

A skotan nabarmendu ohi dugu Euskal Herrian daukagun kirolari eta kirolzale kopuru handia eta anitza, kasu gehienetan zaletasunak bultzatuta bere bizitza kirol jakin bati eskaintzea erabakitzen duena. Horixe da Unai Arregi eta Aitor Olalla hernaniarren kasua. Moto klasi-koen lasterketetan murgilduta dabiltza biak azken urteotan, eta mundu hori ezagutu nahi izan dugu.

Unai eta Aitor 1990eko hamarkadako Honda CBR 600 zentimetro kubikoko motoekin lehiatzen dira. Hasieran Euskadiko Txapelketa izan zuten helburu, baina parte-hartzaile oso gutxi zirenez eta askotan zirkuitua Espainiako Txapelketa lehiatzen ari ziren pilotuekin partekatu behar zutenenez, lizentzia atera eta Estatu mailako txapelketan ere izena eman zuten.

Aipatzen dutenez, kirol eta prestakuntza maila askoz altuagoa da Espainiako Txapelketan, erabiltzen dituzten motoen ezaugarriak ere apur bat desberdinak dira, eta 2025ean *impasse* moduko bat egitea erabaki dute. Aitorrek eroriko gogor bat izan zuen iaz –hatz bat hautsi zuen eta bost hila-betez egon zen bajan, denboraldi guztia galduz–, eta Unai ere arazo fisiko batzuekin dabilenez, aurreko motoak behar bezala prestatu eta entrenamenduak egingo dituzte, 2026an lehiaketari berme handiagoarekin heltzeko.

BANANDUTAKO BIDEAK, ELKARTU

Moto klasi-koen mundura nola iritsi ziren galdetuz ekin diogu solasaldiari, eta ezusteko txikiz osatutako bi motozaleren istorio bat kontatu digute. Txi-



MOTO KLASIKOAK

Lasterketen beste aurpegia erakutsi digute Unai Arregik eta Aitor Olallak

📁 **MOTOZIKLISMOA** / Asier ALESTARAN

Abiadura zirkuituetan dena ez da luxua eta distira. Maila nagusietatik kanpo, asko dira zaletasunak bultzatuta adrenalina horren bila dabiltzan pilotu amateurak. Denbora eta diru asko bideratzen dute horretara, eta bizitza estilo bat bilakatzen da. Moto klasi-koen mundura hurbildu gara Unai Arregi eta Aitor Olalla hernaniarren eskutik.

kitako lagunak izan, bideak banandu, eta moto zaletasunak berriz nola elkartu zituen.

«Ni moto txikiekin hasi nintzen, bai gidatzen eta baita garajeen lardaskatzen ere. Gero eta moto handiagoekin gero, eta 2005ean zirkuituetan hasi nintzen», ekin dio bere hasierak oroitzeari Aitorrek. «‘Zona Norte’-ko 1.000zko txapelketan hartu nuen parte. Asturia-

seko talde batek proba batzuk egin zizkidan eta fitxatu egin ninduen. Laugarren amaitu nuela uste dut. Baina dena nik egin behar izan nuen. Diru asko zen, ordu pila bat, motoa ere zaila zen... Urte bukaeran motoa mekanikari batengana eramane nuen eta esan zidan, nire emaitzak eta motoan egindako lana ikusita, 2012an lagunduko zidala. Baina urte

hartan etxe bat tokatu zitzaidan eta dena bertan behera gelditu zen», oroitu du.

