



# TRANSORIENTALE 2008:

## Nuevo reto para el equipo PROmotor-Les Comes

Les Comes de Sererols (Súria, Barcelona), 27 de mayo de 2008.- El equipo PROmotor-Les Comes, integrado por Pep Vila, Moi Torrallardona y Marc Torres, participará del 12 al 28 de junio de 2008 en la primera edición del raid Transorientale, que en su duro recorrido de más de 10.000 kilómetros enlazará las capitales de San Petersburgo y Pekín. En total, 17 días de fuerte competición, por distintos tipos de terrenos y su paso por dos continentes, todo un reto que el capitán de la tripulación, Pep Vila, no quería perderse, desquitándose en cierto modo de no haber podido realizar su quinto Dakar. Este terceto español dispondrá de un Mercedes-Benz 1844 equipado con un motor V8 de 740 CV de potencia, preparado por la veterana organización Epsilon Team e inscrito en la categoría T4. La asistencia en carrera del equipo PROmotor-Les Comes dependerá de un segundo camión de Epsilon, liderado por Àlex Aguirregaviria, junto a los experimentados Josep Capsada y Josep Bertran.

Contando con el patrocinio de Burn, RBS Obey, Pirelli, Ponsa, Tecniplast, Bages Nivell y La Creperia, para el polivalente piloto Pep Vila, así como para su navegante Moisès Torrallardona, ésta será su quinta aventura en un raid de grandes dimensiones, después de cuatro participaciones en el extinguido Lisboa-Dakar y tras su paso por el Rally Centroeuropeo (Hungría), prueba que iniciaba en abril las Dakar Series y en la que finalizaron séptimos de un total de 39 camiones inscritos.



[www.promotorevents.com](http://www.promotorevents.com)





Las cifras de este nuevo Transorientale asustan y atraen a partes iguales. Pep Vila y su equipo dispondrán de un camión que reporta seguridad y garantiza buenos resultados, con más de setecientos caballos de potencia, en torno a diez toneladas de peso y una velocidad punta limitada a 150 km/h para poder realizar más de 10.000 kilómetros de los que la mitad serán cronometrados. El raid partirá de una de las ciudades más bellas de Rusia, San Petersburgo, transitará por caminos anchos y estrechos, con grava y piedras; atravesará Kazajstán y tendrá alguna incursión en la Mongolia china, para finalizar la competición real a los pies de 'La Gran Muralla' antes de encaminarse hacia Pekín.

### **Dos tripulaciones PROmotor-Les Comes Epsilon**

En esta ocasión, el equipo PROmotor-Les Comes tendrá dos camiones en carrera, ambos Mercedes-Benz preparados por Epsilon Team. El primero, un 4x4 comandado por Vila-Torrallardona-Torres, tiene como meta llegar a Pekín en la mejor posición posible, una vez superados todos los obstáculos encontrados en el recorrido. El segundo, un 6x6 con Àlex Aguirregaviria como piloto, y los navegantes Josep Capsada y Josep Bertrán, además de participar en el raid tiene como misión asistir al 1844 de Vila si éste lo requiere, desplazando todas las herramientas y logística necesaria para efectuar una buena asistencia y evitar, de esta forma, que la primera montura tenga excedente de peso tras la importante "depuración" que sufrió el pasado año, especialmente centrada en el tren delantero.

En realidad, el camión que Vila pilotará será el mismo con el que se inscribió para la fallida trigésima edición del Lisboa-Dakar y con el que ya fue séptimo en el Rally Centroeuropeo, siempre preparado por el equipo Epsilon que capitanea David Oliveras.

Aunque ya ha cumplido 18 años, el Mercedes 1844 de Vila guarda del original las medidas y poco más, y sólo por la necesidad de mantener la categoría de 'derivado de serie'. Dicho mastodonte no ha parado de evolucionar en todo este tiempo. De hecho, para el Transorientale 2008 ha mejorado más si cabe algunos de sus elementos, como son las suspensiones, con la intención de rebajar un poco más el peso de la montura y que estas puedan soportar de la mejor manera posible las abruptidades del recorrido.

En esta unidad, la electrónica pasa prácticamente desapercibida. Ello les sitúa en desventaja respecto a los equipos oficiales, pero por otro lado les otorga una mayor autonomía a la hora de solucionar posibles roturas, sin tener que contar con un equipo informático.

Cuenta con una potencia de 740 caballos, que estarán limitados a 150 km/h de velocidad punta. El peso está en torno a los 10.000 kilos, con tripulación, cargado de combustible y con los recambios imprescindibles en su cabina (dejando para la asistencia lo más pesado). Equipa un depósito de 900 litros para gasoil y otro de 60 litros de agua. El sistema de hinchado y deshinchado de neumáticos, y el control de presión de las ruedas se realiza desde el interior de la cabina. Este camión equipa también reductora y puede bloquear el diferencial central, el delantero y el posterior.

