

ESPORTS



Lars Riedel, cinc vegades campió del món de llançament de disc i campió olímpic a Atlanta, va anunciar ahir que es retira per problemes a l'esquena

Gonzalo Martínez, exbase de l'Estudiantes, va rebre ahir el premi al jugador més esportiu de l'ACB, guardó que s'atorga a partir de vots de tots els basquetbolistes

ENTREVISTA ▶ **Pep Vila i Moi Torrallardona.** Segons classificats en camions al ral·li Transorientale

«El més imprevisible ha estat el resultat»

L'equip ProMotor va superar els pronòstics i va pujar al podi de Pequín en el raid més llarg

Pep Vila i Moi Torrallardona, aquest cop acompanyats del santfeliuenc Marc Torres, van iniciar el Transorientale amb la voluntat, com ells diuen, «de tocar els nassos» als vehicles oficials. I ho han fet tan bé que els han superat tots excepte un. La segona posició i l'aventura viscuda és el millor premi per a ells

JORDI AGUT
Manresa

L'aventura del Transorientale és de les que agraden a Pep Vila i Moi Torrallardona. Diferent del ral·li de l'Europa Central, que van córrer l'abril, la cursa de Sant Petersburg a Pequín ha significat tota una experiència que, a més, ha finalitzat amb un gran resultat.

—La cursa ha estat tan dura com s'esperaven abans de l'inici?

—*Pep Vila: ha anat de menys a més. A Rússia fèiem cronometrades curtes, però eren etapes llargues de quilòmetres. Al final hem acabat fent 11.400 quilòmetres, que no és poc. A Kazakhstan això ja va canviar, i a la Xina totalment, amb etapes molt més llargues. Era el que ens esperàvem, però no deia de sorprendre, perquè és un lloc totalment nou. La gent ha estat molt acollidora i expectant pel ral·li, sobretot a la Xina, on era un esdeveniment brutal.*

—Què era el que els feia més por abans de començar la cursa?

—*Moi Torrallardona: de por no en teníem, però t'ho esperes tot. Pot passar que hagi de plegar el primer dia o que arribi un resultat com el que hem fet, que era el més imprevisible. Hi ha hagut dies més llargs i més durs que d'altres, però s'ha anat fent.*

—A diferència del que ha succeït en la categoria de motos i cotxes, en camions hi havia una participació de nivell semblant al Dakar, no és així?

—*P.V.: a la sortida hi havia uns 35 camions, dels quals vint anaven a córrer. Destacaven els Kamaz oficials, l'holandès De Rooy, els Daf, els Man... hi havia tot el ferro, i nou per estrenar, ja que no havia anat al Dakar. Nosaltres hem estat molt constants i els problemes que hem tingut els hem pogut solucionar. Hem estat des del primer dia entre*



Moi Torrallardona, Pep Vila i Marc Torres (d'esquerra a dreta) davant del camió i de la Gran Muralla xinesa

els deu primers i també hem anat estones davant. Fa gràcia portar darrere vehicles que són prototips i no derivats de sèrie com nosaltres. Això va passar en etapes difícils, en les quals hi havia molta sorra. Es reïaven de nosaltres i ens deixaven tirar endavant.

—Quina diferència hi pot haver

entre els deserts asiàtics i els que travessaven al Dakar?

—*P.V.: que en aquest cas els trams eren més llargs. A més, hi havia dunes molt altes, amb colls que des de baix semblaven implantejables. El rutòmetre ens deia que hi havíem de passar i jo demanava en tot moment al Moi si era la direcció cor-*

recta. Es veia molt complicat.

—Hi va haver un punt d'inflexió que van ser els accidents que van costar la vida a un pilot xinès de cotxes i a un de francès de motos. A partir d'aquí va abandonar l'equip rus Kamaz. Com ho van viure, tot plegat?

—*M. T.: el xinès ja s'havia fet mal*

La nova imatge que vol donar la Xina al món va ser una de les grans sorpreses

Com explica Pep Vila, «la imatge que teníem del típic xinès amb el barret de punxa i la cistella amb un pal per l'esquena ja forma part del passat». Un dels fets que més han impressionat l'equip bagenc participant al ral·li Transorientale ha estat la modernitat que ha arribat en zones de la Xina «que nosaltres pensàvem que eren regions deprimides» i que en canvi tenen grans recursos i potencial. Forma part del despertar d'un gegant que, a més, aquest any encara es fa més evident, ja que és el país encarregat d'organitzar els Jocs Olímpics, el mes vinent.

D'aquesta manera, segons els pilots bagencs, «només entrar al

país, procedent del Kazakhstan, ja et trobes una autopista llarga que portaria fins a Pequín mateix. Les regions de l'oest, que pensàvem que serien deprimides, tenen grans recursos naturals, com ara el petroli, i això fa que creixin ciutats que, veient-les al mapa, penses que seran de

Les possibilitats d'expansió comercial a l'Àsia semblen garantir el futur del ral·li Transorientale

70.000 habitants i que potser en tenen set milions».

Les diferències respecte al pas pels llogarrets del Dakar són evidents, ja que «tot i que viuen en una dictadura, i que segurament a la Xina hi ha misèria, s'hi està veient un canvi». Pep Vila, que treballa a l'organització del mundial de MotoGP, recorda que «en els anys que hem anat a Xangai no havíem aconseguit gravar-hi imatges des d'un helicòpter. Hi era prohibit. Aquí n'hi han pogut entrar quatre de francesos. Hi ha oberturisme». En el suplement La Revista de Regió7 de dissabte hi haurà un recull gràfic i un resum de l'aventura de l'equip ProMotor.

LA TORNA

Un camió d'assistència molt útil

A més del camió de Pep Vila, l'equip d'assistència Epsilon, que acompanya ProMotor, també en va aportar un altre, conduït per Alex Aguirregaviria, de Sant Martí de Torroella. En ell també hi anava el callusenc Josep Capsada. Aquest vehicle va ser d'utilitat, com recorda Pep Vila, ja que el cinquè dia van haver d'utilitzar la seva bomba injectora, ja que la del vehicle principal s'havia espatllat. A partir d'aquest moment, el camió d'assistència va haver de fer el trajecte per fora de la pista per on passaven els competidors i canviar de categoria, però la seva feina dels finals d'etapa va ser essencial per al resultat final.

el dia abans. L'accident del Kamaz, de resultes del qual va morir el francès, va passar molt a prop nostre, però vam passar pel costat i ens van dir que continuéssim. Al final vam saber que el xinès havia mort i que el Kamaz havia tingut l'incident amb la moto, però que se l'exculpava totalment, malgrat la fama d'anar al límit que tenia. Va ser una desgràcia i com que era al final del Kazakhstan i prop de la Xina, l'equip devia decidir de retirar tots els camions. Anàvem si- sens i ens vam posar tercers.

—Creuen que si ells haguessin continuat haurien tingut possibilitats de quedar-ne davant?

—*P.V.: d'un segur, però els altres dos sempre han quedat davant de nosaltres en les curses anteriors. És que nosaltres, en principi, no hi tenim res a fer, amb ells. A més, ells corrien a casa, era el seu ral·li i ho volien demostrar.*

—*M. T.: de totes maneres, ells tenen més possibilitats de fer el possible perquè els passin coses. Han d'arriscar més, han d'anar a guanyar, són oficials i no poden deixar que Man i Daf els passin davant. La seva pressió és superior a la nostra. Nosaltres podem mesurar més i la carta que hem de jugar és la de la fiabilitat. Conservar sempre i atacar en les etapes dures.*