



# A MAGYAR ÉS A FINN KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG ÖSSZEHASONLÍTÓ ELEMZÉSE

**Dr. Irk Ferenc** 1984 első felében két-hónapos tanulmányúton vett részt Finnországban. Ennek során a Magyar Tudományos és Kulturális Központ felkérésére előadást tartott. Az alábbiakban az ott elhangzott szöveget közöljük két részletben változtatás nélkül. Véleményünk szerint számos tanulsággal szolgálhat a hazai közlekedésbiztonsági szakemberek számára is.

••

A tudományos-technikai fejlődés az utóbbi negyedszázadban a haladás főáramlatába bekapcsolódni képes országok számára korábban szinte elképzelhetetlen lehetőségeket nyitott meg. Az élet minősége jelentős átalakuláson ment át. Ebben döntő szerepet játszott – és játszik ma is – a technikai lehetőségek bővülése. A műszaki élet vívmányai látványos hatást gyakoroltak nemcsak az iparra, a mezőgazdaságra, hanem az ember mindennapi élettevékenységére is.

Miként mindenfajta fejlődés, úgy a műszaki színvonal gyors változása is ellentmondásos. Az előnyök mellett nyomban – vagy olykor csak több éves késéssel – megjelentek a hátrányok. Az USA-ban már a két világháború között, Európában pedig az 50-es évek végétől egyre nyilvánvalóbbá vált: az ember gyakran nem képes alkalmazkodni a saját maga által diktált fejlődés tempójához. Csaknem minden országban tartós vagy átmeneti zavarok keletkeztek az emberi kapcsolatokban. Nőtt az alkoholizmus, a felbomló családok száma csakúgy, mint a bűnözés, az öngyilkosságok és más, a fejlődés szempontjából nemkívánatos jelenségek száma.

A szakemberek körében pedig nyilvánvalóvá vált az említettekkel összefüggésben legalább két tény:

1. A társadalom súlyos árat fizet az emberiség történetében korábban soha nem látott tempójú fejlődésért.

2. Ha nem történne hatásos ellenintézkedések, rövid időn belül katasztrofális körülményekkel kell számolni. E káros jelenségek ugyanis egy idő után egyrészt jelentősen megzavarják egy adott társadalom egészséges működését, másrészt kikerülnek, könnyen kikerülhetnek a társadalom irányításáért felelős körök hatásköréből. Más szavakkal: a folyamatok idő múltán irányíthatatlanná és visszafordíthatatlanná válhatnak.

Ezekre a kérdésekre annál inkább szükséges a figyelmet felhívni, mert noha pl. Magyarországon a balesetek a halálokok rangsorának a végén szerepelnek (kb. 5%), azonban a 40 éven aluliak halálai között már az első helyen találhatók. Ez a tény már önmagában is figyelmeztető egy olyan időszakban, amikor a lakónépesség fogyása a legpesszimistább prognózisokban megjelölt időpontnál előbb indult meg, s a tempó az ezredfordulói rohamosan növekszik. (1980-ban még 3318 fős szaporulatról adhatott számot a statisztika, 1981-ben viszont 1800-zal, 1982-ben 10 000-rel, 1983-ban pedig már 21 000-rel kevesebb volt Magyarország lakossága, mint egy évvel korábban.)

A változ felismerések következményeként – igaz, jelentős késéssel – megindult a jelenségek tudatos befolyásolása. A káros hatások mérséklésére számos erőfeszítés történt és történik ma is. Ezek eredménye ma már érzékelhető. Gondot jelent azon-

ban az a tény, hogy a számos ismerv alapján egy rendszerbe tartozó területeken az erőfeszítések gyakran egymástól elszigetelten folynak. Nem mindenkor megfelelő a problémakezelés – esetünkben a baleseti kockázatkezelés – fontossági rangsora sem.

Erdemes – csupán példaként – egy pillantást vetni a balesetek teljes körére. E halmazon belül külön-külön szokás szólni a közlekedési, a hivatás-szerű (kenyérkereső) munkavégzéssel kapcsolatos (üzemi), valamint a háztartási és szabadidő balesetekről. Ez utóbbi körön belül bizonyos országokban – a balesetveszélyes sportok széles köre elterjedtsége miatt – indokoltnak tekinthető különválasztani a sportbaleseteket.

