



ZASTAVA

klub Slovenije



50 LET ZASTAVE 101

Damir Horvat , Zastava klub Slovenije in
David Davidovič, Adria Classic Koper

V letošnjem letu praznujemo 50 let od začetka proizvodnje Zastave 101, bolj poznane po imenu Stoenka. Prvi avtomobil je bil predstavljen 15. aprila 1971, prvi serijski avtomobil pa je zapeljal s traku 28. novembra istega leta.

No, pa naj najprej predstavim tovarno Zastava, ki ima za sabo kar dolgo zgodbo in je bila prvotno tovarna za proizvodnjo orožja. Leta 1851 je iz Beograda v Kragujevac preseljena topolivnica. Prvi stik z avtomobilizmom je dobila leta 1904 z remontom kamionov znamke Benz, ki jih je koristila vojska. V zgodnjih 30. letih Vojno-tehnični zavod dobi prvo pravo delavnico za remont motornih vozil. Takrat pričnejo tudi z izdelavo nekaterih nadomestnih delov, kot so diferenciali, ki so za proizvodnjo tehnično zahtevnejši. Na začetku leta 1939 tovarna začne sestavljati kamione znamke Chevrolet za vojsko Kraljevine Jugoslavije, sestavljenih je nekje med 320 in 400 kamioni. Proizvodnja se ustavi ob kapitulaciji kraljevine. Leta 1941 nemška vojska zapleni skoraj vse stroje in jih preseli v Nemčijo, tovarna pa je med vojno bila skoraj popolnoma uničena.

Po vojni je v tovarni ostalo 48 strojev, polovica neuporabnih. 28.8.1945 dobi tovarna novo ime, Vojno tehnični zavod 21. oktobar, ime Zavodi Crvena Zastava dobi kmalu za tem, januarja leta 1946.



TOVARNA V SVOJEM POLNEM SIJAJU,
ZAČETEK OSEMDESETIH LET

Leta 1953 Zastava začne sestavljati vozila Jeep Willys za potrebe vojske, narejenih je bilo 162 vozil, vendar do večje proizvodnje zaradi nesprejemljivih pogojev tovarne Willys-Overland ni prišlo.



Jeseni tega leta tovarna razpiše natečaj za odkup licence za izdelavo tujega avtomobila z namenom, da se iz njega nekoč razvije domače vozilo.

Na natečaj so se prijavili:

- Renault
- Delahaye
- Rover
- Austin
- Fiat
- Alfa Romeo
- Wilys

Od 25. oktobra do 17. novembra 1953 so bila testirana vsa vozila, prijavljena na natečaj. Testiranje je trajalo skupaj 4550 km na različnih terenih in vremenskih pogojih, med drugim je zajemalo tudi vleke prikolice in premagovanje vzponov.

Leta 1954 je bilo sklenjeno, da se kupi licenca od tovarne Fiat, ker so se ta vozila pokazala za najbolj vzdržljiva in najprimernejša za naše razmere, ravno tako pa bi s tem Italija povrnila del vojne odškodnine. Kasneje so

se na ta račun kupovale tudi surovine za proizvodnjo.



Licenca za izdelavo Zastave Campagnola, Zastave 1400BJ, Zastave 1100B je bila podpisana za deset let in je preveč zapletena, da bi jo tukaj načeli. Sicer pa večina teh avtomobilov ni bila nikoli narejenih v Zastavi, šlo je le za zamenjavo značk na vozilih.

Leta 1955 se začne prva montaža Zastave 600d. Na enak način kot prejšnji modeli so bila ta vozila v glavnem samo dodelana – zamenjane so bile značke, številka karoserije se je še vedno začinjala z napisom FIAT in je označevala tovarno proizvajalko. Šele leta 1962 Zastava prične samostojno izdelovati kompletna vozila in takrat se številka šasije začne z znakom CZ, kar je označevalo tovarno Zastava.



Gre za model Zastava 750/850, ki je bil v proizvodnji vse do leta 1985. Narejenih je bilo 923.487 komadov.