Bien bitartean, Unai ere bere moto zaletasuna –«50eko moto txiki horiekin hasi ginen, eta gero, lanean hasi eta diru pixka bat edukitakoan, ba gero eta moto handiagoekin»– beste bide batetik garatzen joan zen. «Lehen beste garai batzuk ziren. Errepidean ibiltzen ginen ia zirkuitu batean bageunde bezala. Istripuren bat ere izan zen eta esan genuen ‘aizue, hobe dugu zirkuituan ibili’. Eta 2007 inguruan zirkuituan ibiltzen hasi nintzen. Ez ziren lasterketak, guk ‘tandak’ deitzen diegu, entrenamendu modukoak ziren. Gaur egun ibiltzen dudana motoarekin hasi nintzen, CBR batekin. Gero modernoagoak erosten joan nintzen, baina une batean saltsa galtzen ari zen. Azkenean, moto modernoak gero eta garestiagoak ziren, eta gauza eskuetatik ihes

Unai Arregi ezkerrean eta Aitor Olalla eskuinean, beraien Honda CBR motoetara igota.
UNAI ARREGIK UTZITAKOA

egiten ari zela ikusi nuen. Konturatu nintzen hasierako moto harekin oso ongi pasatzen nuela. Eta behin Rafa Urangarekin aurkitu nintzen. Mutrikuarra da, hernaniar batekin ezkontuta dago, Euskadiko Federazioko delegatua da eta moto klasikoetan lehiatzen du. Animatzeko esan zidan, eta hark sartu ninduen».

Eta une hartan, beste kasualitate –edo kausalitate– bat iritsi zen. «Behin nire amak esan zidan Aitorrekin topo egin zuela eta kontatu ziola moto lasterketetan ibilia zela. Nik ez nekien. Txikitan lagunak ginen, baina gero elkarri pista galdu genion. Eta Hernani ez denez New York, topo egin genuen egun batean eskatu nion ea lagunduko zidan mekanikarekin, txapelketetan hasi behar nuelako». Aitorren erantzuna imajina dezakezue. «Mekanikari lanetan lagundu-

ko niola esan nion, baina azkenean berotu eta ni ere korritzen hasi nintzen», baieztatu du barrezka.

EBOLUZIO ETA ARAU DESBERDINAK

Baina pilotu erabat amateurra izanda horrelako txapelketetan parte hartzea zailtasunez betetako abentura bat da. Gogo handia behar da, eta nahiko burugogorra izan. Duela bost urte izan zuten hasiera, horren adibide: «2020an eman nuen izena eta aurreneko lasterketa martxoaren 20an zen. Jaramara jaitsi behar genuen eta nik dena prest neukan. Baina justu pandemia iritsi zen eta dena bertan behera geratu zen», gogoratu du Unaik.

Hori bai, Aitorren kasuan, itxialdiak bere alde ona ere izan zuen. «CBR bat erosi zuen ikusi ere egin gabe. Mezularitza bidez bidali zioten eta pandemia hortxe pasa zuen, motoan lardas-

«Etxean lan asko egin behar da, bestela oso garesti aterako litzateke. Lagun mekanikari asko dauzkagu, eta haien laguntzarekin moldatzen gara», dio Aitor Olallak

«Lasterketa batzuk etxetik oso urrun dira: Cartagena, Jerez... Horietara joateko oporrak hartu behar dituzu, diru asko da, normalean ez gara joaten», aitortu du Unai Arregik

katzen», aurreratu du barrezka Unaik. «Oso gaizki zegoen eta hura txukuntzen ibili nintzen itxialdi osoan. Garajea behean daukadanez, andrea eta alaba lokartzen zirenean, gauetan ni garajera joaten nintzen», jarraitu dio Aitorrek.

«Euskadiko Txapelketarekin hasi ginen, Espainiakoa oso urrun ikusten genuelako. Denborak begiratu eta maila oso altua zegoela ikusten genuen. Baina lehiaketetan parte har-

tzen hasi ginenean konturatu ginen, Euskadikoan parrillan oso pilotu gutxi ginenez, Espainiako Txapelketakoekin jartzen gintuztela. Azkenean lehiaketa pribatuak dira, eta asteburuan zirkuitua alokatzen duen enpresak nahi duena da ahalik eta jende gehien biltzea. Hamar pilotuko lasterketa bat ez zaio interesatzen. Espainiako Txapelketakoekin borrokan ibiltzekotan, lizentzia ateratzea erabaki genuen. Eta ‘ez gara horren onak’ pentsatzetik ‘ez gara horren txarrak’ pentsatzera igaro ginen. Pixkanaka lasterketak egiten joan ginen, maila hobetzen, motoak ere hobeto prestatzen...», kontatu du Unaik.