### **Pirelli PS22, el neumático elegido**

Los neumáticos que utilizará el equipo serán los Pirelli PS22 Pista 14.00 R 20, unas gomas pensadas para la tracción sobre superficies blandas, vegetación, barro y arena, y con alta resistencia a posibles cortes. PROMotor-Les Comes hace tándem con Pirelli desde 2005. *"Nos ofrecen unas cubiertas en las que seguimos confiando para el Transorientale después de los buenos resultados obtenidos en ediciones anteriores del Dakar y también en la Baja Almanzora y el Rally Centroeuropeo de este año"*, explica Pep Vila.



## **Entrevista a Pep Vila, artífice del equipo PROMotor-Les Comes**

Pep Vila es un aventurero nato. Lleva la competición en la sangre y no le van los convencionalismos. Presente en el auditorio de Lisboa en el momento en el que Etienne Lavigne comunicó a los que iban a participar en la trigésima edición del Dakar su suspensión, Pep buscó nuevas pruebas en las que competir y en las que hacer acopio de su buen pilotaje a bordo de un camión hecho a su medida.

### **¿Cuál fue tu sensación tras la suspensión del pasado Dakar?**

*Fue una sorpresa para todos los que allí estábamos. No entraba en la cabeza de nadie, aunque es cierto que era una cosa que se intuía que podía suceder. La carrera se disputaba en África y éste es un continente lleno de conflictos. Teníamos los*

vehículos verificados para comenzar la marcha, pero estaba claro que la suspensión se iba a producir desde que el Ministro de Exteriores francés realizó las declaraciones recomendando que no se fuera a Mauritania. Pero no nos lo queríamos creer.

### **¿Por qué iniciar ahora una nueva aventura en el raid Transorientale 2008?**

Ya estuve inscrito hace tiempo en la prueba precursora, el París-Pekín, y se suspendió. Entonces había muchos problemas políticos para entrar en China. Ahora arranca de nuevo con mucha fuerza. Creo que puede ser una prueba de referencia dentro del mundo de los raids con miras al futuro. Asia empuja fuerte, está invirtiendo mucho dinero en el mundo de la competición y ahora quien está detrás de la carrera son instituciones muy sólidas.

### **¿Cómo recuerda aquella inscripción frustrada al París-Pekín?**

Esto fue a mediados de los noventa. Por aquél entonces ya vimos que era una carrera interesante y ambiciosa pero que le faltaba dar un golpe de timón. El Transorientale puede ser un buen heredero, tanto por el nivel de participación –especialmente de pilotos privados–, como por el apoyo de patrocinadores. A todo el mundo le apetece hacer una travesía por sitios inhóspitos y muy poco conocidos. Creo que eso es lo que más nos ha atraído a la hora de valorar nuestra participación.

### **¿Cuál es el objetivo en la carrera? ¿Pensáis en alguna posición como meta?**

Nuestro propósito es, como siempre, terminar. Pasarán muchas cosas, será duro, son muchos kilómetros, muchos días y nosotros somos un equipo privado y modesto. En la taiga rusa, habrá zonas de mucho barro, otras en las que el reto será pasarlas y ya no ir a buscar un buen crono; también habrá mucha arena en la Mongolia china. Primero queremos terminar y si lo hacemos entre los diez primeros estaría muy bien, pero no es una meta que nos podamos proponer sin saber como serán los inicios.

### **El camión es el mismo con el que os inscribisteis al Dakar; ¿cómo se prepara un vehículo así para una prueba como el Transorientale?**

El nuestro es un camión de serie y además es un modelo antiguo. Tiene dieciocho años pero lo hemos ido evolucionando con el tiempo, siempre de la mano de la renombrada organización Epsilon. Su origen era para el trabajo en la construcción y nosotros lo hemos ido adaptando y optimizando para la competición. Si seguimos con él es por el compromiso de motor, potencia, peso y fiabilidad que es lo que a nosotros nos da más garantías. El camión es totalmente mecánico, no hay electrónica y eso nos da un mayor margen de maniobra en caso de que haya roturas o incidentes puesto que no necesitaremos de sofisticados equipos informáticos, de los cuales no disponemos al ser un equipo privado. Es un vehículo del todo manual pero





extraordinariamente fiable, una característica muy importante en un raid de estas características.

### **¿Cómo está formado el equipo?**

Tenemos dos camiones en carrera. Nuestro Mercedes-Benz 1844 luchará por una plaza en la general y el que conducirá Àlex Aguerri-gaviria hará las funciones de apoyo y esperamos que siempre pueda llegar también. Nuestro camión es un 4x4 y el de Àlex un 6x6.