## I. A balesetek megoszlása

A közvéleményben általánosan elterjedt az a nézet, hogy a legnagyobb problémát a balesetek körén belül a közlekedések okozzák. De nemcsak az átlagember vélekedik így. Ha megnézzük pl. Finnország vagy Magyarország balesetmegelőző intézményrendszerének múltját és jelenét, a következők hasonlósgokat tapasztaljuk: mindkét országban a legjobban megalapozott, legszélesebb megelőző hálózat a közlekedésé. Meglehetősen magas színvonalon áll az üzemi munkavédelem, noha a propagandatevékenység korántsem olyan széles körű, mint az előbb említett területen. (Igaz viszont, hogy – a közlekedéshez viszonyítva – sokkal több az egyrészt ellenőrizhető, másrészt az emberi hibázás azaz hatáskörümentes kizámi képes, azaz hatáson rendelkezés, nagyobb az ún. aktív és passzív biztonság.) Ha a háztartási és a szabadidő-tevékenység területén nézünk kö-

rül, a kép egyenesen riasztó. Még csak megbízható adatszolgáltatásunk sincs e balesetek pontos számát illetően. Különféle becslésekre vagyunk utalva mind a balesetek számát, mind a balesetekben meghalt, megsérült személyek számát illetően. Pedig nyilvánvaló, hogy a megbízható adatszolgáltatás minden megelőzési tevékenység legalapvetőbb előfeltétele. „Információ nélkül nincs kommunikáció” – mondta egyszer a híres színésznő; Liv Ullman. Megállapításával teljes mértékben egyetértethetünk.

Vessünk egy pillantást a következő táblázatra, hogy egy kissé világosabb képet kapjunk a balesetek egyes fajtáinak egymáshoz viszonyított arányáról. (Az összehasonlító

talansági tényezőt is magában foglaló adathalmaz elemzése során jól érzékelhető, hogy mindkét országban magasan vezetnek a háztartási és sportbalesetek, amelyek sérültejei az összes baleseti sérülteknek Finnországban több mint felét, Magyarországon pedig több mint nyolctizedét teszik ki. Nagyságrendjé tekintve a következő nagy csoport az üzemi balesetek köre. A közlekedési balesetek pedig mindkét ország balesetösszeségének csupán elenyésző töredékét teszik ki. (Ez azonban nem jelenti azt, mintha a baleseti halálozás körében is azonosak volnának az arányok. E szempontot figyelembe véve a balesetek körén belül mind az üzemi, mind a közlekedési balesetek lénye-

dozataira vonatkoznak. A teljesség igénye nélkül néhány ilyen tényező<sup>2</sup> az előidézőknek és az áldozatoknak a lakónépességtől erőteljesen eltérő megoszlása (a balesetek előidézői főként a fiatal, az áldozatok pedig részint a fiatal, részint az idős korcsoportban haladják meg a lakónépesség arányát); a balesetek részeseinek a népességtől eltérő társadalmi rétegzettség (a lakosságon belüli arányukhoz képes „felülreprezentáltak” a társadalmi rétegződésben alul helyet foglaló, tanulatlan, szakképzetlen ipari munkások); a balesetek előidézői többségének viselkedése az élet egyéb területén nem világ el a lakónépesség többségének magatartásától (a deviáns viselkedési formák, mint pl. az alkoholizmus, a bűnözés stb. nem jellemző e csoportokra). Mind a három baleseti formán belül azonban megkülönböztethető egy szűk „mag”, amely különösképpen nem képes megfelelni a környezet által támasztott feltételeknek. E lényegében hátrányos helyzetű embercsoport viselkedésével fokozott mértékben veszélyeztetni mind saját magát, mind környezetét. E körbe sorolhatók pl. az ismételt balesetet előidézők és/vagy elszenvedők, a különféle bal-balesetveszélyes tevékenységeket vállalóan vagy visszatérően alkoholos befolyásoltság alatt végzők (a közlekedési balesetek körében pl. az ittas vezetők visszaesési valószínűsége 14-szerese a nem ittas balesetet okozóknak), a különböző életterületeken a biztonság zalogát jelentő írott és/vagy íratlan, jogi és/vagy társadalmi normákat megtartani képtelen, az adott társadalom adott fejlettségi szintjén megtűrtnél nagyobb kockázatot vállaló emberek.

