

Zastava 101 – samochód Legenda

17 października 2022

15 października 1971 w zakładach Zastava w jugosłowiańskim mieście Kragujevac ruszyła produkcja samochodu Zastava 101. Kolejne egzemplarze opuszczały fabrykę przez kolejnych 37 lat.

Była Jugosławia, choć rządzona przez komunistów, w swojej polityce gospodarczej starała się zachowywać równowagę pomiędzy kapitalistycznym Zachodem i komunistycznym Wschodem i nie była członkiem RWPG. Miało to również swoje odzwierciedlenie w jugosłowiańskiej motoryzacji – produkcję samochodów osobowych oparto o współpracę z krajami zachodnimi, a nie ze Związkiem Radzieckim.

Fabryka Zastava

Historia zakładów Zavodi Crvena Zastava ma swój początek w roku 1853 – wówczas produkowały broń artyleryjską. W 1940 roku rozpoczęła się tu produkcja samochodów ciężarowych na licencji Chevroleta dla potrzeb Królewskiej Armii Jugosławii. Do roku 1953 wyprodukowano 400 pojazdów tego typu. Po zakończeniu II wojny światowej pierwszym samochodem produkowanym w tej fabryce był licencjonowany amerykański Willys Jeep.



W roku 1954 zakupiono licencję na produkcję samochodów firmy Fiat. Rozpoczęto montowanie Fiata 1400 i Fiata 1900 oraz samochodu terenowego Fiat Campagnola, a w roku 1955 Fiata 600 jako Zastavy 600. Model ten ewoluował – w roku 1964 zwiększono pojemność silnika do 767 cm³, zmieniając przy tym nazwę na Zastava 750, a w 1980 roku pojemność wzrosła do 848 cm³ i samochód zaczęto sprzedawać jako Zastavę 850. Ostatni wóz tego typu zjechał z taśmy w roku 1985. W latach 1961–1979 podjęto także produkcję czterodrzwiowych sedanów Zastava 1300 będących wersją licencyjną Fiata 1300.

Fiat 128

W maju 1969 roku Fiat wprowadził do produkcji model 128, samochód niskiej klasy średniej, którym zastąpiono starszy model Fiat 1100. Nowe auto zostało zaprojektowane przez inżyniera Dantego Giacose i było pierwszym marki Fiat z napędem na przednie koła. Został przyjęty z dużym zainteresowaniem i spotkał się z uznaniem recenzentów, a w 1970 roku uzyskał tytuł samochodu roku. Oferował nowatorskie jak na ówczesne czasy rozwiązania, na przykład w pełni niezależne zawieszenie wszystkich kół (z przodu na kolumnach MacPhersona ze stabilizatorem, z tyłu wahacze poprzeczne z resorem poprzecznym), silnik z wałkiem rozrządu w głowicy czy

wałek napędzany kauczukowym paskiem zębatym. Dla zwiększenia przestrzeni pasażerskiej silnik wraz ze skrzynią biegów umieszczono poprzecznie z przodu. Stosowano silniki benzynowe o pojemności 1116 cm³ (55 i 65 KM) i 1296 cm³ (60 i 75 KM) oraz nadwozia typu sedan (dwu i czterodrzwiowe), kombi (trzydrzwiowe) i coupe.

Zastava 101

W roku 1971 Fiat 128 stał się produkowaną na licencji Zastavą, początkowo oznaczoną numerem 128 („Osmica”) – pod tą nazwą wyprodukowano 228 274 egzemplarze, które były wierną kopią Fiata 128. Z czasem samochód otrzymał nazwę Zastava 101 („Stojadin” – serbskie imię męskie podobne w brzmieniu do liczby 101). Jugosłowianie zmodyfikowali wówczas tylną część nadwozia, które zyskało kształt pośredni pomiędzy sedanem a kombi i było pięciodrzwiowe, z tylną ścianą otwieraną wraz z oknem. Zastava była wówczas jednym z pierwszych pojazdów typu hatchback.

Pierwsze egzemplarze Zastavy 101 występowały w wersjach Standard i DeLuxe, a w 1976 roku pojawiła się wersja 101L. Kolejne modele to: Confort, Mediteran i SuperConfort (1979), GT i GTL (1983) 55 i 65 (1988) oraz Skala 101 (1991). Stosowano silniki o pojemności 1116 cm³ (55 i 65 KM), 1290 cm³ (65 i 73 KM) oraz 1301 cm³ (73 KM).



