A „Vörös Zászló”-s Polski Fiatok, és Zastavák az FSO-tól *(2.rész)*

Lengyel Polski Fiat 128p modellek

Írta és szerkesztette: Fórizs Zoltán

Mielőtt részletesen rátérnénk a lengyel-jugoszláv autógyártás 1974. évben kibővülő együttműködésére, megpróbáljuk összegyűjteni azokat az érveket, amelyek alapján az akkori fiatal szocialista országok a Fiat licenc vásárlása mellett döntöttek.

A második világháborút követően a FIAT konszern tovább folytatta az 1930-as évek első felében megkezdett „népautó” létrehozásával kapcsolatos fejlesztéseit. A népautó álma a világháborút megelőzően a Balilla, az 1500-as, az 1100-as modellek, valamint a Topolino és Littorina modellek létrehozásával valósult meg.

A „régi” új autóépítési koncepció, azaz a kedvező ár, a megfizethető üzemben tartás és az elnyűhetetlenség 100%-ban megegyezett a szocialista autógyártás elvárásainak is. Mindezen tulajdonságokhoz hozzá adódott a Torinóban lefektetett aerodinamikus tervezési irányelvek, amelyek merőben más irányelveket jelöltek ki az 50-es években igen divatosnak számító amerikai autóépítéssel szemben. A Fiat konszern kiemelkedő eredményeket ért el a háború előtt az üzemszervezés, a gyártási folyamatok, a vezetés és irányítás területén is, amelyek a háború után megmaradt Fiat, Lancia, Alfa Romeo személyautó gyárakban tovább tökéletesedtek.

1946-ban a Fiat elnöki székében helyet foglaló Vittorio Valletta a kormány gazdasági bizottsága előtt a következőket mondta:
„Mi állandó kapcsolatot tartottunk az amerikaiakkal technikai és kereskedelmi vonatkozásban is. Megtettük ezt azokban az időkben is, amikor egy hatalommániás zsarnoki rendszer szorításában éltünk. Manapság könnyen megtehetjük ezt ismét és már tettünk is lépéseket olyan fejlesztés irányába, amellyel elérjük az amerikai technológiai szintet és még alacsonyabb költségen gyárthatjuk autóinkat, amelyre jó példa a kis 500-as, vagy 1500-as modellek.”

Az 1950-es évektől a Fiat ismét jövedelmező óriásvállaltnak számított, az olasz gazdasági csoda egyik fontos ágazatává vált. Nem csoda, hogy a Lengyelország, Jugoszlávia, és nem utolsó sorban a Szovjetunió is felfigyelt a világviszonylatban kimagasló eredményekre.

A Fiat 1959-től 1965-ig megötszörözte - 148000 darabról 760000 darabra - termelési mennyiségét. Olaszország az autó tulajdonosok országává vált, amelyhez nagyban hozzájárult az 1955-ben bemutatkozó Fiat 600-as, a farmotoros törpeautó, amit két év múlva a Nuova 500-as követett. Ebben az időszakban olyan legendás modellek gördültek még le a futószalagokról, mint a Fiat 1800-as, az 1300-as és az 1500-as. A formatervezés a 60-as évek közepétől az autógyártás megkülönböztetett részévé vált, amelynek úttörője Dante Giacosa, és Andrea Pininfarina volt.

Visszatérve az FSO-ban 1974. évben megkezdett fejlesztésekre:



1967 – Fiat 124 (1. helyezés), 1968 – Fiat 125 (2. helyezés), 1970. év – **Fiat 128** (1. helyezés) a Fiat egyedülálló győzelme a nemzetközi autópiacon. Az 1969. évben sorozatgyártásra kerülő Fiat 128, a korábbi Fiat modellekkel szemben mégtöbb újdonságot tartalmazott. A Zastava gyár licenc vásárlása a Fiat 600-as sikerszéria után magában hordozta az újabb siker biztosítékait.
Az 1960-as évek elején a FIAT konszern tervezői egy titokzatos FIAT X1/1 elnevezésű modellen kezdtek el dolgozni.

Az ötlet Dante Giacosa fejéből pattant ki. Giacosa az akkori korszerű motorizációs fejlesztéseket vette alapul. Az elgondolás a következő volt: olyan autót építeni, amelyen az első kereket meghajtó motort a menetiránnyal merőlegesen helyezték el. Hasonló gépjárműveket 1911-ben is készítettek, illetve az 1930-as években a DKW, majd 1947-től a SAAB is használta a konstrukciót az autóépítésben. A DKW és SAAB motorok ugyan 2 üteműek voltak, de 1959. évben Sir Alec Issigonis már négyütemű motort helyezett el keresztirányban a mini cooper első kerekei közé.





