

Zeitschrift: ZeitBild
Herausgeber: Schweizerisches Ost-Institut
Band: 20 (1979)
Heft: 2

Artikel: Autoreparaturwerkstatt pro CH x 4
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1094764>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 18.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Auto-reparaturwerkstatt pro CH x 4

Die sowjetische Automobilproduktion läuft und läuft. Aber immer dringlicher wird die Frage, wie lange ihre Produkte laufen können, denn die Wartung lässt auf sich warten.

Die Jahresproduktion an Personenwagen ist zwischen 1973 und 1978 von 350 000 auf 1,2 Millionen gestiegen, und schon nächstes Jahr will man auf 2,1 Millionen kommen. 1978 gab es etwa 3,75 Millionen nominell gebrauchsfähige Personenwagen. Das macht immerhin drei Autos auf 200 Personen, was dem Motorisierungsgrad der USA entspricht, wenn man 1922 zum dortigen Vergleichsjahr nimmt.

An die Fahrtüchtigkeit sowjetischer Autos werden relativ hohe Anforderungen gestellt. Das Strassennetz der UdSSR umfasst 1,3 Millionen Kilometer. Zur Qualifizierung ihrer Beschaffenheit gibt es feine Unterschiede: 660 500 km (1977) mit «fester Oberfläche», aber weniger als 150 000 km mit «festem Belag» (Beton oder Asphalt), wobei die allfällige Teerung je nach Dauerhaftigkeit der einen oder der andern Kategorie zuzuzählen ist. Auf jeden Fall verhält es sich mit der praktischen Güte der Landstrassen so, dass ein Viertel ihrer Länge sich im Frühling nicht in einen Morast verwandelt.

Um so wichtiger wird der Autounterhalt. Grundsätzlich kann er durch die Reparaturwerkstätten besorgt werden. Es gibt ihrer 135 auf dem gesamten Unionsgebiet. Oder eine auf 165 000 km².

Oder eine auf ein Gebiet, das viermal so gross ist wie die Schweiz.

Natürlich konzentriert sich die automobilistische Bevölkerung auf einen Bruchteil des Territoriums, aber immerhin. Und natürlich käme es noch auf die Leistungsfähigkeit der Servicebetriebe an. Für die Generalüberholung eines Personautos eingerichtet sind 30 (dreissig) Reparaturwerkstätten.

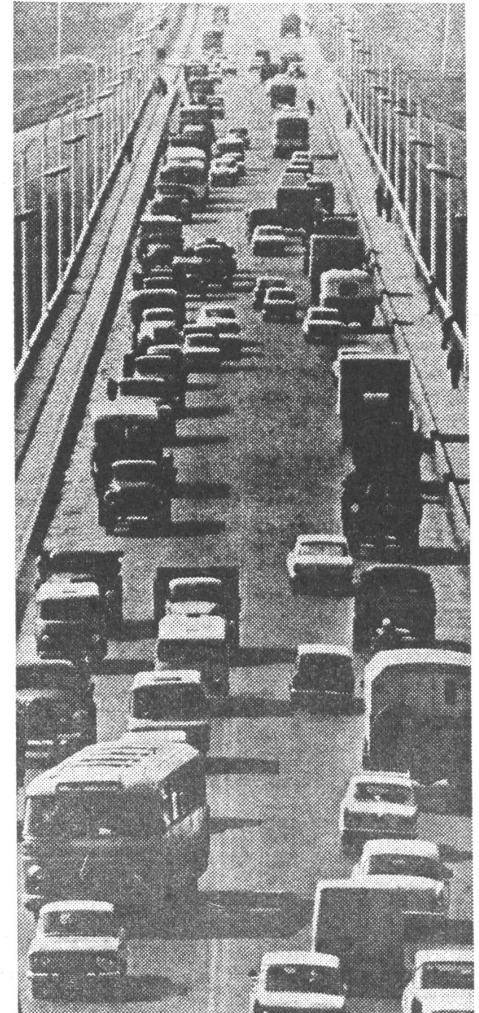
Freilich ist hier nur von jenem Dienstleistungssektor die Rede, welcher der Allgemeinheit zugänglich ist. Für die besseren Wagen besserer Leute ist besser gesorgt. Aber das ist eine andere Geschichte: Die Privilegierten verfügen immer über eigene, ausserstatistische Systeme, die den gewöhnlichen Bürgern streng verschlossen sind. Auch der Mehrheit der Minderheit von Automobilisten.

