



AGROSERVIS
NOVO MESTO

**JUBILEJNA
STEVILKA**
25. decembra
1985

KURIR



VERO KAJ HOČEMO

Jubileji so vedno trenutki, ko delamo obračune za nazaj in plane za naprej. Tudi tokrat ne moremo mimo tega, čeprav bo ta naš jubilej izrazilo delovne narave. Nobenega dvoma ni, da je bil naš razvoj hiter in skokovit, da smo iz skromnih začetkov pred 30-mi leti postali drugi največji proizvajalec avtomobilov v Jugoslaviji in 20 letih tudi eden največjih proizvajalcev prikolic v Evropi. Vsa ta naša prehojena pot je bila pot trdega dela in velikega osebnega odrenkanja. Današnja IMV je moderno opremljena tovarna, ki zaposluje prek 5.000 delavcev, ki delajo kvalitetne avtomobile, ki se uspešno prodajajo po vsej Evropi in, kjer prav tako že 20 let uspešno izdelujejo v svetu znane prikolicice ADRIA CARAVAN.

Spremembe pogojev gospodarjenja doma in v svetu so v zadnjih letih ustavile naš hitri razvoj in nas prisilile, da prehojeno pot še enkrat ocenimo in, da delno korigiramo naše bodoče usmeritve. To ni nič nenavadnega v sodobnem svetu in postaja vse bolj praksa tudi v Jugoslaviji, kjer bomo zaradi naših velikih težav morali še marsikje spremeniti obstoječe programe in predvsem navade.

V IMV smo medtem že **spoznali kaj hočemo in moramo storiti:**

— obdržati moramo proizvodnjo prikolic in že osvojeno mesto na svetovnem trgu

— v avtomobilskem programu vidimo svojo bodočnost le, če IMV postane enakopraven član družine

večjega svetovnega proizvajalca avtomobilov.

V sedanjem trenutku smo na dobri poti, da to tudi dosežemo.

KAKO?:

— povečati moramo delež lastnega znanja v proizvodni

— stalno moramo dvigovati kvaliteto in kulturo dela in zato animirati slehernega delavca

— izvoz na konvertibilni trg mora ostati naše osnovno merilo napredka in uspešnosti.

— poskrbeti moramo za dotok mladih strokovnjakov v IMV in za njihovo perspektivo

— izkoriščati moramo vse naše notranje rezerve

— poskrbeti moramo za spremembo obstoječih po-

godbenih pogojev v avtomobilski proizvodnji

— znebiti se moramo bremen preteklosti z realizacijo finančne sanacije.

S postopno in uspešno realizacijo teh ciljev bomo tudi v IMV z zmernim, vendar realnim optimizmom zrlili v naš jutrišnji dan.

Ob koncu želim vsem delavcem IMV-ja v imenu ZKPO srečno in uspešno leto 1986.

PREDSEDNIK ZKPO IMV
Marjan ANŽUR, dipl. ing.

Dragi delavci Industrije motornih vozil

30 let delovanja vaše delovne organizacije v primerjavi z nekaterimi drugimi v Sloveniji in Jugoslaviji ni visok jubilej, je pa priložnost, da se ozrete na prehojeno pot in da pregledate svoje uspehe in dosežke.

Nastanek vaše delovne organizacije sega v obdobje, ko smo v občini začeli premagovati posledice stoletne zaostalosti ter posledice narodnoosvobodilne vojne in socialne revolucije. Občina je namreč že pred vojno predstavljala eno izmed najbolj nerazvitih območij Slovenije, s problemi prenaseljenosti, revščine in številnimi socialnimi nasprotji. Tem razmeram so se kot posledica vojne pridružile velike ljudske in materialne žrtve.

V takšnih razmerah smo takorekoč z lastnimi rokami, brez pomoči, vendar z veliko željo in zavestjo, da je z lastnimi napori potrebno ustvariti pogoje za boljšo prihodnost, začeli obnovo.

Razvoj občine je bil skokovit, skoraj neverjeten. Z odpovedovanjem osebnemu standardu, z velikimi napori in vztrajnostjo smo dosegli razvoj, na katerega smo lahko upravičeno ponosni.

Delež vaše delovne organizacije pri tem razvoju je ogromen. V tem kratkem času ste se iz skromnega servisa kmetijske mehanizacije razvili v sodobno tovarno avtomobilov in turističnih prikolic. Ta razvoj je bil možen samo ob vaših velikih naporih, prizadevanju in odrekanju.



V zadnjih nekaj letih se sicer srečujete z težavami in problemi, ki so posledica bistveno spremenjenih pogojev poslovanja pa tudi nerealnih načrtov in vlaganj v preteklosti. Za mnoge kolektive bi vaš položaj bil usoden. Velika prizadevnost ter napori za premagovanje teh težav so znak zrelosti kolektiva ter odraz zdrave dolgske trme in želje sanirati stanje, v katerem se nahajate.

Če je bučno praznovanje vaše 25-letnice bil znak začetka težav in problemov, je skromno praznovanje 30-letnice po mojem globokem prepričanju znak začetka sanacije in urejanja razmer v katerih se nahajate.

Kljub temu, da je v zadnjih nekaj letih položaj bil večkrat skoraj brezupen, pa nas, prepričan sem da tudi vas, rezulta-

ti zadnjega leta posebno zadnjih mesecev navdajajo z optimizmom.

Zato se ob vašem jubileju lahko s ponosom ozrete na prehojeno pot na teh vaših 30 let ustvarjalnega življenja in dela, ki niso bila niti enostavna niti lahka.

Prav tako s ponosom pa se lahko ozrete tudi na teh nekaj let kriz in problemov, saj bi za mnoge bili nepremostljivi, za vas pa so predstavljali izziv in motiv za večje napore in organiziranost.

Dovolite mi, da vam na kraju ob vašem jubileju iskreno čestitam in da vam, s tem pa tudi nam vsem skupaj, zaželim uspešnejšo prihodnost.

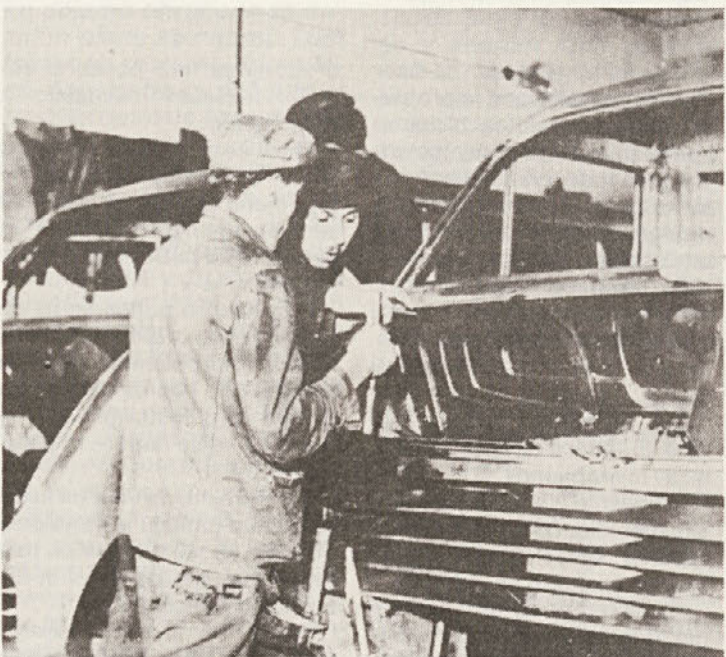
Predsednik
Skupščine občine Novo mesto
Uroš Dular

1955 — 1965

ROJSTVO PRVEGA JUGOSLOVANSKEGA VOZILA



Eden najzgodnejših posnetkov, ki datira v leto 1955 in ki prikazuje takratno agroservisno delavnico z bencinsko črpalko in prodajalno rezervnih delov za kmetijsko mehanizacijo, kar sta tedaj predstavljala glavni vir dohodka.



Delavci Motomontaže so že leta 1955 sestavljali karoserije za dostavni avto DKW — po podpisu kooperacijske pogodbe med Avto-Unionom G.M.B.H. Düsseldorf in Motomontažo.

LETO 1954

Ob stari cesti Ljubljana — Zagreb je bila v Novem mestu locirana delavnica za popravila traktorjev in bencinska črpalka.

28. 4. 1954

je izdal upravni odbor Okrajne zadružne zveze Novo mesto na osnovi pooblastil odločbo o ustanovitvi podjetja »MOTO MONTAŽA« in »AGROSERVIS« v Novem mestu.

16. 8. 1954

vpis novoustanovljenega podjetja v t. s. register GP — ime podjetja »MOTO MONTAŽA« in »AGROSERVIS« Novo mesto, s sedežem v Novem mestu, Zagrebška cesta.

1. 9. 1954

podpisana kooperacijska pogodba za montažo DKW vozil v Jugoslaviji med »AVTOUNIONOM G.M.B.H. Düsseldorf in Moto montaža.

7. 12. 1954

se spremeni firma podjetja v gradnji »MOTO MONTAŽA in AGROSERVIS« v »MOTO MONTAŽA«.

21. 2. 1954

je Ljudski odbor Novo mesto na skupni seji obeh zborov dne 21. 12. 1954 izdal odločbo o ustanovitvi podjetja »MOTO MONTAŽA«, ki je opravljala remontna in servisna popravila ter proizvajala motorna vozila DKW v kooperaciji, za direktorja pa je bil imenovan Franjo Bulc z Mirne.

LETO 1955

24. 2. 1955

je Ljudski odbor mestne občine Novo mesto na predlog direktorja podjetja na svoji 27.

seji 24. 2. 1955 izdal dovoljenje za konstituiranje podjetja »AGROSERVIS« — 29 ljudi.

26. 9. 1955

volitve upravnih organov — kot dodatek.
k odločbi o konstituiranju »AGROSERVIS« — število članov kolektiva: 36 zato volijo delavski svet (17. člen) in upravni odbor (5. čl.) podjetja.

15. 10. 1955

je bilo podjetje »AGROSERVIS« konstituirano — datum, ko IMV proslavlja svoj jubilej.

21. 10. 1955

za direktorja podjetja OZZ »AGROSERVIS« v izgradnji imenovan Jurij Levičnik in enako »MOTO MONTAŽA«.

9. 12. 1955

je okrajni ljudski odbor po službeni dolžnosti izdal odločbo, da se podjetje »MOTO MONTAŽA« pripoji k podjetju »AGROSERVIS« z dne 1. 2. 1955, sledijo reorganizacija »AGROSERVISA«, ki se preformira na pobudo DS v novo podjetje »MOTO MONTAŽA«.

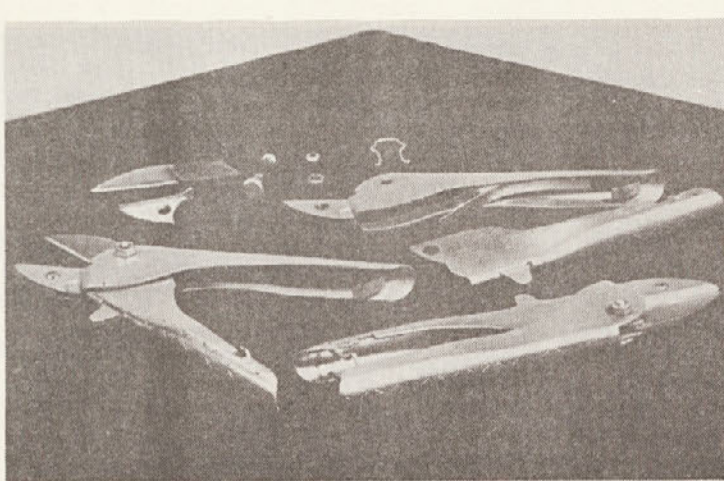
LETO 1956

29. 3. 1956

je s pogodbo med okrajnim ljudskim odborom Novo mesto in Okrajno zadružno zvezo Novo mesto postala podjetje »MOTO MONTAŽA« splošnega družbenega sektorja — oz. so prenešene ustanoviteljske pravice iz zadružnega na državni sektor.

