

“El trial necessita espai i retransmissions en directe”

Ni l'allau d'entrevistes ni els clogis semblen desconcertar aquest jove pilot de 23 anys nascut a Ulldecona (Montsià) que acaba de proclamar-se campió mundial de trial *outdoor* (a l'aire lliure). Als centenars de preguntes que li han fet en menys de 48 hores respon amb tranquil·litat i sempre amb un somriure als llavis. Sap que la tempesta durarà poc perquè el trial encara no és un esport de masses. Així i tot, la seua imatge s'ha vist arreu del món en pocs dies. Al seu poble ja és la quarta vegada que li organitzen una festa: les tres anteriors, pels tres campionats *indoor* (en pista coberta) aconseguits des del 2003 i aquesta darrera, pel primer mundial *outdoor*, aconseguit a Alemanya el passat diumenge 4 de setembre. La feina, però, la té a Rellinars (Vallès Occidental), al costat del seu mestre i mentor, Jordi Tarrés, i de la resta de l'equip Gas Gas, amb els quals espera aconseguir molts més èxits a partir d'ara. De moment, ja té una moto que porta el seu nom, una pàgina web pròpia (www.adamraga.com) i un concurs de dibuix i caricatures, organitzat per l'Ajuntament d'Ulldecona, sobre la seua figura.

—L'espanta el fet de convertir-se en un personatge públic?

—Ui, no! M'agrada que m'aturen pel carrer, que la gent em comente coses... Però això només ho fan els aficionats al motor. La resta no em coneix. No sóc ni un Beckham ni un Ronaldinho... Però no em queixo.

—De fet, se'l veu molt satisfet. És perquè el títol *outdoor* se li havia resistit fins ara?

—Evidentment que els tres títols anteriors en *indoor* han estat importants, però aquest és especial. Sobretot perquè he pogut demostrar a tots els que deien que mai no aconseguiria el títol a l'aire lliure que realment era capaç de fer-ho.

Adam Raga acaba de guanyar el campionat mundial de trial *outdoor*, una especialitat que fins ara se li havia resistit i que, juntament amb els títols aconseguits en *indoor*, l'han convertit definitivament en el número 1 del món. Sota les ordres del mestre Jordi Tarrés, la intenció d'aquest jove pilot ulldeconenc és continuar treballant per aconseguir molts més èxits.

—Què ha canviat enguany?

—L'any passat vaig guanyar totes les carreres del circuit en terreny eixut però no vaig poder guanyar cap circuit en xop. I enguany, a base d'entrenaments, n'he guanyat de les dues maneres. Això m'ha donat una formació molt més completa i a la vegada m'ha fet guanyar els punts que em feien falta per fer-me amb el campionat.

—Quina disciplina d'entrenaments requereix un pilot de trial del màxim nivell?

—Jo sempre dic que qualsevol persona que es dedique a un esport ha de sa-

ber gaudir-ne. Tot i que de vegades resulta difícil, jo procuro passar-m'ho bé en tot moment: al gimnàs, als entrenaments en pista, a l'aire lliure i sobretot amb la gent que m'envolta... La qüestió és no amargar-se i fer les coses amb ganes.

—És aquesta mentalitat la que li transmet Jordi Tarrés?

—Des que vaig arribar a Rellinars, tot ha canviat molt. Ell m'ha ensenyat tot el que sé. M'ha ensenyat a entrenar-me, a preparar-me físicament, a menjar, a cuidar-me, a moure'm pel món. I sobretot m'ha ensenyat a xalar. Des del primer moment vaig fer tot el que ell pensava que em podria ajudar i la veritat és que ha funcionat. Si més no, aquí tenim els resultats.

—Estaria disposat a escoltar altres ofertes, ara que molts equips amb diners i ganes de sortir de l'anonimat se'l rifaran?

—Suposo que tothom vol tenir en el seu equip al campió del món...

—Estaria disposat a pensar en la possibilitat de deixar Gas Gas?

