Es war ein Drama

Die Automarke Alfa Romeo soll, so die Hoffnung des Managements, ein Comeback erleben.

Für die Kenner war es Ende der Siebziger nur noch eine Frage der Zeit – zwei, höchstens drei Jahre gaben sie dem italienischen Automobil-Unternehmen Alfa Romeo noch.

Die Lage schien aussichtslos: Jahr um Jahr rutschte die Staatsfirma tiefer ins Minus. Die Alfas, als Rostlauben europaweit verschrien, fanden kaum noch Käufer.

Den Anschluß an das europäische Spitzenniveau hat die italienische Firma bis heute nicht geschafft. Noch immer leidet der Verkauf unter dem schlechten Ruf früherer Jahre. Doch erstmals seit langem sieht das Alfa-Management nun die Chance, mit einigem Glück in absehbarer Zeit wieder etwas Gewinn einzufahren.

Das Vorbild für die Manager in Italiens zweitgrößter Autofabrik ist Fiat, die Nummer eins des Landes. Zum erstenmal seit vier Jahren konnten die Turiner, die mit flotten neuen Modellen aufwarteten, 1983 wieder einen Gewinn herausholen. „Was Fiat kann, das können wir auch", sagt heute Alfa-Chef Ettore Massacesi.

Sollte Alfa Romeo tatsächlich aus den roten Zahlen herauskommen, wäre dies wohl das spektakulärste Comeback in der Weltautoindustrie, seit der US-Hersteller Chrysler vor dem Bankrott bewahrt wurde.

Alfa-Chef Massacesi
„Was Fiat kann, das können wir auch"

Doch so weit ist es noch nicht, zu tief war die einstige Edelmarke gesunken. Alfa Romeos – das waren nicht mehr die spritzigen, sportlichen Fahrzeuge für Liebhaber schicken italienischen Designs. Die Autos standen in dem Ruf liederlich verarbeiteter und unzuverlässiger Dutzendware.

Aus der feurigen Giulia, einer beliebten Mittelklasse-Limousine, war eine langweilige Giulietta (Julchen) geworden. Eines der schönsten Coupés der Welt, den Alfa Spider, verunstalteten die Konstrukteure durch häßliche Spoiler. Der Alfasud, bei seiner Einführung ein für seine Klasse vorbildliches Auto, wurde durch Rostfraß und Pannen völlig diskreditiert. Alfa-Sprecher Franco Perugia: „Nur noch ausgesprochene Fans kauften Alfa. Es war ein Drama."

Das Trauerspiel hatte Ende der sechziger Jahre begonnen. Damals beschloß die Regierung in Rom, neben dem Hauptsitz des Staatsunternehmens in Arese bei Mailand eine Filiale in Pomigliano d'Arco bei Neapel zu errichten. Die Region um Neapel wies die höchste Arbeitslosenquote Italiens auf – Abhilfe aus Rom schien geboten.

Gleichzeitig mit dem Gang nach Süden wagte Alfa, bis dahin auf Autos für gehobene Ansprüche spezialisiert, auch den Schritt in die untere Mittelklasse. Mit dem Alfasud bot das Unternehmen ein Auto für den kleinen Mann an.

Doch die Alfa-Herren hatten sich für ihren Schritt ins Massengeschäft einen ungünstigen Zeitpunkt ausgesucht. Ein Jahr nach Produktionsbeginn 1972 brach die erste Ölkrise aus und ließ die Automobilkonjunktur weltweit absacken. Streiks und terroristische Gewalttaten waren in Italien damals so häufig wie nie zuvor.

Die neue Fabrik im Süden war von den Unruhen besonders stark betroffen. Ein Alfa-Manager: „Die streikten schon, wenn die Spaghetti in der Kantine zu weich waren."

Folge: Alfa Romeo rutschte 1973 in die roten Zahlen ab, aus denen es bis heute nicht mehr herauskam. Alfa-Chef Massacesi: „Wären wir kein staatliches Unternehmen, gäbe es uns heute schon nicht mehr."

1978, inzwischen waren bereits Verluste von 368 Milliarden Lire (damals 872 Millionen Mark) aufgelaufen, entschloß sich die Regierung in Rom zum Durchgreifen. Sie schickte Ettore Massacesi, bis dahin in der Führung der Staatsholding Iri für die Beziehungen zu den Gewerkschaften zuständig, als Alfa-Chef nach Mailand. Der Neue galt als erfahrener Unterhändler.

Massacesi hätte das Alfa-Werk im Süden am liebsten dichtgemacht. Doch dieser Plan war der römischen Regierung zu radikal und zu kostspielig. Alfasud war Italiens größter Arbeitgeber südlich von Rom. Und die Investitionen in Neapel waren längst noch nicht abgeschrieben.

So mußte sich der neue Chef in Mailand damit begnügen, dem

Alfa-Modelle auf Fabrikgelände in Pomigliano d'Arco: Pakt mit Japanern

ungeliebten Erbe eine neue Verpackung zu geben. Das aber tat Massacesi gründlich. Der Alfasud, der den Ruf des Unternehmens bei der Kundschaft schwer geschädigt hatte, erhielt eine neue Karosserie und einen anderen Namen: Alfa 33. Das Werk in Pomigliano wurde weitgehend automatisiert. Seit 1978 fielen über 2000 von 15 300 Arbeitsplätzen weg, 3000 weitere sollen in diesem Jahr folgen.

