50 Jahre Dacia: Von der Ostblock-Kopie zum Global Player

Von Axel F. Busse

Wie man als Pkw-Hersteller eine Metamorphose von belächelten Ostblock-Kopien zum respektablen Global Player vollzieht, hat Dacia eindrucksvoll unter Beweis gestellt. Im August wird die Marke 50 Jahre alt. Ein Gespür für die richtigen Modelle zur richtigen Zeit war für den Erfolg sicher hilfreich – das Einkommensgefälle in der Europäischen Union aber auch.

Die historischen Bilder zeigen einen Diktator, dem der Stolz ins Gesicht geschrieben ist: Als Nicolae Ceausescu im Spätsommer 1968 den ersten Dacia 1100 aus der Produktionshalle fuhr, hatte sich die Vision des rumänischen Partei- und Staatschefs von einer eigenen, staatsgelenkten Automobilproduktion mit einem ernst zu nehmenden Konkurrenten zum sowjetischen Moskwitsch erfüllt. Die 1943 errichtete und zunächst mit Kriegsaufträgen ausgelastete Fabrik in Mioveni war in Automobilfabrik Pitesti umbenannt worden und hatte mit dem französischen Renault-Konzern einen westlichen Partner gefunden, dessen Autos in Lizenz unter dem eigenem Namen Dacia gebaut werden konnten. Schon bald genossen die auf der Basis des Renault R 8 und später des R 12 gefertigten Viertürer im gesamten realsozialistischen Wirtschaftsraum einen soliden Ruf. Mit mehr als 1,9 Millionen produzierten Exemplaren wurde der Dacia 1300 (Ex-R-12) zu einer Art Volkswagen Rumäniens.

Die auf zehn Jahre verabredete Kooperation mit Renault lief aus, die rumänische Auto-Maschine munter weiter, warf R-12-Derivate wie Pick-ups und Kombis aus, exportierte nach China und in die DDR. Im Osten Deutschlands war Dacia wegen der vermeintlichen West-Verwandtschaft häufig höher angesehen als Skoda, Lada oder die einheimischen Produkte Trabant und Wartburg. Die politische Wende in Rumänien 1989 und der folgende Zustrom billiger Gebrauchtwagen aus dem Westen gingen nicht spurlos am Werk bei Pitesti und seinen Arbeitnehmern vorüber. Nach einem kurzen Flirt mit dem PSA-Konzern besann man sich auf alte Freundschaften, die Dacia vor dem Schlimmsten bewahrten. 1999 unterzeichneten der damalige rumänische Staatspräsident Emil Constantinescu und Renault-Vorstandsvorsitzender Louis Schweitzer jenen Vertrag, der Renault 51 Prozent der Dacia-Geschäftsanteile sicherte. Sukzessive wurde die Mehrheit auf über 90 Prozent ausgebaut.

Welcher der beiden Partner seither mehr von der Vereinbarung profitiert hat, ist schwer zu entscheiden. Eine Erfolgsgeschichte ist es für beide. Dacia konnte neue Märkte erschließen und seine Produktion hochfahren, Renault übernahm einen funktionierenden Betrieb mit qualifiziertem Personal, das aber nur einen Teil dessen kostete, was man andernorts seinen Arbeitern zahlen musste. Endgültig zur Cash-Cow wurde Dacia für Renault, als Rumänien 2007 dem gemeinsamen Markt der Europäischen Union beitrat. Der Wegfall von Zollschranken und anderen Handelshemmnissen machte den Vertrieb von Dacia-Autos in Europa noch lukrativer. Dass Renault-Lobbyisten ihren Anteil an der beschleunigten Aufnahme des ehemaligen Ostblock-Staats in die Union hatten, darf als gegeben angesehen werden.

Renault exportierte technisches Know-how nach Rumänien, investierte in moderne Produktionsanlagen und neue Modelle. Wer heute die Hallen in Mioveni besucht, ist erstaunt über den hohen Automatisierungsgrad der Fertigung. Dort, wo weiterhin Menschen – insgesamt sind es rund 17 700 – am Band stehen, wirkt der Vorteil des EU-Einkommensgefälles. Wie hoch genau der Durchschnittsverdienst eines Bandarbeiters in Pitesti ist, mag Antoine Doucerain nicht verraten. Allerdings liege das monatliche Salär „signifikant über dem Durchschnittseinkommen für Industrie-Arbeiter in Rumänien“, sagt

der Chef der Groupe Renault Romania. Nach Angaben des staatlichen Statistikinstituts betrug das monatliche Durchschnittseinkommen des Jahres 2016 im Land umgerechnet etwa 437 Euro. Seit Anfang 2018 gilt ein Brutto-Mindestlohn von 407 Euro. Der Drei-Schicht-Betrieb in Mioveni ist also nach wie vor vergleichweise günstig aufrecht zu erhalten.