—Canviar d'equip és una cosa que s'ha de pensar molt. I jo aquí, de moment, tinc tot el que necessito. No vull res més.

—Què és més important per a ser un bon pilot de trial, tenir una bona tècnica o ser més valent que els contrincants?

—Un bon pilot ha de tenir potència física, força explosiva, resistència, equilibri... Són moltes coses les que ajuden un bon pilot. I, sobretot, a l'hora de les competicions, tindre el cap molt fred i estar molt segur de tu mateix.

—Fins ara era el rei del trial *indoor* i ara ja ho és també del trial a l'aire lliure. Quines diferències tècniques hi ha entre totes dues modalitats?

—Cadascuna és un món diferent i les preferències depenen de cada pilot. Bàsicament, l'*indoor* és més difícil tècnicament i, en canvi, en les competicions a l'aire lliure és més important la concentració. És qüestió de combinar les dues coses.

—A l'hora d'entrenar-se a l'aire lliure, us creen molts problemes les restriccions legals que actualment regulen la circulació de motocicletes per la muntanya?

—Des que es va aprovar la llei que està vigent en aquests moments (una llei,

per cert, una mica fora de lloc) hem tingut molts problemes perquè està prohibida completament la pràctica del trial a la muntanya. Només permet el pas de motocicletes per camins de més de quatre metres i nosaltres necessitem entrenar-nos en zones sense camins, directament sobre les pedres. No obstant això, és possible que el conflicte se resolgui a curt termini.

—**Creu que es tornarà a obrir la veda?**

—Està clar que hi ha d'haver restriccions i que no es pot anar pertot arreu. Però tampoc no es pot prohibir completament. En el món del trial hi ha implicades moltes empreses catalanes que tenen la seu a Catalunya, fàbriques a Catalunya, compradors de motos a Catalunya i aficionats a Catalunya, que necessiten que l'accés a la muntanya es regularitzi de manera que tots sortim beneficiats i que ningú no quedi perjudicat. Sincerament, no crec que siga bo per al país que aquestes empreses acaben tancant les portes.

—**De quina manera es podria regularitzar?**

—El que estan negociant actualment la Federació Catalana de Trial i la Generalitat és acotar àrees determinades i adequar-les per a la pràctica del trial. Això podria ser una solució.

—**I quina és la solució per evitar que la dictadura de la televisió no acabi arraconant el trial outdoor a un segon pla?**