Kontua da aipatutako lehiaketa guztietan CBR motoekin korritzen dela, baina modelo horren barruan ere eboluzio desberdinak daudela, eta horrek eragin nabarmena duela denboretan. «CBR motoen barruan eboluzio desberdinak daude. Zenbat eta modernoagoa, orduan eta potentzia handiagoa. Bat 1989koa da, hori kategoria bat da. Beste bat 1992koa da. Eta hirugarren bat 1998koa. Zer gertatzen da? Kataluniako Txapelketan 1989an dagoela muga, Euskadikoan 1992an, eta Espainiakoan 1998an. Gu 1992koarekin joaten gara 1998koen aurka lehiatzera, eta haiek 15-20 zaldi gehiago dituzte. Ondo prestatuta gaude, zuzenguneetan agian jarraitu diezaiekegu, baina aurreratzea oso zaila da», azaldu du Unai Arregik.

Horregatik, beste urrats bat egitea erabaki dute: 1998ko motoak erostea hurrengo urtera begira Espainiako Txapelketan lehiakorragoak izateko. «Aurten erabaki dugu txapelketetan ez dugula parte hartuko. Aitorrek erorikoa izan zuen,

Bi pilotuak lasterketa batean. Aurrean, 135 zenbakiarekin, Aitor; atzean, 182arekin, Unai. UNAI ARREGIK UTZITAKOA



nik ere arazo fisiko batzuk izan ditut, eta, poltsikoa apur bat betetzeko ere ongi etorriko zai-gunez, pentsatu dugu entrena-menduak egingo ditugula, mo-toa prestatzeko eta datorren urtera begira lehiakorrek izate-ko. 2026an Espainiako Txapel-ke-tan parte hartu nahi dugu, benetan ikusi ea non gauden».

HASIBERRIAK, ORAIN BETERANO

Baina urte bereko motoen ar-tean ere, prestaketa lanak izu-garrizko garrantzia du azken emaitzetan, are gehiago klasi-koen kasuan. Piezak lortu, haiek ongi jarri, arazo mekani-koak konpondu... Lana –eta gastua– ez da inoiz amaitzen, eta gure bikoteak bere kabuz egiten du ia guztia, babes ofi-zialik gabe eta behar denean la-gunei laguntza eskatuz.

Hitz gutxitan deskribatu du egoera Unaik: «Motoa hondo-rik gabeko putzua da, beti dago zerbait hobetu daitekeena». Eta Aitorrek bere esperientzia aipa-tu du: «2011n motoa Tecnomo-tora eramaten nuen. Elektroni-ka zeukan eta bakarrik ezin nuen. Baina orain dena egin behar izaten dugu. Batzuetan lagun mekanikariei deitu, gal-detu, haiek esaten dizutena probatu... Hiru urtean master bat egin dugu eta pasatu gara hasiberriak izatetik adituak iza-tera. Motoak asko hobetu ditu-gu eta orain guri galdetzen di-gute besteek. 1998ko motoren bat ere aurreratzen dugu. ‘Zer egin diozue moto horri?’ galde-tzen digute. ‘Askok maitatu eta diru asko sartu’», dio.

