

Publikationsserver des Leibniz-Zentrums für  
Zeithistorische Forschung Potsdam e.V.

Archiv-Version



Leibniz-Zentrum für  
Zeithistorische  
Forschung Potsdam

Johannes Bent

# Autoturism Dacia: Zur fotografischen Ästhetisierung eines rumänischen Erinnerungsorts

DOI: 10.14765/zzf.dok-3053



Horatiu Sava, Fotoprojekt „Dacia & Chauffeur“,  
zwischen Timișoara und Lugoj, Oktober 2011 ©

Archiv-Version des ursprünglich auf dem Portal **visual-history.de** am 26.05.2026  
erschiedenen Textes: <https://visual-history.de/2026/05/26/bent-autoturism-dacia-zur-fotografischen-aesthetisierung-eines-rumaenischen-erinnerungsorts/>

Dieser Text wird veröffentlicht unter der Lizenz Creative Commons BY-NC-ND 4.0 DE.

Eine Nutzung ist für nicht-kommerzielle Zwecke in unveränderter Form unter Angabe des Autors bzw. der Autorin und der Quelle zulässig. Im Artikel enthaltene Abbildungen und andere Materialien werden von dieser Lizenz nicht erfasst.





26. Mai  
2026  
Johannes  
Bent  
Thema:  
Länder  
Rubrik:  
Fotothek  
Zeitgeschichte

## AUTOTURISM DACIA: ZUR FOTOGRAFISCHEN ÄSTHETISIERUNG EINES RUMÄNISCHEN ERINNERUNGSORTS

Dass der „Dacia“ als das „emblematische Automobil der Rumänen“<sup>[1]</sup> gleichsam der Inbegriff rumänischer Automobil-Kultur ist, gehört zu den kaum hinterfragten Gemeinplätzen in der rumänischen Gesellschaft. Besonders die Modelle 1300 und 1310 brachten die Menschen im sozialistischen Rumänien seit den 1970er Jahren auf die Straße und dominierten bis weit in die 1990er Jahre hinein das Straßenbild. Noch heute belegen aktuelle Zulassungszahlen die starke Markenbindung der Rumän:innen.<sup>[2]</sup> Ganz eindeutig ist die Automarke allgemein und der „klassische“ Dacia im Speziellen ein starker rumänischer „Erinnerungsort“.<sup>[3]</sup> Dieser Erinnerungsort wird bis in die Gegenwart hinein weiter produziert, dokumentiert und reflektiert. Und dies eben auch ästhetisch-visuell.

Zwei mehrjährige künstlerisch-dokumentarische Fotoprojekte sollen hier vorgestellt werden: „Dacia und Chauffeur“ (2009-2012) des rumänischen Fotografen Horatiu Sava, der kürzlich einen gleichnamigen Fotoband herausgebracht hat,<sup>[4]</sup> und das 2016 begonnene Projekt „Dacia 50“ des Fotografen Albert Vrăbiuța und der Kulturanthropologin Cristina Irian.<sup>[5]</sup> Für die *visual history* sind beide Projekte interessant, um nachvollziehen zu können, wie der Wandel der Kulturbedeutung<sup>[6]</sup> des Dacia als Relikt des Sozialismus in der und für die jeweilige Gegenwart mit unterschiedlichen Akzenten ästhetisiert, reflektiert bzw. in Wert gesetzt<sup>[7]</sup> wurde und wird. Darum geht es im folgenden Beitrag – nach einer kleinen Einführung in die Geschichte des Dacia und dessen kultureller Aufladungen zur Zeit des Ceaușescu-Regimes (1965-1989).

### Hintergrund: Das nationale Automobil der Rumänen

Die seit 1968 im südrumänischen Pitești produzierten Dacia-Modelle waren Lizenz-Nachbauten des französischen Herstellers Renault.<sup>[8]</sup> Gerade deshalb musste der Dacia vom nationalkommunistischen Regime unter Nicolae Ceaușescu, zu dessen Prestigeprojekten der Wagen gehörte, erst durch eine Reihe kultureller und symbolischer Praktiken gleichsam „rumänisiert“ werden. Schon die Namensgebung war ein Schritt in diese Richtung: „Dacia“ ist die rumänische Bezeichnung der ehemaligen römischen Provinz, die in der Kulturpolitik unter Ceaușescu mit einem Kult um die Rumänen als den eigentlichen Nachfahren der Römer verbunden war.<sup>[9]</sup>