Leta 1961 je prišel v prodajo Fiat 1300/1500, ki se je prodajal kot Zastava 1300/1500. Prvi avtomobil tega modela, ki je bil v celoti narejen v Zastavi, pa zapelje s tekočega traku v drugi polovici leta 1967, ko ga tovarna Fiat preneha izdelovati. To je razvidno iz številke šasije, kjer oznako FIAT zamenja CZ. Prvi Zastavini modeli 1300 so bili identični Fiatovim, leta 1968 pa obdrži karoserijsko različico modela 1500, še vedno pa sta na voljo obe varianti motorja 1300 in 1500. Razlike v karoseriji so minimalne, drugačni sta prednja maska in armaturna plošča. Na voljo je bila tudi verzija Luxe, ki je imela nekoliko boljšo zvočno izolacijo, udobnejše sedeže in več kromanih dodatkov. Leta 1974 ponovno posodobijo model, prestavna ročica se preseli z volanskega droga na tunel menjalnika, postopoma pa se zmanjšuje število kromanih delov. 20. decembra 1979 s traku zapelje zadnji model, narejenih je bilo 201.160 komadov.



15. oktobra 1971 po odkupu Fiatove licence s traku pripelje prva Zastava 101. Ta verzija Fiata 128 ni bila nikoli v proizvodnji v Fiatu. Fiat je naredil le štiri prototipe. 101 je

bila na voljo z dvema motorjema - 1.1 in 1.3 kot tri vratna ali pet vratna verzija. Milijonti primerki je bil narejen leta 1991, največje letno število proizvedenih avtomobilov pa je bilo leta 1979, in sicer 88.918 komadov. Proizvodnja je trajala vse do leta 2008, ko je zapelalo zadnje vozilo z Zastavinega traku.

PRESEDNIKU TITU PRVA ZASTAVA 102



Leta 1971 je bil prototip Zastave 101 proglašen za avto leta in označen kot avtomobil pred svojim časom. Model je doživel tudi veliko uspeha na tujih tržiščih, izvažali so ga v Nemčijo, Francijo, Nizozemsko, Poljsko, Grčijo, Egipt... Avto je skozi leta doživel veliko modifikacij, v glavnem estetskih, v poznih osemdesetih pa je dobil tudi novo ime - Skala. Narejenih je bilo 1.273.532 komadov. Leta 1980 se v proizvodnji pridruži še model Zastava 128, štiri vratna verzija, ki je bila do takrat v proizvodnji v Fiatu. Delali so jo do leta 2003, narejenih je bilo 228.274 komadov, največje izvozno tržišče pa je bil Egipt - tovarna Naser - cca 88.000 komadov.

Leta 1980 pride tudi prvi Yugo. Avtomobil je bil plod domačega razvoja in znanja, seveda pa je delil veliko mehanskih sklopov z modelom 101 in ni baziral na modelu Fiat 127 kot večina misli. Oblikoval ga je italijanski oblikovalec Giorgetto Giugiaro. Prvi ročno narejen primerki je bil narejen 2. oktobra

1978, prva serijska karoserija pa 11. januarja 1980. Proizvajal se je tudi v verziji kabriolet. To je tudi prvo Zastavino vozilo, ki se je prodajalo v ZDA. Yugo tam sicer ni imel uspeha in je bil zaničevan in iz njega so se norčevali. Tudi to, da je bil v kar nekaj Hollywoodskih filmih in so ga vozile poznane zvezde, mu uspeha ni prineslo. Velik razlog temu je bila zelo slaba servisna mreža in pomanjkanje nadomestnih delov. Vozilo pa tudi ni bilo najprimernejše za njihov trg, Američani imajo pač radi ogromne avtomobile. Proizvodnja je trajala do 11. novembra 2008, narejenih pa je bilo 794.428 komadov.

19. februarja 1987 je predstavljena prva Florida. To je bil prvi sodobnejši avtomobil iz Zastavinega programa in obetala se mu je lepa prihodnost, ki jo je vojna na področju bivše Jugoslavije ustavila, po končani vojni pa so sledile še sankcije, ki jih je imela Srbija. Zastava je planirala prenovo Floride - program HDI, ko naj bi dobila 1,4l dizelski agregat PSA, ki sta ga uporabljala Peugeot in Citroen. Ni točnega podatka, koliko vozil je bilo narejenih. Florida se je na tujih trgih prodajala tudi kot Yugo Sana.

Leta 1999 je NATO bombardiral tovarno z 21 projektili velike rušilne moči, in sicer v dveh valih, prvi 9. aprila in drugi 14. aprila. Velik del tovarne je bil popolnoma uničen - cca 6



ha pokritih površin. Proizvodnja je ponovno stekla še isto jesen, vendar si tovarna nikoli ni opomogla.