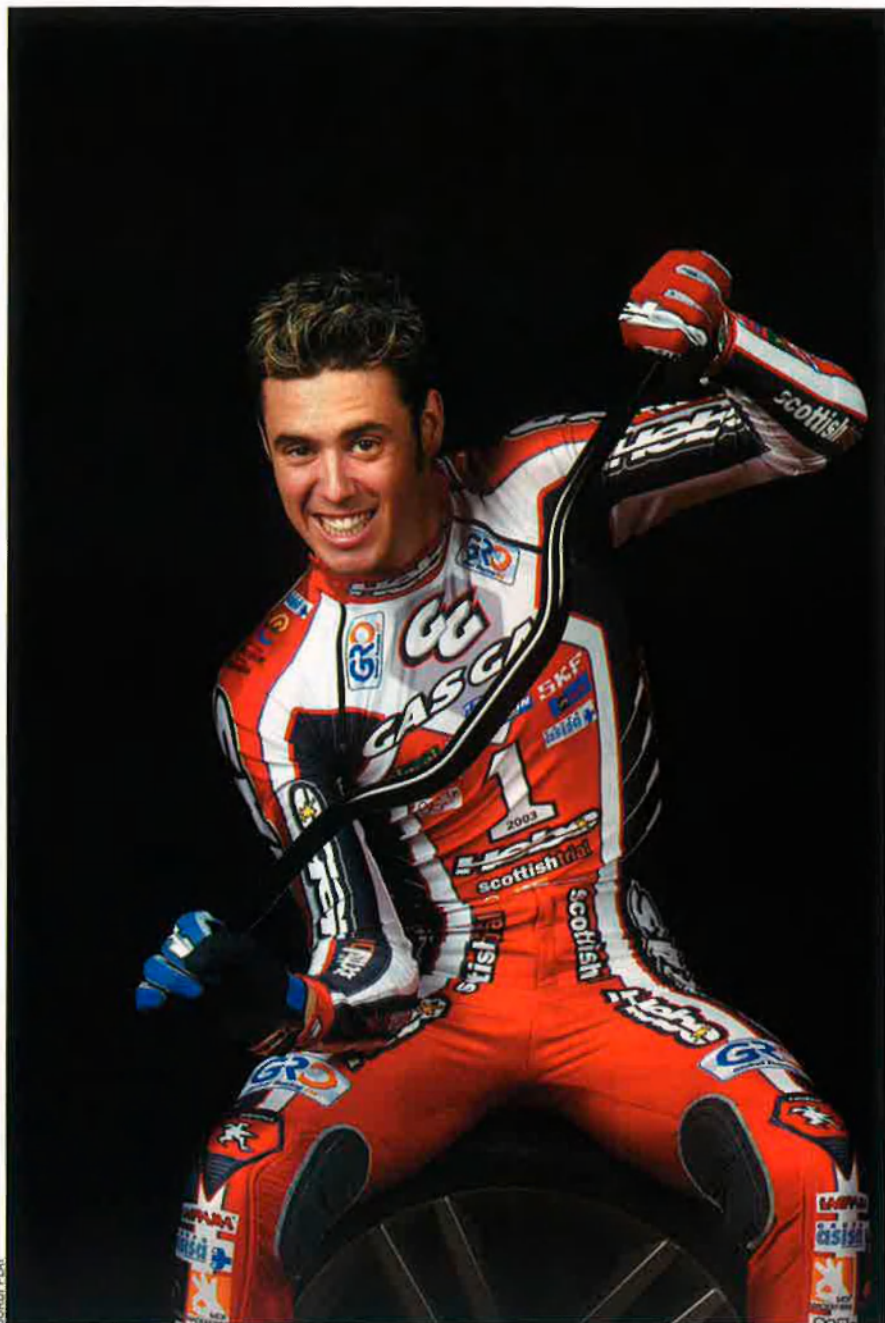
—És cert que l'outdoor és difícil de seguir per televisió i més difícil encara de retransmetre, però a la vegada l'outdoor és qui crea afició de veritat i el que realment fa que la gent es compre una moto de trial, que és el que interessa a les empreses. Un aficionat pur, com se sol dir en el llenguatge de trial, no se'n va un cap de setmana per fer trial indoor. Tothom li agrada anar a muntanya.

—**Els patrocinadors, però, ho tenen complicat a camp obert...**

—Això és el pitjor de tot. Per a ells una pista tancada és perfecta. Poden col·locar tots els cartells que vulguen allà on vulguen.

—**Què li falta al trial per convertir-se en un esport de masses com el motociclisme?**

—Primer que res, solucionar els problemes d'espai, és a dir, d'accés a la muntanya i de medi ambient. I després,



un espònsor que financii retransmissions en directe. Només amb una retransmissió en directe la setmana, l'afició creixeria el 100%. No podem oblidar que, dels deu primers pilots del mundial, sis són catalans. De segur que la gent al·lucinarà! En les retransmissions en diferit l'emoció no és la mateixa. La carrera perd i no és comparable de cap manera amb un directe.

—**Amb vint-i-tres anys i quatre campionats a la butxaca, què es planteja a partir d'ara?**

—Continuar lluitant per aconseguir més títols.

—**I a llarg termini?**

—Encara no ho he pensat... Però seria fantàstic poder continuar vinculat al món del motor.

—**Es veu algun dia damunt d'una moto de velocitat o d'un cotxe al ral·li París-Dakar?**

—Personalment, qualsevol cosa que es relacione amb el món del motor m'atrau molt. A l'hora de la veritat, però, cadascú ha triar i dedicar-se a l'especialitat per a la qual està més preparat.

Rosanna Melià