Auch visuell wurde der Dacia symbolisch autochthonisiert, wie ein Blick auf die Titelbilder der führenden Autozeitschrift „Autoturism“ (ab Februar 1969) zeigt. Hier wurde der Dacia einerseits in einem national-emblematischen Rahmen als „einheimisch“ inszeniert, etwa vor dem Hintergrund als typisch „rumänisch“ kodierter traditioneller Landschaften oder mit

Personen in Trachtenkleidung.[10] Die traditionalistisch-autochthonistische Geschichtspolitik des Ceaușescu-Regimes stand dabei in einem spannungsreichen Verhältnis zum sozialistischen Projekt der Modernisierung und Mobilisierung, was auch die kulturelle Aufladung des Dacia betraf. So erschien dieser auf den Titelbildern von „Autoturism“ gemeinsam mit den Symbolen des sozialistischen Modernisierungsprojekts, etwa durch die Kulisse spezifisch sozialistisch-modernistisch kodierter Architektur,[11] stark befahrener Straßen[12] oder in sozialistischen Alltagsszenarien wie derjenigen des Ski- oder Familienurlaubs.[13]



Abb. 1 u. 2: Titelbilder der Zeitschrift „Autoturism. Revistă editată de Automobil Clubul Român“ [Autoturism. Vom rumänischen Automobilclub herausgegebene Zeitschrift], H. 3/1980 und H. 4/1978

In der ikonischen Inszenierung und der symbolischen Aufladung des Dacia verknüpften sich die Emblematik des Nationalen und des Sozialistischen – insgesamt ein Kennzeichen des spezifischen nationalkommunistischen Kurses des Ceaușescu-Regimes. Diese Strategie war offenbar erfolgreich: Nachdem die Rumän:innen dem Wagen zunächst skeptisch gegenübergestanden hatten, galt der Dacia bereits Ende der 1970er Jahre „längst als ein Erzeugnis der einheimischen Industrie“.[14] Infolge verschiedener bewusster Praktiken und über unterschiedliche Medien vermittelt war aus einem französischen Renault der rumänische Dacia als „sozialistischer Volkswagen“[15] geworden: das „emblematische Automobil der Rumänen“.[16]

#### Der Dacia als fahrender Anachronismus im rumänischen Alltag: „Dacia und Chauffeur“

Die klassischen Dacia-Modelle dominierten das Straßenbild des sozialistischen und auch postsozialistischen Rumäniens[17] noch bis über die Jahrtausendwende hinaus. Ab den 2000er Jahren jedoch, bedingt durch die Abwrackprämie („Rabla“-Programm), mit der die rumänische Regierung den nationalen Fuhrpark zu modernisieren suchte, aber auch durch die Konkurrenz westlicher Automarken und höherer Kaufkraft der Bevölkerung wurden sie immer seltener. In der regionalen Presse fanden sich immer mehr Bilder von verschrotteten Dacias: Das Auto verschwand langsam aus dem Straßenbild.



Abb. 3: Verschrottete Dacia-Fahrzeuge mit „Ersatzteiljägern“, aufgenommen auf einem unbekanntem Verwertungshof in Rumänien, aus: „Cum arată programul Rabla“ [Wie das Rabla-Programm aussieht] (2011), online unter <https://www.zf.ro/auto/cum-arata-programul-rabla-2011-7974498> [20.05.2026]

Genau diese Situation, das graduelle Verschwinden des einst Selbstverständlichen, inspirierte Horatiu Sava (\*1967) zu seinem fotografischen Projekt.[18] Geboren in Sighișoara (zu Deutsch Schäßburg, ungarisch Szegesvár), besuchte Sava dort das deutsche Gymnasium, bevor er 1985 mit seiner Familie nach Deutschland übersiedelte. Nach dem Ende des Ceaușescu-Regimes kam er wieder regelmäßig in die alte Heimat zurück – und fotografierte wie schon als Jugendlicher. Als Rückkehrer schaute er mit einem eher fremden Blick auf das ehemals Vertraute: „Nach mehr als 20 Jahren im Westen habe ich im Heimatland einen ganz anderen Standpunkt als jemand, der dort lebt. Es fallen mir die Änderungen viel stärker auf, aber auch Dinge oder Orte, die sich wenig oder nicht geändert haben.“ Dabei sei für ihn „[d]ie Fotografie [...] ein gutes Medium, den Kontrast aus der Gegenwart und der Vergangenheit oder das, was daraus noch übrig geblieben ist, einzufangen“.[19] Das zeigte sich ihm besonders bei den immer seltener anzutreffenden Dacia-Fahrzeugen, die gleichsam aus der Vergangenheit in die Gegenwart hineinragten. Diese Beobachtungen führten zu seinem mehrjährigen dokumentarischen Fotoprojekt „Dacia und Chauffeur“ (2009-2012).[20]

