



Po podpisu pogodbe...

Na 33. redni seji uredniškega odbora smo sprejeli sklep, da v sleherni številki Kurirja, ki bodo še izšle do konca, objavimo informacijo o poteku aktivnosti pri izpolnjevanju obveznosti iz pogodbe o skupnih vlaganjih z RNUR. Za sodelovanje smo prosili predsednika PO Marjana Anžurja in podpredsednika Zdravka Slaka.

Aktivnosti za izpolnjevanje obveznosti, prevzetih s pogodbo o skupnih vlaganjih z RNUR, lahko razdelimo v štiri sklope:

1. postopki za pridobitev odobritve pristojnih organov v Jugoslaviji in Franciji;
2. aktivnosti na tehničnem področju, predvsem priprava in aktiviranje investicij;
3. aktivnosti na finančnem področju, predvsem pridobivanje garancij in kreditov;

4. organizacija.
V času od podpisa pogodbe do oddaje te informacije se je na teh področjih dogajalo to:

1. Zvezni sekretariat za ekonomske odnose s tujino je z odločbo z dne 17. 8. 1988 odobril pogodbo in jo z odločbo z dne 8. 9. 1988 vpisal v ustrezen register.

RNUR je 29. 8. 1988 izdal potrdilo o usešno končanih postopkih na njihovi strani.

2. Potekale so intenzivne aktivnosti vključno s pričetkom zbiranja ponudb dobaviteljev opreme v Jugoslaviji, pri RNUR pa so pristopili k projektiranju in naročanju opreme iz uvoza.

3. Na podlagi predloženega investicijskega elaborata se je v okviru Ljubljanske banke pričel postopek, ki se bo v prihodnjih

dneh zaključil s podpisom pogodbe in izdajo garancije za inozemski kredit, v nadaljevanju pa bo tekel postopek za zagotovitev potrebnih dinarskih sredstev.

4. V pripravi je strokovni predlog bodoče makroorganiziranosti IMV na podlagi zahtev iz pogodbe o skupnih vlaganjih in ugotovitev glede potrebnih organizacijskih premikih v prikoliški dejavnosti. Po zastavljenem rokovniku mora biti predlog pripravljen in potrjen s strani poslovodnega odbora do konca septembra, da bi se v oktobru lahko začele ustrezne samoupravne in družbenopolitične aktivnosti za izvedbo statusnih sprememb in sprememb temeljnih samoupravnih splošnih aktov.

Zdravko Slak

Terensko vozilo IMV

O delu in rangu terenskega vozila IMV so bili bralci Kurirja že večkrat obveščeni, zato je prav, da podamo sedaj, ko je ta faza dela zaključena, kratek povzetek dosedanjega dogajanja.

Delo na razvoju lastnega terenskega vozila se je začelo na podlagi razpisa, s katerim je JLA iskala najustreznejšega proizvajalca takega vozila za svoje potrebe. Ta razpis je bil objavljen v letu 1980 in nanj je prišlo več ponudb. Naročnik je izmed teh izbral dve ponudbi, ki sta ponujali vozilo po zahtevah naročnika, vendar vsaka z drugačnim konceptom. Eno od teh izbranih ponudb je pripravil IMV, drugo pa IMR iz Beograda, ki je predlagal terensko vozilo v trambus izvedbi.

Naročnik, to je JLA, se takrat namreč ni hotel odločiti o tem, kateri od obeh konceptov se mu zdi boljši, zato je sprejel odločitev, da oba ponudnika ponudita svojo varianto vozila. Ta vozila naj bi potem skupaj preizkušali in se nato odločili za boljšo varianto.

Glede na to, da je IMV predvsem proizvajalec karoserij, IMR pa predvsem pogonskih in transmisijskih elementov, je IMV predlagal, naj bi obe organizaciji združili svoje sile in skupaj razvili vozilo, vendar je IMR takrat tako sodelovanje odklonil. Zato smo v razvojnem inštitutu IMV začeli z intenzivnim delom. Na podlagi prvih idej je tudi bil leta 1983 izdelan prvi voznik model vozila, nato v letu 1984 še drugi model, ki pa je bil že bolj podoben zahtevani izvedbi. Leta 1985 je bil izdelan predprototip, ki je v glavnem že vseboval vse elemente dokončnih prototipov. Tega smo začeli takoj intenzivno preizkušati in si nabirati prve izkušnje o izbranih rešitvah. Na osnovi teh spoznanj so bili potem v letu 1986 izdelani trije enaki prototipi, od katerih je eden ostal v IMV za intenzivna interna preizkušanja, druga dva pa smo predali naročniku na preizkus.

Poseben problem pri razvoju tega vozila je predstavljalo dejstvo, da ni bilo na razpolago že razvitih in preizkušenih delov vozila, ampak so bili skoraj vsi



bistveni elementi (razen menjalnika) tudi šele prototipi, razviti za to vozilo. Motor je bil izdelan v IMR, razdelilec pogona v DMB Beograd in diferencial v PRVOMAJSKI. IMR pa je vgradil v svoja vozila poleg motorja še menjalnik in diferencial lastne izdelave.

Sama preizkušanja prototipov so trajala vse leto, to je v vseh letnih časih in po zelo različnih terenih. Program preizkušanj je bil zelo zahteven in prilagojen predvsem razmeram, za katere so namenjena terenska vozila. Na teh preizkušanjih vozil, ki so bila izjemno zahtevna in naporna tako za vozila kot tudi za voznike, so praktično vedno vozila štiri vozila skupaj, to je dva prototipa iz IMR in dva iz IMV. Podrobnejše informacije o

teh preizkušanjah so bile že objavljene v KURIRJU, zato jih tu ne bi ponavljal. Med tem preizkušanjem so se na vozilih pojavljale psamezne okvare, ki smo jih sproti odpravljali in skrbeli, da je preizkušnja potekala čimbolj nemoteno.

Seveda pa razvojno delo ni prenehalo s predajo prototipov na preizkušnjo, marveč smo vsa spoznanja sproti prelivali v nove, dopolnjene rešitve, tako da smo po končanih preizkušanjih lahko pripravili obširen predlog sprememb, s katerimi bi lahko konstrukcijo vozila znatno izboljšali. Naročnik je po koncu preizkusov izdelal analizo vsakega prototipa in v njih navedel predvsem izpolnjevanje postavljenih zahtev in pregled vseh okvar, ki so se zgodile med preizkušanjem. Nato smo predlagali naročniku naš predlog sprememb konstrukcije vozila in ponudbo za proizvodnjo terenskih vozil.

Na odločitev naročnika smo morali čakati vse do konca preteklega leta, ko je postalo jasno, da je bil kot nosilec nadaljnega razvoja izbran IMR s svojim konceptom vozila, in to predvsem iz razloga, ker je istočasno tudi proizvajalec pogonskega in drugih agregatov vozila. Pri tem je naročnik poudaril, da mora pri proizvodnji tega vozila sodelovati tudi IMV. Kot rezultat tega potekajo sedaj dogovori o proizvodnji kompletne karoserije terenskega vozila v IMV. Seveda pa bo potrebno v ta namen sedanjo konstrukcijo IMR-ove karoserije precej spremeniti, da bo primerna za tehnologijo maloserijske proizvodnje. Po programu bo treba najprej izdelati nov prototip zaprte variante tega vozila in na osnovi tega zopet nekaj primerkov za novo, vendar krajše preizkušanje. Temu naj bi sledila odprava morebitnih napak ter izdelava orodij, in priprav za serijsko proizvodnjo.

Po tem predlogu naj bi IMV dobavljala IMR kompletno lakirano in zatesnjeno karoserijo terenskega vozila v več variantah, tako za vojaško kot tudi za civilno uporabo. Tečejo pa še pogovori o izdelavi in dobavi notranje opreme za to vozilo.

Medtem ko smo čakali na odločitev naročnika o izboru nadaljnega nosilca razvoja, pa smo nadaljevali z razvojnim

(Nadaljevanje na 2. str.)

Adria v novi sezoni in kakovosti

V našem glasilu smo že brali o predstavitvi nove, IV. generacije prikolic v Portorožu in odmevih javnosti o njej. Razstavljene vzorce so trgovci kot tudi poznavalci tržišča dobro sprejeli, seveda je imel marsikdo med njimi pomisleke, ali bomo lepemu designu sledili s kakovostno izdelavo.

Začetek proizvodnje prikolic modela 89 je že davno za nami. Bojazen nekaterih zaposlenih, da nas bo proizvodnja prikolic nove sezone, kot že mnogokrat v preteklosti, ujela s še ne izdelanimi konstrukcijskimi in tehnološkimi detalji, se je žal uresničila. Spoznavanje, da je potrebno razvijati nove proizvode na zalogo, se je žal tudi tokrat potrdilo. Davek takega dela je velik. Na vse kar se trenutno odraža na majhni količinski proizvodnji, veliki nedovršenosti in seveda slabi kakovosti, bo tržišče še dalo svojo sodbo.

Tako v proizvodnji kot tudi v ostalih službah, vezanih na proizvodnjo ADRIE, ugotavljamo, da so modeli šli v proizvodnjo, toda zaradi časovne stiske (ali česa drugega) niso bili pravoča-

(Nadaljevanje s 1. str.)

delom na civilni varianti terenskega vozila po lastnem konceptu. Tako smo izdelali prototipno karoserijo v zaprti izvedbi in jo montirali na šasijo tretjega prototipa vojaške variante (tistega, ki je ostal v IMV). Na osnovi te dokumentacije smo izdelali še tri civilna terenska vozila z zaprto karoserijo in mercedesovim motorjem, ki jih bomo v kratkem predali nekaterim uporabnikom na eksploatacijsko preizkušanje.

S tem se bo, kot kaže, praktično končalo samostojno razvojno delo, delo na lastnem terenskem vozilu. Taka analiza namreč kaže, da ne bi bilo mogoče prodati toliko takih vozil, da bi ob upoštevanju dejstva, da bo JLA (pa tudi še kdo drug) kupovala vozila od IMR, lahko pokrili stroške nadaljnega razvoja in serijske proizvodnje.

Tega, da nismo bili mi izbrani kot nadaljnji nosilec razvoja terenskega vozila, pa ne smemo jemati preveč tragično, saj moramo upoštevati, da smo si s tem delom nabrali precej dragocenih izkušenj, ki jim bomo lahko uspešno uporabili na drugem razvojnem delu. Zato bo treba poskrbeti predvsem za kontinuiteto takega dela, sicer bodo tudi te izkušnje sčasoma zvodenele. Upajmo, da ne bo tako!