«Ikasten joaten zara», dio Unaik. Ordezko piezak lortze-ko, adibidez. «Moto osoak eros-ten ditugu. Konturatu gara ho-be dela. Salgai daukan norbaitek esaten dizu, ‘10 urte daramatza hemen geld!’. Azke-nean moto osoa errepasatu



behar duzu, beraz, hobeto ate-ratzen da. Imajinatu zer garaje ditugun. Diogenes sindromea dugula ematen du. Nik sei CBR horietako ditut: piezetarako de-la, lehiaketarako dela, zaharra-go, berriagoa... Bikoteek jada ez digute galdetu ere egiten. Erremolkea ere bai... Beti mese-deak eskatzen jendeari».

Eta espiral moduko bat ere sortzen omen da: «Zenbat eta gorago, orduan eta gastu han-diagoa. Hasieran pneumatikoak gutxi gorabehera begiratu eta ongi samar baldin bazeu-den horrelaxe irteten zinen. Gora egin ahala, lasterketa ba-koitzean pneumatiko berriak jartzen hasten zara, eta hori di-rua da. Ez dira lasterketa asko, bost edo sei izan daitezke ur-tean, baina... Ezin duzu edozein moduz ibili. Pastillak ezin du erdi-gastatuta egon, pneumati-koak ezin du erdizka egon. Ger-tatu izan zait pneumatikoak gaizki ez zeudelakoan atera eta erorikoa izatea», dio Unaik.

«Hasi ginenetik denborak pi-la bat hobetu ditugu, sei segun-do inguru itzuliko. Eta horrek exijitzen dizu motoak puntu-

Abiadura maite dute bi hernaniarrek, baina mototik jaisten direnean izaten duten lagun giroa ere asko baloratzen dute. UNAI ARREGIK UTZITAKOA

puntuari egon behar duela. Motoan burua garbi eduki behar duzu, jakin pneumati-koak ongi dituzula, pastillak ongi dituzula. Konfiantza eduki behar duzu, zalantzarik gabe pilotatu. Espainiako Txapelke-tan jendea azkar ibiltzen da», gehitu du Aitor Olallak.

LAGUN GIROAN

Hala ere, eta oztopoak oztopo, lasterketetara joaten diren aste-buru horietan izaten dituzten bizipenek aurrez izandako zail-tasunei zentzua ematen diete. «Lehen urtean, lasterketa ge-neukan hilabetean, aurrez ‘tan-da’ bat egitera joaten ginen bes-te asteburu batean. Baina

konturatu ginen hobe zela aste-burua luzatu eta ostiralean en-trenamenduak egitea eta la-runbatean lasterketa. Asteburu horretan sartuago bezala zau-de. Ostegunetik joaten gara igandera arte. Furgonetan lo egin, lagunartean...», goraipatu du Aitorrek.

Eta iaz, bera lesionatuta egon arren, besteei laguntzen gozatu egin omen zuen. «Azkenean sal-tsan sartuta zaude, kanpotik ikusten ere ongi pasatzen dut, eta inguruko guztia da. Niri bi arloak gustatzen zaizkit, pilota-tzea eta motoa prestatzea, eta mekanika horretan zentratu naiz. Patinete elektriko batean ibiltzen nintzen atzera eta au-rarrera, aholkuak eman, aurkariak aztertu, motoan zer hobetu dai-tekeen ikusi...», gaineratu du.

Solasaldia oso interesgarri doa, baina gehiegi luzatu aurre-tik amaitzea erabaki dugu –«guk Valentziarainoko bidea egin dezakegu motoez berri-ke-tan», ohartarazi digute prota-gonistek umoretsu–. Eskertzen diegu azalpenak eman eta mundu berri bat deskubritzen lagundu izana.

«Mundu hau oso zakurra da. Ikusten duzu jendea 20 euro balio dituen kopa bat irabazteko sekulakoak egiten. ‘Benetan? Nahiago duzu nirekin gaizki geratu hori irabazteagatik?’»

Diotenez, klasikoen abiadura lasterketetan ez omen da erreleborik ikusten, baina gero eta jende gehiago erresistentzia probetara pasatzen ari omen da, lasaixeago ibiltzeko asmoz