Ein grundsätzlicher Kontrast ergibt sich in Savas Bildern zwischen der ursprünglichen symbolischen Aufladung des Dacia in Ceaușescus Rumänien und seiner Weiternutzung nach dem Sturz des Regimes. Obwohl der Dacia auch vor 1989 keinesfalls für jedermann erschwinglich und erhältlich war, sondern im Gegenteil ein kostbarer und aufwendig gepflegter Wertgegenstand, so stand er in seinem historischen Ursprungszusammenhang doch symbolisch für die schwach ausgeprägte soziale Hierarchisierung im sozialistischen Rumänien. 20 Jahre nach dem Ende des Kommunismus hatte das Fahren eines alten Dacia-Modells jedoch bereits eine andere kulturelle und soziale Bedeutung: Es sei „nicht länger ein Zeichen von Gleichheit, sondern Ungleichheit“, einen Dacia zu fahren, beschreibt Sava es im Interview. Denn nur noch diejenigen, die sich kein anderes Auto leisten könnten, wären weiterhin mit dem Dacia unterwegs. Die Weiternutzung sei also nunmehr als Signifikant ökonomischer Benachteiligung und Marginalisierung zu verstehen. Genau diese fängt Sava mit seinen Bildern ein – auch, um den porträtierten „Chauffeuren“ Würde zu verleihen.[21]

Diese Chauffeure selbst sind sehr heterogen: Priester, posierende junge Männer, ältere Damen, eine Roma-Familie, eine Taxifahrerin, ein älteres Ehepaar mit Blumensträußchen in den Händen. Horatiu Sava hat sie zufällig entdeckt. Mit seinem Kamera-Equipment fuhr er den Dacias während seiner Rumänien-Besuche mitunter längere Zeit hinterher oder wartete, bis die Besitzer:innen geparkter Autos wieder zum Wagen zurückkehrten. Wo immer es möglich war, fotografierte er analog. Die Auswahl der Technik sei je nach vorhandenem Zeitfenster erfolgt, berichtet er: Das Fotografieren mit dem analogen Großformat habe etwa zehn Minuten Vorbereitungszeit erfordert, nur wenn dies die Situation nicht zuließ, fotografierte Sava digital. Dadurch ergab sich viel Interaktion. Viele Fahrer:innen reagierten positiv und erzählten im Gespräch von ihrer pragmatisch-positiven Haltung zum Dacia, der im Vergleich mit neueren Autos leicht zu reparieren sei und für den es immer Ersatzteile gäbe. Dennoch sei er auch mit der Scham der Besitzer:innen konfrontiert worden, ein so altes Auto zu fahren.

All dies spiegelt sich in den eingenommenen Posen und der Körpersprache. Die Porträtierten gucken direkt in die Kamera: skeptisch-distanziert-verschlossen, mit verschränkten Armen die einen, offen oder verhalten lächelnd die anderen. Die Mimik und Gesten reflektieren zum einen die Situation des unerwarteten Fotografiert-Werdens, lassen zum anderen aber ebenso Rückschlüsse auf das Verhältnis zu ihren Fahrzeugen zu: von der kritisch-skeptischen Distanz bis zur affirmativen Zugewandtheit.



Abb. 4: Fotoprojekt „Dacia & Chauffeur“, aufgenommen in Biertan (Birthälml), April 2009, abgedruckt in: Horatiu Sava, Dacia & Chauffeur, München 2026, S. 55. Foto: Horatiu Sava © mit freundlicher Genehmigung

Die Kulissen der spontanen Porträts sind *ad hoc* gewählt: der Straßenrand, ein Parkplatz oder die nicht asphaltierte lehmige Straße eines transsilvanischen Dorfes. Häufig enthält das Porträt ein Kontext-Objekt wie zum Beispiel ein orthodoxes Priestergewand, das auf den Beruf des Chauffeurs ebenso Rückschlüsse zulässt wie die Kisten mit der Aufschrift „Tomaten zum Verkauf“ neben dem weißen Dacia, der als Transportfahrzeug und somit Einnahmequelle für die junge Frau mit dem Kind auf dem Arm dient, ebenso wie die Blumen neben und in der Hand einer älteren Dame, die offenbar mit dem Verkauf ihren Lebensunterhalt bestreitet oder die Rente aufbessert.



