

Zeitschrift: ZeitBild
Herausgeber: Schweizerisches Ost-Institut
Band: 26 (1985)
Heft: 26

Artikel: Autofahren ohne Abgasnormen : Personenwagen in Osteuropa
Autor: W.R.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1094406>

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>

Personenwagen in Osteuropa

Autofahren ohne Abgasnormen

Fiat, VW, Ford, Peugeot, BMW, Cadillac, Mercedes: Namen, mit denen wir im Westen leben und die jedes Kind kennt. Und wie steht es mit den Namen Trabant, Wartburg, Zil, Tschaika, Syrena, Automarken des Ostens? Auch die Autowelt ist in Ost und West verschieden. Und niemand spricht im Osten von Abgas- und Lärmschutzvorschriften.

Lärmend und stinkend bestimmen sie das Verkehrsbild Osteuropas. Mit tuckernden Zweitaktmotoren und meist in demselben Einheitsgrau gespritzt. Die Rede ist vom Trabant, im Volksmund oft liebevoll «Trabbi» genannt. Die genaue Typenbezeichnung lautet Trabant 601. Ein «Urtrabant» war Mitte der fünfziger Jahre entstanden und sollte, nur im Detail weiterentwickelt, noch nach 30 Jahren der Grundmotorisierung Ostdeutschlands dienen. In der heutigen Form wird der Trabant seit 1968 gebaut – eine Form-«Treue», wie sie im Westen unvorstellbar wäre. Seit neuester Zeit gibt es auch das Cabriolet «Tramp», eine Art VW-Kübelwagen ohne Türen, nur mit Ketten in den Öffnungen.

Seit 20 Jahren unverändert

Das grössere Pendant zum Trabant stellt der Wartburg dar. Er wird in der 1896 entstandenen Fahrzeugfabrik Eisenach hergestellt, die zuvor eine BMW-Zweigstelle war, nach dem Zweiten Weltkrieg aber an die sowjetische Besatzungsmacht übergeben wurde. Nachdem einige Limousinen, Coupés und Cabriolets gefertigt worden waren, stellte man 1966 eine gänzlich neue Karosserie vor. Diese wird bis heute fast unverändert fabriziert.

Politische Auswirkungen

Das grösste Automobil-Industrieunternehmen in Osteuropa sind die 1923 gegründeten Skoda-

Werke in der CSSR. 1966 erschien der Skoda 1000 MB, der Vorläufer der heutigen Skodas, mit Heckmotor. 1968 wurden bis zum Sommer fast 500 Stück pro Tag produziert. Der sowjetische Einmarsch am 21. August jenes Jahres hatte dann grosse Produktionsverluste zur Folge; so blieb man 1970 mit einer Tagesproduktion von 390 Wagen von den einstigen Planziele noch weit entfernt. Ein Grossteil der heute produzierten Skodas wird in den Westen importiert, wo der Wagen durch seine akzeptable Qualität und vor allem durch einen extrem niedrigen Anschaffungspreis Fuss gefasst hat.

(Skoda 105 S: Fr. 6950.-; zum Vergleich: Fiat Regata: Fr. 14 490.-) Das andere tschechische Automobilwerk ist altrenommiert und lieferte einst sogar in die Schweiz die ungewöhnlichen Tatra. Die Geschichte dieser nicht alltäglichen Automobilkonstruktion geht auf 1897 zurück.

Der Konstrukteur legte das Schwergewicht auf Heckmotor und Stromlinienform. Heute ist nur noch ein Typ in Produktion, der luxuriöse Tatra 613 mit luftgekühltem V8-Motor; dieser Wagen ist praktisch ausschliesslich den höheren Funktionären des Ostblocks vorbehalten.

In Lizenz

In Jugoslawien (Zastava/Fiat), Rumänien (Dacia/Renault und Citroën Olcit), Polen (Polski-Fiat) sind die Lizenzprodukte westlicher Autofirmen geschätzt, wobei der jugoslawische Fiat

unter dem Namen Zastava Jugo vor allem für den Export bestimmt ist, nicht zuletzt in die USA, wo man ihn demnächst für 3990 Dollar als billigstes Personenauto anbieten wird.

Am Stadtrand von Moskau

Die Personenwagen der Sowjetunion sind naturgemäss für die extremen Klimaunterschiede, aber auch für schlechte Strassen gebaut. Wegen der harten Federung ist die Fahrt nicht komfortabel; mit ihrem Motorenlärm und ihrer Vibration genügen sie westlichen Ansprüchen in keiner Weise. Moskwitsch ist in der Sowjetunion die bedeutendste Automobilfabrik, die eigene Modelle (keine Lizenzbauten) herstellt. Die Personenwagenproduktion begann 1930 am Stadtrand von Moskau. Nach dem Zweiten Weltkrieg kam es zu einem Aufschwung unter Zuhilfenahme erbeuteter deutscher Produktionsmittel. Zur Montage wurde der

Personenwagenproduktion in Osteuropa 1983/84

| UdSSR | 1983 | 1984 |
|-----------------|------------------|------------------|
| Lada/Shiguli | 746 430 | 750 000 |
| Moskwitsch | 305 210 | 310 000 |
| ZAZ/Zaporozjez | 105 300 | 110 000 |
| Wolga | 84 900 | 85 000 |
| Tschaika/Zil | 1 900 | 2 000 |
| Total SU | 1 243 740 | 1 257 000 |

