

Felemás év

Tagai Tamás felemás évet tudhat maga mögött. Ha saját maga nem is versenyzett túl eredményesen, amíg a pályán volt, azt álmai autójával tehetette, és bár nem klappolt mindig minden, a TRT idei eredményeivel elégedett.

- Értékelnék az évet először a te versenyzésed szempontjából, aztán pedig a csapat szempontjából!

- Nyilván összefüggésben van a két kérdés. Azért volt éppen ilyen felemás az év többek között, merthogy elég sok dolgunk volt és sok versenyen nem is tudtunk elindulni. Autót váltottunk és azt mondom most is, egy év távlatából, hogy nem bántam meg. Két oka volt az autóváltásnak, egyrészt a WRC-nél egy picit olcsóbb autóval szerettünk volna menni, mert alapvetően támogatók nélkül megyünk, másrészt pedig mindig a szívem csücske volt egy ilyen eredeti A-s Evo VI-os Mitsubishi és sikerült egy ilyenbe beleülnünk. Igazából csak nagyon részeredményeink lettek így az év végére, de én azt hiszem, ha az első pillanattól kezdve sikerül a hibákat kiküszöbölni, akkor ez egy ütőképes autó is lehet.

- És a csapat?

- A csapatnak elég sok dolga volt. Két világbajnoki futam volt, illetve lesz idén: Monte Carlo-ban kezdtük, Wales-ben fogjuk befejezni az évet. Voltunk hat versenyen a lengyel bajnokságban. Ott meg is nyertük a lengyel bajnoki címet, ami azért volt érdekes, mert mi voltunk az elsők, akik bajnokságot tudtak nyerni a szuper2000-es Peugeot-val. Csináltunk itthon szintén egy felemás évet a Turán Fricivel, aki amikor ment az autó, akkor ott tudott lenni az elejében, és az év vége felé azért már sikerült egy picit a megbízhatóságán is javítani az autónak, bár elég nehéz most már úgy lábon tartani a Skodát, hogy ne legyen vele semmi probléma. És csináltuk a Janival az egy magyar, illetve három IRC-versenyt, ami némileg felemásra sikeredett, de a Barumon azért voltak nagyon jó eredményei. A Peugeot tizenegy versenyből tízszer végigment, ami azért azt hiszem, hogy egy nagyon jó eredmény, dolgozott sokat a csapat és sikerült azért jó dolgokat elérnünk. Úgyhogy ilyen szempontból én maximálisan elégedett vagyok a csapattal, mert nagyon sokat dolgoztak.

- Amikor nem versenyzel, hanem a TRT színeit képviseled egy másik versenyző mellett, mi az, ami annyira leköt, hogy nem tudsz versenyezni?

- Alapvetően a csapatot vezetem, és ott kell lennem mellettük. Ez elég sok mindentől áll, a koordinációtól az előtte való felkészítési munkálatokból, az autó felkészítéséig sok mindentől. Azt hozzá kell tenni, hogy nagyon sokat segített a Rolf Schmidt is nekünk, ő volt az, aki gyakorlatilag a vezető szerepet betöltötte a műszaki oldalon és nagyon sokat

segített nekem. De szinte minden versenyen ott voltam és ott is kell lennem ahhoz, hogy jól tudjam őket menedzselni. Ez kell ahhoz, hogy jól működjön a dolog.

- Nem hiányzik a versenyzés?

- Azt nem mondom, hogy nem hiányzik. Az év során nagyon sok minden volt, és igazából időm sem volt. A Mecsek rallyra is úgy mentünk el, hogy szeptemberben volt négy hétvégénk, ebből volt egy San Remo, két lengyel verseny és egy magyar verseny. A négy hétvégéből mind a négy hétvégén valahol voltunk és ez azért elég megterhelő, tehát valószínűleg annyira rá se tud az ember készülni a versenyre, ha a technikától teljesen eltekintünk, hogy az én szempontomból ez jól süljön el. Az a baj, hogy nehéz elengedni azt az oldalt, pedig valószínű, hogy azt kellene, mert a két dolgot elég nehéz együtt csinálni. De ameddig valamilyen szinten tudunk versenyen indulni, addig miért ne?

- Csak az érzés kedvéért?

- Igen, mert nagyon nehezen tudom abbahagyni. Nyilván ha az ember megy négy versenyen, arra egyrészt nehéz szponzort szerezni, másrészt nehéz eredményt elérni. Ha igazából rá se tud készülni és mondjuk tréningezni sincs időnk, mert akkor is verseny van és valamikor hét közben leugrani azért, hogy mégis csak lásd a pályákat. Mindig úgy megyek oda, hogy szeretnék az élen végezni, de ezt nehéz akár magamtól is elvárni, hogyha a felkészülés sincsen meg.

- Miért pont ez az Evo VI-os volt az álmod?

- Ez egy elég különleges autó. Nem nagyon került ki magánkézbe ez az autó. Ennek egyébként az az oka, hogy Angliában kezdték el fejleszteni ezeket a Mitsubishiket és az angol állammal kötöttek egy fejlesztési megállapodást, aminek a keretében például elég nagy adókedvezményeket kaptak, viszont az volt a feltétel, hogy minden autót be kell zúzni a végén. Igazából nem sok autó került ki... csak négyszer nyert vele Mäkinen világbajnokságot, és verte meg a WRC-ket még 2001-ben is. Tehát azért sejtettük, hogy ez egy jó autó. Itt Nyírádon az első négy gyors alapján ki is derült, hogy tényleg lehet-e négy gyorsan is menni vele, mert elég jó időket sikerült vele autóznunk.

- Akkor túl sokat nem is kéne fejleszteni rajta és foglalkozni vele, ha esetleg jövőre bármelyik versenyen indulni szeretnének vele?

- Igazából van egy elektromos problémánk, vagy kábelköteg, vagy valami computer hiba, ami a motor meghibásodásokat okozza. Most már elmondhatom, hogy sorozatosan, Mecseken és Nyírádon is ezért álltunk ki. Ha ezt sikerül megoldanunk, akkor azt hiszem, hogy nem kell semmi más, persze a futóműbeállításokon és hasonlókon kívül, ezeken kell még finomítani és akkor ez egy jó autó – szerintem.

- Amikor WRC-ztél, akkor Te aranylicences voltál. Most, hogy egy pontot sem sikerült szerezni, nincs veszélyben az első osztályú licenszed?

- Szerintem nem, mert azt hiszem, hogy az utolsó három évet nézik. Ilyen probléma nincsen. Annyi, hogy nem leszek aranylicenszes. Ami annyira nem mindegy, mert, ha mondjuk szeretne valaki az elején végezni, akkor például murván nagyon nem mindegy, hogy egy vagy két percre rajtol-e. De ez ezzel jár. Ha nem tudunk menni, és nem tudunk végigérni, akkor ezt el kell fogadni, mert ez így működik.