MIHA LUCKMAN

sno definirani materiali, kot tudi ne konstrukcijske in tehnološke rešitve. Zopet smo zaradi časovne stiske opustili zunaj že dobro preizkušeni način osvajanja novega izdelka, vse od izdelave predprototipa, prototipa, vzorca, vzorčne serije, ničelne serije do redne proizvodnje. Seveda smo opustili tudi testiranje materialov, sklopov in gotovih prikolic. Ker smo opustili nekaj faz v posotpku osvajanja nove prikolicice, se sedaj srečujemo z dokončnim definiranjem konstrukcijskih in tehnoloških detajlov v proizvodnji in na montažni liniji. Tak način pa je seveda izredno drag in ne zagotavlja niti ustreznih količinskih proizvodnje, kaj šele kakovostno izdelavo. To pa ne boga le proizvodnje znotraj IMV, temveč zaradi sprememb tudi prizadete dobavitelje.

Za preživetje ADRIE sta pomembni količina in kakovost konstrukcije in izdelave. Pri tem ne mislim le kakovost izdelave v



proizvodnji, ampak tudi kakovost opravljenega dela vseh, ki delamo za uspeh izdelka.

Naj poudarim, da so dobre konstrukcijske rešitve le tiste, ki omogočajo, da proizvodnja proizvaja kakovostne in ekonomične izdelke, sklope ali elemente, da so dobre tehnološke rešitve tiste, ki dajejo zadovoljivo količino in kakovost pod ustreznimi ekonomskimi pogoji, da nabava nabavi le predpisani kakovostni material. Namensko



sem poudaril le tri osnovne funkcije, da je dobra proizvodnja le tista, ki spoštuje plansko, tehnološko in delovno disciplino in proizvaja le kakovostne izdelke. Pri tem se bo marsikateri bralec tega zapisa razjezil in si rekel ali pa dejal tudi meni, ko se bova srečala: »Če bi delal po tem, kar so mi predpisali in planirali, bi naredil še več slabega, ali pa bi stal.« Zato sem že prej poudaril, da so rešitve podane le tedaj, ko zagotavljajo količino, kakovost in ekonomiko.

Opazam, da se pri prenekanem članu kolektiva osveščenost glede pomembnosti kakovosti in ekonomike spreminja na bolje in marsikdo spoznava, da so za preživetje ADRIE pomembne vse tri reči: količina, kakovost, ekonomika. Seveda to še ni vgrajeno v naš vsakdanjik, saj že bežen pogled v izplačano maso sredstev za OD v juliju 88 daje vedeti, da še vedno prevladuje količina, kakovost je le simbolično prisotna, o ekonomiki z vidika nagrajevanja pa še ne razmišljamo. Dokler bo tako razmerje sil na »bojišču« stimulacij (-10:1:0), ni pričakovati, da bo naš lep design sprejemljiv za kupca, tako z vidika kakovosti kot tudi ekonomike. Zavedati se moramo, da ni pomembno število rojstev, temveč je pomembno število preživelih, to je po

ekonomski ceni prodanih izdelkov na trgu.

Seveda je za osveščenost pomembno izobraževanje, zato mu je potrebno posvetiti še večjo pozornost. Program izobraževanja proizvodnih delavcev, ki ga je pripravil »PROUD-FOOT«, je potrebno izvajati še v ostalih tozidih prikoliškega programa in ga seveda večkrat proučiti. Ko bo sleherni zaposleni spoznal, da ima izdelek svojo vrednost le takrat, ko je ob pravem času in kakovostno izdelan brez popravil, se nam za usodo ADRIE ni bati.

Kakor jaz sam, si verjetno tudi vsak od zaposlenih želi, da mu tovarna še nadalje daje kruh (zlobneži bodo rekli, da so plače tako nizke, da je le za kruh), in to ne samo nam, ampak tudi našim znancem.

Če sem s tem pisanjem spodbudil vsaj koga h kakovostnejšemu delu, sem dosegel cilj pisanja.



Sektor kontrole kakovosti
Anton Guštin

Osnutek kružooka za poboljšanje proizvodnje u IMV OOUR TADO Beli Manastir

I u našem OOUR-u formirani su kružoooci za poboljšanje proizvodnje (3. 6. 1988).

Obzirom na broj zaposlenih te vrste proizvodnje odlučeno je da se formiraju dva kružoooca i to prvi za rešavanje problema u autoproizvodnji i drugi za rešavanje problema u servisnoj opremi.

Na prvom sjednici kružoooca data su imena i izabrane su vodje kružoooca. Kružoooc u autoproizvodnji nazvan je »Produktivnost« sastavljen od šest članova a za vodju je određen Milorad Kokanović.

Kružoooc u proizvodnji servisne opreme nazvan je »Hidraulik« sastavljen od šest članova a predsjednik mu je Vladimir Kedmenec. Koordinator za oba kružoooca je Dušan Zrilić.

Dana 8. 7. 1988 u posjeti OOUR-u bili su drugovi dipl. inž. Božo Kočevar vodja programa za izobraževanje i drug dipl. inž. Drago Dolenc instruk-

tor seminara za uvodjenje i rad kružoooca.

Toga dana održani su zborovi radnika po odjelima gdje su drugi Kočevar i direktor OOUR-a maš. inž. Jovo Stupar iznijeli program uvodjenja kružoooca za poboljšanje proizvodnje u OOUR-u kao i djelovanje kružoooca u IMV u OOUR-ima gdje su već počeli sa radom te cilju, ulozi i rezultatima rada kružoooca u proizvodnji.

Potom su održane sjednice oba kružoooca gdje je drug Dolenc detaljno upoznao kružoooce o metodu rada (okupljanju, ponašanju članova na sjednici, izboru problema, vodjenju liste, načinu glasanja i predlogu rešenja).

Tom sjednicom počeli su sa radom kružoooci i u IMV OOUR TADO Beli Manastir.

KURIR

DUŠAN ZRILIĆ

Izobraževanje na področju varjenja

V sklopu programa kadrovske prenove v IMV se je izoblikovala potreba po izdelavi programa funkcionalnega izobraževanja delavcev, ki se ukvarjajo z varilskimi deli. Zaradi obsežnosti varilskih del (različnih varilskih tehnik) je program namenjen za funkcionalno izobraževanje predelavcev in nastavljalcev, ki se ukvarjajo z varilskimi deli pri uporovnem varjenju.

Celotno varjenje karoserije in preme je ena od najpomembnejših operacij pri izdelavi avtomobila. Proizvodni delavci morajo opravljati vse operacije točno po predvideni tehnologiji. Tehnologi, predelavci, nastavljalci in vzdrževalci pa so tisti, ki pripravljajo proizvodnjo tako, da je možno dosledno opraviti vse operacije za kvalitetno izdelano karoserijo (premo). Delovno

mesto je potrebno pripraviti tako, da ni mogoča nobena napaka pri proizvodnji.

Pri pripravi je pomembna oprema, nastavitve vseh priprav in parametrov, material, pomožni material, za vse to pa je potrebno tudi veliko znanja.

Organizirali bomo funkcionalno izobraževanje za najozje sodelavce pri pripravi proizvodnje za pridobitev znanja z motivom »0« napak.

Izobraževanje je namenjeno za proizvodne tehnologe, predelavce, nastavljalce in vzdrževalce v proizvodnji III.

CILJI IZOBRAŽEVANJA PA SO:

– izboljšanje priprave proizvodnje v P III,

– izboljšanje organizacije dela,
– izbira ustreznih materialov,
– vzpostavitev odgovornosti udeležencev,
– prenos znanja na proizvodne delavce,
– doseči višji nivo varilskih del,
– dvigniti strokovno znanje delavcev,
– zagotoviti varnejše delo.

Pri izobraževanju, ki bo organizirano od 3. do 15. oktobra 1988 in se bo nadaljevalo vsako leto, pa naj bi se

– izboljšala kakovost karoserije, preme za 5 AQR,
– zmanjšal izmeta za 1 % in
– dvignila produktivnost za 2 %

Ivan Oštr
Božo Kočvar

kurir

NAŠ POGOVOR Z...

Slavko Drab, 30-letnik

KURIR: Kdaj ste se zaposlili v IMV, kakšni so vaši spomini na tisti čas?

DRAB: »V takratni Motomontaži sem se zaposlil natančno pred 31 leti, to je na začetku septembra 1957. Takrat je bil to majhen kolektiv. Ko sem se malo pred tem dogovarjal za službo, je bilo tokrat prvič, da sem prišel v Novo mesto,



Slavko Drab

čeravno sem čistokrvni Dolenjec. Spominjam se zanimivosti, da mi je na poti od železniške postaje šele tretji mimoidoči Novomeščan vedel povedati, kje je podjetje, ki sem ga iskal. V prvih dneh moje zaposlitve nas je bilo v tej DO komaj okoli 370, delali pa smo po eno dostavno vozilo (tipa DKW 306 v kooperaciji s firmo AUTO UNION) na štiri dni. Proizvodnja se je kmalu povečala, tako da smo ob prehodu v leto 1958 delali že kar po eno vozilo na dan.«

KURIR: Kaj vse ste delali v teh letih?

DRAB: »V začetku razvoja naše DO smo delali tako rekoč vsi vse. Če sem narisal ali konstruiral neki izdelek ali proizvod, sem moral nato še posk-

rbeni, da so to v delavnicah izdelali. Pregledati in preizkusiti sem moral izdelek, zanj izdelati tehnično-

-komercialne opise, tudi tekste za čisto komercialne ponudbe sem moral včasih sestavljati. Treba pa je reči, da je bil to takrat nekakšen Eldorado za mladega človeka, ki je želel uspeti. Bili smo revni kot cerkvene miši. Ni bilo opreme niti orodja, kar smo sploh imeli, je bilo skromno. Imeli pa smo neomejene možnosti in podporo predpostavljenih pri uporabi svojega znanja, spretnosti in značilnosti, da bi z razpoložljivimi sredstvi lahko dosegli zelene cilje.

Delal sem na vseh mogočih delih: kot konstruktor, tehnolog, planer, vodja prototipne delavnice, vodja proizvodnih delavnic, vodja dela konstrukcije, vodja tako imenovanega tehničnega sektorja, v katerem so bile združene funkcije konstruiranja, tehnologije in priprave dela, kot vodja proizvodnje avtomobilske dejavnosti itd.

V sedemdesetih letih sem se sprl s takratnim direktorjem, ker sem odklonil eno izmed naslednjih razporeditev. Spor se je končal po sedmih letih pravnih na sodišču. Pravdo sem dobil in postal vodja metalurškega laboratorija, ki pa ga takrat sploh ni bilo. Sedaj delam na funkcijskih preizkusih.

IMV in svoje delo sem imel vedno rad. Če ne bi bilo tako, ne bi vsa ta leta vztrajal tu. Mislim, da gre današnji razvoj IMV v pravo smer in ta smer se mi zdi za naš kolektiv najprimernejša in najkoristnejša.«

KURIR: Kako doživljate IMV danes?

DRAB: »V svoji notranjosti čutim nekakšno razočaranje, saj s poglobljanjem sodelovanja z Renaultom postajamo vse bolj le 'izvajalci del', vse manj je pro-

stora za lastno ustvarjalno delo in za lastno pamet. To občutim toliko bolj, ker sem jemvejec še iz tistih časov, ko smo sami razvili in tudi izdelovali svoj avto ob neprimerno skromnejših tehničnih možnostih. Pa je to vendarle bil prvi povsem jugoslovanski avto, ki smo ga serijsko proizvajali dolga leta in je postal pojem na naših cestah. Tu je sicer še prikolica, pa se tudi pri njej vse

bolj vrtajo tuje konstrukcijske in razvojne rešitve, zlasti še, kar zadeva podvozje (šasija, preme, zavore).

Morda nimamo dovolj sposobnih strokovnjakov, morda pa se tudi nismo dovolj potrudili, da bi jih imeli. Mislim, da so bili 'stari časi' v IMV precej bolj naklonjeni strokovnemu razvoju, zlasti mladim strokovnjakom.«

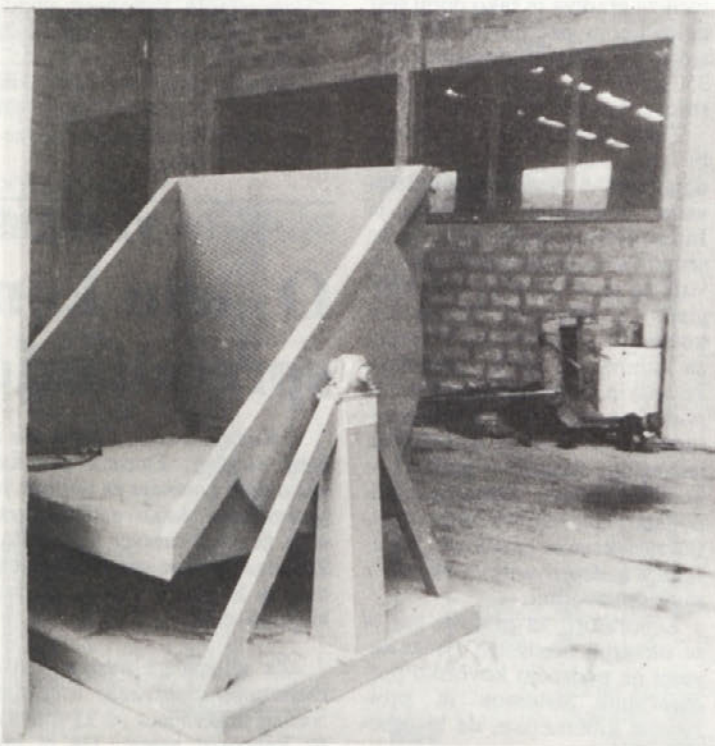
Kdaj bo služil svojemu namenu

Se sprašujete, kaj je to? Tudi delavci tozda Tovarna prikolic si zastavljajo vprašanje. Oni sicer vedo, da je to priprava za obrabčanje alu pločevine, radi pa bi odgovor na vprašanje, zakaj takole miruje že več kot štiri mesece.

V IMV smo že večkrat dokazali, da kar nekaj časa traja, preden kaj nabavimo, še več časa pa porabimo, da stvar postavimo na njeno mesto in jo uporabljamo, za kar je bila nabavljena.

kurir

—A—



»Najprej štal'co, nato krav'co«



Med letošnjim kolektivnim dopustom so delavci laboratorija za gradiva v sestavi sektorja laboratorijskih raziskav (TOZD Razvojni inštitut) s pomočjo sektorja tehničnih storitev (TOZD Tovarna avtomobilov) preselili svoja delovna sredstva (preizkuševalne stroje in naprave) iz dveh prostorov (s skupno površino 72 m²) v nove prostore v servisnem aneksu TOZD Tovarna avtomobilov. Laboratorij za gradiva je tako dobil šest delovnih in pet pomožnih prostorov s skupno površino nad 350 m², to pa je petkrat več prostorov, kot jih je imel prej.

Zakaj laboratorij za gradiva, bi lahko kdo vprašal. Razvojne dejavnost kovinsko-predelovalne industrije, kakršna je Industrija motornih vozil, se na sedanji stopnji tehnološkega razvoja ne more razvijati brez vpogleda v tehnično uporabnost kovinskih materialov. Napotki za izbiro in način predelave kovinskih materialov so možni iz podatkov o njihovih mikrostrukturnih, trdnostnih in tehnoloških lastnostih skupaj s podatki o kemični sestavi. Zbiranje takih podatkov pa zahteva laboratorijske raziskave in preiskave, povezane z nadzorovanimi poizkusi v sami proizvodnji.

Laboratorij za gradiva naj bi se ukvarjal predvsem z raziskavami na področju kovinsko-predelovalnih sistemov in proizvodne kibernetike, da bi dosegli:

- optimiranje tehnologij in zmanjšanje asortimana materiala,
 - zmanjšanje izmeta in proizvodnih stroškov,
 - preprečevanje zastojev v proizvodnji,
 - interno standardizacijo in tipizacijo,
 - nadomeščanje uvoženih materialov z domačimi, itd.
- Druge dejavnosti laboratorija so:

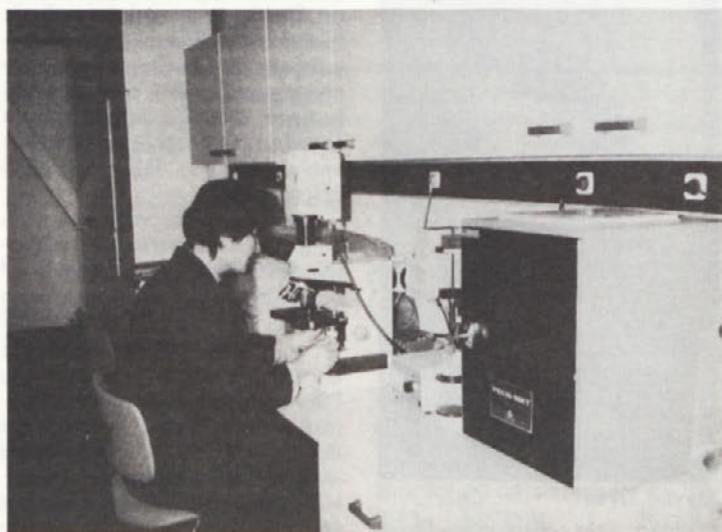
- preverjanje kakovosti vhodnih materialov v sumljivih primerih,
- identificiranje vzrokov za težave v proizvodnjah pri predelavi tehnično že prevzetih materialov,

- preverjanje novih materialov pri osvajanju domačih delov in sklopov oziroma testiranje vzorcev pred predstavitvijo za homologacijo pri ino-partnerjih,
- ugotavljanje vzrokov porušitve delov in sklopov md eksploatacijo naših izdelkov,
- preverjanje upravičenosti reklamacije pri dobaviteljih materialov,
- itd.

Za opravljanje teh nalog so potrebni primerni prostori in seveda kvalitetna oprema. Akutno pomanjkanje ustreznih prostorov in opreme je doslej onemogočalo kvalitetno delo in močno omejevalo tudi obseg dela, saj niso bila pokrita nekatera področja, kot n.pr. defektoskopija, toplotna obdelava itd.

S pridobitvijo novih prostorov se bo laboratorij za gradiva sedaj osredotočil na dopolnitev in posodobitev raziskovalne opreme. Torej: »Najprej štalico, nato kravico«.

KURIR Robert Yebuah, dipl. ing.



VI SPRAŠUJETE – MI ODGOVARJAMO

O delu komisije za jedilnik in spremljanje kakovosti

V Kurirju večkrat poročate o delu komisij. Zanima nas kaj več o delu komisije za jedilnik in spremljanje kakovosti prehrane,« pravijo delavci tozda TA. Za odgovor smo prosili predsednico te komisije Slavico Fajfar, ki je povedala:

»Že iz samega naslova lahko razberemo delovanje komisije. Veliko dejavnikov je, ki vplivajo na kakovost hrane. Da bi bila

»koza cela in volk sit«, mora komisija največkrat pristati na kompromis. Posebno zato, ker je veliko zadev vezanih na denar. Ne strinjam se s trditvijo, da so jedilniki preveč enolični. Drži pa, da se uporabljajo dodatki, ki povzročijo, da ne veš, ali ješ pasulj ali pašto ali ričet. O teh problemih smo že večkrat govorili. Odgovor je bil tak, kot sem omenila že v naslovu. Predvsem bi želeli biti kul-

turno prostreženi. Predlogi so zelo slabo uresničujoče, še zlasti zato, ker komisija ne more vplivati na kadrovsko politiko v družbeni prehrani.

Želimo, da bi dajali pisne pripombe na kakovost malice. Veseli bomo, če bo vmes tudi pohvala. Te pripombe pišite na obrazcih in oddajte svojim članom komisije ali kar na tov. Jamniku, vodji družbene prehrane.«

Ugodni trendi prodaje naših avtomobilov

Dejstvo, da je uspešnost podjetja odvisna od dobrih prodajnih rezultatov, počasi prodira v zavest Jugoslovanov. Šoki, ki jih je doživljala avtomobilska industrija v zadnjem času, ko je zaradi blokade prodaje zašlo v težave več avtomobilskih proizvajalcev v Jugoslaviji (TAM, TAS, IDA), so prinesli streznetev. Posledice do sedaj IMV še ni občutil. Konkretno pa se kažejo problemi avtomobilskih proizvajalcev v zalogah, v občutnem skrajšanju dobavnih rokov za nekatere modele tako domačih kot tujih proizvajalcev, v zniževanju cen oz. popustih (Nissan, MBW, Ford, Dacia, Trabant, ZCZ) in v drugih ukrepih (IDA omogoča plačevanje vozil v dveh obrokih).

Vsekakor smo tudi mi del jugoslovanske avtomobilske industrije in ne moremo biti osamljen otok na našem avtomobilskem tržišču. Dejstvo pa je, da so rezultati v prvih osmih mesecih v primerjavi z enakim obdobjem v zadnjih treh letih izredno dobri in nad pričakova-

nji. Praktično smo edini jugoslovanski proizvajalec avtomobilov, ki je že v preteklem obdobju intenzivno komuniciral s tržiščem (močna propagandna aktivnost prek vseh medijev, tesnejše in poglobljeno sodelovanje z našo trgovsko mrežo, obdelava večjih kupcev), kar je pripomoglo k uspešni prodaji.

V bodoče bomo težko zadržali ugodne prodajne trende, če ne bomo vodili politike konkurenčnih cen, začeli z vlaganjem v izobraževanje kadrov na področju prodaje, izboljšali kvalitete servisnih storitev, uvedli računalniško podprtega informacijskega sistema. Skratka, brez vlaganj v prodajno-servisno dejavnost ne bomo mogli obdržati oz. še izboljšati sedanje prodaje.

Predvsem pa bi se moral sleherni od nas zavedati, da se noben proizvod ne proizvaja tjavdan, ampak je namenjen konkretnemu kupcu, ki s svojim nakupom zagotavlja tudi naše plače in našo prihodnost.



R-4 SOCIETE'

Kot odgovor na povpraševanje firme RENAULT smo ob koncu julija pripravili prototip dveh vozil R-4 SOCIETE' (gospodarsko vozilo), katerih osnovne značilnosti so:

- motor 1108 cm³,
- karoserija - tipa furgon,
- ojačano podvozje,
- pregrada med voznikom in tovornim prostorom.

Razlika med obema poskusoma majhnega uporabnega vozila je še pri izvedbi karoserije, saj gre pri SOCIETE' 1 za obstoječo verzijo SERVIS R-4 s takšnimi zastavljenimi zadnjimi vrati, medtem ko smo v sodelo-

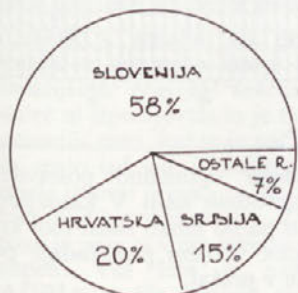
vanju s predstavniki RNUR, konstrukcije in tehnološkega oddelka TA ter ob praktični realizaciji prototipne delavnice pripravili prototip - SOCIETE' 2 z narejeno ojačano stranico na levi in desni strani.

Glede na to, da je bila pri povpraševanju RENAULT omenjena letna količina 500 - 1000 vozil in da omenjena verzija ne bi mogla mimo domačega trga, menimo, da bodo temelji za gospodarnost izdelave dovolj trdni.

Alojz Kebelj
Oddelek konstrukcije TA

kurir

PRODAJA PO OBMOČJIH



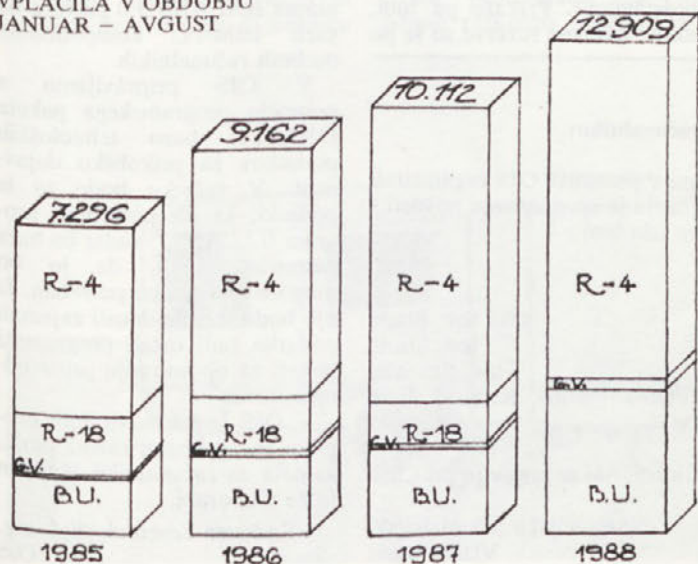
PRODAJA PREKO LASTNE IN TRGOVSKE MREŽE



TABELA: Prodaja (vplačila) v obdobju januar - avgust 1988 v primerjavi z enakim obdobjem v letih 1985, 1986 in 1987

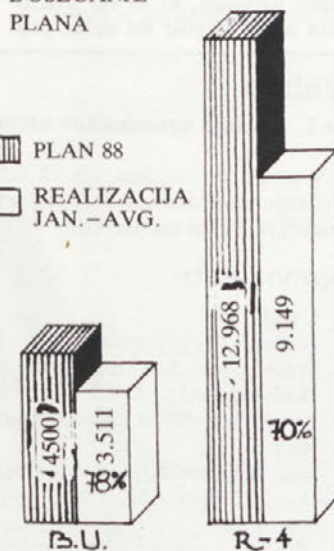
Obdobje	1985	1986	1987	1988 85	IND 88 na 86	87
R-4	4.496	5.767	6.719	9.149 203	159	136
R-18	1.431	1.328	1.143	-	-	-
d. v. IMV	50	168	157	249 498	148	159
B. U.	1.319	1.899	2.093	3.511 266	185	168
SKUPAJ:	7.296	9.162	10.112	12.909 177	141	128

VPLAČILA V OBDOBJU JANUAR - AVGUST

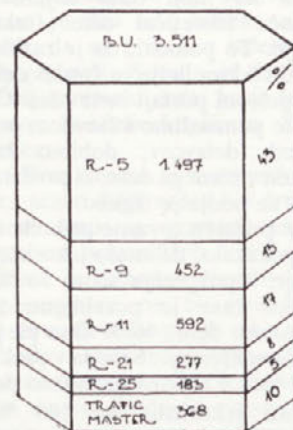


DOSEGANJE PLANA

■ PLAN 88
□ REALIZACIJA JAN.-AVG.



STRUKTURA PRODAJE B.U. VOZIL



Sektor trženja
Karmen Virc
Ivan Ban

kurir

Optimiranje proizvodnje z računalnikom balansiranje linij

V zadnjih mesecih smo tudi v IMV pričeli vse hitrejšega uvajanja osebnih računalnikov v prakso. Ko prebude začetne težave v zvezi s financiranjem, nabavo in instaliranjem strojne in programske opreme, se vsak uporabnik prične spraševati, kako bi lahko svoj računalnik čim bolj koristno uporabil.

Sedaj je že večini uporabnikov dobro poznana prednost standardnih programskih paketov: tabelarni izračuni (lotos) in urejanje besedil (PCpis). Bolj ko si nabira znanje in izkušnje, pa se večajo tudi želje, kako bi se dalo uporabljati računalnik še na višjem nivoju. Razviti bi bilo potrebno specializirane programske pakete, ki bi reševali specifične probleme iz prakse. Optimiranje proizvodnje pomeni izboljševanje obstoječega stanja: zmanjševanje nepotrebnih stroškov, skrajševanje proizvodnih časov, krajšanje transportnih poti, vodenje skladišč, planiranje obsega proizvodnje itd. Za reševanje takih problemov je zelo primeren osebni računalnik. Možno je uporabiti že znane matematične rešitve ali pa razviti svoje ideje, na podlagi katerih se napišejo programi za naše potrebe.

Pri svojem delu se v zadnjem času ukvarjam predvsem z montažnimi linijami. Čeprav sem podatke zbiral v tovarni prikolic v Novem mestu, pa je mogoče ugotovitve posplošiti na katerokoli proizvodno linijo.

Na sliki je prikazana linija s 60 delovnimi postajami (delovnimi mesti) in pripadajočimi časi dela, ki predstavljajo čase, v katerih več delavcev, ki so prisotni na posameznih delovnih postajah, opravi vse zahtevane elemente dela (delovne operacije). Lepo je razvidno, da so ti časi zelo različni. Najdaljši čas dela na liniji nam dejansko določa teoretični cikel (takt) linije. To pomeni, da je razlika med ciklom linije in časom dela na delovni postaji mrtev čas. Če ga še pomnožimo s številom prisotnih delavcev, dobimo čas neizkoriščenega dela, ki predstavlja za podjetje izgubo.

V primeru tovarne prikolic se je pokazalo, da znaša izkoristek linije v povprečju samo 56 %, toliko časa je porabljeno za dejansko delo, 44 % časa pa je neizkoriščenega. Seveda v praksi (pa tudi v teoriji) ni možno povečati izkoristka na 100 %; zaradi same organizacije linije bo vedno nekaj časa neizkoriščenega, toda dalo bi se ta čas zmanjšati.

Iz vsega navedenega lahko zaključimo, da bi bilo potrebno čase dela postaj čim bolj izenačiti – balansirati. To je mogoče doseči na dva načina:

- s prerazporejanjem operacij po delovnih postajah,
- s prerazporejanjem delavcev po delovnih postajah.

Primer pod a) ne ustreza najboljši, ker v TP ostaja veliko število variant prikolic. Zato sem se odločil za primer b). Razvil sem METODO MINIMALNIH IN MAKSIMALNIH NEIZKORIŠČENIH ČASOV in pripadajoči program BALANS. Program sem testiral na konkretnih podatkih. Določil sem tudi korake, ki so potrebni pri balansiranju in prišel do naslednjih rezultatov:

1. Pred pričetkom balansiranja je potrebno določiti realne časovne normative (realne čase operacij). Pokazalo se je, da so ti časi v praksi precej krajši, kot pa so predpisani v tehnološki dokumentaciji. To pa se kaže v nerealnem preseganju planirane proizvodne količine prikolic oziroma sploh v neustrezno postavljenih količinskih normah.

Vsote časov operacij po posameznih delovnih mestih predstavljajo vhodni podatek v program Balans.

2. Določanje spodnjega in zgornjega celotnega števila delavcev, ki delajo na liniji: število prisotnih delavcev nikakor ne sme pasti izven tega intervala, saj bi izkoristek lahko hitro padel, pojavijo pa se tudi fizične omejitve – premalo ali preveč delavcev na delovnem mestu.

3. Pri vsaki spremembi časovnih normativov ali celotnega števila prisotnih delavcev je potrebno ponovno balansiranje linije – to pa pomeni tako rekoč vsak dan. Ko se določi tip oziroma varianta, ki se bo izdelovala in prisotnost na delu, pro-

gram BALANS optimalno razporedi delavce po postajah. Optimalna razporeditev se v tem primeru pojmuje kot teoretično najboljša možna.

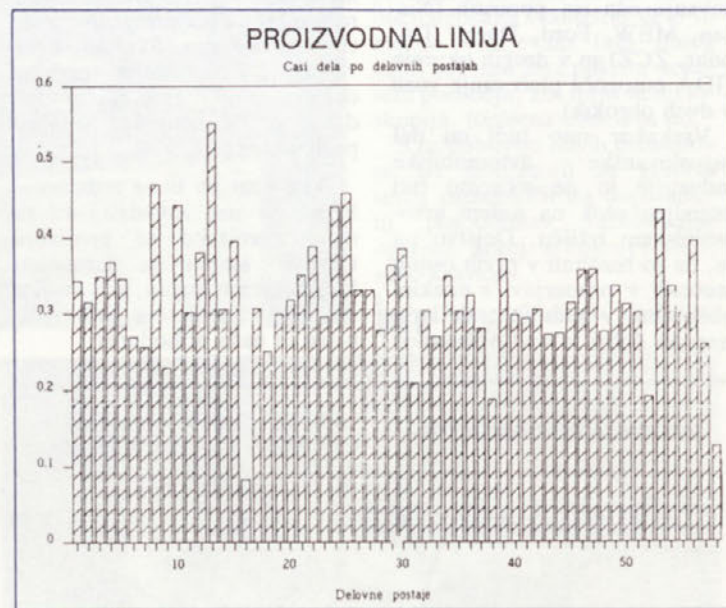
V konkretnem primeru se je izkoristek povečal s 56,6 na 78,5 %, proizvedena količina pa za 38,7 %, in to pri enakem številu delavcev. Ker se linija balansira vedno na maksimalni možni izkoristek, lahko v praksi uporabimo po balansiranju naslednje rešitve:

- nepremenjeno št. delavcev – večja proizvedena količina;
- nepremenjeno št. delavcev

balansiranju. Te je mogoče zapolniti z dodatnimi operacijami, pri čemer se izkoristek linije še poveča.

5. Veljati mora pogoj, da je transport materiala na delovna mesta pravočasen. Linija mora diktirati transport materiala in ne obratno.

Program BALANS predstavlja v bistvu simulacijo nekega realnega procesa na računalniku. Kot tak operira z določenimi predpostavkami, zato je v prvi fazi najprimernejši za tehnologe, ki lahko z njim planirajo



– nespremenjena proizvodna količina, krajši čas;

c) zmanjšamo št. delavcev – nespremenjena proizvodna količina.

4. Program izračuna vrsto uporabnih podatkov, ki jih je možno prenašati v vse standardne programe, jih tudi dalje obdelovati (na primer grafična predstavitev). Prikaže pa tudi, kakšne časovne rezerve so še po

časovno optimalno postavitev proizvodnih linij. V kasnejšem času pa bo lahko služil tudi kot pomoč vodjem proizvodnje pri delu v praksi.

Samo metodo balansiranja linij sem natančneje opisal v poročilu na 30 straneh in je tudi na voljo vsem zainteresiranim. Trenutno operativna verzija programa BALANS 3.0 pa teče na vseh IBM-PC kompatibilnih osebnih računalnikih.

V OIS pripravljamo s pomočjo programskega paketa ORACLE bazo tehnoloških podatkov za prikoliško dejavnost. V začetku bodo to le podatki, ki jih potrebuje program BALANS, vendar bo baza zasnovana tako, da jo bo mogoče razširiti po potrebah. Iz nje bodo v prihodnosti zajemali podatke tudi ostali programski paketi za optimiranje proizvodnje.

V OIS je bil razvit tudi program za optimalni razrez plošč, ki dela na računalniku VAX in je že v uporabi.

Radovan Smerdel, dipl. ing.
OIS

Vabilo

na 1. srečanje uporabnikov osebnih računalnikov

V sredo, 5. oktobra, ob 10. uri bomo v prostorih OIS organizirali srečanje uporabnikov PC. Namen srečanja je spoznavanje novosti s področja PC in medsebojna izmenjava izkušenj.

DNEVNI RED:

- Uvod
- Pomoč OIS pri uporabi PC
- Predstavitve mrežnega planiranja
- Dodatne možnosti PC-PIS1 in LOTUS-a
- Uporaba osebnih računalnikov v IMV
- Razno

Tisti, ki se srečanja nameravajo udeležiti, naj se prijavijo pri Cirilu Bele – int. štev. 158.

OIS tov. Starič
tov. Starič
tov. Smerdel
tov. Ramovž, Bele uporabniki

Organizacijsko informacijski
Vlado Starič

IMV-ADRIA največji evropski izvoznik počitniških prikolic

Vtisi s sejma prikolic, avtomobinov in počitniške opreme v Jönköpingu na Švedskem od 31. avgusta do 4. septembra 1988

Prikolice ADRIA so se prvič pojavile v tujini pred 22 leti in to prav na Švedskem. Ko danes ugotovljamo, da je vsaka deseta prikolica, ki se danes vozi po cestah tako rekoč vseh zahodnoevropskih držav, narejena na Dolenjskem, si lahko s ponosom priznamo, da smo evropski rekorderji.

Pri vsem tem je treba upoštevati dejstvo, da je prikolica zelo zahteven izdelek. Prvič zato, ker je vozilo, ki mora nuditi maksimalno varnost med transportom in konstrukcijsko ustrezati najzahtevnejšim raznovrstnim predpisom najrazvitejših držav. Drugič zato, ker je to malo stanovanje v naravi, ki mora uporabniku nuditi vse ugodnosti, kot jih ima doma, to se pravi kuhinjo, dnevni prostor, spalnico, kopalnico, sanitarije, ogrevanje s tekočo vodo itd. Končno pa morajo biti vsi ti elementi skomponirani v estetsko, funkcionalno in aerodinamično celoto, ki spodbudi prikoličarja, da je to tista prikolica, ki jo bo brez skrbi pripel na svoj avto, s ponosom parkirjal v kampu in da se bo v njej čim udobneje počutil.

ADRIA seveda ob prvem vstopu v evropsko arena vseh omenjenih pogojev seveda še daleč ni izpolnjevala in je takrat ponudila tisto, kar se je pač dalo in znalo izdelati. Vendar pa je imela izvirno prvino, to je, da je bila plod lastnega znanja. Zagotovo je prav ta vidik odločilen za uspeh. Vsa leta je namreč ADRIA sledila razvoju evropskih prikolic in to ji je tudi omogočilo ustaljeno pozicijo na evropskem trgu. Danes ima ADRIA v zahodni Evropi 550 prodajnih mest s servisom in ostalimi dejavnostmi, ki lastniku

ADRIE omogočajo nakup in vzdrževanje prikolic.

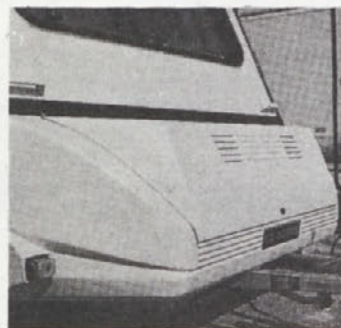
Za lep čas pa se je med novinarji in konkurenco šušljalo, da ADRIA za sezono 1989 pripravlja nekaj revolucionarnega. Zadeva je bila za javnost obelodanjena na promociji prikolic iz serije FORMA v Portorožu junija letos.

V Portorožu je bilo šest švedskih novinarjev. Soglasno so priznali, da je ADRIA letos od vse konkurence naredila največji korak naprej, tako da je eden od njih po vrnitvi na Švedsko v svojem članku napisal: »Epophalna sprememba pri ADRII.«

V tujini smo potrošnikom prvič predstavili nove prikolice na sejmu v Jönköpingu na Švedskem od 1. avgusta do 4. septembra.

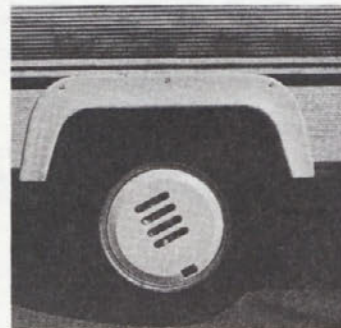
Najprej nekaj besed o prikoličarstvu na Švedskem. Delovni čas je od ponedeljka do petka od osmih do petih popoldne, zato so sobota, nedelja in dopusti čas, namenjen samo za oddih. Ker je delo organizirano tako, da človeka maksimalno angažira, je prisotna velika želja za pobeg v naravo. Bogatejši si kupijo počitniško hišico, ker pa so ti zelo redki, je zelo popularna nabava čolna, jadrnice ali prikolic. Če se zadržimo pri prikolicah, je zanimivo, da so prikolice razmeroma zelo drage, saj stane naša petinpolmetrska prikolica v maloprodaji toliko kot VW-GOLF, vendar je nakup lažji, ker se da prikolico kupiti tudi na desetletni kredit. Prikoličarstvo ima na Švedskem zelo visok status in je zelo dobro organizirano, saj izhaja veliko specializiranih revij samo za prikoličarje. Najmanj dvajset novinarjev živi samo od pisanja o prikolicah, ki jih testirajo, primerjajo, priporočajo ali odsvetujejo. Prikolica mora biti že s strani proizvajalca za naše pojme razkošno opremljena in

kar se da funkcionalno konstruirana, saj nekatere kupce odvrne od nakupa že to, če ni predviden prostor za rezervno kolo. Pri nakupu so zelo natančni, nekateri si hodijo prikolico po desetkrat ogledovat, preden se odločijo za nakup. Seveda imajo veliko izbiro, saj tu prodaja prikolice najmanj dvajset domačih in tujih proizvajalcev. Ko se končno odločijo za nakup prikolic se opremijo s predšotorom,



obiskalo 45.000 obiskovalcev. Prvi dan je bil rezerviran za novinarje in trgovce, naslednje tri dni pa za občinstvo.

ADRIA je predstavila štiri popolnoma nove modele prikolic iz serije FORMA, to je FORMA 460 (C-4), FORMA (C-9), FORMA 580 (C-13) in FORMA 620 (C-24). Poleg teh je bila razstavljena tudi mala prenovljena prikolica OPTIMA



stereo radiom in barvnim televizorjem, ker pač želijo, da bi bil njihov mali dom v naravi čim udobnejši. Obsedeni so s pojmom kvalitete, tako da na primer ALFA ROMEO velja tu za drugorazredni avto. Če upoštevamo, da se na Švedskem prodaja največ avtomobilov VOLVO in SAAB, si je lahko predstavljati, da taisti kupec na tako vozilo ne bo obesil »drvarnice«.

Na Švedskem se prodajata v glavnem dve vrsti prikolic: nordijske (KABE, POLAR, SOLIFER, SAVSJO in CABBY) ter kontinentalne (ADRIA, HOBBY in KNAUS). Nordijske prikolice obvladujejo cca 60 % prodaje, 40 % pa je na razpolago za kontinentalne. Kontinentalne prikolice skoraj ne konkurirajo nordijskim, kot na primer FIAT in VW ne konkurirata VOLVU in SAABU.

Sejem je po uradnih podatkih,

350 (B-26). Progma je zaokrožil avtomod ADRIATIK 610.

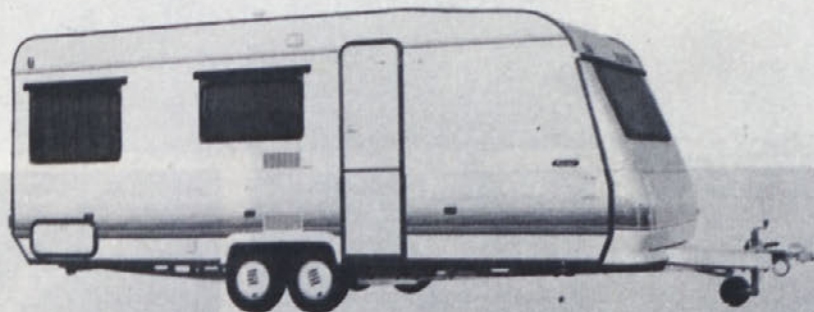
Vsi smo nestrpnost čakali odziv strokovnjakov in občinstva na modele FORMA. Takoj po otvoritvi sejma je bilo pričakovanje poplačano. Novinarji, trgovci in celo proizvajalci konkurenčnih prikolic so nam prihajali čestitat in kar naprej so se bliskale kamere konkurenčnih konstruktorjev, ki jih zanima vsaka nova in izvirna tehnična rešitev posameznih detaljev, ki je prišla na um strokovnjakom v ADRII. Prevladovalo je splošno mnenje, da je ADRIA gleda na lanskoletne modele storila od vseh razstavljalcev največji korak naprej.

Posebno pozitivne reakcije pa so bile s strani občinstva. Obiskovalci so večkrat stali v vrstah, da so si lahko ogledali notranjost prikolic.

Vprašanja so kar deževala in eno je bilo celo takšno, ali je res, da so prikolice izdelane v Jugoslaviji. Seveda je vse najbolj zanimalo, kdaj bodo lahko nove modele kupili na Švedskem.

Brez dvoma so nove prikolice za sezono 1989 zadetek v črno. S tem smo se povsem enakovredno postavili ob bok konkurenci iz Zahodne Nemčije in s plasmanom ne bi smelo biti težav. Seveda pa je nujno, da bodo prikolice pravočasno dobavljene, kvalitetno izdelane in da bo prodajna organizacija organizirala vse poprodajne aktivnosti tako, kot se novemu ugledu ADRIE spodobi.

Bombek

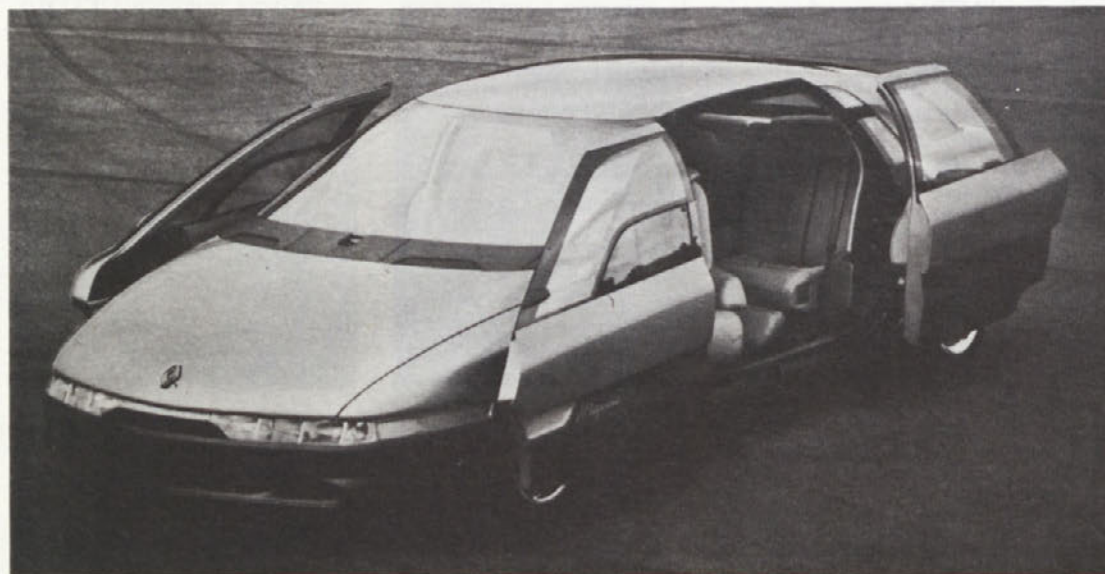


»Megane« – RENAULT Vozilo bodočnosti

Renault bo na sejmu v Parizu (Salon de Paris) razstavljal vozni prototip, imenovan megane, ki predstavlja dovršenost tehnike in designa, ki si ju lahko proizvajalec zamisli za bodočo generacijo modelov.

rdečimi žarki. Vozilo je opremljeno z zaščitnim alarmom proti kraji.

Megane je sestavljen na ultra moderni mehanski osnovi: 4 krmiljena in pogonska kolesa, samonastavljivo vzmetenje z



elektronskim krmiljenjem, mehanski menjalnik z dvojnim upravljanjem: ročno in avtomatsko turbo polnjen 3-litrski motor V6 z 250 KM, ki omogoča megane s CX 0,21 ali 0,22 doseganje hitrosti 260 km/h.

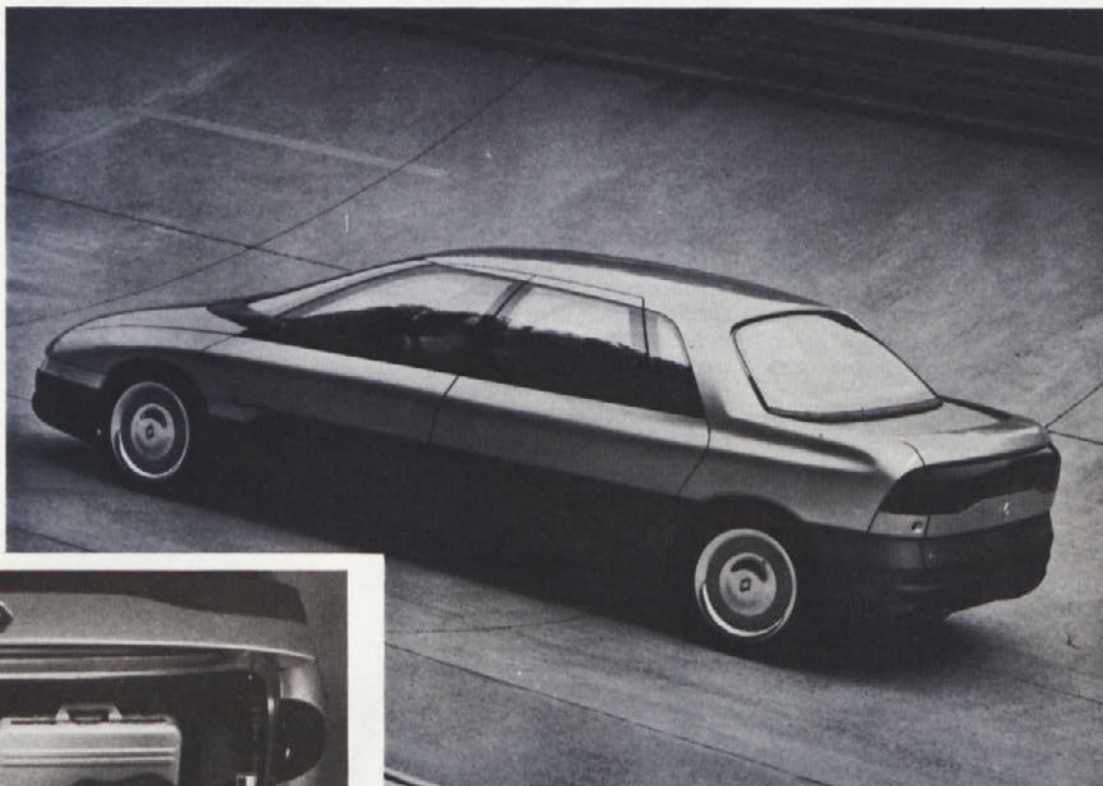
- Megane pomeni obenem:
- tehnično vitalnost in kreativnost proizvajalca,
 - vzajemno sodelovanje med RENAULT-OM in njegovimi partnerji,
 - zasidranje RENAULTA v mreži vozil visoke kategorije.

Iz Renault Presse
prevedla in uredila:
Barbara Krajnc

kurir

Megane je prostorna, luksuzna in udobna berlina s 4 sedeži. Njena 4-stranska, drsna vrata se na široko odpirajo; ni srednjega stebrička, sprednji sedeži so vrtljivi, voznikov za 60° in sovoznikov za 180°, tako da se slednji lahko pogovarja s potniki, sedečimi zadaj. Fotelja zadaj se lahko nagneta v položaj za počitek, s podnožniki, medtem ko se zadnji del umakne za 35 cm in tako sprost dodatni prostor. Prtljažnik je opremljen z drsnim predalom, ki olajšuje zlaganje prtljage.

Vsa vrata, kot tudi sedeži so na električno upravljanje, položaj voznikovega sedeža je v spominu. Vrata se odpirajo na razdaljo s pomočjo odpirala z infra



Super ključ IMV Renault v igri Super 3 x 3

Avtomobili iz našega prodajnega programa so privlačni dobitki v več nagradnih igrah jugoslovanskih časopisov in igrah na srečo. Tudi Loterija Slovenije je dodala skladu denarnih dobitkov v igri 3 x 3 avtomobile RENAULT. Tako je nastala igra Super 3 x 3, ki jo že predstavljajo na televiziji, radiu in v časopisu Dnevnik.

Tej propagandi se pridružujemo tudi mi, saj so stroški take posredne reklame bistveno nižji od stroškov oglaševanja po naročilu. Sodelovali smo pri snemanju dveh televizijskih spotov, v katerih je poudarek na naših avtomobilih, v Dnevniku vsak dan predstavimo enega od dobitkov, na hrbtni strani vsake kar-

tice za Super 3 x 3 je oglas za enega od modelov RENAULT.

Posebne kartice so že na voljo na prodajnih mestih loterije in deset od 592.704 kartic predstavlja devet avtomobilov: R-4



GTLJ, R-5 campus, R-5 GTS, R-5 GT turbo, R-21 GTX, express 1,4 l, express diesel, espace manager GTS in trafic T 318 furgon. Te kartice bodo v prodaji do 23. oktobra, ko bosta dve žrebanji: eno običajno za denarne dobitke, v katerem imajo glavno vlogo kroglice s številkami za vrstice A, B in C ter posebno žrebanje zaporednih števil kartic za avtomobile.

Z nekaj sreče tako lahko postanete lastnik vozila RENAULT še na drugačen način.

I. Judež

Sir ni bil strupen!

»Vzorec topljenega sira, glede na opravljeno analizo, ustreza pravilniku o kakovosti mleka, mlečnih izdelkov, siril in čistih cepiv (Ur. l. SFRJ št. 51/82) in pravilniku o pogojih, ki jim morajo glede mikrobiološke neoporečnosti ustrezati živila v prometu (Ur. l. SFRJ št. 45/83)«.

Tako je živilsko kemični laboratorij zavoda za socialno medicino in higieno ocenil vzorec »problematičnega sira«, ki ga je naša delavka odnesla na pregled 29. 8. 1988.

Tovarišici S. sporočamo, da lahko brez skrbi uživa sir in da smo za njeno skrb za zdravje plačali 132.430 dinarjev, toliko nas namreč stane negativen organoleptični izvid.

S. G.

Opomba avtorja: Če se bo ta praksa razširila, nam bo zmanjkalo denarja za izplačilo OD po novem sistemu nagrajevanja. Ni vse d..., kar smrdi, vsaj kar zadeva sire ne!

Zaključena počitniška sezona v Privlaku:

»Železo je v ognju...

Tako nekako bi lahko strnili vtise po dveh »poslovnih letih« našega novega kampa v Privlaku, katerega ponudbo je letos razširil še počitniški dom v središču mesta.

Mnogi smo bili zadovoljni, drugi manj navdušeni, nekateri celo toliko kritični, da jim je kar težko pripisati popolno objektivnost, toda vsako mnenje in pripomba (pod tem gre razumeti predvsem tisto, kar v sodobnem političnem jeziku pojmuje kot »konstruktivna«) sta dobrodošla. Le strokovne ocene, ugotovitve in analize, temelječe na zbranih podatkih, združene z mnenjem večine, če že ne vseh letovalcev, lahko tvorijo izhodišče za priprave na naslednjo sezono.

Zato se ne gre prenegati – ne silimo maratonca k izjavi za tisk na ciljni črti, bi dejali v prispodobi – in si dajmo toliko časa, da iz vrtincev mešanih občutkov izluščimo zrno, iz katerega bomo pridobili novo kakovost, nove vsebine, ki nas bodo ponovno primamile na peščene plaže Privlake.

Zaradi tega že ob tej priložnosti obveščamo kolektiv, da bomo pripravili posebno anketo za vse, ki so letovali v kampu oz. domu v Privlaku. Rezultate ankete bomo združili v uradno poročilo, ki ga bodo obravnavale sindikalne organizacije, vsekakor pa bo predmet obdelave strokovnih in poslovnih struk-

tur. Torej bo dana možnost, da se zbrano, umirjeno in tehtno opredelimo do vsega, kar je bilo doslej storjeno in kar bo treba še storiti, da bo Privlaka mnogo več, kot je – po meri našega delavca.

Seveda že danes bodejo v oči nekatere stvari, ki jih bo anketa le podkrepila. Omenimo nered, recimo mu kar nasilje, ki ga zganjajo lokalni teroristi iz disko kluba nad nedolžnimi gosti ob nevsakdanji tolerantnosti varuhov reda. K temu pritaknimo še osebje iz bifeja v kampu, ki bi ga kadroval sam veličastni Rambo – nenadkriljivi, izmišljeni junak ameriških drobnih duš. Zagotavljamo, da bo to naslednje leto le še neprijeten spomin.

Priča smo bili tudi poskusom pridobitniškega »poslovanja« nekaterih delavcev z boni za prehrano. Tudi imena poznamo in njim na žalost napovedujemo popolnejši sistem, ki jim bo razvrednotil tatinski bussines. Sedanjni sistem je naivno temeljil na poštenju, žal.

Tudi oskrba v kampu ni bila takšna kot lani. Uprava kampa se bo morala sprijazniti s tem, da je dober lanski vtis zbledel in da se bodo njihovi trgovci morali malo »premakniti«. Isto velja tudi za urejanje plaže, kjer ni bilo narejeno prav nič, pa ni bilo treba veliko denarja.

S pogodbo – upati je, da ne bo le za naslednje leto, pač pa

vsaj srednjeročna – moramo tudi sami zaščititi svoje interese, ker bo naše vlaganje v naslednji razvoj kampa le preveliko tveganje.

Še cela kopica drugih problemov je, ki jih bomo morali rešiti, zato bo sleherni sodelovanje z vsemi, ki bi radi pomagali pri urejanju počitniške problematike, več kot dobrodošla.

Povsem odveč pa so alarmantne govornice, največkrat »zaupne«, o dokončni selitvi kampa na novo lokacijo, kar bi nas lahko spravilo v podrejen položaj pri nadaljnjem dogovarjanju in podobno. Tudi obrekovanj, ki bi se lahko končala na sodišču, ne manjka. Od teh se distanciramo, vsekakor pa smo za vsak argumentiran nastop, s katerim bomo v prihodnje ne le preprečili morebitne zlorabe, ampak tudi sankcionirali že storjena dejanja.

Zaključimo z uvodno mislijo. Imamo železo v ognju in kujmo ga, dokler je vroče, vendar večje in strokovno, ne ihtavo in vsev-ker bo izdelek kaj klavrn.

Nemara ga ni med nami, ki bi si ne želel naslednje leto v še lepše in bolj urejeno okolje, v katerem bo preživel del dragoce-nega dopusta.

Zato vas vabimo k sodelovanju, pri katerem bo že omenjena anketa le ena med več možnostmi.

KURIR

Simo Gogič



S seje delavskega sveta

Pri sprejemanju novih delavcev sta potrebni večja preudarnost in strokovnost, so menili delegati delavskega sveta na zadnji seji, ko so zahtevali pojasnilo, zakaj je sodišče ugodilo zahtevi za varstvo pravic delavca, ki je bil pred časom odpuščen iz našega tozda.

Zahtevali so, naj komisija samoupravne delavske kontrole razišče še nekaj primerov kadrovskega področja, za katere obstaja sum, da niso pravilno vodeni.

Sicer pa so delegati največ časa posvetili proizvodnim problemom, saj je proizvodnja zaradi izdelave vzorčnih prikolic za sejme ter pomanjkljive dokumentacije in s tem v zvezi pomanjkanje materiala že dva meseca močno motena. Zastoji se kar vrstijo, število nedokončanih izdelkov na dvorišču pa iz dneva v dan narašča.

Kljub občirni razlagi direktorja so delegati ugotovili, da so nemočni pri reševanju tega problema, ki ima vzroke zunaj našega tozda in nanje zaenkrat ni možno vplivati. Vsaj z lastnim delom ne. Je pa zadnji čas, da se v sistemu IMV nekaj spremeni, da se odpravijo vsakoletne zamude pri prehodu na novo sezono.

kurir E. S.

Tenis

Letošnjega tekmovanja v tenisu v okviru delavskih športnih iger občine Brežice se je udeležilo rekordno število ekip, kar enaindvajset. Najštevilnejši smo bili zastopniki našega tozda, saj smo nastopili kar s štirimi ekipami.

Prvo mesto je presenetljivo osvojila Delavska univerza pred

Gozdnim gospodarstvom in Obrtnim združenjem. Naše ekipe so se uvrstile tako: 10. mesto IMV III (Darja Lopatič, Mojca Lovše), 13. IMV II (Vaso Vesič, Davor Kuhar), 20. IMV I (Franc Lesar, Ernest Sečen), 21. IMV IV (Boris Binovec, Zoran Ajster).

Jeseni bo še posamično prvenstvo.

kurir

E. S.

Foto uganka

Kaj je to

• Vremensko politična opazovalnica, namenjena pravočasnemu zaznavanju nevihtnih oblakov z juga.

• Stolp, postavljen za časa vladavine dinastije Jurij, namenjen sedanjim in bodočim rodovom za odkrivanje morebitnih kupcev naših precejšenih R-4 TURBO PROP. Bojan Zupanc R-I



Kaj je to?

Spet foto uganka! Saj vsi vemo, kaj je to, malo pa jih ve, KAJ JE v šotoru, ki je že nekaj let postavljen ob tovarni. Če veste kaj o tem, odgovorite, čaka vas knjižna nagrada.



Streljanje

Uspešna nastopa na republiškem prvenstvu

V začetku septembra je bilo na strelišču Strelske zveze Slovenije v Ljubljani letošnje republiško prvenstvo v streljanju z malokalibrskim orožjem.

V disciplini MK pištole Drulov sta v konkurenci sedemindvajsetih najboljših slovenskih strelcev dosegla lep uspeh tudi člana strelske družine IMV Brežice.

Robert Kranjc je s 469 krogi zasedel odlično šesto mesto, Bojan Sotler pa je bil s 452 krogi prav tako zelo soliden – petnajsti.

Kljub temu pa je Kranjc po tekmovanju izjavil, da s svojim nastopom ni povsem zadovoljen, saj je zadnji teden pred republiškim prvenstvom na treningih redno dosegal rezultate med 490 in 500 krogi, kar je celo več, kot je nastreljal letošnji republiški prvak Jereb iz Škofje Loke.

Žal nismo nastopili tudi v ekipni konkurenci, kjer bi se gotovo potegovali za eno od prvih treh mest. Razlog: imamo samo dve pištoli za tretjo pa ni denarja. Res škoda!

Ernest Sečen



IMV na Zagrebškem velesejmu

Leto je hitro naokrog in že je bil tu zagrebški jesenski velesejem. Druga največja prireditelj takšne vrste v Jugoslaviji.

IMV je zastopala pogodbeno-trgovska organizacija RO »AUTOHRVATSKA ZAGREB« OOUR »UNUTRAŠNJA TRGOVINA« Zagreb z naslednjimi eksponati:

– R-4 GTL, R-5 campus, R-5 GTS, R-5 turbo, R-5 TD avto šola, R-21TL (1,4), R-25 TX, R-5 EXPRESS TD, espace, trafic TB 23, trafic T-553, trafic PC 83 kamionet: prikolice optima 500 TL, bife standard in turistični bivak.

Vsi izdelki IMV so bili tudi v prodaji. Izdanih predračunov in sprejetih vplačil na sejmskem

prostoru je bilo za 40 R-4 GTL, 15 vozil uvoznega programa in 5 prikolic. Zagotovo bi bili prodajni rezultati še boljši, če bi bila promptna dobava.

Velik interes obiskovalcev je bil za vozilo R-19, katero pa žal niso mogli videti.

M. V.



FOTO ŽEBLJIČKI



R-19 pred IMV

Vozilo R-19, novost, ki prihaja z Renaultovih proizvodnih trakov in ki smo vam jo v Kurirju že predstavili, smo si v teh dneh lahko v živo ogledali pred upravno stavbo. Marsikoga je zamikalo, da bi ga imel, a kaj, ko je tako daleč od možnosti...



Nič več...

Delavci tozda Commerce so navdušeni. Nič več jim ne bo kapljalo na glave – saj so streho septembra sanirali.



Novi prostori

Utesnjena prototipna delavnica je le bolj zadihala.



Vegetarijanci

Nekateri imevejci so v teh jesenskih dneh prestopili v vrste vegetarijancev. Nekateri iz ljubiteljskih nagibov, drugi iz finančnih... Vsekakor pa oboje najdete v hosti; s košaro v rokah in s takšnim vlakom...

Na kratko

• O IMV smo posneli film. Zaenkrat se še ne ve natančno, kakšnega žanra je.

• Člani društva računovodskih in finančnih delavcev Dolenjske so bili na desetdnevni strokovni ekskurziji na Poljskem. Nekaterih je strah posledic...

• S čiščenjem je v IMV res križ, to najbolj občutijo v prototipni delavnici. Čudno! Metel je veliko, samo vihteti jih nima kdo...

• Nekateri se sprašujejo, zakaj v projektno skupino, ki deluje pod taktirko Ludvika Marinča, nismo vključili vseh 16 delavcev, ki so se usposabljali na fakulteti za organizacijo dela, in zakaj bi delo opravljali volonterji, ki jih še kritizirati ni primerno.

• Ob tem, da vse več delavcev sodeluje v igrah na srečo, je tudi interes za pomoč iz blagajne vzajemne pomoči, vse večji... Čudno! Pa pravijo (statistike), da imamo v IMV dobre plače...

Jošk Poodgurski

Martin: Jošk, kaj si pa tako slabe volje?

Jošk: Kaku ne bi biv, ko mi je pa krava crknila.

Martin: Crknila? Zakaj?

Jošk: Je, bla bulana pa nisem vedu kaj č'm. Prjatu iz mesta, ki prhaja k meni vsako nedelo, mi je hotu pomagat, da jo ozdraviva...

Martin: Pa?

Jošk: Štiri nedele je hodu. Vsako nedelo je povedal nov recept, ker kravi ni šlo nič na boljš..

Martin: No, in?

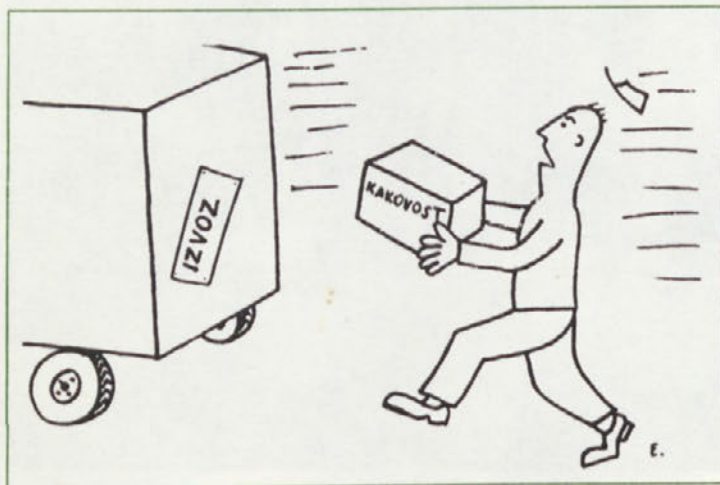
Jošk: Ko je pršu peto nedelo, je bla krava že hin! In več, kva mi je reku?

Martin: Kaj?

Jošk: Da je škoda, k je crknila, da je mel on še tolik idej...

Martin: Ta je pa dobra. A je ta tvoj prijatelj morda politik...

Jošk: Kaj pa vem. Veterinar ni...



Počitnic je konec

Sredi septembra so se po dvemesečnih počitnicah spet zbrali pevci in pevke našega mešanega pevskega zbora. Tudi to leto jih bo, kot do zdaj že deset let, vodil neutrudni Slavko Rauch. Njihovi načrti niso skromni, želijo čimveč nastopati in se predstaviti tam, kjer jih že dobro poznamo, in seveda tudi v krajih, kjer njihova pesem še ni zadonela.

Seveda brez vaj ne gre. Tudi letos se bodo dvakrat tedensko zbrali v glasbeni učilnici osnovne šole Grm in pridno vadili.

Vabijo tudi vas, da se jim pridružite.

Pesmi dolenjske dežele

Peter Levec

Najina jesen

(V Črnomlju v jeseni 1944)

V jesensko jutro vodi blatna pot...

Čez motni svod se pno deževne mre.

Odpadlo listje po ogradah vene,

na vodi zdrznil se je bel labod.

Ko greva skozi rdečkast drevored,

v očeh blesti ti vlažna se modrina.

Srce mi šiti tvojih rok bližina,

ko zrem te nem. v tej uri brez besed.

Bojim se, da ljubezen, porojena

v jeseni tej iz mladega srca,

zamrla bi – na glas izgovorjena.

Zato molčim. – In listje spē na tla,

na blatna tla z vosokega maklena.

Le v prsih tiho čustva tle ognjena.

Peter Levec, rojen 1923 v Zgornjem Tuhinju. Gimnazijo je končal v Mariboru. Po začetku vojne je bil eno leto zaposlen kot ročni delavec zatem pa je moral na prisilno delo v okolico Gradca. Julija 1943 je od tam pobegnil ter se v domačih krajih pridružil partizanom. Čez kakšno leto je s Štajerske odšel v Belo krajino, kjer je bil za zvezo z angleško vojno misijo na partizanskem letališču. Po vojni je študiral na politični šoli v Beogradu, bil urednik Mladine in sourednik Mladinske revije, zatem urednik na Radiu Ljubljana, nato pa do upokojitve urednik pri Cankarjevi založbi v Ljubljani. Prve pesmi je objavil že pred vojno v Jutru in v Slovenskem listu. Tako je bil za Borom prvi, ki je pisal uporniške pesmi, že 1941, čeprav jih je lahko objavil šele kasneje. Prve, med njimi zdaj že klasično žalostinko Požgana vas, je objavil sredi leta 1944 v ciklostirani antologiji Šlandrove brigade »Iz težkih dni«, ki jo je tudi sam uredil. Takoj po vojni je svoje partizanske pesmi zbral v zbirko Koraki v svobodo. Pozneje je pisal intimistično liriko, ki jo je izdal v zbirkah Zeleni val, 1954; in Brezkončni marec (pomnoženi izbor prejšnjih pesmi), 1971. Levec je tudi prevajalec poezije in proze iz nemščine, angleščine in srbohrvaščine.

Oglas

Vsi, ki imate radi med (kostonj, akacija), se lahko oglašite pri
TONETU DOLINŠKU
Na tratih 25
Novo mesto

Nagrajenci iz 17. številke Kurirja

Anica Hočevar – TPD Šmarjeta, Selič Jože – TP Adjustaža, Zdenka Lazičič – TOZD Commerce, Husič Srečko – Proizvodnja IV, Brudar Jože – Proizvodnja IV.

IMV KURIR izdaja delovna organizacija Industrija motornih vozil Novo mesto. Izhaja štirinajstdnevno v 7000 izvodih. Glavni urednik: Jasna Šinkovec. Odgovorni urednik: Vojko Grobovšek. Tehnični urednik: Mira Žonta. Člani uredniškega odbora: Jovo Bogovac, Aleš Fink, Danica Ivanušič, Barbara Krajnc, Vida Mamilovič – predsednica, Bojan Mikec, Jože Muhič, Boris Padovan, Ernest Sečen, Bojan Tomšič, Janez Zupančič. Izdajateljski svet: Vida Rifelj, Vinko Škof, Spasenka Lazarov, Jasna Šinkovec, Miloš Jakopec, Franci Novosel. Urednik rubrike: Spasenka Lazarov. Uredništvo in uprava: Novo mesto, Zagrebška c. 20. Grafična priprava in tisk: TISKARNA NOVO MESTO.