A Fiat 128, vagy jugoszláv nevén Zastava 1100 karosszériája a kombi és a szedán konstrukciók között helyezhető el. Az egyedi kialakítást ma hatchbacknek, régebben berlina kialakításnak nevezték. A Fiat 128-at megelőzően Olaszországban az Autobianchi Primula 1966-ban gyártott keresztmotoros autókat. Az egyre idősebbé váló Zastava 600, majd 750-es Zastava széria modellek alapján Giacosa már a tervezés szakaszában számított arra, hogy az új 128-asok gyártására a jugoszláviai Crvena Zastava (Vörös Zászló) üzemben fog sor kerülni.



A Zastava gyári jele 101 volt, az 1970-as években megszületett a két újabb karosszéria koncepció. Az ötajtós berlinát 1971. október 15-én mutatták be Belgrádban az autó expo rendezvényen. Az első széria elnevezése NV –szerb elnevezéssel „népautó” volt.
Az autót 1116 cm3-es 55 LE motor hajtotta, 140 km/h végsebességgel. A Fiat 128-at akkoriban „kis torinói” –nak nevezték. A látványos karosszéria formatervét Paolo Boano jegyezte, az akkori Fiat formatervező főnöke. A Fiat 128 légellenállási mutatója (Cx) 0,43, amely a 127-es esetén 0,45, a Fiat 126 esetén is csak 0,47 volt.



A Fiat azt szerette volna, hogy a világ több pontján is jöjjenek létre 128-as gyárak, így Argentínában, Ausztráliában, Lengyelországban, Spanyolországban (SEAT), Egyiptomban (El Naszr) jöttek létre újabb gyártó bázisok.
Olaszországban a 128-asokat Innocenti márkanéven árusították, a Fiat szalonok prospektusaiban Fiat 128 Z és 1100 Z néven szerepelt a forradalmian új „Small family car” kategóriába sorolt autó.

Az FSO-nál gyártott Zastava 1100-as modellek elsősorban a saját piaci igények kielégítését szolgálták, 1982-83. évig Lengyelországban csak konvertibilis valutáért lehetett a modelleket megvásárolni.

Az FSO-nak a gyártás elindításakor voltak némi nehézségei a Zastavával, azaz a Fiat 128-al. A lengyel utakon először 1974-ben jelent meg az FSO kisszériás 128-asa, **Polski Fiat 128p** néven. Jugoszláviában ragaszkodtak az FSO-val korábban kötött megállapodáshoz, amely szerint a Jugoszláviában összeszerelt Polski Fiatok is eredeti márka nevüket megtartották, és csak az utolsó betűjel utalt az összeszerelés helyére (Polski Fiat 125pZ, azaz polski-Zastava) Ennek megfelelően az FSO-nak is a nevet **Zastava 1100p**-re, azaz 1100 „polskira” kellett megváltoztatnia.
1975-től a Zastava 1100p-t az FSO 1-es üzemegységében kezdték el gyártani. A klasszikus 5 ajtós 1100p szérián kívül a **Fiat 128 Coupé 3p** modellt is az FSO szerelő csarnokaiban gyártották.

A Zastava 1100p háromajtós változatát „**Mediteran**” néven értékesítették Európa több országában. Mivel a gyártás első éveiben csak Lengyelországban készült 3 ajtós modell, így juthattak hozzá más országok is a lengyel Zastavához.



A lengyel gazdasági válság időszakában 1982-től az autók már zlotyiért is megvásárolhatók voltak.
Miután Lengyelországban a 80-as évek második felében befejezték a Zastava gyártását Jugoszláviában a gyártás továbbfolytatódott. Megjelentek a pick-up és szedán változatok, amely utóbbi kísértetiesen megegyezett a Fiat 128-al lépcsőshátú változatával.

A Zastava gyártásának utolsó előtti periódusában 1980-as évek közepén az új kragujevaci autók Zastava GTL néven jelentek meg a piacon, majd az 1980-as évek végén, illetve az 1990-es évek elején Yugo Skala néven folytatták karrierjüket. Az utolsó szériában készített Yugok a klasszikus 55 LE-s teljesítményű motorok mellett 1302 cm3 motorral 64 LE kivitelben is készültek.



