

# RAÜL TORRAS

Una vida sobre rodes



## L'HILARIENC QUE VIU SOBRE LA MOTO

*DE LA REGIDORIA DE COMUNICACIÓ*

En Raül, fill de Sant Hilari de Sacalm va néixer un 5 de setembre de l'any 1976 i ben aviat va començar les seves primeres experiències en el món de l'esport, en diverses entitats de la capital de Les Guilleries. Va formar part del Club Bàsquet Sant Hilari, del Club Esportiu Sant Hilari - Font Vella i del Moto Club Sant Hilari. Als 12 anys es va iniciar en el món de la motocicleta i ja va entendre que aquella seria la seva gran passió.

Actualment passa mitja vida damunt la moto, ja sigui en la seva activitat professional, ja que treballa en el cos de Mossos d'Esquadra a la secció de trànsit, com en la seva vida esportiva practicant motocross, supermotard, velocitat, enduro, resistència i la seva darrera passió córrer les Road Race i la mítica Isle of Man.



Ajuntament  
de Sant Hilari Sacalm

# PALMARÈS

En el seu palmarès esportiu cal destacar:

- Campió de Girona de MX Junior 250cc 2T.
- Campió de Girona absolut de curses Americanes.
- 14 participacions a les 24 hores de motociclisme del circuit de Catalunya.
- 3r Campionat de Espanya, (Copa Aprilia)
- 2 victòries a la categoria O-SBK (24h Montmeló).
- Campió de Catalunya de Resistència Amateur 600.
- 1 participació en el Manx grand prix de la Isle of Man (6è classificat) (2 rèpliques de plata).
- 3 TT amb 8 rèpliques de bronze.
- 4 Participacions a la North West 200 d'Irlanda del Nord, 2 a l'Ulster Grand Prix i 2 participacions a MACAU



# PASSAT, PRESENT I FUTUR

## 2018 any de contrastos: èxits i accident.

En Raül a l'any 2018 ha tastat les 2 cares de la moneda. Per una banda resultats increïbles que el consoliden com el millor pilot espanyol a les Road Races (18è absolut a Isle of Man, 14è a Ulster Grand Prix, Record espanyol de volta ràpida al TT tant amb la 600cc com amb la 1000cc) però per contra, va patir un greu accident a Macau el passat mes de novembre, que li ha comportat des de seqüeles físiques fins a quedar-se sense moto i condicionar seriosament la temporada següent. Ni els bons ni els mals moments, han impedit però que en Raül continuï perseguint els seus somnis.

## 2019 un any complicat

Començava la temporada recuperant-se de les lesions i adaptant-se a conviure amb alguna lesió que serà ja crònica, després de la caiguda de MACAU (Xina) al mateix temps va haver de reconstruir completament la moto. Tot i això, hi havia bones expectatives.

A les curses internacionals "ROAD RACES" es pot participar amb més d'una moto i categoria. I per enguany l'equip havia preparat millor la 600cc (amb un motor de recanvi inclòs) i estrenava una moto de 1000cc (ex-equip oficial Kawasaki del Regne Unit) que, sobre el paper, s'adapta millor a aquest tipus de curses i hauria de permetre ser més ràpid. Val a dir que la Yamaha i la Kawasaki són molt diferents: tant de xassís, com de resposta de motor. En Raül explica que "una és ràpida i àgil, amb un motor amb molts baixos. L'altra és més "lenta", sense tanta estabilitat ni sensibilitat a davant i amb un motor sense tant reprís, però amb algo més d'estirada a dalt de tot; tot i que, al ser més lenta i llarga de distància entre eixos: la fa més estable i "segura" a les Road Races".

En tot cas, canviar de moto, sempre és un pas difícil a fer quan s'està rodant al "límit". En Raül assegura que "no és fàcil guanyar "mig segon" per quilòmetre rodant al límit i, qualsevol petita cosa, pot marcar la diferència. Calen molts entrenaments, moltes hores, molts dies i molts recursos (que aquest any no hi han set) per arribar a extreure tot el potencial d'un vehicle de competició a aquest nivell".

## La primer cursa a Albacete

La primera cursa del 2019 va ser a Albacete i com que la 1000cc encara estava en preparació hi va participar amb la 600cc. Tot i ser un cap de setmana molt marcat pel mal temps, temperatures gèlides i falta de rodatge i físic per culpa de les lesions, en Raül va acabar vencedor de la categoria reservada a pilots provinents de Catalunya.



## La Northwest 200

A principis de maig, la destinació era Irlanda del Nord per competir en la prestigiosa cursa "road race" internacional NORTHWEST 200 (amb TV en directe). Però el malson de la temporada començava aquí: tot just a la 3a volta del primer entrenament amb la 600cc, el motor es trencava. Va ser un cop molt dur; ja que no hi havia temps, ni el material, ni els diners per reparar-lo. A més, deu dies més tard havíem de començar el mític TT de la Illa de Man: el màxim objectiu de la temporada.