Ne smemo pozabiti, da je Zastava delala tudi tovorna vozila po licenci Fiata in Iveco-a, pa še nekaj specialnih vozil.

Do junija 2006 je Zastava Fiatu vrnila ves dolg in iz Italije pride 1334 Puntov, ki jih je Zastava prodajala pod oznako Y10. 811 jih je bilo že v naprej prodanih.

Nekaterih modelov mi ni uspelo opisati. Gre v glavnem za vozila, ki jih Zastava ni izdelovala, jih je pa samo prodajala pod svojo blagovno znamko, kot na primer Zastava 132 in Zastava 125pz.

Leta 2007 je Zastava iskala novega partnerja. Za tovarno se je zanimal tudi GM – Opel, vendar so vsa pogajanja propadla.

29.septembra 2008 je večinski delež Zastave prodan Fiatu in 20. novembra istega leta s traku zapelje zadnje Zastavino vozilo, ki je bilo ravno model 101, in sicer Skala 55 kot 3.456.255. vozilo.



Sedaj pa se vrnimo na našega slavljenca. Sledi podroben opis modelov, njihovih sprememb ter izboljšav tekom proizvodnje.

16. aprila leta 1971 se Zastava 101 ali pri nas bolj poznana kot stoenka prvič predstavi



javnosti na Beograjskem velesejmu.

Njena zgodba se začne že leta 1969 s podpisom pogodbe o licenčni proizvodnji novega modela pod oznako Fiat 128 B1 takratnega direktorja Crvene Zastave Prvoslava Rakovića s Fiatom. Model pod to oznako je bila pet vratna verzija Fiata 128, ki je prišel v proizvodnjo v Italiji leta 1969 kot zamenjava za takrat že legendarni FIAT 1100. Fiat 128 je bil, ko je prišel na tržišče, zelo napreden in moderen avtomobil. Gre za prvi Fiatov avto s sprednjim pogonom, prečno postavljenim motorjem, neenako dolgimi polosmi, motorjem SOHC, katerega je razvil legendarni Lampredo Dini, ki je bil tudi konstruktor Ferrarijevih motorjev. Za obliko Fiata 128 je poskrbel legendarni Dante Giacosa. Na začetku so naredili tri verzije Fiata 128, klasično 4 vratno, 3 vratno in karavan različico. Dante Giacosa pa je z dizajnersko hišo Boano razvil še 5 vratno heatback verzijo, ki pa je Fiat ni dal v proizvodnjo, ker da je po njihovem mnenju preveč moderna in ne bo imela uspeha na tržišču. Tako je bila ta verzija ponujena Zastavi, ki je to ponudbo sprejela s široko odprtimi rokami, saj je dobila več kot je pričakovala.



18. novembra 1971 leta se je pričela redna proizvodnja Zastave 101 v verziji Standard ali Luxe. Zastava 101 je imela na začetku proizvodnje sprednjo masko sive barve z vzorcem satovja, na sredini jo je krasil velik znak Z v rdeči barvi, okoli luči pa je bila kromirana obroba. Luxe model je imel še kromirane letvice na kolonah in kromirano obrobo na robovih strehe. Notranjost Zastave 101 je na začetku bila v dveh barvah, standard v črni, luxe pa v rdeči barvi. Armaturna plošča je bila enaka kot v prvi seriji FIATA 128 z dvema okroglima števčema, v levem je merilec za hitrost in prevožene kilometre, v

desnem pa kontrolna lučka za temperaturo motorja, pritisk olja v motorju (PRESS) in polnjenje alternatorja (GEN) ter indikator količine goriva. Na sredini armaturne plošče je bil pepelnik, na levi strani ob njem sta bili stikali za luči in osvetlitev števec, na desni pa ploščica, ki je pokrivala odprtino za avtoradio in je bila v imitaciji lesa. Na obeh straneh sta bili še odprtini za dotok svežega zraka v kabino. Volan je bil velik in tanek, na sredini je imel stikalo za hupo v rdeči barvi z napisom ZASTAVA (prvi primerki ZCZ). Na obeh straneh so bile obvolanske ročice, na levi za smerokaze (krajša) in dolge luči (daljša), na desni pa za brisalce. Pod armaturno ploščo sta bili na obeh straneh polički za odlaganje stvari, na sredini pa ročici za čok, ročni gas, stikalo ventilatorja in regulatorja temperature v kabini. Na vrhu sta bila dva vrtljiva kroga z režami za usmerjanje zraka po vozilu. Sprednji sedeži so bili pomični samo po dolžini in s fiksnimi nasloni, zadnji pa so bili zložljivi, zato je imela 101 velik prtljažni prostor, ki je omogočal lastniku prevoz večjega tovora. Marsikatera 101 je zgradila kakšno hišo ali vikend.