Polen

| | | |
|-----------------|----------------|----------------|
| Polski Fiat | 239 400 | 249 000 |
| Polonez | 26 400 | 25 000 |
| Syrena/Diverse | 5 400 | 6 000 |
| Total PL | 271 200 | 280 000 |

DDR

| | | |
|------------------|----------------|----------------|
| Trabant | 123 300 | 120 000 |
| Wartburg | 65 000 | 60 000 |
| Total DDR | 188 300 | 180 000 |

Tschechoslowakei

| | | |
|-----------------|----------------|----------------|
| Skoda | 176 505 | 179 000 |
| Tatra | 1 000 | 1 000 |
| Total CS | 177 505 | 180 000 |

Jugoslawien

| | | |
|-----------------|----------------|----------------|
| Zastava Fiat | 147 717 | 165 000 |
| Citroën | 900 | 600 |
| Total YU | 148 617 | 165 600 |

Rumänien

| | | |
|----------------|---------------|----------------|
| Dacia | 74 500 | 85 000 |
| Olcit | 8 500 | 20 000 |
| Total R | 83 000 | 105 000 |

Zum Vergleich:

Japan

| | | |
|----------------|------------------|------------------|
| Toyota | 2 380 753 | 2 413 100 |
| Datsun/Nissan | 1 858 782 | 1 851 000 |
| Honda | 941 886 | 910 874 |
| Mazda | 861 580 | 780 000 |
| Mitsubishi | 578 588 | 600 000 |
| Subaru | 425 177 | 429 730 |
| Daihatsu | 185 159 | 165 000 |
| Suzuki | 137 528 | 163 000 |
| Isuzu | 116 184 | 70 000 |
| Total J | 7 485 637 | 7 382 704 |

Moskwitsch schon in der ersten Hälfte der dreissiger Jahre nach Belgien exportiert.

Der millionste Wolga

In den sechziger Jahren wurde der Moskwitsch unter den Namen «Torero» und «Matador» auch in Österreich angeboten. Das russische Automobilwerk GAZ brachte 1955 den ersten Wolga, zuerst noch Pobjeda genannt, heraus. Seit 1970 wird der moderne Wolga GAZ-24, eine grosse Limousine mit hoher Bodenfreiheit, gebaut; dieser Wagen verkörpert das sowjetische Mittelklasseauto. Er verbraucht aber ganze 14l/100 km. Im April dieses Jahres wurde das millionste Stück dieses Typs gebaut.

Lada: das lange Warten

In der ukrainischen Stadt Saporoshje wird der sowjetische Kleinwagen ZAZ (früher Zaporozjez) gefertigt. Die Karosserieform erinnert stark an den Fiat 600, die des 1962 neu erschienenen ZAZ an den NSU Prinz. Im Export wird das Auto «Kosak», «Star» und «Yalta» genannt. Der Motor stammt aus dem Renault 8. Fiat-Lizenzbau betreibt auch das Automobilwerk Shiguli, besser bekannt unter der Exportbezeichnung Lada. Der Lada ist das beliebteste Auto in Osteuropa; aber man muss mit Lieferfristen bis gegen acht Jahre rechnen. Für die Spitzenfunktionäre sind die beiden sowjetischen Limousinen Zil und Tschaika bestimmt, die praktisch von Hand gebaut werden. *W. R.*



Exporthit von morgen mit Porsche-Design und Fiat-Produktionstechnik: Der neue Lada 2108.



Besonders beliebt, zum Beispiel auch bei der ungarischen Polizei: der Lada.

Der Donauraum

**Jahrbuch für Donauraumforschung,
27. Jg. 1985**

(Als neue Folge der von 1956 bis 1981 erschienenen Zeitschrift für Donauraumforschung.) Herausgegeben vom Forschungsinstitut für den Donauraum, Wien (Vorsitzende: Univ.-Prof. Dr. Felix Ermacora und Univ.-Prof. Dr. Norbert Leser; Generalsekretär: Dr. Georg Rundel; Schriftleitung: Prof. Dr. Theodor Veiter und Dr. Georg Rundel). Wort und Welt Verlag, Innsbruck; 188 Seiten, öS 180.—/Fr. 23.20.

Die Zeitschrift des Forschungsinstitutes für Fragen des Donauraumes — «Der Donauraum» — geht in das dreissigste Jahr ihres Bestandes. Im Jahre 1956 wurde die Zeitschrift als Vierteljahresschrift begründet. Die Zielsetzungen sind über 30 Jahre dieselben geblieben: den über alle Kontinente verstreuten Kreisen, die sich für die vielschichtigen Probleme des Donauraumes interessieren, die seit je und auch in Gegenwart und Zukunft der Donauraum mit seinen mannigfachen Völkern in sich birgt, die erzielten Forschungsergebnisse in sachlicher Weise zu vermitteln.

Das Forschungsinstitut versteht den Donauraum als eine Region, die nicht nur die Länder umfasst, durch die der Donastrom fliesst, sondern auch jene Gebiete, aus denen Flüsse in die Donau münden. Auch die Alpenländer werden dazugerechnet. Daher wurde in der Zeitschrift immer versucht, die gesamte Region zu erfassen, ihre wirtschaftlichen, historischen, staats- und völkerrechtlichen Fragen zu erkennen, zu analysieren und sie zu präsentieren sowie zum Gespräch über die Probleme einzuladen.
Felix Ermacora im Vorwort zum 27. Jahrgang 1985

**Bestellung nimmt entgegen:
Buchhandlung SOI
Postfach
3000 Bern 6
Telefon 031 43 12 15**