial; quart en el Campionat del Món.

— 2004, campió del Món de Trial Indoor.

Celes Piedrabuena