Abb. 5: Fotoprojekt „Dacia & Chauffeur“, aufgenommen zwischen Timișoara und Lugoj (Temeschburg und Lugosch), Oktober 2011, abgedruckt in: Horatiu Sava, Dacia & Chauffeur, München 2026, S. 55. Foto: Horatiu Sava © mit freundlicher Genehmigung

Mit seinen Porträts gelingt es Horatiu Sava, den anhaltenden Gebrauchswert ebenso wie die pragmatischen Bedeutungen, die die Fahrzeuge für ihre Besitzer:innen haben, zu inszenieren. Gleichzeitig bildet er die Beziehung der Chauffeurs zu ihrem Fahrzeug ab: Ein Dacia ist Taxi, Transportfahrzeug für Marktgüter mit Anhänger, das erste Auto einer Gruppe junger Männer, oder er wird genutzt als Alltagsfahrzeug eines älteren Ehepaars, gar eingesetzt bei der Feldarbeit.



Abb. 6: Fotoprojekt „Dacia & Chauffeur“, aufgenommen in Homorod (Hamruden), Oktober 2008, abgedruckt in: Horatiu Sava, Dacia & Chauffeur, München 2026, S. 55. Foto: Horatiu Sava © mit freundlicher Genehmigung

Sichtbare Spuren des anhaltenden Gebrauchs sind auch die mitunter starken Verschleißerscheinungen an den Fahrzeugen: neuralgische Stellen wie die notorisch rostenden hinteren Radläufe, aber auch Farbausbesserungen, Löcher, Dellen und weitere Defekte sind auf den Bildern gut sichtbar. Der Originalzustand der Autos ist zumeist erkennbar, zum Teil leicht modifiziert durch Radkappen, Schweller, Aufkleber, Hängeketten im Innenraum, Heckspoiler –alles *low budget*-Modifikationen, die die Fahrzeuge jedoch individualisieren und somit an die Praktiken der Distinktion während des Sozialismus anschließen, als Individualität gerade auch über optische Veränderungen der Autos ausgedrückt wurde.



Abb. 7: Aus dem Fotoprojekt „Dacia & Chauffeur“, aufgenommen zwischen Oradea und Arad, abgedruckt in: Horatiu Sava, Dacia & Chauffeur, München 2026, S. 55. Foto: Horatiu Sava © mit freundlicher Genehmigung



Abb. 8: Fotoprojekt „Dacia & Chauffeur“, aufgenommen bei Braşov (Kronstadt), abgedruckt in: Horatiu Sava, Dacia & Chauffeur, München 2026, S. 55. Foto: Horatiu Sava © mit freundlicher Genehmigung

Horatiu Savas Projekt thematisiert den Dacia als in die Gegenwart hineinragenden, aber noch funktionalen Anachronismus, den es festzuhalten gilt. Als im Gebrauch befindliche Fahrzeuge sind die Dacia-Modelle Sinnbilder der auslaufenden Transformationsperiode, aufgenommen im Moment ihres Verschwindens, und gleichzeitig Marker der niedrigen sozialen Stellung ihrer Besitzer:innen. Damit setzt die Fotoserie die kulturellen utopischen Aufladungen des Dacias aus der sozialistischen Moderne – als Symbol des Fortschritts, der Beschleunigung und des Versprechens der individuellen Mobilität – in Kontinuitäts- wie auch Kontrastbeziehungen zur postsozialistischen Realität. Zwei Bezüge sind auffällig abwesend: Niemals, so scheint es, sind die abgebildeten Fahrzeuge für ihre Chauffeure Fetischobjekte einer „restaurativen Nostalgie“, [22] auch kommt es nicht zu (selbst-)ironischen Brechungen des rumänischen Erinnerungsorts Dacia.

#### Der Dacia als Ruine: „Dacia 50“

Die nach Abschluss von Horatiu Savas Projekt im Jahr 2012 verbliebenen Dacia-Exemplare auf den öffentlichen Straßen der rumänischen Provinz wie auch der großen Städte sind mittlerweile entweder restaurierte und gepflegte Oldtimer, die hohe Preise auf dem Liebhabermarkt erzielen, oder Überreste in unterschiedlichen Stadien des Verfalls. Durch lange Standzeiten und Defekte ihrer Eigenschaft als „Fahrzeuge“ beraubt, sind sie nunmehr statisch-immobile, dem Verfall ausgesetzte Überreste einer vergangenen Epoche.