Wie viele Arbeitsplätze in der Region zwischen Pitesti und Bukarest von der Dacia-Fertigung abhängen, ist nur grob zu schätzen. Die Renault-Gruppe unterhält in Titu noch ein Entwicklungs- und Testzentrum, wo allein weitere 2800 Arbeitnehmer beschäftigt sind. Das rund 350 Hektar große Gelände wird zudem von Allianzpartner Nissan genutzt. Rund 1500 Zulieferer nennt die Selbstauskunft der Groupe Renault Romania. Nicht selten arbeiten mehrere Generationen einer Familie für den Konzern. Die integrierte Produktion aus Motoren- und Getriebebau, Presswerk, Lackiererei und Endmontage in Mioveni liefert auch Antriebskomponenten für andere Renault-Werke. Ein Erbe aus sozialistischer Vergangenheit ist der hohe Frauenanteil von 31 Prozent, den man unter anderem beim Schweißprozess am Fließband beobachten kann. Fast 314 000 Fahrzeuge verließen 2017 das Werk.

Gleichzeitig wurde das Qualitätsniveau der Produkte konsequent hochgefahren. So weit, dass Renault sein eigenes Markenlogo ohne Scheu für lupenreine Dacia-Produkte hergibt. Ob in Mioveni ein Renault oder ein Dacia die Halle verlässt, spielt keine Rolle mehr, jeder hat die gleichen Qualitätsanforderungen und den gleichen Produktionsprozess durchlaufen. Mit wachsender Akzeptanz und Nachfrage der Dacia Logan, Lodgy, Sandero und Duster in aller Welt wuchs auch die Investitionsbereitschaft des Konzerns. Heute werden Dacias in eigenen Fertigungsstätten zum Beispiel in Russland, Indien, Marokko und Argentinien gebaut. Mehr als fünf Millionen Einheiten seit 2004. Gleichzeitig gelang es, im Heimatland trotz vielfältiger Importangebote eine stabile Marktführerschaft zu bewahren: 37,2 Prozent des Neuwagenverkaufs gehen auf das Dacia-Konto.

Wie nützlich die Dacia-Übernahme für Renault in Westeuropa war, ist am deutschen Beispiel gut zu erkennen: Im Jahr 2006 konnten die Franzosen hierzulande aufstrebende Importeure wie Skoda oder Hyundai noch souverän auf Distanz halten, behaupteten mit fast 150 000 Neuzulassungen eine Spitzenstellung. Zehn Jahre später kommt Renault in Deutschland nur auf 125 000 Neuanmeldungen, mehr als 49 000 Dacia-Registrierungen spülten aber reichen Trost in die Kasse.

Alle 54 Sekunden verlässt in Mioveni ein Fahrzeug die Halle. Aus Sicht der Verantwortlichen ist die Taktzahl aber noch nicht an ihrem Optimum angekommen. Dank eines außergewöhnlichen Preis-Leistungs-Verhältnisses und origineller Werbung („für die, die kein Statussymbol brauchen“) tragen deutsche Kunden einen Gutteil zur anhaltend wachsenden Nachfrage bei. Allein zwischen Mai 2017 und Ende Mai dieses Jahres stieg die Zahl der Dacia-Neuzulassungen in Deutschland um fast 20 Prozent. Und das ganz ohne Stauassistent, adaptives Dämpfersystem und Querverkehrswarner. (ampnet/afb)

Bilder zum Artikel

Ahnengalerie von Dacia.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse

Dacia-Werk.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault

Dacia 1100 (1968).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault

Armaturenbrett eines älteren Dacia.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault

Dacia: Tücken der Geschichtsschreibung.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse

Dacia-Entwicklungs- und Testcenter in Titu.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault

Dacia-Entwicklungs- und Testcenter in Titu.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault

Dacia-Konzeptfahrzeug von 2009.

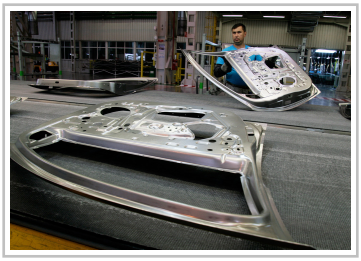
Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse

Dacia-Entwicklungs- und Testcenter in Titu.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault

Dacia-Entwicklungs- und Testcenter in Titu.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault



Dacia-Presswerk.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse

Motorenfertigung bei Dacia.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault

Motorenfertigung bei Dacia.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault

In der Dacia-Belegschaft herrscht ein hoher Frauenanteil.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse

Dacia Logan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dacia

Dacia Logan Pick-up.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dacia

Dacia Sandero Stepway.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dacia

Dacia Duster.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse