A „Vörös Zászló”-s Polski Fiatok, és Zastavák az FSO-tól *(1.rész)*

Írta és szerkesztette: Fórizs Zoltán

A Fiat 125 világsikerét és népszerűségét jól példázza az a tény, hogy az olaszországi gyártáson túl 7 további országban épültek fel Fiat 125 gyártósorok. A hajdani szocialista országok közötti együttműködésnek köszönhetően a Kragujevacban működő **Crvena Zastava** (Vörös Zászló) a gyártási programjába az 1970-től felvette a Polski Fiat 125p autók összeszerelését, majd 5 évvel később a varsói FSO-ban 1975-ben megkezdődött a Zastava 1100-as autók összeszerelése.

Addig, amíg Egyiptomban, Argentínában, Columbiában, Chilében, és Marokkóban az autógyártás közvetlenül a Fiat 125-ös licenc alapján történt, addig a Lengyelországban és Jugoszláviában azaz a szocialista gyártósorokról egy átdolgozott karosszériájú, futóművű és motorral szerelt Fiat 125-sök gördültek le.
Az 1965. december 22-én aláírt licenc vásárlási megállapodást követően roham munkában megkezdődött a lengyel Fiat 125-ösök egyedi fejlesztése. Mint arról korábban már írtunk a Fiat 1300-as és a Fiat 1500-as „Fürdőkád” modellek számtalan műszaki, technológiai és belső design elemeinek átvételén túl megkezdődött az egyedi Polski Fiat 125p modell karosszériájának kidolgozása is.

A Fiat az 1960-as évek közepén már készített prototípusokat körlámpás Fiat 125-ös modellekkel, valószínű, hogy ezek a fejlesztések játszottak szerepet abban, hogy a négyzetes lámpákat a Polski Fiatnál körlámpák, és módosított oldalsó helyzetjelzők és irányjelzők váltották fel.





A Fiat 125 Olaszországban 1967. év elejétől került a gyártási programba, közvetlenül felváltva az 1964-1966 között gyártott Fiat 1500-as modelleket. Az autó hivatalos kategóriája a **„Large family car”** volt, amelyek sorát pont a Fiat 1500 nyitotta meg, 3 évvel a Fiat 1300-as széria gyártásának megkezdését követően.
Csak érdekességként szeretnénk elmondani, hogy a legendás Zsiguli alapját képező Fiat 124 a FIAT konszern besorolása alapján a **„Small family car”** kategóriába tartozik, amely kategória első autója 1961. évben a Fiat 1300-as volt.
A Fiat 125-ös gyártása 1972. évben szűnt meg, a Fiat 132-es modell sorozat gyártásának megkezdésével.
A végleges Polski Fiat 125p forma joggal tekinthető az 1968-ban a világ legjobb autója versenyen 2. helyedzést elérő Fiat 125-ös továbbfejlesztett változatának, mivel a felsőbb **„Executive car”** kategóriában 1967-től fejlesztett Fiat 130-as első prototípusai a Polski Fiat 125p arculatának nyomdokain indultak el.



Tehát a Polski Fiat 125p küllemben a szocialista autók nyugati mércével is exclusiv modelljének számított joggal.
A Fiat „Luxus hajója” a 130-as modell szériájának gyártását 1969-ben kezdték meg dupla körlámpás kivitelben, gazdagon krómozott hűtőmaszkkal és krómkeretekbe foglalt helyzet és irányjelzőkkel.





De térjünk vissza Lengyelországba és Jugoszláviába!

Mint ahogyan a lengyel járműipar sem állt távol az 1932-ben megvásárolt FIAT licenc miatt az olasz autógyártástól, úgy a Zastavát is közeli családi szálak fűzték a Fiathoz.

Lengyelországban a háborút megelőző években megkezdték a Polski Fiat 508/III Junak, 518 Mazur, 618 Grom és 621 L, R márka jelzésű autók és teherautók összeszerelését, és 1939. évre már szinte valamennyi autó alkatrészt Lengyelországban állítottak elő.