1. 7. 1956

začetek poizkusne proizvodnje karoserij za lahke tovornjake, izdelava majhnih motorčkov za dvokolesa, vzpostavitev galvanike



V letu 1956 so v okviru dopolnilnega programa izdelovali trtne škarje, pomožne motorje za dvokolesa in grelne naprave (1958) za vse tipe vozil. Ti programi naj bi dopolnili vrzeli v proizvodnji, ko je zaradi pomanjkanja deviz ugašala proizvodnja DKW dostavnih vozil.

3. 7. 1956

izdelano dovoljenje za ustanovitev prodajalne proizvodnega podjetja »MOTO MONTAŽA« za prodajanje blaga lastne proizvodnje in drugih proizvodov, ki le to dopolnjujejo.

LETO 1957

2. 3. 1957

je izdal Občinski ljudski odbor Novo mesto dovoljenje za ustanovitev poslovne enote na osnovi sklepa DS z dne 1. 2. 1957 — prenehanje prodajalne — in ustanovitev za potrebe obrtne in trgovinske dejavnosti posebno poslovno enoto v sestavi podjetja Servisne postaje, ki jo je vodil kot začasni poslovodja Franc Šmid. Dejavnost: popravila kmetijskih strojev, traktorjev in drugih prometnih sredstev ter prodaja kmetijskih strojev in orodja, strojnih, traktorskih in avtomobilskih delov ter gum in vseh vrst naftnih in sintetičnih derivatov.

LETO 1958

jugoslovanska koncepcija lahkega dostavnega vozila
– pričetek del na konstrukciji lastnega dostavnega vozila, ki

naj bi zadovoljilo potrebe v Jugoslaviji po vozilu nosilnosti 1,5 tone. V tem času so potekala intenzivna dela na konstrukcijski dodelavi prototipa, ob enem pa se je montiral »DKW« in »MOTO MONTAŽA«
– jeseni na Zagrebškem velesejmu predstavljamo prototip domačega dostavnega vozila
– začetek izgradnje hale, v kateri naj bi izdelovali novo vozilo

– vsa oprema in orodja za proizvodnjo novega vozila so bila narejena doma
Ob definitivni osvojitvi prototipa in forsiranih pripravah za njegovo serijsko proizvodnjo se je pojavilo tudi vprašanje naziva podjetja, saj so namesto montaže že pripravljali proizvodnjo lastnega vozila. Namesto imena »MOTO MONTAŽA«, ki je ustrezalo dotakratnemu značaju dela, je bilo potrebno najti novo — ustrežnejše ime

LETO 1959

– Izgrajena nova hala v moderni hali z opremo, ki je bila v večini narejena doma — v sami tovarni je dnevno narejenih 5 vozil, kar nikakor že tedaj ni zadoščalo potrebam domačega trga
– Dokončna poskusna serija novih vozil — z dvotaktnim



Prve karoserije dobavljene od Avto-Uniona DKW za montažo v Motomontaži v letu 1954



Ob DKW dostavnem vozilu, je kaj hitro nastal prvi domači avto — plod lastne pameti mladih entuziastov, ki jih je vodil inž. Martin Sever. Na sliki je prototip, ki je bil istega leta razstavljen na zagrebškem velesejmu. Njegova sivo modra barva karoserije je do danes ostala »IMV barva«.

Okrajni ljudski odbor
Novo mesto
Del.štev. II.-10.478/7-54

Novo mesto, dne 21. decembra 1954

Na osnovi 4., 17. in 18. člena uredbe o ustanavljanju podjetij in obrtov (Uradni list FLEJ štev. 51 - 224/54) in 6. točke 64. člena zakona o okrajnih ljudskih odborih (Uradni list LRS štev. 19 - 89/52) Okrajni ljudski odbor Novo mesto na 14. skupni seji obeh zborov dne 21. 12. 1954 izdaja naslednje

o d l o c b o

o ustanovitvi podjetja »Motomontaža« v Novem mestu.

1.) Ustanovi se podjetje »Motomontaža« v Novem mestu.

Podjetje posluje pod firmo »Motomontaža« Novo mesto. Sedež podjetja je v Novem mestu.

2. Predmet poslovanja: podjetje za remontna in servisna popravila ter proizvodnja motornih vozil DKW v kooperaciji — kovinsko predelovalne panoge in montaža avtomobilov ter motorjev.

3. Ustanovitelj da na razpolago potrebna osnovna in obratna sredstva, katerih višina bo izkazana v naknadni odločbi.

4. Za direktorja se postavlja: Brulo Franjo iz Kirne.

5. Svet za gospodarstvo okrajnega ljudskega odbora Novo mesto bo nadzoroval delo direktorja glede priprave za začetek dela podjetja.

6. Do konstituiranja podjetja določi predsednik okrajnega ljudskega odbora plačo direktorju podjetja, lahko pa tudi izrednim strokovnjakom; delavci in uslužbenci pa se plačujejo po določilih uredbe o plačah delavcev, ki so zaposleni pri državnih uradih in ustanovah (Uradni list FLEJ, štev. 16 - 160/52) in temeljne uredbe o plačah uslužbencev državnih organov.

7. Podjetje se mora konstituirati do 31. 12. 1955.

8. Podjetje ustanavlja okrajni ljudski odbor Novo mesto.

Taksi po tarifni štev. 18/3 zakona o tokсах v znesku 12.000.- din in po tarifni štev. 8 odloka o vveljavi okrajnih taks in prometnega davka v znesku 3.000.- din sta plačani in uničeni na prvotni te odločbe.

Št. 10.478/7-54

Obve titi:

1.) Motomontaža Novo mesto.

Da je prejel točen, potrjuje

Predsednik OLO:
Župančič V., l.r.
(Župančič Viktor)



Tovarniško dvorišče je služilo za prostor, kjer so se delavci zbrali na praznovanju proslav, sestankih...



Leta 1960 je stekla serijska proizvodnja kombijev, ki jih je jugoslovansko tržišče pričakovalo z velikim navdušenjem in nestrpnostjo. Takole pa je izgledala takratna montaža — locirana v prostorih današnje končne montaže prikolic.



Vzporedno z nastajanjem prototipa je rasla prva proizvodnja hala namenjena presernici, karosernici in lakirnici novih vozil.



Želja po osebnih avtomobilih je bila na našem trgu že tedaj precejšnja in v zimi 1961/62 smo zmontirali 182 osebnih vozil DKW.



Takšna je bila ena prvih reklam kombija z naslednjim tekstom: »ENAKO TRPEŽEN — ENAKO EKONOMIČEN«



Ne samo doma, naš kombi je bil zaželen tudi zunaj meja Jugoslavije. Bil smo prvi izvozniki domačega avtomobila na zahodnoevropsko tržišče. Leta 1963 je bila v Avstriji za kombi izdana homologacijska listina, ki mu je odprla vrata v svet. V Avstrijo smo izvažali naša vozila pod nazivom DONAU 1000. Preko sto kombijev je bilo z vlakom poslanih avstrijskemu kupcu koncem leta 1962.

motorjem 1000 cm »DKW« — v večih variantah IMV proizvaja kot lahko preberemo v takratnih oglasih: sanitetni avto, kombi, dostavni avto, hidravlične stroje, dvigalke, 1,5 tone servisne stroje, »skidač« težkih gum, pralec stekel in grelec

— »MOTO MONTAŽA« se preimenuje v IMV
— Sprejet po nagradnem natečaju, ki ga je razpisal delavski svet »MOTO MONTAŽE« nov zaščitni znak
— Izdelava servisne opreme in hidravličnih orodij
— Izdelani »grelci« kabine

LETO 1959

19. 1. 1959

— seja DS, na kateri je sprejet sklep, da se podjetje »MOTO MONTAŽA« preimenuje v INDUSTRIJO MOTORNIH VOZIL. Takratni predsednik delavskega sveta je bil Stane Pustavrh. Sklep je bil sprejet z obrazložitvijo, da se je podjetje že močno razvilo, tako po svoji proizvodnji, uvajanju novih delov na vozila kot tudi z novimi predmeti kovinsko predelovalne panoge, in tudi po številu ljudi in vrednosti osnovnih sredstev.

4. 2. 1959

je Okrožno gospodarsko sodišče v Ljubljani kot regijsko sodišče izdalo na osnovi Odloka o registraciji gospodarskih organizacij sklep o vpisu v register gospodarskih organizacij spremembo imena firme — INDUSTRIJA MOTORNIH VOZIL — skrajšano IMV.

Predmet poslovanja:

— proizvodnja motornih vozil v kooperaciji proizvodnje karoserij prevoznih sredstev ter ostalih predmetov kovinsko predelovalne panoge,
— servisna postaja: popravila kmetijskih strojev, traktorjev in drugih prometnih sredstev ter kmetijska servisna služba, prodaja kmetijskih strojev in orodja, strojnih, traktorskih in avtomobilskih delov, gum ter vseh naftnih in sintetičnih derivatov
— nakup generalni remont in predelava rabljenih avtomobilov in prodaja lastnih

Direktor: Jurij LEVIČNIK
Pomočnik direktorja: Slavko MORE
Računovodja: Ivan FERKOLJ

V sklopu podjetja so poslovne enote:

— Servisna postaja — Novo mesto v. d. poslovodja Franc ŠMID
— IMV — Predstavništvo Sarajevo
— IMV — Predstavništvo Novi Sad
— IMV — Obrat Brežice — proizvodnja opreme za servisne

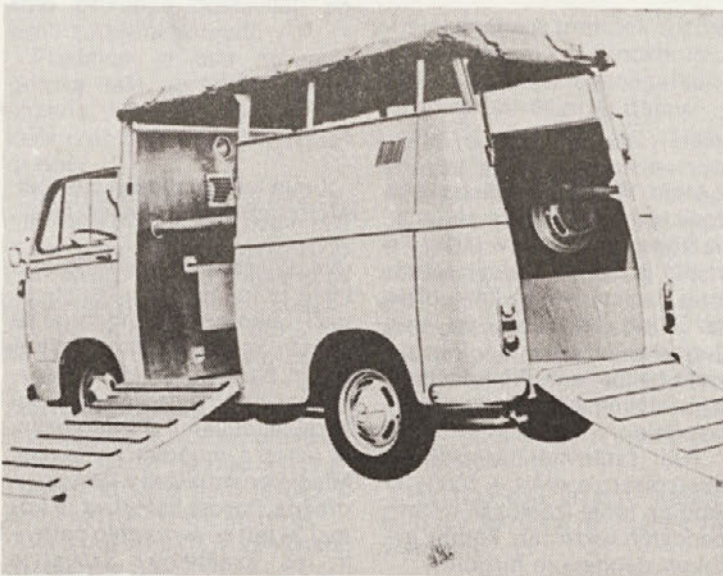
delavnice ter ostalih izdelkov kovinske predelovalne panoge — v. d. poslovodja Ludvik METELKO
— IMV Predstavništvo Skopje
— »SERVIS IMV« Novo mesto — splošna mehanična delavnica in servisna služba za proizvode IMV s pravico prodaje rezervnih delov — poslovodja Anton GRAŠIČ



Izvedba prvega »Kurirja«, po katerem je povzel ime tudi naš interni časopis.



S sanitetnimi vozili, ki so bila ena od izvedenk, smo oskrbovali celotno sanitetno službo Češkoslovaške.



Rg I 6/12-Km.