Motor Zastave 101 je bil SOHC 1116 kubični benzinar, ki je razvil največjo moč 40kw /55KM. Zelo rad se je vrtel v visokih obratih in pri tem sproščal pravi športni zvok, zaradi katerega je marsikateri voznik vozil hitreje kot je bilo dovoljeno. Prvi motorji so prihajali iz Italije in celo Argentine, kjer se je prav tako proizvajal Fiat 128 za južno ameriško tržišče. Kasneje je 101 dobila namesto sive črno masko, rjavo notranjost in do leta 1976 ni bilo večjih sprememb ne na karoseriji niti v notranjosti.

ZASTAVA 101L

Prva velika sprememba je prišla z modelom 101L leta 1976, ko je zamenjala 101 Luxe. Razlike med modeloma se tukaj že bolj opazijo. Zastava 101L dobi novo masko z dvema srebrnima črtama na sredini in novim logotipom. Odbijači dobijo črne gumijaste trakove po sredini namesto odbojnikov. Notranjost je prenovljena tako, da so zdaj sedeži, vratne obloge in zadnja polica oblečeni v kombinacijo pliša in skaja v rumeno črni ali oranžno črni kombinaciji. Poskrbljeno je bilo tudi za boljše udobje in varnost, nasloni sprednjih sedežev so sedaj nastavljivi in se jih lahko poleže, tukaj je še vžigalnik za cigarete, servo ojačevalnik zavor, električna črpalka za pranje vetrobranskega stekla in luč za vzvratno vožnjo. Namesto opozorilne lučke za temperaturo hladilne tekočine je sedaj indikator s kazalcem. Vse oznake vozila dobijo nov dizajn in so sedaj v črni barvi in kromu. Zadnja, peta vrata dobijo nove dvizne amortizerje, ki zamenjajo prejšnje škarjaste. Nova je tudi zadnja polica, ki je sedaj iz plastike in se ne dviga s petimi vrati. Pri modelu 101L je bila tudi prva sprememba pri motorju. Od serijske številke 0076986 so vgrajevali izboljšano odmično gred, ki je prej imela širino brega 14 mm, po novem pa 20 mm. Prvič so v ponudbi tudi kovinske barve, vratca za točenje goriva dobijo ključavnico, tako da ima zdaj vozilo samo dva ključa (prej tri).



Prvi predstavnik druge serije je bila 101 z imenom CONFORT, narejena pa je bila po vzoru Fiata 128 Special. Prva velika vidna razlika so bile pravokotne sprednje luči namesto okroglih, odbijači dobijo plastično zaščito na koncih, bočne letvice po sredini



vozila, brisalci in bočno ogledalo niso več kromirani, ampak so črne barve, prav tako srednji del kljuk na vratih in kljuka petih vrat.



Na kolesnih obročih ni več kromanih pokrovov. Zamenjani so s črnimi plastičnimi pokrovčki s črko Z na sredini. Kolesni obroči so sive barve in ne več srebrne.

Notranjost je v štirih različnih barvah: črna, bež, oranžna ali siva, v kombinaciji skaja in karirastega platna (vzorec PEPITO). Sprednji sedeži so spremenjeni, znatno bolj udobni in imajo zdaj tudi vzglavnike. Ročke za odpiranje stekel in vrat so po novem črne in plastične. Zanimivo je tudi to, da so pri tej seriji sprednja trikotna stekla fiksna in se ne odpirajo, kar je pripomoglo k temu, da je bilo pri višjih hitrostih v kabini manj hrupa. Spremenjena je grafika v števcih, številke so zdaj manjše in bolj debele, osvetlitev števcov je zelene barve. Volan, ki je bil prej velik in tanek, je zamenjan z volanom od Fiata 128 3p, ki je manjši in znatno bolj udoben ter naredi stoenko tudi bolj športno. Na novo so vgradili tudi ogrevanje zadnjega stekla, opozorilno lučko za ročno zavoro in vtičnico. Model Comfort je bilo mogoče kupiti z dvema motorjema. Standardni 1100 kubični je imel

enojni uplinjač IPM 32 MG10 in je razvil 55 konjskih moči ter najvišjo hitrost 135 km/h in 1300 kubični motor z enojnim uplinjačem IPM 32 MG1 25/250, ki je razvil 64 konjskih moči in najvišjo hitrost 145 km/h.

