

## ZASTAVA 101

David Davidović, Adria Classic Koper



Pred mesecem dni sem dobil zanimiv predlog. "David, kaj ne bi ti napisal nekaj o Zastavi 101, kako je nastala, o njenih različicah, razvoju?!" Takoj sem bil za to, saj je to moj najljubši avtomobil. Tako rekoč me spremlja skoraj celo življenje.

Pa začnimo to zgodbo tam, kjer se začnejo vse dobre zgodbe, na začetku. Leta 1969 je Fiat 1100 zamenjal Fiat 128. To je bil za tiste čase popolnoma revolucionaren model. Samonosna karoserija, sprednji pogon, motor, postavljen prečno z neenako dolgimi polosovinami, zobatim jermenom, neodvisnim vzmetenjem na obeh osovinah in srednja prema MC. PERSON. To je bil tudi prvi Fiatov SOHC motor. Konstruktor motorja je bil slavni Aurelijo Lampredi, ki je konstruiral motorje tudi za Ferrarija. Za obliko karoserije je zaslužen Dante Giacosa, ki je tudi oblikovalec večine tedanjih Fiatovih

FIAT 128 PROTOTIP SPREDAJ



FIAT 128 CL

modelov, kot so Topolino, Fiat 600, Fiat 1100, ... Fiat je razvil več karoserijskih različic modela 128, klasičnega štirivratnega, dvovratnega, karavan in model s petimi vrati, ki takrat ni bil toliko popularen. Danes ga poznamo kot hatchback model. Fiat je vse tri modele sprejel, petvratnega pa ne, ker so menili, da je preveč moderen. Petvratni Fiat 128 je nosil oznako Fiat X1/1, kasneje pa oznako Fiat 128 B1. Tedanja tovarna avtomobilov Zavodi Crvena Zastava je v svojem proizvodnem programu imela že dva licenčna Fiatova modela Zastava 750 (Fiat 600) in Zastava 1300-1500 (Fiat 1300-1500). Ker sta bila oba zastarela, je Zastava

iskala nov model. Najprej so si želeli dobiti licenco za takrat moderni Fiat 124, tega pa so Italiani dali v licenčno proizvodnjo takratnim Sovjetom, danes jo poznamo kot Lada 2101. Po dolgotrajnih pogajanjih s Fiatom je Zastava dobila ponudbo za model Fiat 128 B1. To je bilo več kot je Zastava pričakovala, saj je bil to eden najbolj tehnološko naprednih avtomobilov. Tu se začne zgoba o Zastavi 101. Prvi primerki so prišli iz Italije. Bili so brez karoserijskih števil, saj so bili namenjeni testiranju. 15. marca leta 1971 so bili na sejmu avtomobilov v Beogradu predstavljeni prvi primeri Zastave 101. Zanimanje javnosti je bilo takoj veliko. Serijska proizvodnja se je začela 15.10. 1971 in je trajala kar 37 let.

## MODELI

Na začetku je Zastava ponudila dve opciji modela 101 - standard in deluxe. Med njima ni bilo velikih razlik. Razlikovali sta se v barvah notranjosti, standard je imel črno notranjost, deluxe pa rdečo. Model deluxe je imel na vratnih oblogah dodano kromirano lajštico, prozorno prestavno ročico z oznako Z na sredini (standardova je bila okrogla in črna). Na zunaj pa je imela deluxe še okrasne kromirane letvice na kolonah in na robu strehe. Na začetku proizvodnje sta imela oba modela sprednjo masko z vzorcem satovja sive barve, ki so jo kmalu spremenili v črno. Oba modela so proizvajali do leta 1976. Takrat Zastava 101L zamenja deluxe. Razlike med modeloma se tu že bolj poznajo. Zastava 101L dobi novo masko z dvema srebrnima črtama na sredini in z novim logotipom. Odbijači dobijo črne gumijaste trakove po sredini. Oznake modela dobijo nov design iz rdeče v črno in kromirano bravo. Notranjost je prenovljena, sedeži so sedaj oblečeni v kombinacijo pliša in skaja, prav tako tudi obratne obloge v rumeno-črni ali oranžno-črni kombinaciji, preoblečena je tudi polica za zadnjim sedežem. Nasloni sprednjih sedežev so sedaj nastavljivi in se jih lahko poleže, števcji so dobili novo grafiko števil. Namesto opozorilne luči za temperaturo hladilne tekočine je sedaj indikator s kazalcem. Za udobje so poskrbeli še z vžigalnikom za cigarete, električno pumpo za pranje vetrobranskega stekla, servo zavorami

in lučjo za vzvratno vožnjo. Do takrat so imeli vsi modeli enak motor-1116 kubični z uplinjačem WEBER 32 ICEV 10, HOLLEY EUROPEA 32 ICEV 10, IPM 32 MG-V1 ali SOLEX C32 DISA 20, stopnja kompresije 8,8-1. Prva sprememba na motorju je bila narejena aprila 1976 od št. Motorja 0076986. Zamenjana je bila odmična gred, ki je imela prej širino brega 14 mm, po novem pa 20 mm. Sredi leta 1977 pride do zamenjave kompletne palete modelov, zame najlepše in najboljše serije. To so novi modeli comfort, mediteran, S(SC) in special.