Okrožno gospodarsko sodišče v Ljubljani kot registrsko sodišče izdaja na osnovi Odloka o registraciji gospodarskih organizacij /Url. FLPJ 43-536/4/ ne priglasitev podjetja z dne 3.2.1959 FI 205/59 sledeči

S K L A P :

V registru gospodarskih organizacij se je vpisala pri podjetju MOTOMONTAŽA NOVO MESTO naslednja sprememba :
Na podlagi odločbe Obč.LO Novo mesto št. MO-5/1-59 z dne 28.1. 1959 se vpiše sprememba firme, ki odslej glasi :

INDUSTRIJA MOTORNIH VOZIL
NOVO MESTO.

skrajšano besedilo : IMV Novo mesto.

Za ta vpis se plača takse po tp.9-300 din, 10/4-2000 din, 12-500 din skupaj 2800 din Uredbe o takсах v postopku pred GS, ki so predpisno nalepljene in uničene na priglasitvi.

V Ljubljani, dne 4. 2. 1959.

Sodnik: Dr. Drnovšek Ljubo

Izvršil vpis v registru gospodarskih organizacij dne 19.2. 1959.

Vodja registra :
ka. /Bostale Antonija/

— IMV Skladišče Novo mesto
— prodaja lastnih proizvodov
ter sestavnih delov ter proizvodov na debelo in drobno
— poslovodja Franc ŠMID.

LETO 1960 maj

— serijska proizvodnja dostavnih vozil — narejenih prvih 100, 78% sestavnih delov je bilo po podatkih t. združenja proizvajalcev narejenih doma.
— izdelali 5 vozil dnevno — že tedaj glavne težave z dobavitelji domačih materialov
— celoletna proizvodnja vozil prodana takoj, tako da se je kolektiv znašel pred potrebo — razširitve kapacitet. To dejstvo je že tedaj dokazovalo pravilnost izbora takšnega tipa vozila — za katerega je bil izražen velik interes tudi v državah z razvito avtomobilsko industrijo
— na prvem jugoslovanskem avtomobilskem salonu v Ljubljani 11. — 19. 6. 1960 je »IMV — 1000 Turist de Luxe« s pomično streho ocenjen kot najelegantnejši in najelegantnejši in najlepši avto tega salona — prvi jugoslovanski avto sta si na salonu z zanimanjem ogledala predsednika TITO in Naser.

LETO 1961/62

Narejenih 182 osebnih vozil DKW

— leta 1961 prvi kongres neuvrščenih — v sklopu tega je v Beogradu razstava, kjer se INDUSTRIJA MOTORNH VOZIL predstavi s svojimi proizvodi

LETO 1963

— avtomobili IMV dobijo atest v Avstriji — prvi jugoslovanski avto, ki je dobil atest v Zahodni Evropi.
— istega leta postanemo prvi in edini jugoslovanski proizvajalec avtomobilov, ki svoj proizvod prodajamo na zahodnoevropski trg.

LETO 1965

— leto jugoslovanske gospodarske reforme, dobili nove naloge
— februarja začeli proizvajati prikolice za Švedsko
— z razvojem novih proizvodov in z dostavnimi vozili so bila tedaj IMV odprta vrata k nadaljnjemu razvoju
— delavski svet ustanovi na svoji seji 25. 12. 1965 Stanovanjsko enoto podjetja IMV, ki vzdržuje in opravlja stanovanjske hiše in stanovanja, poslovodja pa je Anton Selan



IMV je bil brez dvoma eden znanilcev pomladi v razvoju dolenske regije, oral je ledino v industrializacijo, pokrajine in ljudi. Svojim delavcem je omogočal izobraževanje ob delu — posnetek prikazuje udeležence tečaja za interno kvalifikacijo leta 1961.



Milan Kukovec in Jože Mali sta se tako ponosno postavila ob najelegantnejši izvedbi — Turist. Ob njem pa smo izdelovali še sanitete, furgone.

LETO 1960



JUGOSLOVANSKI AVTO

Maja 1960 je stekla serijska proizvodnja novega avtomobila konstruiranega v IMV. To vozilo je po vseh svojih tehničnih karakteristikah kot tudi po rezultatih testiranja po vsej Jugoslaviji dokazalo, da sodi v vrsto najmodernejših konstrukcij svetovne avtomobilske proizvodnje.

Tudi svetovno časopisje je tedaj pisalo o »IMV — 1000«, ki smo ga tedaj izdelovali v štirih osnovnih variantah: kombi, avtobus, saniteta in furgon.

V tem letu je nemški časopis »Motorwelt« objavil sledeči tekst:

»Na poti skozi Jugoslavijo smo imeli priložnost da »Turist« — mali avtobus najmodernejšee konstrukcije, deljeno testiramo in bili smo prijetno presenečeni nad njegovimi voznimi karakteristikami. To je vozilo, ki ustreza mnogim zahtevam. Mladi konstruktorji v IMV (povprečna starost kolektiva je komaj 24 let) so svoje delo opravili res kvalitetno. Šasija je

izredno stabilna, vzmetenje in zavore so se izkazale kot izvrstne na jugoslovanskih cestah.

Maksimalna hitrost je 95 km/h, poraba goriva — 10 litrov. Od štirih hitrosti so tri sinhronizirane. Presenetljivo dober je tudi razpored sedišč. »Turista« izdelujejo tudi v »De Luxe« izvedbi, s pomično streho — kot mali avtobus s 8 — 10 sedežev. V prvi vrsti pa izdelujejo »kombi« in mala tovorna vozila. Glede na to, da

dnevna proizvodnja še ni velika, lahko ustrezajo tudi specialnim željam.

Ob otvoritvi prvega jugoslovanskega avtomobilskega salona od 10. — 19. junija 1960 v Ljubljani bo predstavljen tudi ta lep in vsestranski prvi jugoslovanski avto — model, ki je konstruiran in razvit v letu in pol.

To vozilo, ki ne bo naletelo le na odobravanja v Jugoslaviji, pač pa tudi zunaj njenih meja.

Na svečani paradi za 1. maj 1960

V času, ko se je rodil prvi jugoslovanski avtomobil, plod domačega znoja in domačega dela, popularni dostavni avtomobili IMV—1000, smo tudi v prvi maj — praznik vseh delovnih ljudi praznovali nekoliko drugače. Največje delovne dosežke smo ponosno prikazovali na priložnostnih paradah. Spominjam se, da smo zadnje aprilske dni 1960 delali dan in noč ter na dan pred prvim majem na dvorišče pred takratni IMV »poslitali« 10 avtomobilov za udeležbo na svečano prvomajsko parado v Ljubljani. Pripravljeni avtomobili so bili pravi lepote. Žal iz tega časa ne obstajajo barvne slike, zato naj povem, da so bili to avtomobili IMV—1000 TURIST v trobarvni, pozneje tradicionalni kombinaciji barv — pomarančno rdeča in siva, s črnim pasom po sredini tudi sicer luksuzno opremljenega »Turista«, ki je imel bogato tapcirane sedeže v barvi naravnega rjavega usnja. Dva avtomobila IMV—1000 Kombi v značilni modri in sivi barvi, štirje avtomobili ter štirje IMV—1000 Servis v zaščitni oranžni poštarski barvi »kanarčka«. Izbor voznikov za prvomajsko parado je bila kar mala tovarniška tajnost. Nekaj dni pred odhodom na parado smo evidentirali povedali številke oblek, misleč da gre za delovne zaščitne obleke, v resnici pa so po teh številkah naredili plave kombinezone iz balonske svile z vezanimi znaki IMV na prsih in za tiste čase razkošnimi zadržami in številnimi žepi.

Ne pretiravam, če rečem, da je bil za vsakega delavca IMV, ki je bil določen za voznika novega avtomobila na prvo-

majski paradi, to enkratna čast in tudi doživetje. Nov avtomobil IMV—1000, ki je bil, kot že rečeno, plod znanja in trdega dela vseh delavcev IMV, je bil tega letos prvič v tako velikem številu pripravljen za predstavitev širši javnosti in to na praznični prvomajski paradi. Praznično vzdušje se je začelo že ob prvih jutranjih urah, ko smo se vozniki določili iz vrst vseh profilov kadra IMV, kot se temu danes moderno reče, zbrali ob avtomobilih in jim posvetili še zadnje priprave in kontrole, oblečeni v svečane uniforme. Visoka delovna morala je bila takrat v IMV, ob takšni priložnosti pa še posebej izražena.

Z enako vnemo in zanosom smo prišli za delo delavci brez ustrezne kvalifikacije na papirju, kot tudi visoko šolani avtomobilski strokovnjaki. Na ta praznični prvi maj se v ničemer nismo razlikovali, vsi smo si želeli samo to, da bi čim boljše in brez zapetljajev končali zaupano nalogo in v imenu vseh delavcev kolektiva IMV pokazali javnosti, kaj smo naredili, kakšni so naši avtomobili in kaj zmorejo. V trdni temi smo po vnaprej določenem vrstnem redu odpeljali proti Ljubljani. Pravi užitek je bilo poslušati odrezavo brnenje desetih 1000 oz. 900 kubičnih motorjev, ki so se ubogljivo odzivali našim komandam. O samem mimohodu, v katerem so sodelovali najrazličnejši udeleženci, od pionirjev, mladine, delavskih in vojaških ešalonov, do motoriziranih udeležencev, ni kaj dosti povedati, ker smo se v celoti posvetili svoji nalogi v paradi. Voziti poravnani po dolgem, poravnani po čez, enak razmak med avtomobili,

pravilno postrojevanje v kolo po dva, štiri in tako naprej, je zahtevna naloga.

Sporočilo, da smo dobro opravili svojo nalogo v uradnem delu parade, smo prebrali na radostnih obrazih naših sodelavcev, ki so nam prihiteli naproti ob koncu povorke.

Za nas voznike se je z zaključkom povorke končala napetost in zadržanost. Pot na vnaprej pripravljeno in organizirano prijateljsko srečanje v Kamniško Bistrico po koncu parade smo prevozili tako temperamentno, da so nam lahko hitro in hitro vzpenjanje po gorenjskih hribih zavidali tudi

vozniki z veliko več kubiki in konjskimi močmi v svojih avtomobilih. Srečanje te vrste se seveda ne konča brez malice in obvezne zdravice, ki smo jo že v poznih večernih urah popili v Šmarjeških Toplicah ter nato našo lepoto IMV—1000 ponovno poravnali pred tovarno.

Avtomobil IMV—1000 Servis, ki mi je bil dodeljen za vožnjo na prvomajski paradi leta 1960, sem si zapomnil po proizvodni številki in sem ga imel priložnost srečati vrsto let pozneje, ko je v PTT avtogaraži TITOGRAĐ še vedno dobro služil svojemu namenu.

BRANKO ŠVAJGER



KAKO SMO VOZILI PRIKOLICE NA ŠVEDSKO

Začetki proizvodnje prikolic segajo v leto 1965. Prikolic v tistem času nismo veliko prodali na domačem trgu in smo jih v glavnem izvažali.

Eden prvih in največjih kupcev takrat je bila Švedska z gospodom Karlsonom iz Stockholma na čelu. Da pa kupci v Švedski niso predolgo čakali, smo prikolic dostavljali po cesti z našimi kombiji.

Prikolica je bila navadno gotova šele ob koncu druge izmene, tako se je potovanje začelo običajno takoj in to sredi noči.

Vožnja v Švedsko je bila zanimiva, a počasna, saj sicer hitri kombiji z motorji s samo 1000 cm³ so s prikolic po časi premagovali strme klanke, posebno po Avstriji, pa tudi na Nemškem ni bilo veliko bolje. Tako so nas po klancih prehitevali tovornjaki s priklopniki, ko pa se je klanec prevesil, smo bili mi tisti, ki smo njih prehitevali in tako nam je čas v dolgi vožnji hitreje mineval.