Močnejša verzija Comforta je bila izvedba SUPER (S), kasneje super comfort (SC). Na zunaj se je model super razlikoval po tem, da ni imel bočnih letvic in sprednja maska je imela srebrno obrobo. Večje razlike so bile v notranjosti, sprednji sedeži so imeli integrirane vzglavnike po vzoru takratnega Porschea 911, okvir števca v sivi barvi, napis Super ali 1100 na armaturni plošči ter črko Z na hupi namesto napisa Zastava. Ta model je imela rada takratna milica, saj je bil motor v superci zelo živahen. Superca je imela 1116 kubični motor z dvojnim uplinjačem WEBER 32/32 DMTR 90/250 ter izpušni sistem 4-2-1. Najmočnejša in najhitrejša stoenka pa je bila



101 SPECIAL. Model Special je bil navzven enak kot model Comfort s to razliko, da je imel športne obroče koles iz lahke legure Cromodora CD 57. Notranjost specialke je bila narejena po vzoru Fiata 128 rally, od katerega so prevzeli armaturno ploščo z merilniki, ki ima števec vrtljajev, indikator pritiska olja in temperature hladilne tekočine namesto pepelnika, ki je sedaj nameščen v konzoli pri ročici menjalnika. Največja razlika je bil motor 1300 (1290 ccm) kubičen z dvojnim uplinjačem WEBER 32-32 DMTR96/250, izpušnim sistemom 4-2-1, ki je razvil 73 KM in najvišjo hitrost 155 km/h. Za izvoz je bila narejena še močnejša različica z 90 KM, imenovana Super 90. Taka stoenka je bila že zelo resen avto, a žal je bila karoserija premalo močna za ta motor, tako da je teh modelov danes ohranjenih še zelo malo in mislim, da je v Sloveniji samo ena.

ZASTAVA 101 SUPER 90



ZASTAVA 101 MEDITERAN

Še en predstavnik serije Confort je tri vratni model Mediteran, ki je dobil ime po mediteranskih igrah v Splitu leta 1979. Mediteran je bil narejen zaradi sodelovanja v avto moto športni dejavnosti. Model Mediteran je za razliko od ostalih modelov obdržal okrogle sprednje luči, ni imel bočnih letvic in kolesni obroči so bili pobarvani v svetlejšo sivo barvo, zunanje kljuke vrat so bile cele kromirane kot pri starejših modelih. Zanimivo je tudi to, da ni imel servo ojačevalnika zavor in za pranje vetrobranskega stekla je imel še vedno ročno pumpico. Imel pa je zatemnjena stekla v zeleni barvi. Sprednji sedeži niso imeli vzglavnikov, to pa zato, ker bi pri omogočanju vstopa na zadnjo klop zadeli v streho vozila. Mediteran se je prodajal s 1100 kubičnim (1116 ccm) 55KM motorjem ali 1300 (1290), ki pa je razvil 64 KM, na armaturni plošči pa je bil napis, kateri od dveh motorjev je poganjal avto.



ZASTAVA 101 MEDITERAN

3. SERIJA GT/GTL 1983-1986

Zastava je prevzela celotno proizvodnjo zadnjega Fiatovega modela 128 CL leta 1980. Tri leta kasneje je vse spremembe in inovacije s 128 prenesla na novo serijo stoenke. Teh sprememb ni bilo malo, nekatere so bile

