

ZGODOVINA TOVARNE ZASTAVA

Damir Horvat, Zastava klub Slovenija

ZASTAVA
Klub Slovenije



Eden izmed stebrov spomina na nekdanjo skupno državo je vsekakor jugoslovanska avtomobilska industrija, s pomočjo katere so nekateri prvič, pa čeprav po več mesecih čakanja in letih odplačevanja, prišli do prvega štirikolesnega prevoznega sredstva. Tovarna Zastava (včasih Závodi Crvena zástava - srbsko Zavodi Rdeča zastava) in njeni proizvodi so vsekakor imeli močan vpliv na našo polpreteklo zgodovino.

Proizvodnja v Zastavi ima dolgo zgodovino. Prvotno je bila usmerjena v produkcijo orožja, leta 1851 pa je bila preseljena iz Beograda v Kragujevac topolivnica. Prvi stik z avtomobilizmom je imela že leta 1904 s prenovo (remontom) kamionov znamke Benz, ki jih je koristila vojska. V zgodnjih 30. letih prejšnjega stoletja je Vojno-tehnični zavod dobil prvo namensko delavnico za prenovo motornih vozil. Tedaj so pričeli tudi z izdelavo nekaterih nadomestnih delov, tudi

tehnično zahtevnejših za proizvodnjo - kot so npr. diferenciali. Na začetku leta 1939 so v tovarni sestavljali kamione znamke Chevrolet za vojsko Kraljevine Jugoslavije. Teh je bilo sestavljenih med 320 in 400 kosi. Proizvodnja se je ustavila ob kapitulaciji kraljevine aprila 1941. Tedaj je nemška vojska zaplenila skoraj vse stroje in jih preselila v Nemčijo, tovarna pa je bila med vojno skoraj popolnoma uničena. Po vojni je v tovarni ostalo 48 strojev, polovica neuporabnih. Šele 28. avgusta 1945 je tovarna najprej dobila novo ime - Vojnotehnični zavod, ki pa se je nato januarja 1946 spremenilo v Zavodi Crvena Zastava.

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

Jeseni tega leta je tovarna razpisala natečaj za odkup licence za izdelavo tujega avtomobila z namenom, da bi se iz njega nekoč razvilo »domače« vozilo.

Na natečaj so se prijavili:

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

Od 25. oktobra do 17. novembra 1953 so bila testirana vsa vozila prijavljenih znamk na natečaju. Testiranje je obsegalo skupno 4550 km vožnje na različnih terenih in vremenskih pogojih ter vleko prikolice in premagovanje vzponov. Leta 1954 je bilo sklenjeno, da se odkupi licenca tovarne Fiat, ker so se ta vozila pokazala za najbolj vzdržljiva in najprimernejša za takratne cestne razmere. Poleg tega pa bi s tem dogovorom Italija povrnila del vojne odškodnine. Kasneje se je na ta račun kupovalo tudi surovine za proizvodnjo. Kompleksna pogodba, ki je omogočila 10 letno licenčno proizvodnjo za izdelavo vozil Zastava Campagnola, Zastave 1400BJ, Zastave 1100B, se je naposled omejila le na uvoz vozil iz Italije ter zamenjavo značk na vozilih.

Še leta 1955 se je montaža Zastave 600d v večji meri omejevala na zamenjane značke, številka karoserije se je še vedno začejala z napisom FIAT, ki je označevala tovarno proizvajalko. Šele leta 1962 je Zastava pričela samostojno izdelovati kompletna vozila, kar je tudi razvidno iz številke šasije, ki je bila označena s črko Z (Zastava). Slednje je razvidno pri modelu Zastava 750/850, ki je bila v proizvodnji vse do leta 1985. Narejenih je bilo 923.487 kosov.

Leta 1961 je v prodajo prišel Fiat 1300/1500,



ki se je za Jugoslavijo prodajal kot Zastava 1300/1500, vendar je prvo tako vozilo zapeljalo s tekočega traku šele v drugi polovici leta 1967, ko se je v Italiji prenehala proizvodnja Fiat 1300/1500. Prvi Zastavini modeli 1300 so bili identični Fiatovim. Leta 1968 se kljub karoseriji modela 1500, na voljo obe različici motorja, 1300 ccm in 1500 ccm. Karoserije razlike so minimalne, drugačna prednja maska in armaturna plošča. Na voljo je bila tudi verzija Luxe, ki je imela nekoliko boljše zvočno izolacijo, udobnejše sedeže in več kromiranih dodatkov. Leta 1974 ponovno posodobijo model, prestavna ročica se preseli z volanskega droga na tunnel menjalnika, postopoma pa se zmanjšuje število kromiranih delov. 20. decembra 1979 s traku zapelje zadnji model, narejenih je bilo 201.160 kosov.