Nosotros llevaremos algunos repuestos para poder arreglar

pequeños percances, pero la asistencia dependerá de la segunda montura, que cargará con los elementos más pesados para evitar que nos pongamos sobre las doce o trece toneladas de peso, algo que de entrada ya nos supondría olvidarnos de estar entre los quince primeros. Se trata de una estructura mínima comparada con la de los equipos oficiales, pero suficiente para darles guerra y poder alcanzar la meta.

### **Este año no paráis...**

El camión pocas veces está parado. Tanto yo como la gente del equipo Epsilon lo movemos bastante. Participó en la Baja Almanzora, donde ganamos; también estuvimos en Hungría, en la primera carrera de las Dakar Series, consiguiendo acabar séptimos. Todo fue un buen banco de pruebas para preparar el Transorientale. Lo bueno es que poco a poco lo vamos mejorando y para este nuevo reto hemos trabajado mucho las suspensiones.

### **¿Cómo se distribuye el trabajo dentro la cabina?**

Moi Torralladona será el copiloto navegante. Desde el 2004, en el que volvimos a la aventura del Dakar, siempre hemos estado juntos y para mí es un lujo contar con él. Me da mucha confianza y creo ciegamente en lo que me indica, en cuanto a la navegación y dirección de carrera. Hacemos muchas etapas de noche pero el siempre ve las cosas claras. Marc Torres, por otro lado, es el nuevo fichaje. Es un gran aficionado a las carreras, mecánico de camiones de profesión y se le puede definir como un McGiver, de los que te arreglan cualquier rotura con un alambre. Creo que será la pieza de encaje para afrontar una prueba de estas características, por su habilidad en las reparaciones, pese a que sea la primera vez que participe en una carrera de este tipo. El pilotaje dependerá de mi...

## Breve perfil de los integrantes de los equipos PROMotor-Les Comes



### **Pep Vila • Piloto**

*(Manresa, 10 de marzo de 1958)*

Posee un amplio palmarés como motociclista off road, en el que se encuentran cinco títulos de Campeón de España de Enduro y Raids, así como un subcampeonato mundial de enduro (1985). Antes de participar como piloto privado de camiones en el Dakar, Vila tomaba parte en esta carrera como asistencia en 1990 y 1991. Actualmente compagina sus incursiones en raids de gran recorrido con sus responsabilidades como Fundador-Gerente de la empresa PROMotor y de la finca Les Comes. Recientemente ha estrenado una nueva faceta como constructor de coches con la creación del vehículo de ocio RBS Obey, cuya silueta luce en el Mercedes-Benz que conducirá.

### **Moi Torrallardona • Copiloto y navegante**

*(Castellfollit del Boix, Manresa, 13 de septiembre de 1966)*

Biólogo. Integrante del equipo español del Camel Trophy'90 (Siberia-URSS) que se clasificó en la 4ª posición final así como de la Expedición Neblina'91 (Venezuela), Moi es Director Técnico de PROMotor desde 1990 y cuenta en su haber con una gran experiencia en la organización de eventos de fuera de carretera, como son el Land Rover G4 Challenge y el Land Rover Driving Experience.

### **Marc Torres • Copiloto y mecánico**

*(Sant Feliu Sasserra, Lluçanès, 17 de junio de 1972)*

Con mucha experiencia acumulada en Epsilon, será el mecánico de la expedición y segundo navegante, encargado de encontrar las soluciones ante los posibles problemas mecánicos. *"Es una carrera que me hace mucha ilusión. Aspiraba a correr un raid de gran recorrido y ahí está. Además, podré hacerlo con Pep Vila, una persona muy experimentada y con un camión muy fiable, lo que nos acerca a poder obtener buenos resultados. Esto es un reto para mí. He trabajado mucho previamente en mi preparación física y psíquica, y tras Hungría y el buen resultado obtenido, aspiramos a acabar el raid", expone.*

### **Àlex Aguirregaviria • Piloto**

*(Sant Martí de Torruella, 3 de julio de 1974)*

Con cuatro años de experiencia como piloto de camiones de asistencia en el Dakar, de la mano del Epsilon Team, Àlex, un empresario relacionado con el mundo de las excavaciones, realizará el Transorientale con la dualidad de ser participante a la vez que asistente del equipo de Pep Vila, si éste lo requiere.