vidne (estetika), nekatere pa ne, (mehanika in ojačitve karoserije). Navzven so bili takoj opazni novi oglati odbijači, v katere so bile vgrajene pozicijske luči s smerokazi, nova prednja maska, ki je malenkost ožja od stare, bočnih smerokazov na robovih sprednji blatnikov ni več in majhne okrogle smerokaze na bokih zamenjajo večji v obliki romboida. Bočne zaščitne letvice na vratih so zdaj postavljene nižje, so debelejše s srebrno črto po sredini. Nova so tudi platišča, prevzeta iz Fiata 128 CL, ki imajo namesto okroglih lukenj sedaj štirioglate. Drugačne so oznake vozila, sedaj so plastične in bolj modernega dizajna. Notranjost je povsem nova, prevzeta od 128 CL, kjer dominira temno rjava barva. Armaturna plošča je iz trde plastike, kar je značilno za avtomobile iz osemdesetih let, nova je tudi zadnja polica, ki se dviga skupaj s petimi vrati, tako da je omogočen lažji dostop v prtljažni prostor in ni več tako hrupna med vožnjo po slabi cesti, kar je bilo pri starejših modelih zelo moteče. Spet se lahko odpira trikotno steklo na sprednjih vratih. Armaturna plošča ima po novem zaprti predal za odlaganje kakšnih malenkosti, stikala so zdaj z leve in desne strani ob volanu, ki je po novem brez lukenj na krakih. V ponudbi sta dva motorja - standardni 1116 kubični s 55 KM in nov 1302 kubični s 65 KM, povzet iz Fiat Ritma 65, licenčno narejenem v tovarni DMB v Beogradu. Od sredine leta 1986 se začne v vse modele vgrajevati izpušni sistem 4-2-1. Modeli GT/GTL so bili v proizvodnji kot tri in pet vratni modeli. Danes se mnogi motijo, ko tri vratnemu modelu GT/GTL pravijo mediteran.



ZASTAVA 101 GTL

ZASTAVA 101 GTL

Model GT je bil cenejša različica serije in se je razlikoval v nekaj stvareh od dražjega GTL. Obdržal je stara platišča z okroglimi luknjami, na vratih ni imel bočnih letvic, v notranjosti pa je bila razlika v armaturni plošči, ki je bila prevzeta od Fiata 128 Special, ki je bila mešanica stare in nove armature. Drugačen je bil tudi volanski obroč, ki je bil iz modela Jugo 55, prevleke sedežev so bile v svetlejših rjavih barvah. Čeprav je bil cenejša različica, jih je bilo narejenih dosti manj kot modelov GTL.



ZASTAVA 101 GT

ZASTAVA 101T (POLY)

Tu pa ne smemo pozabiti na čisto novo in posebno različico modela 101, to je pick up verzija z imenom POLY. Narejen je bil po vzoru na VW Cady, podobno verzijo so delali tudi v Argentini, kjer se je tudi proizvajala Fiatova 128. Poly je imel ojačano sprednjo premo s tako imenovanimi sankami in močnejšim stabilizatorjem, notranjost je bila enaka kot v modelu GT. Prvi modeli so bili narejeni na osnovi tri vratne karoserije, kasnejši pa na pet vratni, kar je imelo za posledico, da je bilo v kabini manj prostora za noge.



ZASTAVA 101T (POLY)



ARGENTINSKA RAZLIČICA PICK-UPA.

ZASTAVA YUGO 1.1 /1.3 GX

Leta 1987 Zastava naredi nov model stoenke, ki pa se ne razlikuje mnogo od prejšnjega. Največja razlika je v imenu, kjer ni več oznak Zastava ne 101. Novo ime je Yugo GX 1.1 oziroma 1.3, odvisno od prostornine motorja. Razlika v zunanosti je ta, da so platišča spet z okroglimi luknjami, na katere so nameščeni okrasni pokrovi, prevzeti z Yuga 55 A, z znakom Y na sredini. Bočne letvice imajo rdečo črto namesto srebrne, oznake vozila so zdaj tudi nove, Y je zamenjal Z, manjša razlika je tudi pri režah za zrak na pokrovu motorja. Notranjost je razen armaturne plošče, ki je ostala enaka kot v modelu GTL, v sivi ali svetlo rjavi barvi po vzoru modela Yugo 55 A. Novi so tudi sprednji sedeži z novimi vzglavniki, ročica menjalnika ima novo obliko in je v barvi kot ostala notranjost.

Model GX je bil v proizvodnji zelo kratek čas, manj kot leto dni, zanimivo pa je, da jih je glede na število proizvedenih primerkov še vedno mnogo ohranjenih, kar kaže na to, da je bil kvalitetno narejen model. Zanimivo je tudi, da ta model ni narejen v tri vratni verziji, ampak samo v pet vratni.