15. oktobra 1971 po odkupu Fiatove licence s traku pripelje prva Zastava 101. Ta verzija Fiata 128 ni bila nikoli v ponudbi Fiata. Fiat je naredil le 4 prototipe. Golf je bil predstavljen 3 leta kasneje in je bil takrat mehanično najbolj podoben 101. 101 je bila na voljo z dvema motorjema - 1.1 in 1.3 kot 3 vratna ali 5 vratna verzija. Milijonti primerek je bil narejen leta 1991. Največje letno število proizvedenih avtomobilov je bilo leta 1979 - 88.918 kosov. Proizvodnja je trajala vse do leta 2008, tedaj se je tudi sklenila proizvodnja Zastavinih avtomobilov. Leta 1970 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 in Egipt. Avto je skozi leta doživel precej modifikacij, v glavnem estetskih, v poznih osemdesetih pa tudi novo ime - spremembo imena - Skala. Narejenih je bilo 1.273.532 kosov. 1980 se v proizvodnji pridruži še model Zastava 128, štirivratna verzija, ki je do takrat bila v proizvodnji v Fiatu. Delali so jo do leta 2003, narejenih je bilo 228.274 kosov, največje izvozno tržišče pa je bil Egipt - tovarna Nasr - cca 88.000 kosov.

Leta 1980 je na ceste zapeljal Zastavin Yugo. Avtomobil je bil plod domačega razvoja in znanja, seveda pa je delil veliko mehanskih

sklopov z modelom 101 in ni osnovan na modelu Fiat 127. Njegove linije je ustvaril znani italijanski oblikovalec Giorgetto Giugiaro, ki je bil tudi avtor VW Golfa I. Prvi ročno narejen primerek je bil izdelan 2. oktobra 1978, prva serijska školjka pa 11. januarja 1980. Proizvajal se je tudi v verziji kabriolet. To je tudi prvi Zastavin avtomobil, ki se je izvažal v ZDA. Yugo tam sicer ni imel uspeha in je bil zaničevan ter bil pogosto predmet posmeha. Tudi to, da je bil v kar nekaj Hollywoodskih blokbusterjih in da so ga vozile poznane zvezde, mu ni prineslo zelenega komercialnega uspeha. Velik razlog za to je bila zelo slaba servisna mreža in pomanjkanje nadomestnih delov. Vozilo pa tudi ni bilo najprimernejše za ameriški trg, ki ima popolnoma drugačne avtomobilistične okuse. Proizvodnja je trajala do 11. novembra 2008, narejenih pa je bilo 794.428 kosov.

19. februarja 1987 je bil predstavljen model Florida. Avtomobil je bil dizajniran na osnovi Fiata Tipa in je tudi služil za razvoj in testiranje Tipa v sodelovanju s Fiatom. Bil je prvi sodobnejši avtomobil iz Zastavinega programa in obetala se mu je lepa prihodnost, ki pa jo je ustavila vojna na področju bivše Jugoslavije, po končani vojni pa sankcije, ki jih je imela Srbija. Zastava je planirala prenovo Floride – program HDI, ko naj bi dobila Florida 1 4l dizelski agregat PSA, ki sta ga uporabljala Peugeot in Citroen. Ni točnega podatka, koliko vozil je bilo narejenih, potrjen je samo prototip, kajti serijska proizvodnja naj bi stekla šele leta 2009.

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 že isto jesen, vendar si tovarna nikoli ni opomogla.

Ne smemo pozabiti, da je Zastava delala tudi tovarna vozila po licenci Fiata in Iveco-a ter še nekaj specialnih vozil. Do junija 2006 je Zastava Fiatu vrnila ves dolg in iz Italije je prišlo 1334 Fiat Puntov, ki jih je Zastava prodajala pod oznako Y10. 811 jih je bilo že vnaprej prodanih.

Nekaterih modelov Zastava ni proizvajala,



samo tržila jih je pod svojo blagovno znamko, kot npr. Zastava 132 in Zastava 125pz. Leta 2007 je Zastava iskala novega poslovnega partnerja, za tovarno se je zanimal tudi GM – Opel, vendar so vsa pogajanja propadla. 29. septembra 2008 je bil večinski delež Zastave prodan Fiatu in 20. novembra 2008 je s traku zapeljalo zadnje Zastavino vozilo, ki je bilo ravno model 101, in sicer Skala 55 kot 3.456.255.