Das Projekt „Dacia 50“ [23] (2016-) der Kulturanthropologin Cristina Irian und des Fotografen Albert Vrăbiuță nimmt sich dieser Ruinen in gleich mehrfacher Weise an. Einerseits werden seit etwa 2016 die auf den Straßen der rumänischen Hauptstadt abgestellten Dacias in Form einer visuellen anthropologischen „Archäologie des Verfalls“ dokumentiert. Gleichzeitig werden die Fundorte kartiert, was zu einer eigensinnigen Topographie des öffentlichen Stadtraums führt. Nicht zuletzt wird eine erinnerungsaktivistische Dimension einbezogen, da die Autos auch als Spuren hin zu den Geschichten und Erinnerungen der Autobesitzer:innen genutzt werden. Damit werden die grundsätzlich ohne Menschen fotografierten Dacias nicht nur ästhetisiert, sondern als materielle Träger sozialer Bedeutungs- und Erfahrungszusammenhänge behandelt.



Abb. 9: Dacia 1300, Strada Tuitus 12, Bukarest, aus dem Projekt „Dacia 50“ von Cristina Irian und Albert Vrăbiuță, abgedruckt in: Albert Vrăbiuță, Dacia 50. Autoturismul, Bukarest 2018, S. 58. Foto: Albert Vrăbiuță © mit freundlicher Genehmigung

In erster Hinsicht ästhetisieren Vrăbiuțas Fotografien den radikalen Verfall der einzelnen Dacias, die sichtbaren Folgen der Immobilität und Nichtnutzung. Häufig fokussieren die Bilder in hochauflösenden *close ups* auf Details, meist auf Verfallserscheinungen: Moosbildung in den Türspalten, abgeblätterter, abgeplatzter oder stumpfer Lack, starke Rostbildungen, Reparaturstellen. Geradezu archäologisch geben sich einzelne „Schichten“ zu erkennen: von den Lackschichten, die der originalen Fabrikfarbe entweder professionell, meist aber sichtlich in amateurhafter Eigenarbeit hinzugefügt wurden, den Lackausbesserungen infolge von Unfällen oder Rostbildungen, Schichten von Dreck und Unrat infolge von Nichtgebrauch und Immobilität.



Abb. 10: Dacia 1300, Strada Hariclea Darclee 13, Bukarest, aus dem Projekt „Dacia 50“ von Cristina Irian und Albert Vrăbiuța, abgedruckt in: Albert Vrăbiuța, Dacia 50. Autoturismul, Bukarest 2018, S. 105. Foto: Albert Vrăbiuța © mit freundlicher Genehmigung



Abb. 11: Dacia 1300, Strada Doctor Nicolae Tomescu 27, Bukarest, aus dem Projekt „Dacia 50“ von Cristina Irian und Albert Vrăbiuța, abgedruckt in: Albert Vrăbiuța, Dacia 50. Autoturismul, Bukarest 2018, S. 52. Foto: Albert Vrăbiuța © mit freundlicher Genehmigung

Damit evozieren die Bilder den Eindruck von Funktionslosigkeit und Defekt, ökonomischer Wertlosigkeit, der Abwesenheit des Gebrauchswerts und von sozialer Marginalisierung. Gleichzeitig erfolgt eine starke ästhetische Wertaufladung, bei dem der „Reiz der Ruinen und des Ruinösen“<sup>[24]</sup> zum Tragen kommt.<sup>[25]</sup> Über die ästhetisierte Patina wird eine „presence of pastness“ geschaffen.<sup>[26]</sup> Hier wird ästhetisch das inszeniert, was Alois Riegl „Alterswert“ genannt hat.<sup>[27]</sup>



Abb. 12: Dacia 1300, Strada Doctor Ion Radovici 5, Bukarest, aus dem Projekt „Dacia 50“ von Cristina Irian und Albert Vrăbiuța, abgedruckt in: Albert Vrăbiuța, Dacia 50. Autoturismul, Bukarest 2018, S. 74-75. Foto: Albert Vrăbiuța © mit freundlicher Genehmigung

Vrăbiuța's Inszenierung der Präsenz von Vergangenheit in der Gegenwart löst einen historischen Reflexionsprozess bei den Betrachter:innen der Fotografien qua der Qualität der Dacias als „Spuren“ aus. Eine Spur, so der französische Historiker und *urban explorer* Nicolas Offenstadt, sei „nichts Natürliches, sie ist ein *Symptom*, das es ermöglicht, soziale Strukturen und zeitgenössische Machtverhältnisse zu hinterfragen und zu untersuchen“. Die Spur, so Offenstadt, „ist nicht ‚unfreiwillig‘, sondern immer das Produkt eines sozialen Prozesses“.[28] Die Autos sind nicht nur ästhetisierte Spuren als Hinterlassenschaften einer anderen Epoche. Die abgestellten Dacias lassen sich in gleich mehrfacher Hinsicht „lesen“: Anhand der Baukomponenten können Baujahr und Ausfertigungen („für den Export bestimmt“, „Transitmodell“) sowie fabrikmäßig oder selbst vorgenommene Hybridisierungen festgestellt werden. „Lesen“ lassen sich Verwendungen: anhand des Zustands und der Gegenstände, die im Wagen zurückgelassen worden sind. Der Blick durch die Scheibe, ins Interieur, gibt Zusammenhänge preis:

„Von innen sieht das Auto aus, als hätte es fast den Atem angehalten. Der Innenraum der Dacia aus den letzten Jahrzehnten des vergangenen Jahrhunderts wirkt, durch die Scheibe betrachtet, wie eine Vitrine auf dem Bürgersteig, wie eine Art Museum der Mechanik und der Gegenstände, die die Beziehung zwischen dem Besitzer und seinem Auto, mit dem er unterwegs war, kennzeichnen.“[29]

Insofern können die Autos auch als Spuren einer sozialen Bedeutungsdimension verstanden werden, die zu den Erfahrungs- und Erinnerungszusammenhängen ihrer Besitzer:innen führen. Auch diese Spuren verfolgt „Dacia 50“. Nachdem Vrăbiuța und Irian die Dacia-Modelle 2016-2017 fotografiert und kartografiert hatten, kehrten sie im Jahr 2018 zurück an die Orte des Geschehens. Sie kamen (erneut) ins Gespräch mit Besitzer:innen und Nachbar:innen und erfuhren unterschiedliche Hintergrundgeschichten über die nun teilweise verschwundenen Fahrzeuge: Mal war es die Stadt, die die Besitzer:innen unter Druck gesetzt hatte, den Wagen selbst zu entfernen, mal waren sie auf Initiative der Besitzer:innen auf dem *Remat* (Verwertungshof) gelandet, um eine Prämie für ein neueres Fahrzeug zu erhalten. In allen Fällen aber stellte sich heraus, dass die Autos – ob noch vorhanden oder inzwischen entfernt – anhaltenden (emotionalen) Wert für die Besitzer:innen hatten. Sie blieben starke Erinnerungs- und Bedeutungsträger im Familiengedächtnis und der eigenen Biografie.

## Fazit

Die Dacia-Exemplare werden in beiden Fotoprojekten ästhetisiert und als bedeutender Teil sozialer Beziehungen thematisiert: Sie sind in die Gegenwart hineinreichende Anachronismen wie auch Ruinen einer längst vergangenen Zeit. Beide Projekte beziehen sich auf temporale Aspekte, denn es sind jeweils die Augenblicke des Verschwindens, die dokumentiert werden: als Gebrauchsgegenstand aus dem Alltag und als Ruine. Thematisiert werden gleichsam zwei unterschiedliche Stufen in diesem Prozess: von der einstigen Universalität des Dacias hin zu seinem Verschwinden in der rumänischen Gegenwart. Durch den visuellen Fokus auf einzelne Exemplare erzählen beide Projekte davon, wie aus dem einstigen Massenobjekt individuelle, mit Bedeutung versehene Objekte geworden sind. Dabei werden die verbliebenen Dacias nicht nur fotografisch ästhetisiert, sondern zugleich in ihren sozialen und kulturellen Bedeutungszusammenhängen thematisiert: als Marker sozialer und ökonomischer Benachteiligung einerseits, als mit Erinnerungswert behaftete und von der Extinktion bedrohte Überreste einer vergangenen Epoche andererseits.

Mittlerweile, im Jahr 2026, ist der rumänische Erinnerungsort Dacia längst in ein weiteres Stadium eingetreten: Er ist kaum noch als Gebrauchtfahrzeug und selten als Ruine anzutreffen, sondern ist nunmehr als Restaurationsobjekt, Sonntagsfahrzeug oder Ausstellungsstück Gegenstand einer restaurativen Nostalgie geworden.[30] In diesem Modus der Neuaneignung und Vergegenwärtigung wird der Dacia als rumänischer Erinnerungsort vor allem in sozialen Medien inszeniert. Ob er auch als solches das Potenzial hat, in ähnlich innovativen Projekten wie den beiden hier besprochenen ästhetisch „inwertgesetzt“[31] zu werden, wird sich zeigen. Horatiu Sava jedenfalls hat ein solches Projekt für die Zukunft bereits ins Auge gefasst.