Aquest motor trencat hauria d'haver servit tota la temporada i en prou feines va durar la cursa d'Albacete i poc més. Quedava el motor de recanvi; però aquest era un motor més "apretat" per tal de buscar més potència i com que la durabilitat és inferior van decidir reservar-lo exclusivament pel TT de la Illa de Man. Per la qual cosa, la NORTHWEST 200 amb la 600cc s'havia acabat. Quedava la 1000cc.

Una moto amb la que el pilot hilarienc havia només rodat un parell d'hores amb anterioritat per comprovar que tot funcionés bé. Era com començar de zero. En Raül explica que sempre "vull anar de menys a més, començar tranquils, adaptant-nos al circuit, ajustant els reglatges de la moto, provar bé la moto i, quan ho tingui clar, apretar!" però altre cop, quan només portava 2 quilòmetres la moto es va parar. "Increïble! Desastrós! Un altre entreno perdut!" afirmava. Afortunadament, aquesta averia es va poder reparar i el pilot va poder disputar la segona tanda d'entrenaments. La cursa no va anar gaire bé; el poc entrenament amb la moto i la poca adaptació, va ser un gran llast. Per postres, quan havia de fer la segona cursa, el mal temps i la pluja van fer acte de presència. Tot i esperar més de 5 hores per si el temps i la carretera milloraven, el circuit estava en unes condicions deplorables (demostrat pel fet de les múltiples caigudes que hi estaven havent en les altres categories). Així que la decisió va ser, com molts altres pilots, de no sortir a jugar-se-la i reservar-se pel TT.





## Cap a la prestigiosa Isle of Man...

De la NORTHWEST 200, vas directament al TT de la Illa de Man. Ferry de Belfast a Douglas (Illa de Man) i durant els 6 dies que hi ha entre les dues proves cal muntar la carpa, preparar-ho tot, repassar les motos, fer rodatge al motor de recanvi de la 600cc i fer voltes amb cotxe als 60 km que fa el conglomerat de carreteres que conformen el circuit del TT de la Illa de Man.

Primer entrenament i a la milla 3 (uns 5 kms) es trenca el motor nou de la 600cc!!! Ni un problema durant el rodatge i es trenca a primeres de canvi. Cop duríssim a la moral de l'equip. Ja no teníem recanvi per la 600cc. El gran objectiu de l'any, el TT de la Illa de Man, es començava a escapar. "Ens quedàvem altre cop sense la 600cc" lamentava el pilot.

Quedava la 1000cc, però el mal temps va fer que durant els primers dies s'haguessin de suspendre tots els entrenaments. Una vegada més, quan més necessitava rodar per adaptar-se a la moto i ajustar-la bé, no va poder ser.

Mentre passaven les hores i els dies plens de pluja i boira, arriba una bona notícia. L'equip francès Optimark va portar de França, expressament per en Raül, una altra moto 600cc completa. En Raül n'està molt agraït "Encara queda bona gent al món! Gràcies a ells, vaig poder "reenganxar-me" altre cop a la categoria de SUPERSPORT. No volien res a canvi, tan sols que participés i gaudís"

El mal temps va fer que els 7 dies d'entrenaments acabessin sent-ne només 3. Dels quals un, l'havia perdut al trencar el motor de la moto al cap de només 5 dels 60 kms per volta. Així que, al final, només va poder entrenar i qualificar un dia per moto. Amb una 1000cc a la que li faltava molta adaptació i amb una 600cc que li acabaven de deixar. D'aquesta manera va sortir a les diferents curses, mal qualificat, des de les últimes places. Amb orgull recorda que "almenys em vaig poder qualificar que no és fàcil i no tothom ho pot fer".

Amb la 600cc va fer 2 curses. Sempre de menys a més, millorant volta rere volta i aconseguint 2 rèpliques de bronze (premi per acabar dins els 110% del temps del guanyador). Amb la 1000cc havia de fer 3 curses. La primera es va haver d'aturar a mitja cursa per la caiguda fatal d'un pilot, quan el pilot hilarienc havia remuntat 17 posicions amb menys de 2 voltes. La segona havia de ser la millor degut a les condicions físiques del pilot, però quan es disposava a avançar un pilot, estant ja en paral·lel, aquest es va tancar contra l'exterior de la carretera, provocant que en Raül colpegés un pal de fusta amb el braç a més de 250 km/h. Una contusió brutal "pensava que m'havia rebotat el braç! Vaig perdre tota sensibilitat durant més de 10 minuts. Vaig poder controlar la moto i aturar-me, però aquí s'havia acabat tot. Les radiografies ens deien que estava tot sencer, però l'espectacular inflamació, la pèrdua de sensibilitat, de força i de moviment a tot el braç i a la mà, em van fer abandonar i no vaig poder córrer el Senior TT (la cursa amb la que un any abans havíem fet història). Amb la 1000cc, "només" aconseguíem una rèplica de bronze".

