

COVER STORY



Adevăratul patriarh al industriei auto românești

Îl știu pe inginerul Constantin Stroe cu mult dinainte de 1989, când tinerețea mea gazetărească includea și pasiunea pentru lumea automobilismului. După decembrie '89, m-am numărat printre cei puțini care îi mai susțineau eforturile disperate de salvare a uzinei piteștene, a celor 30.000 de locuri de muncă și a brandului Dacia. Am fost printre primii jurnaliști care au făcut drive-test cu Dacia Nova, apoi am călătorit împreună cu Constantin Stroe în delegațiile oficiale care încercau relansarea Daciei în Columbia, Argentina, Brazilia, în China, Africa de Sud, în Emiratele Arabe și în Coreea de Sud. Mai mult chiar - și află acest lucru abia acum! - am fost invitat la cel puțin două lungi consultări directe de dl. Manuel Gomez și de dl. Christian Esteve, una chiar la Paris, la ora când Renault tatonă terenul pentru marea întoarcere în România. Și reamintesc aceste lucruri pentru că sunt unul dintre cei care chiar știu cât s-a zbatut Constantin Stroe pentru a repara ceea ce stricase cu ani în urmă Mihai Dumitru și, mai ales, câte „tălpi” i s-au pus în anii de după '89. În spatele strădaniilor de a-i readuce la Pitești pe cei de la Renault, demarate chiar din 1990, inginerul Constantin Stroe a purtat

negocieri și cu FIAT, Audi, Peugeot, Chrysler și Daewoo, iar cu Hyundai a fost chiar pe punctul de a perfecta producerea



modelului „Accent”. Ba îmi amintesc și că, ajungând împreună cu domnia sa în Coreea de Sud, de unde urma să vină la Craiova primul Tico, l-am întrebat în avion dacă a abandonat lupta pentru readucerea

francezilor. Mi-a spus aproape în șoaptă că nici vorbă să renunțe și că visul său este tocmai întoarcerea regiei-mamă la „fiica vitregă” de la Pitești. Iar visul său a fost împlinit, în guvernarea Radu Vasile, ceea ce înseamnă că inginerul Constantin Stroe s-a bătut vreme de un deceniu, din 1989 până în 1998, pentru ca francezii de la Renault să revină! Mai mult, toți cei care își arogă merite în acest sens acum, când uzina de la Mioveni cunoaște un succes internațional, ar trebui să tacă și să se plece în fața adevăratului luptător pentru „cauza Dacia”, practic singurul care s-a încăpățânat să țină steagul sus, crezând în capacitatea și viitorul uzinei. Cum tot el este cel care a ținut în picioare producția de la Mioveni în acei zece ani grei.

Și iată ce declară Constantin Stroe, lui Dan Vardie, despre acea perioadă complicată: „Eram încolțit din toate părțile. În România intrau valuri de mașini second hand aduse de prin toată Europa, pentru automobilele Dacia piața scăzuse dramatic și eram aproape de prăbușire. Știam că trebuie să fac ceva și mai aveam o ultimă speranță. Acel ceva s-a numit lansarea Dacia Nova, la 1 noiembrie 1995 (...) Pentru primele 6.000 de exemplare, am urmărit pe fiecare proprietar în parte și am mers până la înlocuirea mașinii în caz de insatisfacții majore...”

Au mai fost în acei ani Dacia 1325 Liberta,