W 1973 roku Zastava 101 prowadzona przez kierowcę J. Palcovica zwyciężyła w swojej klasie i zajęła czwarte miejsce w ogólnej klasyfikacji 17. międzynarodowego rajdu Tour d'Europe. W lutym 1975 roku, Zastava zorganizowała wyprawę z rodzinnego miasta Kragujevac na Kilimandżaro. Pięć zupełnie nowych, standardowych samochodów Zastava 101 i 11 członków załóg wyjechało na afrykańskie pustynie i sawanny, kończąc swoją 45-dniową podróż na szczycie Kilimandżaro. Zastava po tej wyprawie reklamowała swój samochód jako „Vozilo uspeha” (Pojazd sukcesu). Samochody te były eksportowane do Grecji, Libanu, Indonezji, Kolumbii, Finlandii, Holandii, Belgii, Niemiec, Francji, Anglii, Argentyny, RPA i Egiptu.

W roku 1980 jugosłowiańska fabryka zaczęła produkować nowy model samochodu osobowego, Zastawę 102, o komercyjnej nazwie YUGO, silniku o pojemności 903 cm³ i mocy 45 KM. Pięć lat później model Yugo 55 GV eksportowany był do USA dzięki współpracy z firmą YUGO AMERICA. W sumie do Stanów sprowadzono ponad 140 tys. pojazdów (Yugo model 45 był wyposażony w silnik Fiata 127, natomiast modele Yugo 55, 60 i 65 posiadały silnik Fiata 128).

W 1987 zaczęto produkować kolejny model, tym razem klasy wyższej: Zastava 103 o komercyjnej nazwie Yugo Florida.

W 1999 roku zakłady Zastava zostały uznane przez siły NATO za zakłady zbrojeniowe i poddane ciężkim bombardowaniom, które doprowadziły do zniszczenia 120 000 m² powierzchni przemysłowej. Produkcję uruchomiono ponownie w roku 2001.



Zastava w Polsce

Od 1975 roku Zastavy były montowane z części sprowadzanych z Jugosławii w żerańskiej FS0, na tej samej linii montażowej co Fiat 128 Sport 3p, oba samochody miały bowiem wspólne elementy jezdne, silnik oraz skrzynie biegów. Od 1978 roku. Zastavy produkowane w Polsce przeszły kosmetyczne zmiany: otrzymały nowe atrapy z wyjmowanymi wkładkami okalającymi reflektory, umożliwiającymi zamontowanie okrągłych bądź prostokątnych reflektorów, nieruchome boczne trójkątne szybki przednich drzwi bocznych (w pierwszych modelach były uchylane) oraz nowe obicia tapicerki dzwiowej i siedzeniowej, w tym tapicerkę welurową w miejsce standardowej ze skaju.

Zastavy produkowane w Polsce były oznaczone literą „p” (Zastava 1100p), analogicznie jak w przypadku innych samochodów produkowanych w FS0 na licencji Fiata (Fiat 127p, Fiat 131p i Fiat 132p). Standardowo Zastavy miały silniki o pojemności 1116 cm³ i mocy 55 KM, a w zależności od wersji były wyposażone w 1-gardzielowy gaźnik typu SOLEX lub 2-

gadzielowy gaźnik typu WEBER, który nadawał samochodowi większą moc i dynamikę.

Zdarzały się też Zastavy 1300 z silnikami od Fiata 128 o pojemności 1280 cm³ i ze skrzyniami biegów od Fiata 128 1100 (miała krótsze przełożenia niż skrzynia Fiata 128 1300), jednak te egzemplarze trafiały na rajdy odbywające się w Polsce pod koniec lat 70-tych. W roku 1981, na początku w Polsce, a następnie w Jugosławii, wprowadzona została trzydrzwiowa odmiana Zastavy 1100, którą nazwano Zastava 1100 Mediteran (w Polsce produkowano do niej obłachowanie). Odmiana ta nigdy nie była sprzedawana w Jugosławii, lecz wszystkie produkowane w tym kraju egzemplarze były eksportowane – trafiały między innymi na rynek Włoski, gdzie były sprzedawane pod marką Innocenti.

Pierwsze Zastavy montowane w Polsce miały oryginalne włoskie jednostki napędowe i skrzynie biegów, natomiast produkowane po 1978 roku otrzymywały już silniki i skrzynie produkowane przez Zastavę na licencji Fiata. Zakończenie produkcji Zastavy w Polsce nastąpiło w 1983 roku.

Koniec produkcji

Produkcja Zastavy 101 została zakończona 20 listopada 2008 roku. Przez 37 lat produkcji taśmy montażowe zakładu w Kragujevacu opuściło 1 045 258 egzemplarzy tego modelu 101. Jest on swego rodzaju legendą motoryzacyjną w całej byłej Jugosławii – solidne, tanie auto, które nadal jest widoczne na tamtejszych drogach. Samochód odegrał również istotną rolę w rozwoju motoryzacji w Polsce.

Autorstwo: Wojciech Skorek

Zdjęcia: Janezdrilc (CC0), Zastavaman (CC0), US Navy (CC0)

Źródło: Histmag.org

Licencja: [CC BY-SA 3.0](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/)