Jugoszláviában az autógyártás kezdetei a ZASTAVA (zászló) nevű fegyvergyárhoz kapcsolódik. A gyár a 19. század közepén kezdte meg a működését, a századforduló első évtizedében már önálló járműszerelő üzem is működött a cég „zászlaja" alatt. Lengyelországhoz hasonló módon a háborút megelőző évtizedben merült fel legelőször a járműgyártás gondolata, Szerbia első autógyára Chevrolet teherautókat és Overland féle Willys-Jeep terepjáró autókat kezdett el sorozatban gyártani. A háború a Szerb autógyártás történelmében is több mint egy évtizedes szünetet eredményezett, míg 1950-ben a Tito vezette jugoszláv kormány megállapodást kötött a FIAT konszernnel a Fiat Campagnola terepjáró autók gyártására.

Jugoszlávia az 1940-es évek végén szerencsésebb helyzetben volt mint Lengyelország, aki az 1948.évben FIAT-tal kötött licenc vásárlási megállapodását szovjet befolyás hatására kénytelen volt felbontani.

Az 1950-es évektől kezdődően egyre szorosabbá vált az olasz-jugoszláv együttműködés is, amelynek köszönhetően több FIAT licenc került át a „Vörös Zászló", azaz a Crvena Zastava gyártósorára. A Polski Fiat 125p összeszerelését megelőzően a Zastava által gyártott legfontosabb FIAT modellek: Az 50-es évek második felétől a **Fiat 600-as** (1955. március 10-én, a genfi autószalonon kimagasló sikert arató népautó), majd a tovább fejlesztett **Zastava 750**-es, 1960-tól **Fiat 1300**-as, majd a **Fiat 1500**-as és a gyár termelését évtizedeken keresztül meghatározó **Fiat 128** 1970-től, amely Zastava 101 típusjelzést kapott.

A Jugoszláviában gyártott Polski Fiatok elsősorban a saját piaci igények kielégítését szolgálták ebben az exclusivnak számító jármű kategóriában. A Zastava és FSO közötti megállapodás alapját a nagy számban Jugoszláviában gyártott Polski Fiat alkatrészek adták, így az FSO-ba szállított alkatrészek ellentételezéseként a lengyelek az összeszereléshez még hiányzó alkatrészekkel fizettek.



A jugoszláv Polski Fiatok – **Polski Fiat 125pZ** néven kerültek hazai forgalomba, ahol a **„p"** azaz a „polski" után szereplő **„Z"** a Zastavát jelölte.

Az autón szembetűnő változások az FSO-ban gyártott Polski Fiatokkal szemben:

- A hűtőmaszkon elhelyezett emblémán a „Polski Fiat” felirat helyett megjelenő „Z” zastava jel később felirat,
- A hátfalon megjelenő Polski Fiat 125p jelet kiegészítő „Z” betűjelzés
- Az utastérben a rádió takarón megjelenő Zastava embléma
- Az első modell szériákon a rádió takaró és a kesztyűtartó „fa imitációjú” borítása, jellegében vissza tükrözve valamit a nyugati elől (Fiat 125 Special) beltéri hangulatából.



A Polski Fiat 125pZ 1300 cm3, és 1500 cm3 motorokkal rendelkeztek a lengyel Polski Fiatokkal minden tekintetben megegyező alkatrészekkel.

Kezdetben a 125-ös Fiatokat jugoszláv piacra bevezető prospektusokon Zastava 125pz elnevezéssel lehetett találkozni, azonban később már csak a Polski Fiat 125pZ szerepelt az autóismertetők címoldalán.

A lengyel-jugoszláv együttműködésnek voltak kisebb-nagyobb nézeteltérései a modellek elnevezése tekintetében, mivel például az 1974-ben például az első lengyel Fiat 128 széria modelleket kezdetben Polski Fiat 128p-nek nevezték, majd a Zastava gyár kérésére Zastava 1100p-re keresztelték át. De erről a cikksorozat ***2. részében*** fogunk bővebben beszélni.