- [1] Constantin Stroe, „Omul-Dacia“ [„Der Dacia-Mann“], in: Știință & Tehnică, 28.07.2016, <https://stiintasitehnica.com/constantin-stroe-omul-dacia/> [20.05.2026].
- [2] Vgl. die Zulassungsstatistiken für das Jahr 2024: Dacia-Fahrzeuge lagen mit 44.430 Einheiten auf Platz 1, gefolgt mit großem Abstand von Toyota mit 12.818, Statistică: Piața auto, creștere de 4,5 % în 2024, deși cererea pentru mașini electrice a scăzut cu peste 30 % [Statistik: Automarkt wächst bis 2024 um 4,5 %, obwohl die Nachfrage nach Elektroautos um mehr als 30 % zurückgeht], <https://www.wall-street.ro/articol/Auto/313264/statistica-piata-auto-crestere-de-4-5-in-2024-desi-cererea-pentru-masini-electrice-a-scazut-cu-peste-30.html> [20.05.2026].
- [3] Im Sinne „symbolischer Repräsentationen“, die „in bestimmten Gedächtnis- und Identitätsdiskursen eine signifikante Rolle spielen“: Cornelia Siebeck, Erinnerungsorte, Lieux de Mémoire, Version: 1.0, in: Docupedia-Zeitgeschichte, 02.03.2017, [http://docupedia.de/zg/Siebeck\\_erinnerungsorte\\_v1\\_de\\_2017](http://docupedia.de/zg/Siebeck_erinnerungsorte_v1_de_2017) [20.05.2026].
- [4] Horatiu Sava, Dacia & Chauffeur, München 2026, s. auch die Online-Ausstellung „Dacia & Driver“, Transsilvanien und Banat, 2009 bis 2012, <https://horatiusava.com/dacia-chauffeur/> [20.05.2026].
- [5] Vgl. die Website „Dacia 50“, <https://dacia50.ro/>; Albert Vrăbiuța, Dacia 50. Autoturismul, Bukarest 2018, sowie die Substack-Seite des Fotografen, <https://substack.com/@betweenlanes/p-189652422> [beide 20.05.2026]. Ich danke Cristina Irian, Albert Vrăbiuța und Horatiu Sava für den Austausch und die Genehmigung, ihre Bilder hier zu verwenden.
- [6] Andreas Ludwig hat von der „Verwandlung der Dinge in kulturelle Objekte“ gesprochen, also der kulturellen Aufladung von Gebrauchsgegenständen: Andreas Ludwig, Geschichte ohne Dinge? Materielle Kultur zwischen Beiläufigkeit und Quelle, in: Historische Anthropologie 23 (2017), S. 431-445, hier S. 443, online <https://www.zeitgeschichte-digital.de/doks/frontdoor/index/index/docId/756> [20.05.2026].
- [7] Den Ausdruck übernehme ich von: Michael Farrenkopf/Achim Saupe u.a., „Davor“ – „Dazwischen“ – „Danach“. Werte und Inwertsetzung in Museen, in: dies (Hg.), Alte Dinge – Neue Werte. Musealisierung und Inwertsetzung von Objekten, Göttingen 2022, S. 9-35, hier S. 12ff.
- [8] Zur Geschichte vgl. Luminița Gatejel, Warten, hoffen, und endlich fahren. Auto und Sozialismus in der Sowjetunion, in Rumänien und der DDR (1956-1989/91), Frankfurt a.M./New York 2014; dies., Sozialistische Volkswagen. Trabant, Lada und Dacia im Kalten Krieg, in: Osteuropa, H. 10/2009, S. 167-184; Vrăbiuța, Studiu introductiv/ Introductory Study, in: ders., Dacia 50, S. 10-37.
- [9] Vgl. vor allem Lucian Boia, History and Myth in Romanian Consciousness, Budapest 2001, besonders S. 14ff.
- [10] Siehe Autoturism. Revistă editată de Automobil Clubul român [Autoturism. Zeitschrift herausgegeben vom Rumänischen Automobilclub], H. 4/1978.
- [11] Siehe z.B. ebd., H. 4/1975.
- [12] Siehe z.B. ebd., H. 10/1977.
- [13] Siehe z.B. ebd., H. 6/1976; H. 9/1978.
- [14] Gatejel, Warten, hoffen, S. 151.
- [15] Vgl. dies., Sozialistische Volkswagen.
- [16] Stroe, „Omul-Dacia“.
- [17] Aufgrund der im europäischen Vergleich außergewöhnlichen Limitiertheit anderer Fahrzeugtypen auf dem rumänischen Markt machten die Dacia-Modelle 1985 78 % der in Rumänien zugelassenen Fahrzeuge aus. Vrăbiuța, Studiu introductiv/Introductory Study, S. 13.