Zusammen mit einer modernen Lackiererei brachten die neuen Maschinen nicht nur eine verbesserte Qualität, sondern 1982 vor allem eine Produktivitätssteigerung gegenüber dem Vorjahr um mehr als ein Drittel. Doch das reichte offenbar immer noch nicht, um den Alfa 33 zu einem ordentlichen Preis anbieten zu können.

Um die Kosten vor allem von teuren Aggregaten auf größere Stückzahlen verteilen zu können, taten sich die Italiener mit dem japanischen Autoriesen Nissan zusammen. Die Japaner hatten schon lange nach eigenen Produktionsstätten im abgeschotteten EG-Markt Ausschau gehalten.

Heute läßt Nissan unter dem Namen Arna in Süditalien 60 000 Datsun Cherry mit Alfa-Motoren und Getrieben zusammenbauen. Mit der Produktion des Alfa 33 und mit den Nissan-Aufträgen ist das Werk im Süden voll ausgelastet. Die einstige Problemfabrik ist inzwischen gesünder als das Stammhaus in Mailand.

Das Werk in Arese arbeitet derzeit nur an vier Tagen in der Woche und ist nur zu zwei Dritteln ausgelastet. In Arese steht erst noch bevor, was in Pomigliano bereits abgeschlossen ist: Rund 5000 Arbeitsplätze werden in dem norditalienischen Alfa-Werk wegfallen. Damit verringert sich die Alfa-Belegschaft auf insgesamt 21 000. 1978 waren es fast 37 000.

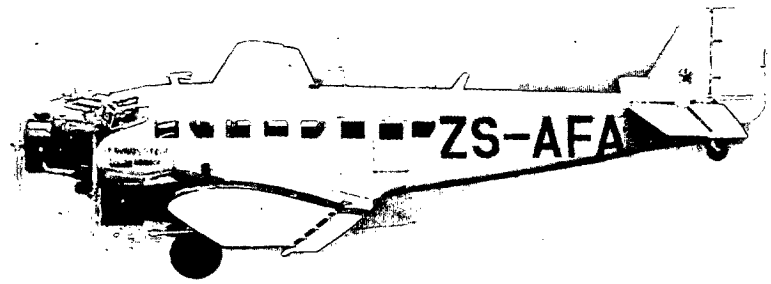
In den weitgehend automatisierten Fabriken will Alfa-Chef Massacesi bis 1986 jedes Jahr ein neues Modell aufs Band legen. Im Herbst dieses Jahres soll ein Nachfolger für den Mittelklassewagen Alfetta vorgestellt werden. Dann, so hofft der Alfa-Chef, werde er endlich wieder die Gewinnschwelle erreichen.

Ob ihm das jedoch – wie geplant – bereits in diesem Jahr gelingt, ist zweifelhaft. Die Italiener, die etwa 50 Prozent der Alfa-Produktion abnehmen, halten sich beim Autokauf nach wie vor zurück. Im vergangenen Jahr fiel der Autoabsatz in Italien um 6,3 Prozent.

Zwar läuft es auf den Auslandsmärkten besser, vor allem in der Bundesrepublik. Die deutsche Tochter schaffte im vergangenen Jahr erstmals seit 1974 wieder einen Gewinn. Doch das reicht nicht für schwarze Zahlen in der italienischen Zentrale.

1983 machte die Muttergesellschaft in Mailand immer noch rund 80 Milliarden Lire (rund 110 Millionen Mark) Verlust. ◆

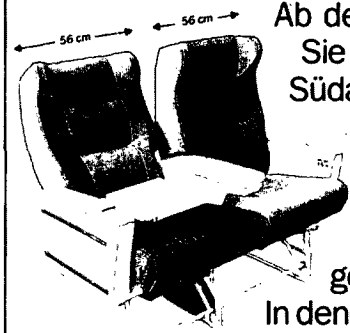
WIE AUS DER ALTEN TANTE JU DIE NEUE GOLD-CLASS DER SAA WURDE



Als 1934 die SAA ihren Flugbetrieb mit drei Junkers JU 52 startete, hielt sie schon damals sehr viel vom bequemen Fliegen. Die alte Tante JU wurde von 18 auf nur 14 Sitze und damit auf mehr Komfort umgerüstet.

Das war vor 50 Jahren.

Doch bis heute hat sich am Ehrgeiz der SAA, ihren Gästen einen optimalen Flug zu bieten, nichts geändert. Hier ein weiterer Beweis:



Bei Flugreservierung: Sitzplatz mitbuchen

Ab dem Jubiläumsjahr 1984 fliegen Sie mit noch mehr Komfort nach Südafrika. In SAA's verbesserter Gold-Class. Jetzt hat jede Reihe nur noch 8 Sitze. Und diese Sitze sind 9 cm breiter, satt gepolstert, anatomisch ideal geformt und noch tiefer neigbar. In denen können Sie den großzügigen Gold-Class-Service voll genießen. Mit freien Drinks, freier Menüwahl, freiem Kinobesuch.

Und bei der großen Beinfreiheit von 99 cm können Sie sich ausstrecken und ausspannen. Auch deshalb, weil Ihnen SAA einen „gesunden" Flugplan bietet: Abflug Frankfurt 17h25, Ankunft Johannesburg 10h00.

Das ist gut für Ihren Lebensrhythmus und Sie bleiben ganz Mensch.

SAA
SOUTH AFRICAN AIRWAYS

Es gibt keinen besseren Weg nach Südafrika. Und seit Januar '84 keinen bequemeren.

Ideenhaus Frankfurt