## MODEL COMFORT:



ZASTAVA 101 CONFORT

Prva takoj opazna razlika so bile sprednje luči, ki so sedaj štiri-oglate, brisalci in ogledala niso več kromirani, ampak črne barve, kromirane pokrove koles zamenjajo črni plastični pokrovi, obroči niso več kromirani, temveč sivi. Po vzoru modela 128 special tudi comfort dobi okrasne bočne letvice na bokih. Kljuko zadnjih, petih vrat, ki je bila do takrat kromirana, zamenja črna plastična. Notranjost je zdaj v štirih različnih barvah: črna, siva, bež in oranžna v kombinaciji

## ZASTAVA 101 CONFORT NOTRANJOST



skaja in karirastega platna. Sprednji sedeži so spremenjeni in dobijo vzglavnike, ročke za odpiranje vrat so sedaj črne plastične. Volan, ki je bil prej velik in tanek, je sedaj zamenjan z volanom iz fiata 128 3P, ki je manjši in znatno bolj udoben. Na novo so vgradili tudi lučko, ki opozarja na nizek nivo zavorne tekočine ali nepopuščene ročne zavore. Model comfort je bil opremljen z dvema različnima motorjema: 1116 kubičnim z enojnim uplinjačem IPM 32 MGV 10 in 1290 kubičnim motorjem z enojnim uplinjačem IPM 32 MGV 25/250.

### **MODEL SPECIAL:**



ZASTAVA 101 SPECIAL

Navzven je bil enak kot model comfort s to razliko, da je imel športne obroče koles Cromodora Abarth CD157. V notranjosti pa armaturno ploščo iz fiata 128 rally, ki je imela tudi obratomer, števec pritiska olja in temperature hladilne tekočine. Najpomembnejša razlika je bil motor 1290 CCM z dvojnimi uplinjačem WEBER 32-32 DMTR 96/250 z izpušnim sistemom 4-2-1. Razvil je 73 konjskih moči, kar je Zastavo 101 spremenilo v mali športni avto.

FIAT 128 SPECIAL NOTRANJOST



### **MODEL SC:**

Od modelov comfort in special se je razlikoval v tem, da na boku ni imel okrasnih letvic, v notranjosti pa je bil okvir števec v sivi barvi. Namesto napisa Zastava na hupi je bil velik Z ter napis super na armaturni plošči. Njegova posebnost so bili sprednji sedeži, ki so imeli integrirane vzglavnike kot takratni Porsche 911. Model S SC je imel 1116 kubični motor z uplinjačem WEBER 32/32 DMTR 90/250 in z izpušnim sistemom 4-2-1, imel je 64 konjskih moči.



ZASTAVA 101 SC NOTRANJOST

### **MODEL MEDITERAN:**

Je trivratna različica Zastave 101. Ime je dobil po mediteranskih igrah v Splitu leta 1979. Ta model je Zastava razvila zaradi sodelovanja v avto moto športni dejavnosti. Model mediteran je za razliko od ostalih modelov obdržal okrogle luči, na sprednjih sedežih ni imel vzglavnikov, za pranje vetrobranskega stekla je bila še vedno ročna pumpica. Na armaturni plošči je še imel napis 1100 ali 1300, odvisno od motorja. Imel je dva različna motorja: 1116 kubični s 55 KM ali 1290 kubični s 73 KM, kot model special. Še ena zanimivost, vsi modeli mediteran so imeli zatemnjena stekla, kar je bila takrat redkost.

ZASTAVA 101 MEDITERAN



Zastavi 101 se je čas počasi iztekal. Zastava je hotela pridobiti licenco za novejši model fiat ritmo, a ga Fiat žal ni želel prodati. Po dolgih pogajanjih okoli licence je Fiat ponudil Zastavi proizvodnjo Fiata 128CL in proizvodnjo vseh rezervnih delov za ta avto. Leta 1983 je tako nastala nova serija Zastava 101. GTL, GT.