1. táblázat

Balesetfajta	Finnországban balesetet szenvedettek száma és aránya		Magyarországon	
	Absz.	%	Absz.	%
1. Közlekedési	45 700	7,0	24 860	2,4
2. Üzemi	248 000	38,2	130 706	12,7
3. Háztartási	145 000	22,3		
4. Sport	211 000	32,5		
3-4. együtt	356 000	54,8	874 832	84,9
Összesen	649 700	100,0	1 030 398	100,0

táblázat nem pontosan azonos évben készült. Ennek ellenére eligazítást nyújt az arányokról. Viszont lényeges információk a következők: a magyar forrásmunkák csakis a személyi sérüléssel járó balesetek adatait tartalmazzák. A meghaltak száma általában a balesetet követő 30. napi állapotnak felel meg. Az ettől való eltérést mindig külön jelzem. Azért fontos erre utalni, mert a baleset után 30. napi állapot a balesetet követő 48. órai állapothoz képest nagyságrenddel tér el. Így pl. a közlekedési balesetek körében az egy hónappal a baleset után készült halálozási adatok a gyalogosok esetében 24, a járművezetők esetében 18, az utasok esetében 16%-kal, átlagosan 20%-kal kedvezőtlenebb képet mutatnak, mint a baleset után két nappal felvett adatok.<sup>1</sup>

A mintavételes eljárás alapuló és ezért meglehetősen nagy bizony-

gesen nagyobb súllyal szerepelnek. A már említett hiányos adatszolgáltatás miatt azonban e kérdés összehasonlító elemzésére nem kerülhetett sor.)

Az előző megállapítások természetesen nem tekinthetők úgy, mintha a közlekedési balesetek jelentőségét lebecsülném, az ellenük való küzdelem fontosságát megkérdőjelezném. Csupán a figyelmet kívántam ráirányítani arra, hogy – mivel a balesetek számos szempontból összetartozó jellemzőket mutatnak – a kutatásban csakúgy, mint a megelőzés munkájában egyrészt meg kell találnunk a mindegyik balesetfajtánál érvényesíthető szempontokat, másrészt a megelőzés eszközeinek, intenzitásának és anyagi háttérbázisának megválasztásában is kívánatos a kielégítő egyensúly megteremtésére törekednünk.

E közös jellemzők főként a különféle baleseti típusok előidézőire és ál-

## II. Közlekedés Finnországban és Magyarországon

E témakörön belül elsőként következzék ismét néhány összehasonlító statisztikai adat. Miként látni fogjuk, ezek a számok sokféleképpen értékelhetők, értelmezhetők. Belőlük elharmarkodottan hiba volna törvényszerűnek tetsző következtetéseket levonni. Azonban bizonyos – koránt-

sem másodrendű – tanulságok kézenfekvők és elgondolkodtatók.

Magyarországon a balesetelemzők körében ma már ismeretes, hogy kontinensünkön a skandináv államok mutatják fel a „Jegjobb” közlekedési baleseti eredményeket. Hozzájuk képest akár Nyugat-, akár Közép- és Kelet-Európa baleseti statisztikája lényegesen kedvezőtlenebb. Természetesen a kép változik aszerint is, hogy mit műhez viszonyítunk. Ugyanakkor számos hasonlatosság is felfedezhető. A továbbiakban azonban csakis Finnország és Magyarország összehasonlítására szorítkozom.

A balesetek alakulásában a 60-as és a 70-es évek fordulója jelentette mindkét országban a legsötétebb időszakot. Finnországban a legtöbb személyi sérüléses baleset 1965-ben, Magyarországon 1970-ben volt.

2. táblázat

A közlekedési balesetek során meghalt személyek száma

Év	Finnország	Magyarország*
1957	559	533
1958	548	543
1959	649	637
1960	765	558
1961	786	622
1962	810	685
1963	913	763
1964	964	859
1965	1049	725
1966	1098	761
1967	973	784
1968	939	1013
1969	1006	1130
1970	1055	1356
1971	1143	1527
1972	1156 †	1507
1973	1086	1419
1974	865	1353
1975	910	1398
1976	804	1332
1977	709	1467
1978	610	1597
1979	650	1382
1980	551	1318
1981	555	1281
1982	569	1236 *