- [18] Alle hier und im Folgenden gegebenen Informationen stammen aus einem Interview des Autors mit dem Künstler, geführt online am 07.08.2025.
- [19] Kunigunde Weissenegger, Das kontrastreiche Transsilvanien von Horatiu Sava, in: franzmagazine. Contemporary Culture in the Alps, 20.01.2014, <https://franzmagazine.com/2014/01/20/das-kontrastreiche-transsilvanien-von-horatiu-sava> [20.05.2026].
- [20] Siehe Anmerkung 4.
- [21] Alle Zitate: Horatiu Sava, Dacia & Chauffeur. A Visual Love Story to the Most Common Automobile on the Roads of Romania, and the People Who Drive Them, in: LensCulture, o.D., <https://www.lensculture.com/articles/horatiu-sava-dacia-chauffeur> [20.05.2026]. S. auch Horatiu Sava: Dacia & Chauffeur, in: ders., Dacia & Chauffeur, München 2026, S. 6-7
- [22] Svetlana Boym, The Future of Nostalgia, New York 2001, S. XVIII.
- [23] Zum Projekt „Dacia 50“ vgl. <https://dacia50.ro/> [20.05.2026].
- [24] Kevin Bücking, Ruinen-Ästhetik. Über die Spuren der Zeit im Raum der Gegenwart, Bielefeld 2023, S. 7, <https://www.transcript-verlag.de/978-3-8376-6802-5/ruinen-aesthetik/?number=978-3-8394-6802-9> [20.05.2026].
- [25] Den eigentümlichen ästhetischen Reiz der Ruine hat Georg Simmel an dem Wechsel des Verhältnisses von Kultur- und Naturkräften ausgemacht: Georg Simmel, Die Ruine, in: ders., Philosophische Kultur. Gesammelte Essays, Leipzig 1919, S. 125-131, besonders S. 128-129, online [https://socio.ch/sim/phil\\_kultur/kul\\_7.htm](https://socio.ch/sim/phil_kultur/kul_7.htm) [20.05.2026].
- [26] Shannon Lee Dawdy, Patina. A Profane Archaeology, Chicago 2016, S. 6.
- [27] „Der Gegensatz zur Gegenwart, auf dem der Alterswert beruht, verrät sich vielmehr in einer Unvollkommenheit, einem Mangel an Geschlossenheit, einer Tendenz auf Auflösung der Form und Farbe, welche Eigenschaften denjenigen moderner, das heißt neuentstandener Gebilde schlankweg entgegengesetzt sind.“ Alois Riegl, Der moderne Denkmalkultus. Sein Wesen und seine Entstehung, Wien-Leipzig 1903, zum „Alterswert“: S. 22f., Zitat S. 22, online [https://archive.org/details/bub\\_gb\\_tbQDAAAAYAAJ\\_2/mode/2up](https://archive.org/details/bub_gb_tbQDAAAAYAAJ_2/mode/2up) [20.05.2026].
- [28] Nicolas Offenstadt, Le pays disparu. Sur les traces de la RDA, Paris 2021, beide Zitate S. 31.
- [29] Oamenii de Dacia [Dacia-Menschen], <https://dacia50.ro/oamenii-de-dacia-ep-1/> [20.05.2026].
- [30] Svetlana Boym, The Future of Nostalgia, New York 2001, S. XVIII.
- [31] Vgl. Farrenkopf\_/Saupe, „Davor“ – „Dazwischen“ – „Danach“, S. 12 ff.

## Zitation

---

Johannes Bent, Autoturism Dacia: Zur fotografischen Ästhetisierung eines rumänischen Erinnerungsorts, in: Visual History, 26.05.2026, <https://visual-history.de/2026/05/26/bent-autoturism-dacia-zur-fotografischen-aesthetisierung-eines-rumaenischen-erinnerungsorts/>  
DOI: <https://doi.org/10.14765/zzf.dok-3053>  
Link zur [PDF-Datei](#)

## Nutzungsbedingungen für diesen Artikel

Dieser Text wird veröffentlicht unter der Lizenz CC BY-NC-ND 4.0. Eine Nutzung ist für nicht-kommerzielle Zwecke in unveränderter Form unter Angabe des Autors bzw. der Autorin und der Quelle zulässig. Im Artikel enthaltene Abbildungen und andere Materialien werden von dieser Lizenz nicht erfasst. Detaillierte Angaben zu dieser Lizenz finden Sie unter: <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.de>