

Erfolgglose Aussteiger

Gleich drei japanische Firmen schmeissen das Handtuch: Erst Honda in der Formel 1, dann Suzuki im World Rallye Sport und dann noch Subaru als eine sehr erfolgreiche Marke im Rallyesport. Oder noch genauer: der Rallyesport ist ohne Subaru kaum vorstellbar, nicht zuletzt seit es die Colin-McRae-Computerspiele gibt, welche auch für «Nicht-Rallyefans» Subaru und die Rallye-WM zu einer untrennbaren Einheit verschmelzen liess. So wie es die Formel 1 und Ferrari durch die längere Historie in noch viel extremerer Form ist. Was hat nun die drei Firmen bewogen auszusteigen? In einem Wort: die Erfolglosigkeit!

Fangen wir mit Suzuki an. Obwohl das Auto als kompaktes Fahrzeug geradezu prädestiniert für Erfolge auf den Waldwegen war, tat man sich schwer. Der Erfahrungsvorsprung der Gegner war nicht aufzuholen, und nebst ein paar Achtungserfolgen war man bestenfalls WRC-Klassenfüller. Es erstaunt darum nicht, dass man unter dem Deckmantel Weltwirtschaftskrise das Handtuch warf.

Nachdem der Subaru Impreza als das Rallyeauto schlechthin bekannt wurde und dank seinem grossen Heckflügel auch auf der Strasse imponierte, war der Nachfolger eher ein Flop. Das Erscheinungsbild des Neuen war eher durchschnittlich, und er verfügte nicht über die speziellen Handlingeigenschaften des langen Vorgängers, der selbst im Alter bei schnellen Schotterallies immer noch für Siege gut war. Aber man muss fairerweise eingestehen, dass es heute im Rallyesport alle schwer haben, gegen den meiner Meinung nach besten Autofahrer der Welt, Sébastien Loeb, zu bestehen. Gegen ihn ist einfach kein Kraut gewachsen. Trotzdem dürfte Subaru noch lange von den Rallyeerfolgen zehren, so wie Audi



Marc Surer

mit dem Quattro heute noch.

Da hat es Honda schwerer. An was soll man sich erinnern? An die Siege mit Senna im McLaren-Honda? Wohl kaum, denn als Motorenlieferant kann man wenig Image aufbauen. Das merkte man auch bei Renault, nachdem die Franzosen 1997 nach dem Weltmeistertitel von Jacques Villeneuve im Williams-Renault ausstiegen. Man hatte sich so an die Erfolge dieser Motoren gewöhnt, dass man nur noch über sie sprach, wenn einer kaputtging. Also blieb nur der Weg zum eigenen Team. Renault tat es mit Erfolg – Honda aber scheiterte kläglich.

Ein Grund dafür könnte die japanische Mentalität sein: Alles soll in der Gruppe entschieden werden. Ein zu langsamer Prozess in einer Zeit, in welcher die Entwicklung so schnell vorwärts geht und praktisch für jedes Rennen ein Zehntel pro Runde gefunden werden muss. Störend könnte auch der lange Weg nach Japan und die Zeitdifferenz sein, die pro Tag nur wenige Stunden Zusammenarbeit erlaubt. Dazu kam, dass das Honda-Team seit zwei Jahren ohne Sponsor fuhr. Die Idee mit Earth Dreams und den froschgrünen Autos war eine Verlegenheitslösung, weil der Sponsor abgesprungen war. Wenn man mit 300 oder 400 Millionen aber nur das kleine Team von Force India in Schach hält, ist das eher ein Alb Dream. Warum das Team so tief abstürzte, kann ich mir nicht erklären. Vielleicht lief nach der Entlassung von Goeff Willis nichts mehr, und daran änderte auch Ross Brown bisher nichts. So kam die Finanzkrise gerade richtig, um auszusteigen, ohne das Gesicht zu verlieren. ♦