### **Josep Capsada • Mecánico y navegante**

*(Callús, 16 de julio de 1968)*

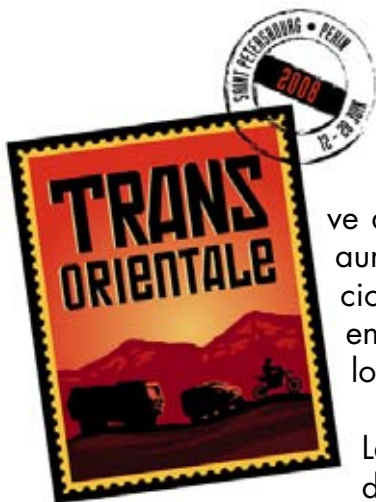
Mecánico en carrera en el Dakar, en el que ha tomado parte en diez ocasiones englobado también en la estructura de Epsilon, Josep Capsada adoptará el rol de mecánico-navegante en esta nueva aventura.

### **Josep Bertran • Navegante**

*(Sant Andreu de Llavaneres, 16 de marzo de 1964)*

Habitual en el Campeonato de Europa y de España de Raids TT, Josep Bertran ha corrido distintos raids de larga duración en América del Sur, involucrado con Epsilon Team. Empresario emprendedor, Bertran hará de navegante y segundo piloto.

# De occidente a oriente en 17 días



Entre el próximo 12 y 28 de junio los participantes del Transorientale recorrerán unos 10.000 kilómetros, de los que más de 5.000 serán cronometrados, y todo a través de tres países, dos continentes, toda la carrera en mitad de la naturaleza y siempre jalonados por unos paisajes de ensueño. Este raid, que tuvo su precedente hace algunos años en el París-Pekín, vuelve ahora de la mano de Groupe Lagardère Sports, Sportfive e IEC in Sport, aunque el trayecto a recorrer será diferente al de su precursor. Si antaño el inicio estaba en París ahora los pilotos saldrán de San Petersburgo para finalizar en la capital de China, llegando a Pekín unos días antes de que den comienzo los Juegos Olímpicos.

La prueba comenzará con etapas cortas y rápidas. A partir de la localidad de Kazan, las especiales serán más largas. Todo ello en medio de bosques de tierra hasta el Valle del Volga. Y justo antes de llegar a Kazajstán, una etapa de navegación para que sólo los copilotos más avezados consigan llevar a sus pilotos a su término en el menor tiempo posible. Una vez los participantes lleguen a Kazajstán todo cambiará. Las etapas se disputarán por la inmensa estepa asiática, al menos las dos primeras, para después discurrir por zonas montañosas donde la navegación volverá a ser protagonista. Y finalizará el periplo de cuatro días por el país kazajo con una etapa corta y rápida donde los pilotos tendrán que demostrar sus dotes al mando de los vehículos.

Nada más pisar territorio chino, los participantes tendrán una primera etapa de navegación por tierras petrolíferas, y todo por debajo del nivel del mar. Seguirá con etapas largas y cortas, con dunas, zonas montañosas, con entradas y salidas en la Mongolia china para que una vez termine la competición real a pies de 'La Gran Muralla', quienes resistan se encaminen hacia Pekín en una marcha con la que finalizará la primera edición del Transorientale.

## Las etapas del Transorientale 2008

- 1ª etapa: 12 de junio, St Pétersbourg – Rogatchevo (834 km, 71 de especial)
- 2ª etapa: 13 de junio, Rogatchevo - Petrovsky (736 km, 93 de especial)
- 3ª etapa: 14 de junio, Petrovsky - Yelabouga (574 km, 152 de especial)
- 4ª etapa: 15 de junio, Yelabouga - Mrakova (693 km, 124 de especial)
- 5ª etapa: 16 de junio, Mrakova - Bogotse (630 km, 295 de especial)
- 6ª etapa: 17 de junio, Bogotse - Arkalik (705 km, 328 de especial)
- 7ª etapa: 18 de junio, Arkalik - Botakara (692 km, 322 de especial)
- 8ª etapa: 19 de junio, Botakara - Ayaguz (729 km, 446 de especial)
- 9ª etapa: 20 de junio, Ayaguz - Karamay (528 km, 82 de especial)
- 10ª etapa: 21 de junio Karamay - Turfan (782 km, 341 de especial)
- Descanso: 22 de junio, en Turfan
- 12ª etapa: 23 de junio, Turfan - Hami (513 km, 414 de especial)
- 13ª etapa: 24 de junio, Hami - Quinguan (723 km, 437 de especial)
- 14ª etapa: 25 de junio, Quinguan - Alxa Youqi (637 km, 287 de especial)
- 15ª etapa: 26 de junio, Alxa Youqi - Bayan Hot (590 km, 202 de especial)
- 16ª etapa: 27 de junio, Bayan Hot - Hohhot (740 km, 121 de especial)
- 17ª etapa: 28 de junio, Hohhot - Pékin (616 km, 0 de especial)

Para más información y fotografías:

JAS Info Service • Tel. 93.885.22.56 • [www.promotorevents.com](http://www.promotorevents.com) • [www.jas.es](http://www.jas.es)