ZASTAVA 101 YUGO SKALA

Zadnji model stoenke, ki se je prodajal še v Sloveniji, je bila Yugo SKALA 55/65. Začeli so jo proizvajati leta 1988 in je bil model, ki je glede na prejšnje modele doživel največ sprememb. Sprednja maska je črna s srebrnim okvirjem na sredini in štirimi letvicami. Pokrov motorja ima reže za zrak samo na desni strani, odbijači so lahko kromirani ali novi plastični, narejeni po vzoru modela Yugo GVX. Pokrovi koles so plastični in pokrivajo celo platišče, mogoče pa je bilo za doplačilo naročiti lita platišča (ljudsko imenovane koralke). Zunanje kljuge vrat so sedaj cele v črni barvi, bočne letvice na vratih so širše in na sprednjem blatniku je napis YUGO. Notranjost je sedaj tudi z armaturno ploščo v sivi ali svetlo rjavi barvi po vzoru modela Yugo Koral. Nove so vratne obloge, narejene iz plastike in umetnih snovi. Novi so ročaji na vratih in pepelniki na zadnjih vratih. Volan je spet črne barve, namesto napisa Zastava pa je na stikalu za hupo velik Y. Na sprednjih vratih ni več trikotnih stekel in zunanja ogledala so zdaj nastavljiva iz notranjosti. Vsi modeli Skale so dobili elektronski vžig BOSCH, modeli 65 pa močnejši stabilizator sprednjih koles, petstopenjski menjalnik in nov uplinjač WEBER 7Y2M-RA z elektronskim čokom. Skalo so proizvajali v tri in pet vratni varianti.



ZASTAVA 101 IZVOZ

Zastava 101 se je izvažala v mnoge države po celem svetu. Ker je imel Peugeot vse številke, ki so imele ničlo na sredini rezervirane zase, se je morala 101 v tujini prodajati pod drugačnim imenom. V večini primerov se je imenovala Zastava 1100, na Finskem je bila celo Fiat 128 Z, v Franciji Nogaro ali Contact, na Poljskem Zastava 1100P itd. Modeli za tujino so v večini primerov imeli boljšo in

številnejšo opremo kot vozila za domači trg ter znatno kakovostnejšo izdelavo. V obdobju od leta 1972 do 1991 je bilo izvoženih 224 851 stoenk.



V Veliki Britaniji so se Zastavini modeli prodajali pod oznako Yugo Cars, tako se je 101 imenovala lahko Yugo 311, 313, 511 ali 513. Prva številka je označevala število vrat, zadnji dve pa volumen motorja. Vozila so imela volan na desni strani in so bila prilagojena za njihovo tržišče.

Na Finskem je bila FIAT 128 Z

1. Poljska	33.520	21. Kolumbija	1.500
2. Grčija	31.723	22. Dom.rep.	400
3. V. Britanija	27.316	23. Malta	196
4. Egipt	18.911	24. Nikaragva	60
5. Madžarska	18.168	25. Panama	60
6. Alžirija	14.430	26. Ciper	59
7. Francija	12.516	27. Kostarika	40
8. ČSSR	11.002	28. Guatemala	20
9. Nizozemska	9.423	29. Jordanija	15
10. Danska	8.870	30. Norveška	13
11. Bolgarija	7.122	31. Libanon	11
12. DDR	5.262	32. Islandija	6
13. ZRN	4.945	33. Sudan	6
14. Belgija	4.598	34. Sau. Arabija	3
15. Madžarska	4.000	35. Šri Lanka	3
(model Skala 55)		36. Nigerija	2
16. Čile	2.700	37. Indija	1
17. Ekvdor	2.400	38. Bolivija	1
18. Finska	2.072		
19. Kitajska	2.012	Skupaj izvoženih 101	
20. Libija	1.565	je bilo 224.851.	

ZASTAVA 101 V SLUŽBI LJUDSTVA.

Stoenka je bila pogosto tudi službeni avtomobil. Največ jih je imela policija, zdravstveni domovi, AMSJ, vojska, Taxi službe, avto šole itd.



ZASTAVA 101 PO RAZPADU SFRJ

Po razpadu Jugoslavije se je tudi tovarni Zastava poznalo, da je ostala brez svojega tržišča in dobaviteljev komponent. Zastava je imela svoje kooperante po celi bivši državi. Veliko sestavnih delov je prihajalo iz Slovenije, na primer Iskra avtoelektrika, luči Saturnus, armaturne plošče iz Jugoplastike



YUGO SKALA 55C

Split (Hrvaška) itd. Tako je morala Zastava poskrbeti za nove dobavitelje, kar pa ni bilo tako lahko. Prvi novi model je bila Zastava Skala 55c. Dobila je novo masko, odbijače in armaturno ploščo. Vsi modeli so dobili pet stopenjske menjalnice, sprednje zavore od modela Florida, močnejši sprednji stabilizator novo notranjost v bolj temno sivi barvi, nova zunanja ogledala in zadnjo luč za meglo.