Več pozornosti je zahtevala vožnja po Švedski, saj so pri

njih takrat vozili po levi strani, kar je bilo za nas nenavadno. Ko smo po Danski pripeljali po desni strani na trajekt, smo po eni uri vožnje s trajektom nadaljevali pot po Švedski od mesta Malmö do Stockholma po levi. Pot je bila dolga 1000 km. Največ preglavic so nam delala križišča in prehitevanje.

Najsrečnejši trenutek vožnje je bil, ko smo v Stockholmu odpeli nepoškodovane prikolic in se obrnili proti domu.

Pot domov je bila veliko hitrejša, saj so nas bolele noge od tiščanja na plin in vrat od gledanja v ogledalo, tedaj smo v glavnem vozili po prehitevalnem pasu avtoceste. Niso bili redki primeri, da smo gospodom v mercedesih, ki smo jih prehitevali na trajektu, ko so nas »ujeli«, odpirali pokrove motorjev naših kombijev, da so videli, kakšne motorje imamo, da so tako hitri.

Potovanje je navadno trajalo tri dni z le nekaj ur spanca za volanom.

JOŽE BERKOPEC



Udeleženci prvomajske parade od leve proti desni: Branko Krovinović, Stane Okleščen, Jože Mali, Stane Pustovrh, Janez Podržaj, Branko Švajger, Anton Grašič, Marjan Hrastar, Milan Kukovec, Janez Mislej.

1966 — 1975

PRODOR ADRIE V SVET SODELOVANJE Z RENAULTOM



Netočno bi bilo prvenstvo pripisovati Opatiji, kot nekateri zmotno mislijo. Prva med vsemi je bila ADRIA 375, ki je naslednji hip, ko je bila gotova odšla na dolgo, a uspešno pot na stockholmski sejem, 1965.



Po velikem uspehu s stockholmskega sejma je v Novem mestu stekla serijska proizvodnja prikolic z dopolnitvami

LETO 1966

27. 6. 1966

Delavski svet IMV ustanovi novo enoto: Počitniški dom IMV Novo mesto pri Miklavžu na Gorjancih, ki opravlja gostinske dejavnosti za člane delovne organizacije in njihove svojce, v času prostih kapacitet pa tudi za druge. Za prvega upravnika je bil imenovan Alojz Medle.

LETO 1967

Januarja smo postali novi zastopnik angleškega avtomobilskega koncerna »British Motor Corporation«, za katerega smo tedaj pričeli opravljati servisne usluge in odprli Zastopstvo inozemskih firm v Ljubljani na Titovi cesti za prodajo vozil in rezervnih delov za Austin, Morris, MG, Austin — Haley in Riley.

Razvoj dostavnih vozil je zahteval sodobnejši pogonski agregat in v tem letu je izvršena rekonstrukcija celotne družine dostavnih vozil, začeli smo jim vgrajevati angleški 1600 kubični motor firme BMC.

LETO 1968

V tem letu se je k IMV pripojilo podjetje »ZORA« Lesno predelovalna industrija iz Črnomlja, s čemer smo razširili predmet poslovanja, še na nakup in razrez vseh vrst žagarske hlodovine, prodajo razrezanega lesa ter na proizvodnjo in prodajo specializiranih pohištvenih elementov in pohištva v kombinaciji z lesom ter na pripravo lesa za tovrstno proizvodnjo. Do tega obdobja je bilo v Industrijo motornih vozil vključenih 13 enot.

— začetek gradbenih del na novi hali

LETO 1969

28. 2. 1969

Po sklepu okrožnega gospodarskega sodišča v Ljubljani sta se priključili k IMV: Tovarna šivalnih strojev Mirna in Lesno predelovalna industrija »Lepis« Suhor. S tem razširimo poslovanje na:

- popravila, izdelavo in prodajo vseh vrst šivalnih strojev in servis le-teh, organizacija šiviljskih tečajev
- proizvodnja mizarske stroke.

21. 3. 1969

Podpisana kooperacijska pogodba med R. N. U. Renaultom in Litostrojem iz Ljubljane

8. 10. 1969

Z novega montažnega traku je prišel prvi Austin 1300 IMV, v začetku smo jih delali 20 na dan.

LETO 1970

— v težki presernici inštalirani prvi dve težki preši

— v sezoni 1969/70 so dobile prikolice ADRIA novo karakteristično linijo — moder pas.

1. 10. 1970

IMV se priključi Tovarna servisne opreme Beli Manastir

LETO 1971

Gospodarske in politične težave, s katerimi se je spopadal naš angleški partner BMLC, so botrovale postopnemu ugašanju sodelovanja, saj partner ni mogel redno dobavljati dele za našo proizvodnjo.

LETO 1972

22. 5. 1972

Priključitev Mizarskega podjetja »Podgorje« Šentjernej k IMV — direktor Jože Gabrič, ki



Švedski kupec je bil navdušen nad našo kvaliteto in ekspeditivnostjo in je zaradi velikega zanimanja švedskih kupcev za prikolice posebnih izvedb naročil posnetek takšne švedske prikolice firme OPIO. V rekordnem času 2 mesecev smo izdelali dokumentacijo in prve prototipe prikolic, ki je pri nas dobila ime Opatija. Te smo proizvajali dve sezoni, na švedskem tržišču pa jo uspešno prodajali. Na fotografiji je Opatija razstavljena na stočholmskem sejmu prikolic leta 1967.



Po začetnih uspehih z ADRIO 375 in Opatijo na Švedskem, smo začeli prodirati na vsa zahodnoevropska tržišča. Prikolice so doživele nesluten razmah v proizvodnji, kar pa je zahtevalo nov koncept konstrukcije in tehnologije. Na sliki je ena prvih prikolic, grajenih po novem konceptu. Po tem konceptu smo v letih 1978/79 proizvajali 530 izvedb prikolic, ki smo jih izvažali v zahodno Evropo v letnih količinah do 24000 kom.

izdeluje pohištvo in pohištvene elemente ter izvršuje vse mizarске storitve v okviru IMV.

28. 9. 1972

Podpisan prenos pogodbe med Litostrojem in Industrijo motornih vozil, pričetek sodelovanja IMV — RENAULT, ki bazira na R-4.

— v Brežicah smo svečano odprli novo tovarno avtomobilskih prikolic.

— IMV ADRIA CARAVAN BELGIUM v Dienne-ju — prva jugoslovanska tovarna v Belgiji, ki smo jo odprli v tem letu

20. 10. 1972

Centralni delavski svet IMV sprejel sklep o prekinitvi proizvodnje v sodelovanju z BMLC.

27. 12. 1972

So v karoseriji izdelali zadnje austine.

Od leta 1972 ima IMV osem podjetij v tujini, zadnje deveto ustanovimo 1981 v Grčiji.

LETO 1973

1. 2. 1973

pričeli z montažo prvega R-4

13. 2. 1973

narejen prvi R-4, ki je dobil domače ime »katrca«

— z urbanističnim načrtom Novega mesta določen razvoj in rast objektov IMV.

— postavitev nove oblike organiziranosti podjetja in oblikovanje osmih temeljnih organizacij zdr. dela

LETO 1974

8. 2. 1974

Prispela v IMV oprema za sestavljanje R-12

5. 3. 1974

pa smo slavili novo delovno zmago, ko smo naredili prvo vozilo R-12 in pričeli s serijsko proizvodnjo do leta 1976.

— začetki obratovanja lahke presernice na sedanji lokaciji

2. 8. 1974

Predstavitve javnosti prvega vozila R-16, narejenega v Novem mestu.

LETO 1975

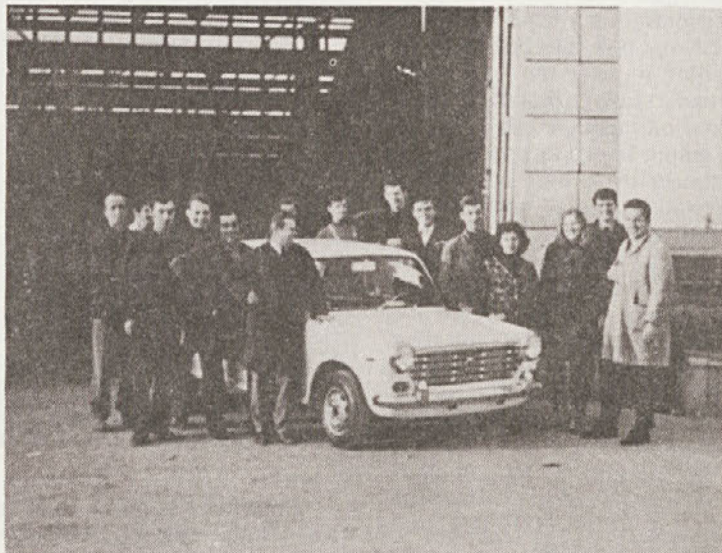
6. 1. 1975

začne delati obratna ambulanta IMV

6. 7. 1975

začetek obratovanja linije kolesnih obročev in lakirnice drobnih delov.

To leto je osvojena izdelava in deli šasije R-4 ter vsi veliki odpreški karoserije.



Proizvodnjo Austina smo začeli v novi proizvodni hali. Nekaj mesecev smo iz Anglije dobili surove karoserije, ko pa je bila postavljena karosernica, smo vozila sestavljali iz angleških odpreškov. Prvi Austin je bil izdelan 8. oktobra 1969.

ADRIA SI UTIRA POT V SVET

Prav gotovo so avtomobilске prikolicе ADRIA imele zelo pomembno vlogo v razvoju IMV, v določenih ozirih celo odločilno. Ne gre pozabiti, koliko naporov je bilo vloženih v razvoj in proizvodnjo doma ter za uveljavljanje programa prikolic v vseh deželah zahodne Evrope.

Leta 1965 je IMV zelo uspešno proizvajal in prodajal domače dostavno vozilo. Takrat je bilo na osnovi domače konstrukcije vozila razvitih 58 izvedenk in specialnih vozil, ki so ustrezala vsem potrebam in zahtevam gospodarstva in hitrega transporta v mestnem, primestnem in medmestnem prometu. Program teh vozil je bil ravno v tem letu resno ogrožen zaradi prve gospodarske reforme, ki je že takrat vezala uvoz na izvoz. Ker je IMV za svoje dostavno vozilo uvažal motor in menjalnik s konvertibilnega območja, je bilo potrebno ustvariti za to potrebna devizna sredstva, ker doma ni bilo niti primerne motorje niti menjalnika, kot ga za tovrstna vozila v Jugoslaviji še danes ni na razpolago.

Sprejeta je bila odločitev, da na vrat na nos razvijemo avtomobilsko stanovanjsko prikolico. Zanj se je zelo zanimal kupec na Švedskem in zagotavljal široke možnosti prodaje v Skandinaviji pod pogojem, da bo prikolica po izvedbi ustrezala vsem zahtevam tega tržišča in da bo visoko kvalitetna. Seveda do takrat IMV ni imel prav nobenih izkušenj na področju razvoja in proizvodnje stanovanjskih prikolic, če ne upoštevamo znanja s področja dostavnih vozil, ki ga je bilo mogoče uporabiti pri projektiranju in izdelavi podvozja, to je okvirja šasije, preme s kolesi in zavorami ter vlečne naprave.

Krepko je bilo potrebno poprijeti in se poglobiti v konstrukcijo take prikolicе, ki jih takrat na naših cestah in v naših kampih še ni bilo, da je uspelo v dobrih dveh mesecih skonstruirati in izdelati prototip, ki je dobil naziv ADRIA 375.

Časa je bilo tako malo, da je bilo treba ta prototip po cesti odpeljati v Stockholm, če smo hoteli avgusta 1965 ujeti otvoritev sejma prikolic, kupec na Švedskem nam je namreč obrazložil, da se na tem sejmu sklepajo kupčije za sezono 1966, in kdor se na tem sejmu ne pojavi z ustreznimi izvedbami prikolic, nima nobenih možnosti za prodajo v naslednjem letu. Takorekoč zadnjo minuto je prikolica 375 prispela na sejem, bila je razstavljena in doživela je veliko zanimanje.