### **Les 24 hores a casa nostra.**

Tornats a Catalunya i després d'unes setmanes per recuperar el braç, arribava l'hora de córrer les 24 hores del Circuit de Barcelona-Catalunya a Montmeló, amb la perspectiva i l'objectiu de lluitar pel podi. "Vàrem arribar a anar vuitens de la general i segons de la categoria. Pintava molt bé però, primer la caiguda d'un company i després diverses avaries mecàniques (trencar dues caixes de canvi), ens van fer perdre més de 3 hores al box i tota opció a un bon resultat".

Ulster Grand Prix a Belfast.

A l'agost tocava córrer l'ULSTER GRAND PRIX, al costat de Belfast (Irlanda del Nord). Una altre de les grans Road Races, amb TV en directe (també antiga prova del Mundial de Velocitat en la que, fins i tot l'Angel Nieto hi havia guanyat en 50cc), amb la 600cc (amb un dels motors arreglats) i amb la 1000cc.

Va ser una prova molt marcada pel mal temps, en la que escollir el pneumàtic ideal era una loteria (i més quan no disposes del pressupost suficient per tenir-ne un de cada muntat en una roda). Es va entrenar i córrer amb condicions de sec, pluja, moll, humit, carril; o totes barrejades... Com és habitual, l'estratègia era de pilotar de menys a més i apretar a mesura que agafava confiança. Malauradament i, per tercer cop aquest any, el motor de la 600cc es trencava a la primera volta de la primera cursa. Una nova frustració. Amb la 600cc fora de joc, quedava la 1000cc. La precaució per les condicions i la falta de confiança i adaptació van pesar molt. El 2018 s'havia assolit una 14a posició, i aquest 2019 s'havia de conformar amb la 29a.

### **Les 3 darreres curses de l'any han estat la pretemporada 2020.**

Les 3 darreres curses de l'any es plantegen com una pretemporada per el 2020. Sense objectius en la classificació la intenció és rodar, conèixer i entendre la moto, pensant ja en la temporada 2020. A la prova Campionat de Catalunya a Castellolí assoleix una bona tercera posició. Al Campionat de Catalunya a Calafat, durant la primera tanda d'entrenaments lliures es trenca el canvi i així s'acaba la cursa.

Quedava Macao, just un any després del greu accident. L'objectiu era clar. Calia tornar a rodar per el circuit en el que un any abans va patir un accident important. Tornar a traçar per el punt fatídic. Enfrontar-se als records i a les pors i així tancar el cercle. Així va ser.

### **Il·lusionat per aquest 2020**

L'objectiu segueix sent el de continuar amb aquest somni; continuar el projecte de 2019 i per tant, córrer a Norwest, TT, ULSTER, MACAO, 24 de Montmeló i les curses de preparació (Albacete, Jerez, calafat i algun prova del campionat de Catalunya).

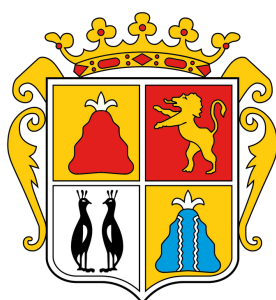
En Raül assegura que per aquesta temporada que s'acosta " Tenim bones perspectives ja que continuem amb les mateixes motos, i l'any 2019 ens ha servit per conèixer-les i solucionar els problemes mecànics, entendre-les. Pel que fa als resultats, el somni és tornar als resultats de 2018. Un top-20 a Illa de Man està a l'abast de molt pocs.

### Què és el més complicat per afrontar aquests reptes?

“Sense cap dubte, el tema econòmic és el gran handicap per tots els pilots i més encara els que pilots amateurs de l'europa continental. Per plantejar-te una temporada d'aquestes necessites, a part de les motos i recanvis, almenys 15000€ per desplaçaments, allotjaments, assegurances i llicències”.

Enguany l'equip repetirà el Crowdfunding. Una iniciativa pensada per a rebre col·laboracions i micromecenatges d'amics i aficionats que li permeten continuar amb el seu somni.”

El pilot de Sant Hilari vol aprofitar aquesta entrevista per fer una crida a institucions i empreses que vulguin sumar-se al projecte i ser partícips d'aquesta aventura com a patrocinadors. “Qualsevol ajuda és molt benvinguda!”



**Ajuntament  
de Sant Hilari Sacalm**