ZASTAVA SKALA 55

Tri vratni model Zastave 101 se po letu 1992 ni več proizvajal, prav tako pa ni več notranjosti v rjavi barvi. Zadnja modernizacija je bila narejena leta 2007, ko dobi 101 popolnoma novo armaturno ploščo z novim števcem, ki ima digitalni prikazovalnik prevoženih kilometrov, obratomer in prikazovalnik hitrosti, ki deluje na električni signal in ne potrebuje več pletenice. Nov je tudi aluminijski hladilnik, pesta ležajev, homokinetični zglobovi, zunanja ogledala pa so od Fiat Punta. Modernizirana so tudi zadnja vrata, ki nimajo več trikotnih stekel, ni več oznak na c stebričku, okvirji zadnjih luči niso več kromirani.



Po narejenih 1.273.532 primerkih se 25. novembra 2008 serijska proizvodnja stoenke konča. Skozi vso njeno proizvodnjo so se na njej dogajale spremembe in inovacije, verjetno bi jih bilo več in bi bile narejene hitreje, a kaj, ko je Zastava zaradi licenčne pogodbe s Fiatom imela dostikrat glede posodabljanja vozila zavezane roke. Kvaliteta

je bila zelo različna, lahko si kupil stoenko in nisi imel večjih težav ali pa si norel in se hotel avta čimprej znebiti, dosti pa je bilo odvisno tudi od vzdrževanja vozila, ki pa, kot vemo, ni bilo na taki ravni kot danes. Kakorkoli, jaz imam stoenko rad in jih imamo doma tri. Stoenka me spremlja od mojega drugega leta pa do danes in seveda včasih jo obožujem, včasih sem jezen na njo, toda ko se z njo zapeljem in slišim tisti rezki zvok, ki ga spusti na visokih obratih, pozabim na vse in uživam v vožnji kot z nobenim drugim avtom. Intervju z lastnikom treh stoenk Kevinom Kornhauslerjem



Kakšno stoenko imate, kateri model, letnik in posebnosti?

Imam tri stoenke, ena je model 72, druga 73 ter model confort letnik 81.

Kaj vas je privedlo do tega, da ste postali voznik zastava 101?

V avto sem se zaljubil, ko sem bil star okoli pet let. V družinskem foto albumu sem videl očetovo stoenko, od takrat mi je avto všeč. Očeta sem spraševal po zgodbah in sem še prej kot sem znal voziti kolo sanjaril o vožnji stoenke.

Koliko je bilo dolgo vaše najdaljše potovanje z vašo zastavo 101?

Z ženo sva šla trikrat na otok Brač.

Zaupajte nam kakšno anekdoto z vašo stoenko!

Moji starši niso nikoli povedali nič lepega o

stoenki in mi govorili, naj si nikoli ne kupim stoenke, ampak raje nek normalen avto, a sem jih v nakup prepričal. Ko smo se z novo kupljeno stoenko vračali iz Ljubljane, je že na obvoznici pri Šiški začela „trokirati“ in smo jo morali „odšlepati“ do doma. Še zdaj se sprašujem, ali so starši imeli ves čas prav.

Katere prednosti ima po vašem mnenju stoenka?

Všeč mi je njena oblika in mislim, da je bila za svoj čas zelo napreden avto. Tehnologija naših modernih avtov temelji na tej od stoenke.

Katere so po vaši oceni slabosti stoenke?

Rada rjavi in je težko najti dobro ohranjeno. Ste kdaj pomislili, da bi vašo zamenjali za katero koli drugo vozilo ?

Ne, ne bi je menjal. Ko sem prvo prodal, sem jo pogrešal in jo poskusil odkupiti nazaj, a je žal nisem dobil. Zato sem moral kupiti drugo. Teh, ki jih imam sedaj, ne prodam za nič na svetu.

Kako je z nabavo rezervnih delov, dostopnost in cene?

Zdi se mi, da je vsako leto težje nabaviti dele in cene so vedno višje, zato je treba pohiteti, paziti je treba, da niso čunga lunga izdelave.

Kaj bi svetovali bodočemu lastniku stoenke?

Naj jo dobro pregleda, da ne bo porabil več za varjenje kot za dobro stoenko.