Tisti čas so namreč švedsko tržišče držali v rokah proizvajalci iz Velike Britanije. Z njihovimi prikolicami pa švedski in sploh skandinavski kupci niso bili preveč zadovoljni.

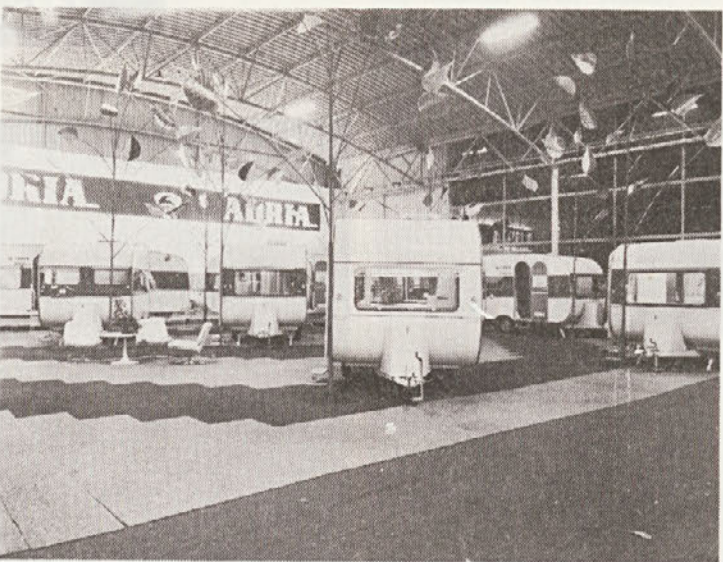
IMV je na svoji izvedbi prikolicе izboljšal vse tisto, kar Švedom ni ugajalo na angleških prikolicah, to pa je bila močnejša izolacija, dvojna zaščititev, solidnejša notranja

oprema, varnejše podvozje, ob tem pa manjša teža prikolicе. Zanimanje je bilo tako veliko, da smo se takoj lotili intenzivnih priprav za proizvodnjo. Že februarja 1966 je stekla prva proizvodnja prikolic, seveda še zelo »mojstrska« in tehnološko nedorečena, saj tudi primernih prostorov ni bilo na razpolago. Vendarle pa je bilo že v letu 1966 izdelanih in prodanih na Švedsko 370 prikolic in prva tako pridobljena devizna sredstva so se prelila v avtomobilsko proizvodnjo ter omogočila nadaljevanje programa dostavnih vozil.

Švedski kupec je bil nad ADRIA tako navdušen, da je IMV predlagal proizvodnjo še enega modela prikolic. Neka švedska firma je namreč izdelovala zelo interesantno prikolico, imenovano OPIO, ki pa je bila zelo draga in na razpolago le v manjših količinah, sicer pa je bila zelo priljubljena pri vseh skandinavskih kupcih zaradi lahke konstrukcije in zelo dobre aerodinamične oblike, ki je bila za vleko z avtomobilom še prav posebno ugodna.

IMV je nemudoma posnel to konstrukcijo in uvedena je bila že leta 1966 proizvodnja tudi tega modela, ki je dobil pri nas ime OPATIJA. Že od leta 1967 je skokovito porasla proizvodnja teh dveh modelov in začel se je silovit prodor ADRIE na skandinavsko tržišče. Seveda so sledili še drugi modeli, ki so bili ob ADRIJI 375 in OPATIJi tako uspešni, da so v nekaj letih angleške proizvajalce v celoti izrinili najprej iz Švedske, kasneje pa tudi iz ostale Skandinavije in iz Danske.

Delo na razvoju novih modelov prikolic je medtem seveda intenzivno teklo naprej. Konstrukcijo podvozja in nadgradnje je bilo potrebno izvesti tako, da je bila zagotovljena primerna tehnologija. Ob uspehih na Švedskem je ADRIA zelo hitro osvajala tudi druga zahodnoevropska tržišča. Uveljavljala se je v Holandiji, na Danskem, v Švici, v Nemčiji, Belgiji, Franciji, Avstriji in navsezadnje tudi v Veliki Britaniji, tradicionalni proizvajalki avtomobilskih prikolic. Ker pa ima vsaka dežela svoje posebne zahteve glede izvedbe prikolic, še prav posebno pa glede notranje ureditve in dizajna opreme, je bilo potrebno zelo intenzivno in poglobljeno razvojno delo na vedno popolnejših, lepših, lažjih in posameznim deželam bolj prilagojenih modelih. Seveda je bilo vzporedno s tem vloženih ogromno naporov v razvoj tehnologije, gradnjo pr-



V prodor ADRIE v Evropi je sodil nastop ADRIE na vseh pomembnih evropskih sejmih kamp prikolic in opreme. ADRIA je po Stockholmu prodirala v Holandijo, Z. Nemčijo, Francijo, Švico, Belgijo, Italijo, Veliko Britanijo in Avstrijo. Ta tržišča so bila do 70-tih let osvobojena.

Proizvodnja prikolic je omogočila IMV, da je zamikala podjetja po dolenjski in belokranjski deželi. Tako so se k IMV pridruževala eno za drugim.

oizvodnih prostorov, šolanje kadra in organizacijo prodajne mreže po Evropi. Ob tako intenzivnem in vsestranskem delu seveda uspehi niso izostali in prodajne številke so nenehno naraščale, tako da je znašal v sedemdesetih letih izvoz prikolic samo na zapadnoevropska tržišča od 20.000 do 24.000 prikolic letno. Vrednost tega izvoza pa je bila letno med 28 in 34 milijoni dolarjev. IMV si je nabral ogromnokušenj na področju avtomobilskih prikolic in te skušnje ter spoznanja so omogočala v relativno kratkem času prodor ADRIE v sam vrh evropskih proizvajalcev prikolic.

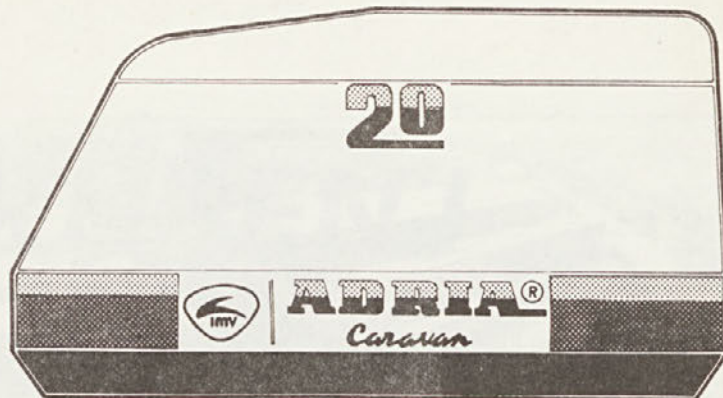
Zdi pa se, da je v osemdesetih letih žal IMV začela usihati moč in energija, da bi svoje pozicije med evropskimi proizvajalci prikolic vsaj obdržal, če že ne še okrepil.

Najbolj verjetno je bil že tedaj in je še danes, osnovni

razlog za to, vedno bolj akutno pomanjkanje ustreznega kadra pri razvoju prikolic. Nobenega dvoma ni, da je IMV razvijal program avtomobilskih prikolic z lastnimi napori in da bi tako morale ostati tudi v bodoče.

Vendar pa je bila že ob koncu sedemdesetih let kadrovska zasedba v projektivi, konstrukciji in tehnologiji dosti preskromna za tedanji obseg in zahteve tega programa. Treba je namreč vedeti, da je takrat IMV proizvajal približno 560 različnih izvedb prikolic, kar je bil tudi imperativ, če je hotel biti uspešen na desetih evropskih tržiščih.

Vsako leto pa je potrebno razvijati nove modele in obnavljati stare, oziroma na njih pripraviti sezonske spremembe, vse to pa v zelo kratkih terminih, kar zahteva zelo veliko koncentracijo konstrukcijskega in tehnološkega dela.



Najverjetneje je ravno splošnemu pomanjkanju kadra v prikoličarski dejavnosti pripisati, da je prišlo v letu 1983 do nekaterih neustreznih odločitev pri proizvodnji in prodaji prikolic. Posledice so se seveda odražale na upadanju prodajnih števil v izvozu. Razlage, da avtomobilske prikolic na tržiščih v Evropi niso več tako zanimive za prodajo kot so bile včasih, povsem držijo, potrebno je pač ponuditi pravočasen, ustrezen izbor in zadosti zanimivih modelov. To zahteva dobro poznavanje posameznih tržišč in poglobljeno delo s prodajalci prikolic. Tudi tega ni mogoče opraviti brez ustrezne kadrovske zasedbe, ki mora prisluhniti izkušnjam iz uspešnih let.

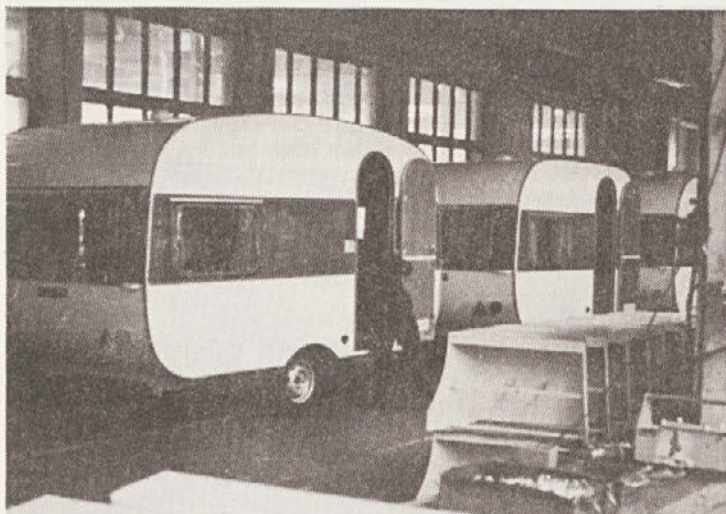
Želimo in upamo, da bomo ADRIA spet dvignili na nekdanjo raven. To pa bo zahtevalo vestno in natančno analizo potrebnih ukrepov. Ti ukrepi prav gotovo ne bodo mogli mimo odločne zavzetosti in zagotovitve zadosti močnega strokovnega potenciala, ki bo ob upoštevanju bogatih iz-

kušenj iz preteklosti zmožni uspešno in hitro reševati številne in včasih tudi zapletene probleme, ki se pojavljajo pri razvoju in trženju prikolic.

Prepričani smo tudi, da bodo rezultati natančnih in pošteno opravljenih analiz narekovali takšno ali drugačno povezanost avtomobilskega in prikoliškega programa v IMV, kajti oboji so cestna vozila, programa pa se medsebojno dopolnjujeta. Preteklost je dokazala, da razvoj obeh programov zahteva strokovne delavce istih profilov.

Konec koncev tudi kakršnakoli resna razmišljanja o novih konceptih prikolic, ki bodo zelo kmalu nujni, ne morejo mimo take tehnologije, kakršna se pojavlja v avtomobilski proizvodnji. In IMV je eden redkih proizvajalcev prikolic v Evropi, ki ima izjemne možnosti, da tak koncept prikolic, ki prinaša poleg tehnoloških še vrsto drugih prednosti, zelo hitro uresniči. Znanja in izkušnje je dovolj, samo uporabiti jih je potrebno.

MARTIN SEVER



Leta 1969 — 70 je dobila Adria novo karakteristično označbo — modri pas. Posnetek je iz novomeške montažne hale.