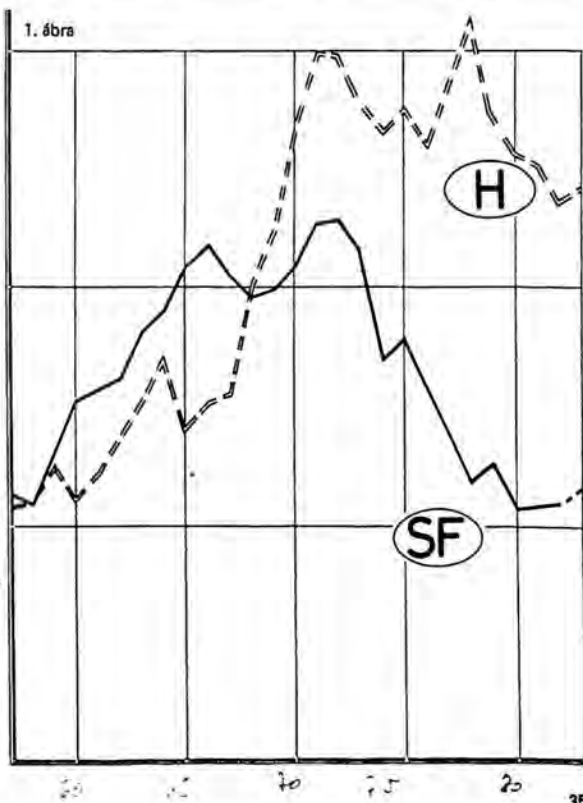
\* A balesetet követő 48 órával későbbi állapot szerint.

Már e tényből kiindulva is érthető: az alapvetően más célt szolgáló tanulmányutam során a szűkre szabott idő csak néhány finnországi eredmény megismerésére nyújthatott lehetőséget. Elsősorban azt igyekeztem megérteni, ami számunkra, magyarok számára lehet tanulságos. A komplex balesetmegelőzés szükségessége viszont sürgető feladat mindkét ország számára. Így az e körben felvázolt elképzelések, gondolatok talán néhány tanulsággal szolgálhatnak a vendéglátó ország szakemberei számára is.

Tekintettel arra, hogy – főként a statisztikai adatszolgáltatás terén – a két országban eltérő a baleset fogalma, a továbbiakban csupán a balesetekben meghaltak száma szolgálhat alapul az összehasonlításra. (A legsúlyosabb, társadalmainknak közvetlenül okozott veszteséget egyébként is így lehet leginkább mérni.) E számadatok egybevetése természetesen

nem függetleníthető olyan tényezőktől, mint a motorizáció fejlettsége (járműszám), a hibázás lehetőségeivel arányban álló évi átlagos kilométerfutásteljesítmény. A népesség számában az erőszakos halál e formája által előidézett fogyás azonban minden egyéb számadatnál inkább figyelmeztethet egy országot arra, hogy a folyamat megállítására, megfordítására van szükség, mert a helyzet túllépte az elviselhetőség határát. Ez a pillanat Finnországban és Magyarországon egyaránt a 70-es évek elején jött el. Minden további magyarázat helyett jobban beszél a következő 2. táblázat és az 1. ábra.

Amint látható: a „csúcspont” mindkét országban 1971–1972-ben volt. Ekkor azonban, úgy látszik, a finnek – számos, részben már ismert, részben számunkra, magyarok számára még ismeretlen úton-módon – gyorsabban és hatásosabban találták meg e 20. századi járvány ellenszerét.



Ha a közlekedési balesetekben meghaltak számát az ország lakónépességéhez viszonyítjuk, a magyarok ma is kedvező helyzetben képzelhetik magukat. Hiszen 100 000 lakosra Finnországban 11,5, Magyarországon 14,5 halott jut. Ez nagyjából azonos a legrosszabb számokat felvonultató skandináv ország, Dánia eredményével, s lényegesen jobb, mint a Német Szövetségi Köztársaság, Franciaország vagy Svájc helyzete. (Természetesen csak akkor festhetünk ilyen kedvező képet hazánk helyzetéről, ha megfeledekezünk egy igen lényeges szemponttól: a járműüröségnek, az évi kilométerfutásnak a balesetek alakulásában játszott szerepéről. Az utóbbi – igaz, becsléseken alapuló és épp ezért meglehetősen megbízhatatlan – adatnak a figyelembevételével, sajnos, romlik a kép: Skandináviában 2,0–2,5, Nyugat-Európában 4–5, Magyarországon viszont 7 halott jut 100 millió járműkilométerre. Ebből is kitűnik: Magyarországi lakónépességéhez viszonyított, aránylag kedvező helyzetét elsősorban a motorizáció viszonylag alacsonyabb foka magyarázza.)