### MODEL GTL:

Notranjost modela GTL je povsem povzeta po Fiat/Zastavi 128CL. Nova armaturna plošča, sedeži, vratne obloge so bili v rjavi barvi. Navzven je dobil nove oglete kromirane odbijače, kamor so bile vgrajene pozicijske luči s smerokazi, dobil je novo sprednjo masko, na vratih nove bočne letvice, postavljene nižje kot pri modelu comfort s srebrno črto po sredini. Drugačna so tudi platišča, ki imajo sedaj namesto okroglih lukenj osemkotne. Vzmetenje je sedaj nižje in bolj udobno, kar pripomore k boljši vodljivosti in legi vozila. Posodobljene so tudi zavore ter izboljšana sinhron za prvo prestavo.

raai, modern en toch zo spaarzaam



ZASTAVA 101 GTL

### MODEL GT:

Bil je cenejša različica GTL, obdržal je stara platišča, ni imel bočnih letvic, armaturno ploščo je imel iz modela Fiat 128 special - ta je bila mešanica stare in nove armaturne plošče. Oba modela sta se proizvajala v pet in trovratni različici in oba sta lahko imela 1116 ccm motor s 55 konjskimi močmi in nov 1301 ccm motor iz Fiat ritma 65, licenčno narejenim v Jugoslaviji v tovarni DMB, 21. maj Rakovica. 1100 ccm motor je imel enojni uplinjač IPM 32 MGV 12, 1300 ccm motor pa

dvojni uplinjač VEBER 30/32 DMTR 90/200. Oba sta imela po novem 4-2-1 izpušni system. Ker je proizvodnja novega modela, ki bi moral zamenjati Zastavo 101 (Yugo Florida) zamujala, je Zastava leta 1987 stoenki življenje spet podaljšala z modelom Yugo 1.1GX. Razlika med modeloma Yugo 1.1GX in GX je zelo majhna. Platišča so ponovno z okroglimi luknjami, pokrovi platišč pa so vzeti iz modela Yugo 55A. Vsi napisi Zastava so sedaj zamenjani z napisi Yugo in Y. Majhna razlika je tudi na sprednji havbi pri režah za zrak. Bočne letvice dobijo rdečo črto namesto srebrne. Notranjost je razen armaturne plošče sedaj v sivi ali svetlo rjavi barvi po vzoru Yuga 55A.



ZASTAVA GT POGLED OD ZADAJ

Po niti enem letu proizvodnje je Zastava naredila še en model, ki se sedaj imenuje Yugo Skala 55/65. Spet je spremenjena sprednja maska, ki je sedaj črne barve, okrasne letvice so sedaj širše, kljuke vrat povsem črne, na sprednjih vratih ni več trikotnih stekel in ogledala se zdaj regulirajo iz notranjosti. Večina teh vozil je opremljenih z litimi platišči, imenovanimi koralke. Nekateri modeli imajo tudi velike plastične odbijače, narejene po vzoru Yugo GVX. Notranjost je

### YUGO SKALA 55



sedaj tudi z armaturno ploščo v sivi ali rjavi barvi, vratne obloge so sedaj narejene iz plastike in umetnega materiala, končno pa dobi Skala 65 5-stopenjski menjalnik. Da pa ne bi ostalo vse samo na kozmetiki, so tako vsi modeli dobili elektronski vžig BOSCH. Model 65 pa dobi nov dvojni uplinjač VEBER 7Y2M-RA z avtomatskim čokom.

Jaz bom tukaj z modeli končal, po razpadu Jugoslavije so Zastavo 101 proizvajali do leta 2008 in naredili še nekaj manjših sprememb. Vse skupaj je bilo proizvedenih 1.273.532 primerkov, več kot milijon pa še v SFRJ.

Pri naši hiši sta kar dve Zastavi 101, ena je moja, model comfort letnik 1980, oranžne barve, ena pa sinova, prav tako comfort, ta pa je bele barve. Oba jih "rihtava" in vzdržujeva po svoje, vsak tako tudi na drugačne načine uživa. Če bi rekel, da se ne kvarita in da naju nikoli ne spravita ob živce, bi lagal, toda ponujata nama tudi obilo lepih trenutkov. Vožnja z Zastavo 101 je čudovita (če so kolesa dobro uravnatežena), vsaj zame. Ko se z njo pelješ po magistralki, se motor komaj sliši, v ovinkih uživaš in z njo ne zaostajaš niti za novimi vozili. Z njo sem bil že na veliko srečanjih, zasebnih izletih in zmeraj me je pripeljala do cilja. Poraba goriva ni prevelika, seveda, če nimaš pretežke noge. Da vse dela kot mora, na najinih stoenkah poskrbi moj prijatelj Damir Horvat, predsednik Zastava kluba Slovenije. Žal Zastava 101 pri nas ni na dobrem glasu, je pa del naše avtomobilske zgodovine in mislim, da bo vedno bolj iskana in cenjena.



ZASTAVA 101 1.16X



ZASTAVA 101 L