SODELOVANJE IMV — RENAULT



Naš francoski partner R.N.U. RENAULT je prisoten na jugoslovanskem tržišču že od šestdesetih let. V samem začetku je šlo predvsem za prodajo vozil preko zastopnika, oziroma konSIGNACIJA.

Proizvodnja vozil Renault datira v leto 1969, ko je na osnovi dolgoročne industrijske kooperacije med Litostrojem iz Ljubljane in Renaultom tudi oživela. Dne 28. 9. 1972 pa s prenosom sporazuma o dolgoročni industrijski kooperaciji iz Litostroja na IMV prične sodelovanje med IMV in Renaultom.

Kooperacija IMV — Renault temelji predvsem na proizvodnji (še vedno popularnega) vozila R-4, kot osnovnem programu, ob katerem vsopredno

poteka, v manjšem obsegu montaža (nekoč R-12, R-16 in danes R-18), kot tudi uvoz gotovih vozil, iz asortima RENAULT — za prodajo na domačem trgu in na drugi strani izvoz vozil R-4 in raznih avtomobilskih delov.

Prvo vozilo R-4 je odšlo iz montažnega traka 13. 2. 1973. Od skromnih začetkov v letu 1973 je kooperacijsko sodelovanje v naslednjih letih doseglo hiter tehničnoprogramski razvoj, tako na področju širšega vključevanja domačih delov ter s tem širše jugoslovanske industrije v ta proizvodni program, kot glede količin proizvedenih vozil.

Naj s tabelo v grobih obrisih ilustriramo rast proizvodnje vozil Renault v IMV:

PROIZVODNJA

	1973—1984		I. XI./85 1970—1985
DACIA	2.800 (v letu 1973—74)	—	2.800
R-12	7.278 (v letu 1974—76)	—	7.278
R-16	342 (v letu 1974—76)	—	342
R-18	15.160 (v letu 1979—)	2.064	17.224
R-4	273.350 (v letu 1973—)	33.736	307.086

Vzporedno s povečanjem proizvodnih količin je rasel tudi procent domačih delov, oziroma se je zmanjševal uvoz sestavnih delov iz Francije — potrebnih za proizvodnjo R-4. Tako je v popularni »katrci« vgrajenih preko 50% delov, ki so proizvedeni v TOZD Industrija motornih vozil ali drugih jugoslovanskih tovarnah.

Leta 1979 smo pričeli izvažati R-4 na francosko tržišče. V

tem letu smo izvozili 9.062, vozil, ki smo ga v letu 1980 več kot podvojili z količino 21.892 R-4.

Trend, ki je vladal na avtomobilskem tržišču v obdobju 1973—1980, je narekoval ugotovitve, da obstoje možnosti, da IMV proizvede in proda 100.000 vozil letno. Na tej osnovi je IMV pričel z investicijami za širjenje proizvodnih kapacitet. Sprejeli smo razvojni



program za petletno plansko obdobje 1976—1978 in zapisali.

V razvojnem programu smo zapisali:

IMV bo v sodelovanju s francoskim partnerjem Renaultom razvijala velikoserijsko proizvodnjo delov in sklopov za osebne avtomobile za lastne potrebe in za potrebe francoskega partnerja. Velikoserijsko proizvodnjo osebnega avtomobila R-4 (100.000 na leto) za jugoslovansko tržišče in za izvoz v prodajno mrežo Renault v Zahodni Evropi.

IMV bo naprej razvijala proizvodnjo avtomobilskih stanovanjskih prikolic. Vzporedno s proizvodnjo bo razvila tudi ustrezno prodajno mrežo v Zahodni Evropi.

Še naprej bomo razvijali proizvodnjo dostavnih avtomobilov in na bazi njih proizvodnjo tako imenovanih motohomov.

Lahko trdimo, da je to obdobje prelomnica v zgodovini IMV, kajti z začetkom uresničevanja tega razvojnega programa se začne novo obdobje. Obdobje modernizacije, mehanizacije, prehod na velikose-

rijsko proizvodnjo in prodor osebnih avtomobilov R-4, proizvedenih v IMV na zahodnoevropsko tržišče.

Na tem je temeljila in bila upravičena investicija novih proizvodnih objektov, nabava novih proizvodnih sredstev, povečanje proizvedenih količin, kar je vse potekalo istočasno v letih 1975 — 1980 — z namenom in željo doseči proizvodne kapacitete, ki zagotavljajo rentabilno proizvodnjo, katere končni cilj je bil prodaja končnih vozil: 50% v izvoz na konvertibilno tržišče in 50% doma in na tretji trg.

Vendar pa je svetovna naftna kriza korenito spremenila ekonomske razmere v svetu in seveda tudi pri nas. V avtomobilski branži se je to najobčutljiveje odražalo v padcu proizvodnje. Posebno močne posledice na našo proizvodnjo je povzročila odločitev o zamrzitvi cen avtomobilom, med tem pa so istočasno in svobodno ter hitro rasle cene repromaterialov, kar je onemogočilo kakršnokoli rentabilnost v proizvodnji avtomobilov, povzročilo pa je negativne finančne učinke. Enake

učinke pa je povzročila tudi sprememba politike odobravanja kreditov bank jugoslovanskim kupcem vozil, kar je po eni strani povzročilo zmanjšano prodajo ob povečanju proizvodnih stroškov, na drugi strani pa je bil zmanjšan priliv

obratnih sredstev preko predvplačil.

Vsi ti dogodki so privedli do tega, da je obseg investicijskega vlaganja presegel možnosti IMV — v danem trenutku in nastopile so težave, s katerimi se spopadamo v zadnjih letih.



Od 8. februarja 1974, ko je prispela oprema za sestavljanje R-12, do 4. marca, je minil komaj 1 mesec in že smo dosegli novo delovno zmago. Prvemu vozilu R-12 je takoj sledila serijska proizvodnja. Izdelali smo jih 7278.



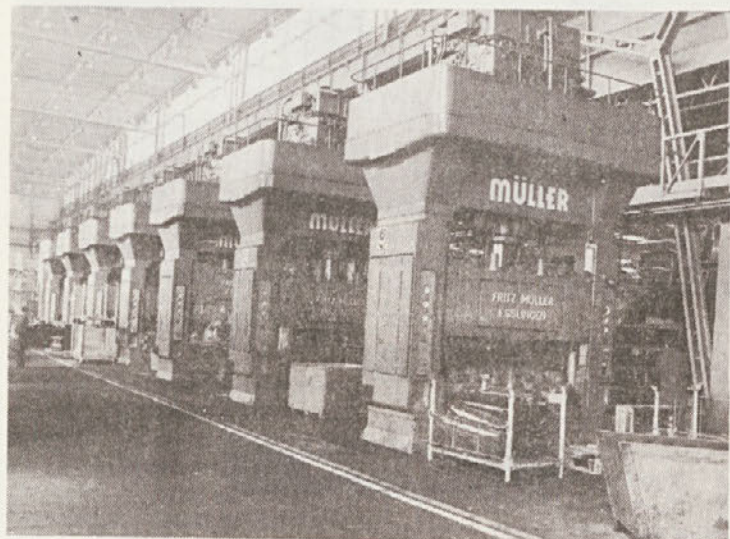
Z uspešnim sodelovanjem in požrtvovalnim delom smo z ekipo tehnikov RNUR v dveh mesecih postavili opremo in že izdelali prva vozila. Na fotografiji prva katrca je uspešno prestala preizkusno vožnjo 28. 2. 1973.



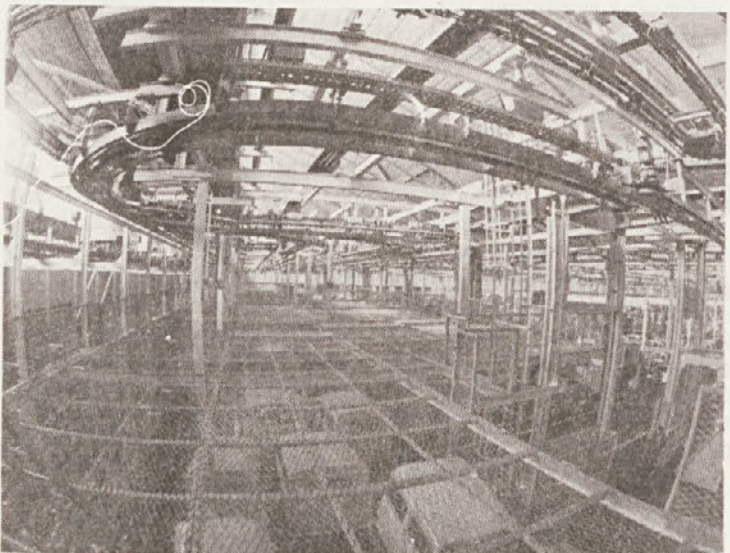
2. avgusta 1974 je bila predstavitev javnosti prvega R-16 narejenega v Novem mestu, za katerega je bila montažna linija zmontirana v pičlih štirinajstih dneh.

1976 — 1985

LETA PREIZKUŠENJ



Pokončna postavitev težke presernice, z uvedbo avtomatizacije z mehanskimi rokami nam danes omogoča izdelati vse pločevinske dele avtomobila za proizvodnjo več 100.000 vozil.



Z uvedbo tekočih trakov v lakirnici, slika prikazuje avtomatsko skladišče surovih karoserij v karosernici in na montaži smo se za velik korak približali podobnim tovarnam avtomobilov v svetu.



Pogled na proizvodno dvorano motnaže karoserije prikolice, kjer smo preživljali zlate čase prodaje v deleže zahodne Evrope, celo do 24.000 prikolic letno.

LETO 1976

— 26. novembra 1976 odprli novo tovarno oken in kovinske galanterije v Šmarjeti

— steklo delo na liniji kolesnih obročev

— razširili smo proizvodni program gospodarskih vozil z diesel motorjem Mercedes — Benz in uvedli serijsko proizvodnjo malega avtobusa MINIBUS

— upeljali smo nov program gospodarskih vozil, ki obsega 15 tipov z nazivom IMV 1600 BR

— proizvodnjo vozil R-4 smo obogatili z novim modelom SPECIAL

— evropskemu trgu in domačim kupcem smo pripravili nove izvedbe avtomobilskih prikolic »Model 77«.

— razširili in povečali smo proizvodnjo servisne opreme

— uveljavljen nov motor R-4 z izboljšanim ogrevanjem

22. decembra 1976 otvoritev mehanske obdelave in pričetek obratovanja čistilnih naprav

LETO 1977

Dne 29. 9. 1977 v Beogradu svečana podelitev mednarodne nagrade »Zlati Merkur«. Nagrado sta dobila IMV in njen takratni generalni direktor za razvoj in napredek celotnega poslovanja, delovne organizacije v zadnjih dveh letih, za izjemno povečanje produktivnosti in dohodka delovne organizacije ter za izjemno povečanje izvoza, še posebej pa za zgledno mednarodno gospodarsko sodelovanje v poslovno tehnični smeri in skupnem nastopanju na tretjih trgih.

26. 11. 1977 položen temeljni kamen za nove proizvodne prostore na Suhorju.

LETO 1978

10. 5. 1978 ustanovljen mešani pevski zbor IMV

17. 6. 1978 v Belem Manastiru postavljen temeljni kamen za novo tovarno IMV

— v tovarni avtomobilov postavljena nova avtomatska linija za proizvodnjo R-4. Linija je dolga 268 m z odsekom za opremo karoserije, za opremo vozila. Vzporedno z linijo za

opremo vozil je postavljena linija za opremo šasij.

— definiran razvojni program IMV, ki je uvrščen v republiški program.

LETO 1979

— v tem letu je izgrajene dve tretjine tovarne avtomobilov, javnosti pa je predstavljen preostali del projekta

— izgrajen je V aneks — prostor za DSSD in objekti družbenega standarda

— izgrajen je J plato za skladiščenje materialov

— pričetek del na razširitvi presernice

— junija pričnejo dela na rekonstrukciji in modernizaciji lakirnice, ki je bila do tedaj ozko grlo tovarne avtomobilov

— pričetek dobav vozil R-4 za francosko tržišče

— 1. julij otvoritev novih proizvodnih prostorov v Belem Manastiru

— za sezono 79/80 narejeni vzorčni modeli prikolic lahke izvedbe za Francijo

— v tem letu prikolice dobijo novo zunanjo tipično oznako »IMV« moder ozek trak

— začetek gradnje nove tovarne prikolic

— decembra otvoritev nove proizvodne hale na Suhorju

LETO 1980

— leto v katerem smo začeli izvajati zastavljeno politiko gospodarske stabilizacije

— dobili smo nov, sodoben računalniški center

— ob praznovanju 27. aprila in 1. maja smo slovesno proslavili novo pridobitev — lasten industrijski železniški tir in prihod zelenega vlaka na Dolensko

— 21. 6. 1980 začeli s proizvodnjo R-18

— avgusta dokončane nove kapacitete, v lakirnici začela obratovati linija kataforezne zaščite

LETO 1981

14. marca 1981 — Marjan Simič na 5. seji DS DO IMV imenovan za v. d. generalnega dir. IMV

— začeli smo z redno dobavo R-4 GTL

— postavitev novih linij v mehanski obdelavi

LETO 1982

— Narejen prvi prototip avtomobil — IMO

— 12. april 1982 na 15. redni seji DS DO IMV dana pobuda skupščini občine za imenovanje začasnega kolektivnega poslovnega organa

— izdelali smo nov tip priklopnice MISTRAL, katere konstrukcija karoserije je izdelana iz sendvič elementov

— pričetek aktivnosti v zvezi s spremembo organizacije DO IMV

— oblikovane štiri variante. Opredelili pa smo se za tako, imenovano 4. varianto oz. SOZD — in pričeli z aktivnostmi za ustanovitev le tega

— v tem letu smo poenotili domačo R-4 z izvozno, uvedli smo uporabo predzaščitne pločevine in protišumske izolacije za R-4 GTL, uvedli disk zavore in ročno zavoro na podu ter nov izpušni sistem, novo armaturno ploščo in posamezne spremembe v notranji in zunanji opremlitvi vozila.

— 29. 12. 1982 na referendumu sprejeta nova oblika SOZD IMV

LETO 1983

16. februarja je Janez Šter preds. ZKPO SOZD IMV podpisal okvirno pogodbo IMV — RENAULT, ki opredeljuje sodelovanje med partnerjema do leta 1990

V marcu pričeli z javno razpravo o sanacijskem programu IMV, ki je bil v juniju tudi sprejet

V juniju naš dostavni avto dobi pomlajeno podobo in nekaj tehničnih izboljšav ter se po več kot letu dni vrne v redno proizvodnjo.

V decembru je našo DO IMV obiskal francoski predsednik Mitterrand.

Dne 5. 12. 1983 na referendumu sprejet samoupravni sporazum o združitvi v DO TA, DO Tovarna mobilnih enot Adria, v DO Storitve, in samoupravni sporazum o združitvi delovnih organizacij v SOZD IMV



Izgradnja železniškega tira s tovarno in potniško postajo nam je na sodoben in ekonomičen način odprla vrata v širni svet, kamor izvažamo največji del prikoliške in avtomobilske proizvodnje.



LETA PREIZKUŠENJ

Zadnje desetletje našega razvoja je nedvomno obdobje, ki še ni obdano z romantično patino zgodovinskih dogodkov, katerih resnice je izbrusil zob časa in jim dal dokončno neminljivo podobo.

Resnice zadnjih desetih let je dokaj težko sprejeti brez vprašajev, ki silijo k razmišljanju, ne toliko o tem, kaj je bilo res in kaj ni bilo, da bi ugotovitev zapisali v življenjepis kolektiva, pač pa predvsem zato, da bi se izognili mnogim nepotrebnim

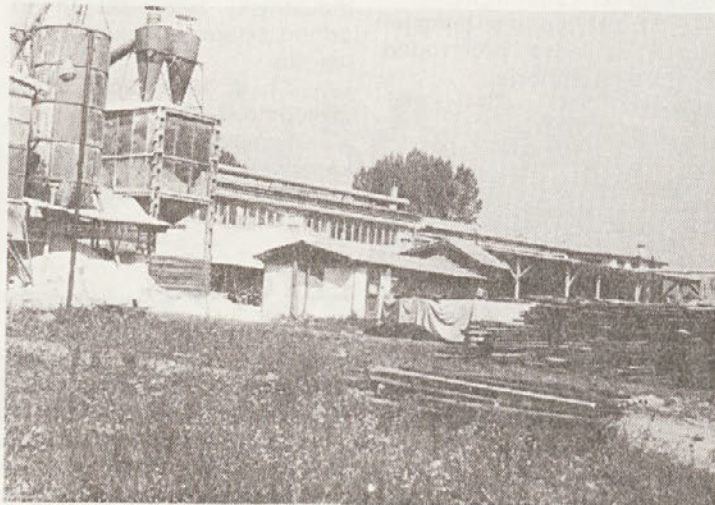
vprašanjem nad usmeritvami za jutrišnji čas.

Glavni akterji vseh dogajanj v tem obdobju so prisotni v aktivnem gospodarskem in političnem trenutku kolektiva, občine, regije, republike in širše. V imenu delavcev moramo reči, da se marsikdaj nismo znašli v njihovih tolmačenjih resnic o istem dogodku, saj so iz različnih ust zvenela tako različno. Kaže, da bo treba dati času čas, da bomo nekega dne vsi (ne le v kolektivu) enotni, na

primer o tem, kako je bil naš srednjeročni razvojni načrt ob koncu leta 1977 vključen v srednjeročne okvire razvoja SR Slovenije, kmalu zatem pa so ga isti ljudje in organi, ki so ga sprejemali, razglasili za ne-realnega in megalomanskega. Kaj nenavadno se nam je zdelo, ko so nekoč zaradi tega hoteli privezati ob sramotilni steber samoupravo, ki je dovolila, da so se tedanjemu vodstvu IMV razvili tolikšni apetiti.

In še smo bili priča dogod-

kom, ki bržda ne bi imeli tolikšnih posledic, če ne bi časovno sovpadali s pretresi v svetovni avtomobilski industriji, z naftno krizo, grozljivo pospešeno inflacijo, nenehnimi spremembami v zakonodaji, ki je vse ekonomske zakonitosti podrejala nedosegljivo skrivnostnim interesom državne birokracije, katere samo vrh, a ne vedno cvet, sedi v glavnih mestih. Vse te težave, zabeljene z notranjimi slabostmi, ki jih je bilo še najmanj pri ljudeh ob



IMV — TOZD Tovarna lesne opreme Črnomelj



IMV — TOZD Tovarna opreme Mirna

strojih, niso minile brez posledic, zapisanimi z rdečimi številkami v zaključni račun leta 1980.

Začelo se je obdobje brez primere v razvoju IMV. Ukrepi najvišjih družbenih organov, temelječi na predpostavki, da bodo vsi bistveni problemi rešeni že s »kadrovskimi premiki na vrhu«, niso zadeli v črno. Voz težkega bremena se je šibil pod rastočo izgubo in pretilo je, da ga ne bo moč zavreti brez najbolj drastičnih posegov, katerih nevarnost se je začela kopičiti nad kolektivom. Stečaj, dezintegracija IMV, »variante CIMOS« itd. Še bi lahko naštevali napovedi usode IMV, ki niso zrasle zgolj na želnikih sredstev javnega obveščanja, pač pa med klopmi sejnih dvoran najvišjih republiških organov.

Naj zveni še tako neprijetno, moramo priznati, da je bil kolektiv marsikdaj le nema priča dogajanjem, ki so se odvijala s filmsko naglico. Mandati, enoletni, polletni, devetmesečni, tridnevni odpovedni roki, zagotovila s sedmimi štampiljkami, marsičemu smo bili samo priča, saj pravice do besede o najpomembnejših zadevah delavci največkrat nismo imeli.

Čeprav ne gre kaziti že tako skromnega jubilejnega vzdušja, povejmo še enkrat, da nikdar nismo bili navdušeni nad načinom reševanja problemov vodenja IMV v tem obdobju. Kljub dobri volji posameznikov — a ne dovolj, da bi kdo ostal in z nami delil usodo — takšna politika ni mogla dati uspešnih rezultatov. O tem na svoj način priča tudi toliko napihovan »Projekt IMV 2«, kateremu smo pravkar obrnili ključ v ključavnici. Zanj potratene milijarde so ostale v zabojih, nam pa upanje, da ne bo nekega dne spet nekdo vprašal predsednika delavskega sveta, zakaj je samouprava to dovolila?

Ali pa morda silne reorganizacije? Koliko smo se prepričevali, da moramo najprej utrditi programske in dolgoročne razvojne koncepte kolektiva in jim nato prirediti notranjo organiziranost. Ne! SOZD je moral biti! Milijarde je stal delovni čas, papir in vse tisto, kar smo porabili za ustanavljanje sestavljene organizacije, ki od prvega trenutka naprej ni imela nikakršnih življenjskih funkcij. Pač, izbruhnili so mnogi konflikti, nespornosti, zapletenost, boj za oslovsko senco. Pozabljali smo na nujnost in pomembnost tistega, kar predstavlja pogoj za preživetje danes in jutri, in smo se pripravili o delitvi dohodka, ki ga ni bilo in ga v takšnih razme-

rah nemara niti nikdar ne bi bilo.

In ni nič čudnega, če je sedanje vodstvo med prve naloge uvrstilo likvidacijo sozgodovske organiziranosti in vrnitev na staro obliko, ki sicer tudi ni mogla biti dokončna, a je vsaj omogočala obvladovanje funkcij vodenja.

Danes, polnih pet let po prvi družbeni intervenciji, še nismo zagotovili temeljev dolgoročnemu razvoju kolektiva. Najdlje je koncept sanacije prikoliške dejavnosti, a tudi ta je šele v fazi strokovne obravnave pri sanatorjih. Res pa je, da smo vsaj na tem področju dobro vedeli, kaj hočemo in koliko zmoremo. Vse to pa, za razliko od avtomobilske dejavnosti, temelji na lastnem znanju.

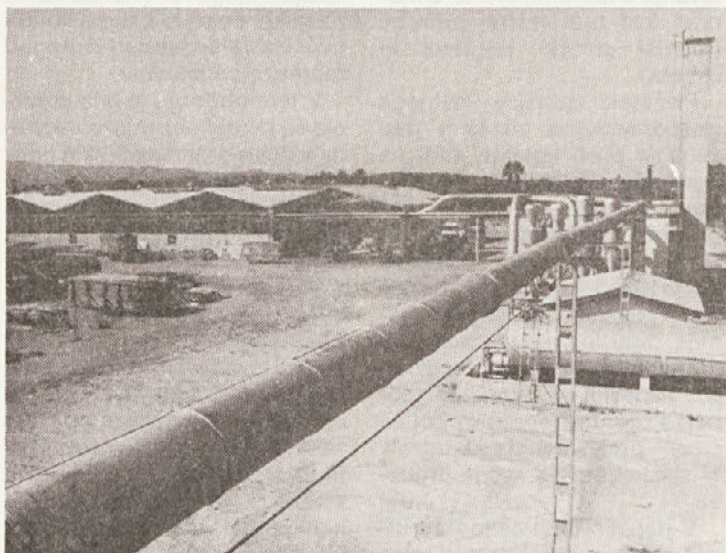
Rešitve za reševanje razmer v proizvodnji avtomobilov smo morali iskati z drugačnih izhodišč. Sodelovanje z Renaultom, ki se tudi sam bori s silnimi težavami, povezovanje s Crveno Zastavo, kontakti z Japonci, razvoj lastnega specializiranega vozila — vse to bi lahko dali na skupen imenovalec: še nič dolgoročnega. Največji napor nas šele čakajo, čeprav lahko ugotovimo, da se na nekaterih področjih odpirajo možnosti, o čemer naj danes spregovorijo tisti, ki jim je glavna naloga iskanje programskih in razvojnih konceptov.