### III. Vesztélyezettett közlekedési résztvevők, veszélyes manőverek

Számos felmérés alapján ismert, hogy a közlekedésben a különféle részt vevő csoportok viktimizációja (áldozattá, ill. sértetté válás) nem azonos. A balesetmegelőző munka hatásosabb lehet, ha sikerül azokat az átlagosnál veszélyeztetettebb csoportokat kiválasztani, amelyek megsegítésére – az állami érdekeket is figyelembe véve – fokozottan szükség van.

Nem érdektelen ebből a szempontból is megvizsgálni a két ország helyzetét. Erről a következő táblázat ad áttekintést.

A táblázatból – amely csak strukturális megoszlást mutat – két igen lényeges következtetés adódik:

1. Finnországban a közlekedés különféle résztvevőinek halálózása viszonylag egyenletes. Mégis elsősorban a járművezetők, majd a gyalogosok biztonságát kell tovább fokozni.
2. Magyarországon a gyalogosok

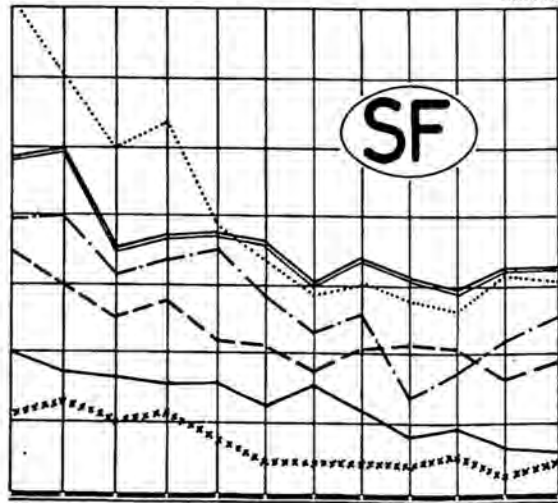
A balesetekben meghalt személyek megoszlása a közlekedésben betöltött szerepük szerint

Főbb járművezetői csoportok	Finnország		Magyarország	
	Absz.	%	Absz.	%
Személygépkocsi-vezetők	147	26,5	168	10,9
Utasok	186	15,5	277	17,9
Kerékpárosok	104	18,8	227	14,7
Gyalogosok	131	23,6	623	40,2
Egyéb	87	15,6	253	16,3
Összesen	655	100,0	1548	100,0

viktimizációs esélye – a Finnországhoz viszonyított, lényegesen alacsonyabb motorizációs fokon – tűrhetetlenül nagy. A magyar közlekedésbiztonság szervezőinek elsődleges feladata e területen a helyzet minél gyorsabb javítása. E munkához igen értékes tapasztalatokat szerezhetnek

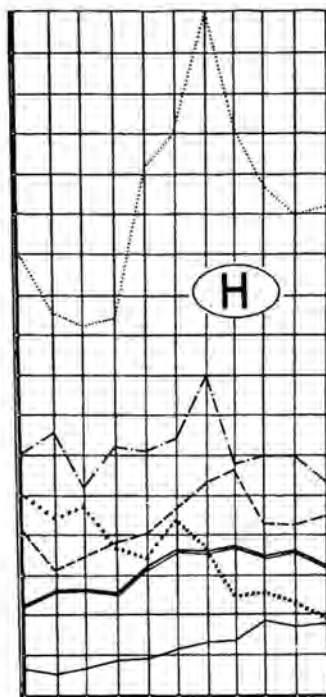
a szakemberek Finnországban, ahol a 70-es években eleinte igen gyorsan javuló baleseti helyzet épp a halálos gyalogosbalesetek nagy számának csökkenéséből származott. Ezt mutatja be a 2a ábra. Magyarországgal való egybevetésre nyújt segítséget a 2b ábra.

2a ábra



- ..... gyalogosok
- kerékpárosok
- járműutasok
- segédmotorosok
- személygépkocsi-vezetők
- \* \* \* \* \* motorkerékpárosok

2b ábra



.....	gyalogosok
-----	kerékpárosok
-----	járműutasok
-----	segédmotorosok
-----	személygépkocsi-vezetők
.....	motorkerékpárosok

A következő táblázat összehasonlítási lehetőséget ad a közlekedés legvédtelenebb résztvevőinek kormegoszlásáról.

A táblázatból kiolvasható, hogy Finnországban valamivel inkább veszélyeztetett az iskolás korosztály, mint Magyarországon. A legsúlyosabb problémát mindkét országban az idős korosztálynak a lakónépésében belüli arányához képest rendkívül magas részesedése jelenti.

Jelenlegi finnországi tanulmányutam nem nyújtott lehetőséget a balesetmegelőzési tapasztalatok mélyreható elemzésére. Így pl. azt sem volt alkalmam – idő hiányában – meg-

Életkor	Meghalt gyalogosok korösszetétele			
	Finnország		Magyarország	
	Absz.	%	Absz.	%
0–6	2	1,5	22	3,5
7–14	11	8,4	22	3,5
15–24	7	5,3	46	7,4
25–59 (60)	51	38,9	258	41,4
60 (61)–65	9	6,9	43	6,9
65–	51	38,9	232	37,2
Összesen	131	99,9	623	99,9

vizsgálni, hogy a 70-es évek elején melyik korosztály körében sikerült leginkább eredményt elérni. A középső (25–59. év) korosztályban inkább, amely számszerűségét tekintve azonos mértékben vesz részt a halálzási statisztikában, mint az idősebb, vagy esetleg a gyermekek nevelése hozott-e kézzelfogható és gyors eredményt; netán a komplex intézkedések minden korosztályra egyaránt kedvezően hatottak?

A rendelkezésemre bocsátott finn baleseti statisztikák – a magyar adat-szolgáltatástól eltérően – sajnos, nem tartalmaznak adatokat a balesetekkel kapcsolatos közlekedési szabályszegek jellegéről. Ezekre csak a járművek haladási irányából lehet többé-kevésbé következtetni. A következő táblázat e témakörrel ad áttekintést.

A táblázat első rátekintésre is jól mutatja, hogy milyen nagy az eltérés a két ország legégetőbb problémái között. Ismét kiemeli a magyar közlekedésbiztonság irányítóinak a gyalogosokkal kapcsolatos gondjait. A felületes szemlélőnek ugyanakkor azt is sugallja, hogy a finn közlekedésben

sokkal nagyobb a valószínűsége mind a szembe haladó járművek összeütközéséből származó, mind az útelhagyás során bekövetkező elhalálozásnak. A keresztirányú járműütözések relatív veszélyessége viszont majdnem azonos. Másként alakul azonban a kép, ha az előbbi táblázat két utolsó kategóriáját elhagyjuk. Ezt a következő táblázat szemlélteti.

Ebben az összehasonlításban lényeges eltérés már csak az utolsó két kategóriában található. Számunkra, magyarok számára főként a keresztirányú haladásból származó halálozás közötti eltérés rejtélyének megfejtése lehet tanulságos. Ez egyúttal tovább tanulmányozandó feladatot is jelent.

A terjedelem korlátokat szab a további összehasonlításoknak. Csúpan még egy – mindkét ország szakemberei számára figyelmeztető – adatról látszik szükségesnek feltétlenül szólni. Ez pedig az ittasan okozott balesetekben meghaltak aránya. A két ország alkoholfogyasztási szokásai között számos hasonlóság – így pl. Finnországnak és Magyarországnak a világranglistán elfoglalt „elő-

5. táblázat

	Meghaltak száma a járművek haladási iránya szerint			
	Finnország		Magyarország	
	Absz.	%	Absz.	%
Azonos irányba haladás	76	13,7	171	11,0
Szembe haladás	132	23,8	179	11,6
Keresztirányú haladás	81	14,6	231	14,9
Útelhagyás	92	16,6	70	4,5
Gyalogoselütés	127	22,9	611	39,5
Egyéb	47	8,5	286	18,5
Összesen	555	100,0	1548	100,0



kelő" helye – sajnos, a baleseti statisztikában is rokon vonásokat mutat: az ittasság miatt bekövetkezett közlekedési balesetek áldozatainak aránya Finnországban 17,7%, Magyarországban 22,0%!

(Folytatjuk)

#### JEGYZETEK

1. A finn adatok forrásai: Road traffic accidents in Finland. Liikenneturva, 1981; Traffic Safety Measures in Finland During the 1970's. Road and Waterways Administration, Traffic Division TVH 741802 Helsinki 1982; Causes of Death in Finland. Central Statistical Office of Finland, Helsinki, 1983; Statistical Yearbook of Finland 1981. Central Statistical Office, Helsinki; Industrial Accident 1978. Official statistics of Finland, Tampere, 1979; Lättiä – Heiskanen – Komulainen – Niskanen – Siren: Accidents and Violence 1980. A Survey of the Incidence of Ac-

	Meghaltak száma a jármű haladási iránya szerint			
	Finnország		Magyarország	
	Absz.	%	Absz.	%
Azonos irányba haladás	76	19,9	171	26,3
Szembe haladás	132	34,6	179	27,5
Keresztirányú haladás	81	21,3	231	35,5
Útelhagyás	92	24,1	70	10,8
Összesen	381	99,9	651	100,1

cidents, Criminal Violence and the Resulting Injuries. Central Statistical Office of Finland, Helsinki, 1983.

A magyar adatok forrásai: Közlekedési balesetek 1982. Központi Statisztikai Hivatal, Budapest, 1983. július; Háztartási és más szabadidő balesetek 1982. Központi Statisztikai Hivatal, Budapest, 1983. Megjegyzendő, hogy mind az utolsóként említett finn, mind a második magyar forrásmunka – amely nyomán az 1. táblázat ké-

szült – több szempontból hasonló elvek alapján íródott. A finn adatok mindegyike, a magyar adatok csak a háztartási balesetek körére vonatkozóan a 14 év feletti lakosságból kiválasztott „minta” megkérdezése útján becslési a tényleges számadatokat. 2. A megállapítások az Országos Kriminológiai és Kriminológiai Intézet (Budapest) több mint egy évtizede folyó, a bűncselekményeknek minősülő balesetek kriminológiai alapjait vizsgáló támaszkodnak.

## Címertörténet



A Volgai autógyár (VAZ) Togliatti városban működik és másfél évtizedes múltat tekint vissza. A FIAT-céggel való együttműködés keretében 1967-ben kezdődött el az autógyár építése. Már 3 év múlva, 1970 augusztusában legördült a futószalagról az első VAZ-gépkocsi. Napjainkban a gyár 17 változatot gyárt a Zsigulínak elkeresztelt személygépkocsikból. Az exportra készített autók neve Lada.

Valamikor régen a Volgán a Zsiguli-domb közelében ladikok úszkáltak. A Zsiguli (Lada) gépkocsik emblémája az ilyen, ezüstösen csillogó vitorlával felszerelt ladikok árnyképére hasonlít, ugyanakkor emlékeztet a régi, orosz nagy V betűre. Ez a szimbólum egy rubin színű alapon, ezüst keretben helyezkedik el.



A Wartburg címere az Eisenach város közelében álló vár jelképe. A gyárt még a múlt században, 1896-ban alapították. A Wartburgon kívül a gyár még BMW-Dixyket is készített. A második világháború után EMW-eket is. Az utolsó 33 évben a gyár termékei az eredeti Wartburg nevet viselik. A Watrburgokra jellemző a kétütemű, háromhengeres motor és az elsőkerék-meghajtás.



1925-től az összes csehszlovák Skoda-gyártmányú gépjárműn a szárnyas nyíl embléma található.

Kb. 90 évvel ezelőtt Mlada Boleslav városban a Laurent és Clement Vaclav testvérek kerékpárgyártó mű-

helyt alapítottak; ez a műhely nagy gyorsasággal gyárrá fejlődött. Eleinte motorkerékpárokat, majd később személygépkocsikat gyártott.

A Skoda gépgyártó konzern 1925-ben megvásárolta a Laurent-Clement gyárat. Az új termékek ettől kezdve már a Skoda (szárnyas nyíl) emblémával futottak.



A fasizmus feletti győzelem után Zwickau – német város – két autógyárat, a Horch-t és az Audit államosították, majd egyesítették őket. Az új állami vállalat Sachsenring-nek nevezték el, utalván a közelben található autóverseny-pályára. A Trabant elnevezés – magyarul kísérőt, utast jelent – fémjelzi az itt készült személygépkocsikat.

A Trabantokra a műanyag karosszéria, a kétütemű, kéthengeres motor, az olcsóság és a megbízhatóság a jellemző.