



Entrevista a l'Adrià Albejano

Aquest pilot de trial és veí d'Alpicat, i de ben segur que enguany heu pogut seguir-lo a la premsa esportiva quan feia podis en diversos campionats estatals i internacionals. Amb sol 20 anys i 4 anys de competició, ha aconseguit objectius de gran importància en el món de trial. Combina els entrenaments amb els estudis de disseny d'interiors. A continuació us convidem a conèixer el pilot d'Albeku, l'Adrià Albejano.

-Adrià, quan temps fa que estàs fent aquest esport? Per què el trial i no l'enduro?

Doncs aproximadament fa uns quatre anys que realitzo aquest esport de manera sèria, entreno diàriament i duc a terme una disciplina exigent per poder realitzar una bona participació any darrere any en les diferents competicions nacionals i internacionals.

Des que tenia aproximadament 6 anys els meus pares em van iniciar en el món de la moto amb una beta 49 cc, aquesta per suposat era de trial. La tècnica que es treballa en el trial, els moviments, l'equilibri, la precisió i finalment la concentració fan d'aquest esport un conjunt molt més complet que l'enduro, ja que en aquest es sortegen els diferents obstacles a gran velocitat.

-Com vas començar, quina causa és la que et va fer decidir pel trial?

Els meus inicis en aquesta disciplina esportiva van començar a base de passar molts caps de setmana per la muntanya cremant benzina amb la meva primera moto. En l'any 2003 i amb la meva tercera moto ja vaig realitzar un curset amb en Jordi Tarrés (7 vegades campió del món), on realment vaig adonar-me del que era fer trial de debò.

-En aquest poc temps has aconseguit bones classificacions, quin és el secret?

En les primeres competicions realitzades ens vam adonar que tots els participants tenen un nivell realment superior al nostre, degut a la seva experiència obtinguda any darrere any. D'aquesta manera la temporada 2004 va ser el nostre primer any de participació i alhora el vam utilitzar com a font d'experiència en el món de la competició.

De secret, clarament no n'hi ha cap. Únicament es necessita molta força de voluntat, constància en el treball físic combinat amb



moltes hores damunt de la moto i finalment acumular un alt nivell de concentració per assolir els diferents obstacles sense penalitzar.

-Quan entrenes i com t'ho combines amb els estudis?

Els entrenaments amb moto els combino amb exercicis físics al gimnàs sempre durant els matins. Normalment dos dies a la setmana entreno amb moto i els tres dies restants, dos sóc al gimnàs i un descanso.

Actualment estic estudiant una diplomatura de disseny d'interiors a Tàrrrega, aquest ja és l'últim any. Cal destacar que les classes són de tardes i per tant em va perfecte per poder entrenar durant els matins.

-En aquestes dues darreres temporades, quines competicions i posicions podem destacar?

2008 Campionat de Lleida. Tercer TR1
2008 Campionat de Catalunya. Quart Màster
2008 Campionat d'Espanya. Vuitè TR3
2009 Campionat de Lleida. Primer TR1
2009 Campionat de Catalunya. Tercer Màster
2009 Campionat d'Espanya. Sisè TR3
2009 Campionat d'Europa. Segon Inter Class

-De les anteriors competicions esmentades, què significa TR1 i TR3, Màster i Inter Class?

Actualment realitzem unes quatre competicions: Campionat d'Europa (dues proves), Campionat d'Espanya (cinc proves), Campionat de Catalunya (sis proves) i finalment el Campionat de Lleida.

Totes aquestes competicions es dividiran en diferents categories depenent del nivell de cada pilot amb el nom de TR1, TR2 i TR3.

-El nom d'Albeku d'on prové? Qui formeu aquest equip?

Anys enrere vaig estar en un equip de trial ubicat a la població de Banyamars (Mataró). Durant dues temporades em vaig formar com a pilot. Finalment per la distància entre poblacions vam decidir crear un equip privat amb el nom d'Albeku (unió dels dos cognoms Albejano i Cuesta).

Actualment Marcel Justribó (excampió del món) és el meu entrenador i el motxiller, el Pedro Albejano.

-La figura del motxiller què suposa? I és important per a tu?

La figura del motxiller és un requisit essencial en el món del trial, sobretot en l'alta competició. El motxiller és aquella persona que constantment està al teu costat en tota la competició, pendent de tots els moviments que el pilot realitza amb la moto, dit d'alguna manera, és com si fos la teva assegurança de vida durant les cinc hores que dura la competició.

En el meu cas és el meu pare, al qual he d'agrair el seu esforç i la dedicació que em transmet en cada entrenament i competició.

-Tema espònsors, com el portes?

Realment per obtenir espònsors es necessita haver obtingut resultats a nivell competitiu, tot i així és bastant difícil degut a la crisi que ens envolta aquests últims anys, on ningú aposta per ningú.

Tot sembla molt fàcil quan les coses es publiquen als mitjans de comunicació, però realment no es veu l'esforç físic i econòmic que s'amaga darrere de tot això.

-Al maig del 2009 a Alpicat es va celebrar la primera edició de trial i prova del campionat provincial de Lleida. Competir a casa què et va fer sentir? Esperem una segona edició de trial a aquí, a Alpicat?

Competir a casa sempre és agradable, amb el terreny que et coneixes, la teva família donant-te suport i sobretot el grau de concentració augmenta per no fallar davant la teva població.



Realment mai havia viscut el marcatge d'un trial dia a dia. És bastant dur el preparar les estaques, les fletxes, la cinta, netejar la vegetació, el muntatge i finalment fer la publicitat per promocionar la competició.

Finalment quan te n'adones que tot ha sortit perfecte després de tant esforç donen ganes ja de preparar la segona edició, tal i com es farà en aquest any 2010.

-La moto és un element molt important per a tu. Pilot i moto podriem considerar-los com un sol element?

A finals d'aquest 2009 vaig realitzar un canvi de marca (Gas Gas), aquest va ser una mica inesperat ja que ens quedaven unes set competicions en les quals ens hi jugàvem tres campionats diferents i no volíem fallar. Actualment en aquest 2010 seguiré amb Gas Gas, ja que estic molt content del seu rendiment i de la meua adaptació amb tan poc temps. Tant ella com jo actuem com un únic conjunt.

-La moto rep molts impactes, cada quan has de canviar les peces i la moto sencera?

Les motos de trial pesen aproximadament uns 68 Kg, són molt lleugeres i per tant estan

