
Alle 55 Sekunden ist ein neuer Dacia fertig

Von Walther Wuttke, cen

In den vergangenen Jahren hat sich keine Automobilmarke so stark verändert wie der rumänische Renault-Ableger Dacia. Im Jahr 1966 begann die wechselhafte Geschichte der Marke, die bis zum Ende des Ostblocks vor allem Renault-Modelle in Lizenz herstellte und in die „sozialistischen Bruderstaaten“ exportierte. 1999, Renault hatte vergeblich versucht, Skoda zu übernehmen, begann das zweite Kapitel der Markengeschichte. Der französische Konzern nutzte das rumänische Werk als Basis, um mit dem Modell Logan im Jahr 2004 zu beweisen, dass es in Europa möglich ist, ein Automobil für weniger als 10.000 Euro auf die Straße zu bringen.

Auch die darauffolgenden Modelle festigten das Image eines Produzenten von vor allem preiswerten Modellen. Dacia etablierte sich als Preisbrecher, und die anspruchlosen Kunden zogen mit, denn die rumänische Marke ermöglichte ihnen zum ersten Mal, einen Neuwagen zu kaufen. Doch dann rief Renault-Chef Luca di Meo die Renaulution aus, und Dacia startete den Umbau von „billig“ zu „ausgezeichnetem Preis-Leistungsverhältnis“. Dieser Wechsel zahlt sich bis heute aus, denn Dacia gehört heute zu den profitablen Marken der Groupe Renault, ist sich aber seinem Anspruch, preiswerte Fahrzeuge zu produzieren, treu geblieben.

Wobei Renault immer noch die Basistechnik liefert, die danach im Entwicklungszentrum in Bukarest angepasst wird. Dort arbeiten auch die Kreativen der Marke in engem Kontakt mit den Kollegen in Paris am zukünftigen Dacia-Design. Die mehr als 3000 Ingenieure in Rumänien „haben zum Beispiel mehr als zwei Jahre daran gearbeitet, den Sandero auf die Clio-Plattform zu heben“, erklärt Dacia-Chef Denis Le Vot. Dabei steht weniger die Jagd nach den letzten Technologieschritten im Vordergrund, sondern vielmehr die Konzentration auf das Wesentliche und Gewichtseinsparung. „Ein leichteres Fahrzeug“, so Le Vot, „benötigt kleinere Motoren, die wiederum weniger verbrauchen und so den CO₂-Ausstoß verringern.“ Im Durchschnitt leisten die Dacia-Antriebe rund 30 PS weniger als die Motoren der Mitbewerber.

Auch beim Vertrieb geht Dacia einen eigenständigen Weg. Der Fokus liegt auf Privatkunden, und in diesem Segment gehört die Marke zu den führenden Anbietern in Europa. Die Preise sind – im Gegensatz zu vielen Mitbewerbern – nicht verhandelbar, und die Händler sind sich ihrer Marge sicher. Mit dieser Mischung liegt Dacia bei den Privatkunden in Europa an die zweite Stelle.

Produziert werden die Modelle im rumänischen Mioveni und in Marokko, wo in den vergangenen Jahren ein beeindruckender Industriepark rund um das Werk bei Tanger entstanden ist. Außerdem werden Dacia-Fahrzeuge unter anderem noch in Südamerika hergestellt, wo sie auch mit dem Renault-Schriftzug angeboten werden. Alle 55 Sekunden fährt in Mioveni ein neuer Dacia vom Band auf die Transporter, was sich am Ende des Tages auf 1400 Fahrzeuge summiert. In der Produktion sind rund 5000 Menschen angestellt, die zwischen 1100 und 1200 Euro im Monat verdienen. Das ist deutlich mehr als der rumänische Mindestlohn und das Durchschnittseinkommen, zugleich aber im Vergleich zu den Löhnen in Westeuropa ein unschlagbarer Kostenvorteil.

Der traditionsreiche Standort – „Mioveni ist Dacia und Dacia ist Mioveni“, so Produktionschef Dridi – gehört zu den modernsten Produktionsstätten des Renault-Konzerns. Logan, Sandero, Jogger und Duster werden hier gleichzeitig produziert, und die Pressen arbeiten in Rumänien schneller als in den anderen Fabriken des Konzerns. Insgesamt arbeiten 560 Schweißroboter an den Bändern.

Aktuell umfasst die Modellpalette fünf Fahrzeuge – vom Logan und Sandero über das SUV Duster, dem Familientransporter Jogger (auch als Hybridversion) und dem kleinen Elektro-Stadtwagen Spring, der im nächsten Jahr erneuert wird. Im kommenden Jahr wird die nächste Generation des Duster (Europas erfolgreichstes SUV) auf den Markt kommen. Und 2025 startet das mutigste Vorhaben der Rumänen: Mit dem SUV Bigster wagt sich

Dacia in das nächsthöhere Segment und bringt einen Konkurrenten zu Volkswagens Tiguan auf den Markt. Diesem ersten Modell werden noch zwei weitere Fahrzeuge in dieser Klasse folgen, über die die Verantwortlichen in Bukarest aber hartnäckig schweigen und nichts verraten.

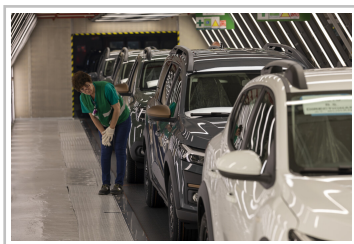
Und dann ist da noch der Übergang in die Elektromobilität, die auch an der Renault-Tochter nicht vorbeigehen wird, auch wenn in Rumänien und Marokko wahrscheinlich bis zum letztmöglichen Moment am 31. Dezember 2034 Verbrenner vom Band rollen werden. Le Vot nennt dies „Elektrifizierung à la Dacia“ und meint damit, dass „wir die Ressourcen von Renault nutzen werden. Wir werden aber weiter Dacia bleiben und preiswerte elektrische Mobilität anbieten“. Allerdings werden die Kunden aus Kostengründen auf Dinge wie große Reichweite und schnelles Laden verzichten müssen, denn „wir wollen, dass sich auch in Zukunft die Kunden unsere Autos leisten können“. (cen/ww)

Bilder zum Artikel



Produktion bei Dacia in Rumänien.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dacia



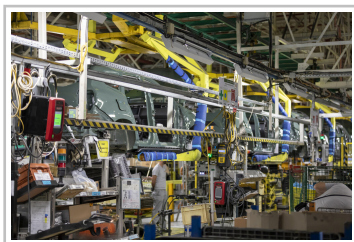
Endkontrolle bei Dacia in Rumänien.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dacia



Produktion bei Dacia in Rumänien.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dacia



Produktion bei Dacia in Rumänien.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dacia



Dacia: Eine rumänische Erfolgsgeschichte.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dacia



Produktion bei Dacia in Rumänien.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dacia



Dacia Duster Extreme.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Renault



Dacia 1300 Break (1975).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dacia



Dacia Logan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dacia