Der sowjetische Automobilist sollte möglichst drei Eigenschaften haben: Einmal ein Talent zum Automechaniker, dann einen Sinn für die Beschaffung von Ersatzteilen und schliesslich sehr viel Geduld, wenn er doch auf den öffentlichen Reparaturdienst angewiesen ist.

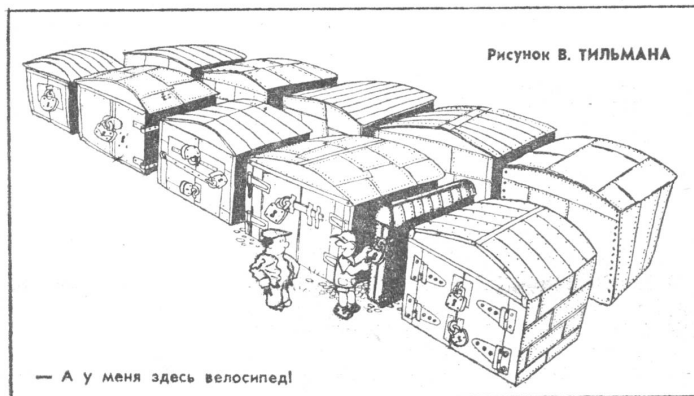
Geduld hat er schon zuvor beim Kauf gebraucht. Und auch Geld. Ein Kleinwagen kostet 4500 Rubel oder 30 durchschnittliche Monatslöhne. Für einen Mittelklasswagen muss ein mittlerer Angestellter 3 Jahresgehälter drangeben; sein Glück, dass er in seiner Position nur selten vom regulären Einkommen allein lebt.

Zu den typischen Sowjetautos gehört heute der Fiat 124. Seit seiner Einbürgerung nennt man ihn allerdings Schiguli, wenn er für den Inlandmarkt bestimmt ist, und Lada, wenn er in den Export geht. Höhere Funktionäre fahren vorzugsweise GAS-Limousinen (220 PS, 175 km/h, automati-

sche Schaltung, Klimaanlage, Stereoradio), und sie würden es eine dumme Frage finden, wenn man sich erkundigte, ob das ihr Privatauto oder ihr Dienstwagen sei. Und vollends irrelevant ist die Preisfrage. Denn ein GAS ist ein Standesausweis, den die Angehörigen niedriger Kasten nicht zu begehren haben, basta. Das allgemeine Prinzip, wonach alles seinen Preis hat, stösst hier an das höhere Prinzip, wonach jedermann seinen Platz hat. Und wenn es der angemessene Autositz wäre. mist

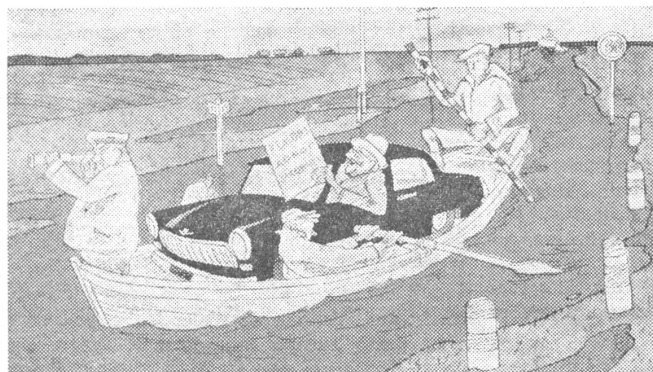


Gute sowjetische Strassen gibt es immerhin auch, etwa diese hier am Asowschen Meer.



Der Parkplatzwächter:
«Ich habe hier mein
Velo drin.»
(«Krokodil», Moskau)

Die Autos sind zur Wappnung vor Ersatzteildiebstählen gut hinter Vorhängeschlössern und Riegel eingepackt. Immerhin wird die Spezialgarage für das Wächtervelo noch als Witz empfunden.



Links: «Strassenreparatur beendet!» wird der Zentrale gemeldet. Rechts: «Aber klar ist da eine Brücke. Das steht ja im Rechenschaftsbericht.» («Krokodil»)



Rechts: «Aber klar ist da eine Brücke. Das steht ja im Rechenschaftsbericht.» («Krokodil»)