Mnogim problemom, s katerimi smo se soočali v zadnjem obdobju, ne moremo dati dokončne ocene. Premalo časa je minilo, da bi se skozi prakso in življenje izkristalizirala pravilnost dejanj in ravnanj pred nekaj leti, kaj šele teh od včeraj in danes. Zato naše razmišljanje zaključimo s tolikokrat poudarjenim spoznanjem slehernega delavca — recimo tudi tokrat — dolenjskega velikan: »Mi, delavci IMV, ki smo vso svojo preteklost, sedanost in bodočnost vezali na ta kolektiv, se zavedamo, da so izčrpane zadnje možnosti eksperimentiranja z našo usodo. Želimo in smo pripravljeni delati še bolje kot danes, da bi z rezultati lastnega dela tlakovali pot v bodočnost. Danes pa smo žal še potrebni pomoči, brez katere se bomo težko otesili bremen. Zato pričakujemo večjo družbeno pomoč in obenem zagotavljamo, da bomo uspešno realizirali vse razvojne načrte, ki bodo vpeti v koncepte razvoja širše družbe!«

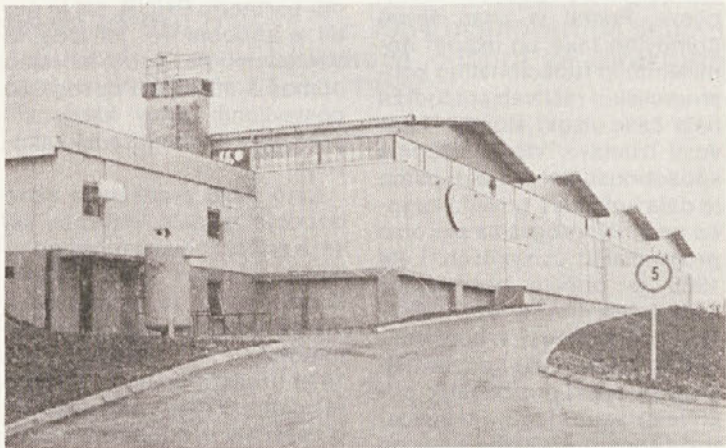
Namesto čestitk k jubileju, si zaželim, da bi že ob naslednji obletnici praznovali delovne zmage pri uresničevanju sanacijskih programov, ki bodo odprli možnosti dolgoročnega razvoja IMV.



IMV TOZD Tovarna avtomobilskih prikolic Brežice



IMV — TOZD Tovarna ploskovnega pohištva »Podgorje« Šentjernej



IMV — TOZD Tovarna oken in kovinske galanterije Šmarjeta



IMV — TOZD Tovarna servisne opreme Beli Manastir

»30 LET IMV — 30 LET PRIZADEVANJ ZA KAKOVOST«

Že ob združitvi dveh podjetij, Agroservisa in Motomontaže, leta 1955, ki ga smatramo kot rojstno leto IMV, je bila prisotna potreba po čimbolj kakovostnem delu, saj so to zahtevali tako kooperacijsko sodelovanje s takratnim Avto-Unio- nom kot tudi lastne potrebe (manjši stroški popravil in izmeta).

Pričetek izdelave lastnega gospodarskega vozila v letu 1960 je pred kolektiv tudi na področju kakovosti postavil nove zahteve, predvsem na področju merilne tehnike. Že takrat so se prvič pokazale potrebe po formiranju posebne organizacijske enote, kasneje Merilnice, za precizna merjenja, ki bi imela preciznejšo, zanesljivejšo pa tudi točnejšo merilno opremo, kot se sicer v praksi nahaja v kontroli, ki spremlja proizvodne procese.

V desetih letih se je IMV udrdil na domačem trgu kot eden od največjih in najboljših proizvajalcev gospodarskega vozila oziroma popularnih »kombijev«. Postal je znan širom domovine tako po lastnih domiselnih in funkcionalnih konstrukcijskih rešitvah kot tudi za tiste čase visoki stopnji kakovosti izdelave. Visoka stopnja sposobnosti delati kakovostno je dala kolektivu novega zagona pri širitvi programa oziroma programskih usmeritvah. Leta 1965 je pričela proizvodnja avtomobilskih prikolic ADRIA, ki je bila plod lastne konstrukcije, in kmalu je IMV postal največji evropski proizvajalec prikolic z visoko stopnjo kakovosti, od konstrukcijskih rešitev do same izdelave. Prikolice IMV ADRIA so postale pojem kakovosti tudi na visoko razvitih tržiščih zahodne Evrope, kar je bilo za kolektiv prav gotovo visoko priznanje ter mu je dajalo tudi ustrezno velik dohodek.

Leta 1973 predstavlja za kolektiv nov mejnik, saj se je programsko ponovno razširil in zaokrožil z izdelavo posebnih avtomobilov v kooperaciji z RNUR (Renault), z enim največjih evropskih proizvajalcev avtomobilov. Ta razširitev oziroma programska zaokrožitev dejavnosti tudi na avtomobilskem področju je predstavljala nov veliki izziv za kolektiv, ne samo na proizvodnem, tehničnem oziroma organiza-

cijskem področju, ampak tudi na področju kontrole oziroma zagotavljanja kakovosti. Tako velik in ugleden proizvajalec, kot je RNUR, ne bi pristal na kooperacijsko sodelovanje, se pravi, da vozila, izdelana v IMV, nosijo njegovo (Renaultovo) znamko, če ne bi zaupal kolektivu, da je sposoben dosegati zahtevano kakovost.

V tem obdobju je bila kontrola še razdeljena in organizirana v dveh organizacijskih enotah, in sicer proizvodna kontrola v okviru proizvodnje in izhodna kontrola v okviru prodaje.

V letu 1975 se je kontrola integrirala v okviru takratnega Tehničnega sektorja. Kontrola se je številčno in tudi kadrovske pričetke krepiti že v obdobju 60. let, posebno še po letu 1962, ko se je pričelo razmišljati tudi o izvozu kombijev na visoko razvita zahodna tržišča, kar se je leto kasneje tudi uresničilo.

Na tem mestu moramo dati vse priznanje kooperacijskemu partnerju RNUR, saj je nudil v obdobju 70. let izdatno strokovno pa tudi moralno pomoč kontroli pri doseganju postavljenih ciljev kakovosti, predvsem pri finalizaciji kakovosti.

Leta 1976 predstavlja novo obdobje za delo kontrole, saj se je pričelo poizkusno ocenjevanje gotovih vozil (Super kontrole), to je ugotavljanje nivoja izhodne kakovosti avtomobilov in prikolic. Leta 1979 predstavlja nov velik korak naprej v delu kolektiva v proizvodnem in kontrolnem smislu, saj je RNUR odobril izvoz popularnih »katrc« tudi na zahtevno francosko tržišče. IMV je s svojo kontrolo obvladal tudi to prepreko in še več. Zaradi doseganja visoke in stalne kakovosti mu je bila v letu 1983 odobrena direktna izdoba v prodajno mrežo RNUR, brez do tedaj veljavnega prehodnega 100% pregleda (priprave) vozil. Žal moramo ugotoviti, da je bila v letu 1980 opuščena aktivnost super kontrole na prikoliškem programu, kar je verjetno povzročilo velik padec kakovosti na omenjenem programu v 80. letih.

Na avtomobilskem programu so nove zahteve (izdoba direktno v prodajno mrežo

RNUR) zahtevale tako proizvodno-tehnološko kot kontrolno nove prijeme na področju organizacije in sistema zagotavljanja kakovosti. Kontrola se je organizirala dvonivojsko, in sicer kot SEKTOR KONTROLE KAKOVOSTI na nivoju DO za sistemsko razvojne in spremljevalne aktivnosti in KONTROLA KAKOVOSTI na nivoju TOZD za operativno izvedbene funkcije.

Osnovne aktivnosti Sektorja kontrole kakovosti po tej organizaciji so:

- razvoj sistema kontrole tehnologije,
- izdelava tehnoloških projektov za kontrolo kakovosti,
- izdelava kontrolne tehnologije za vhodne materiale in proizvodne procese,
- konstruiranje kontrolnih priprav oziroma definiranje zahtev za njih,
- planiranje kadrov in opreme za potrebe kontrol kakovosti TOZD,

- razvoj, uvajanje in spremljanje sistema vhodne kontrole,

- ugotavljanje in spremljanje sposobnosti dobaviteljev,
- sistemsko delo z dobavitelji,

- reševanje večjih in zahtevnejših reklamacij vhodnih materialov,

- koordinacija aktivnosti na področju izobraževanja vhodnih kontrol,

- razvoj, uvajanje in spremljanje sistema proizvodne kontrole in avtokontrole,

- ocenjevanje sestavnih delov in gotovih vozil (super kontrola),

- koordinacija aktivnosti na področju kooperacije (kakovost),

- reševanje večjih in zahtevnejših reklamacij polizdelkov in sklopov (kooperacija),

- ter gotovih vozil,

- koordinacija aktivnosti na področju izobraževanja proizvodnih kontrol in avtokontrol,

- razvoj metod in tehnik na področju dolžinskih meritev ter izvajanje le-teh,

- razvoj, uvajanje in spremljanje sistema kontrole kakovosti (točnosti) meril,

- organizacija kakovostnega prevzema meril,

- koordinacija aktivnosti na področju izobraževanja kontrol kakovosti delovnih sredstev,

- razvoj in projektiranje informacijskega sistema kakovosti,

- razvoj in realizacija modela stroškov kakovosti (stroški, za kakovost, stroški zaradi slabe kakovosti),

- planiranje kakovosti,

- zbiranje, obdelava, analiza in distribucija informacij o kakovosti in stroških kakovosti,

- sokreiranje sistema motivacije za kakovost.

Osnovne aktivnosti Kontrole kakovosti TOZD pa so:

- operativna izvajanja sistema vhodne kontrole,

- operativno reševanje reklamacij vhodnih materialov,

- organizacija 100% pregledov kakovostno neustreznih pošiljk vhodnih materialov (po potrebi),

- operativno izvajanje sistema proizvodne kontrole,

- operativno izvajanje nadzora nad avtokontrolo,

- operativno reševanje reklamacij polizdelkov in sklopov (kooperacija) ter gotovih vozil,

- operativno reševanje reklamacij delovnih sredstev,

- uvajanje novih delavcev v delo Kontrole kakovosti TOZD.

Prav gotovo imajo ene in druge organizacijske enote izredno odgovorne naloge pri pripravi ustrezne strategije na področju zagotavljanja kakovosti in pri sami izvedbi.

Ob visokem jubileju moramo na zaključku dati ustrezno priznanje vsem delavcem v proizvodnih organizacijskih enotah in vsem spremljevalnim službam in oddelkom za dosegene visoke rezultate na področju kakovosti.



MOŽJE, KI SO NAS VODILI



FRANJO BULC — 21. 12. 1954 imenovan na skupni seji obeh zborov Ljudskega odbora za direktorja Motomontaže do 21. 10. 1955.



JURIJ LEVIČNIK — 21. 10. 1955 imenovan za direktorja podjetja OZ »Agroservis« in »Motomontaža«, na 5. redni seji DS DO IMV 14. 3. 1985 je bil ob prevzemu druge delovne dolžnosti razrešen dolžnosti generalnega direktorja DO IMV.

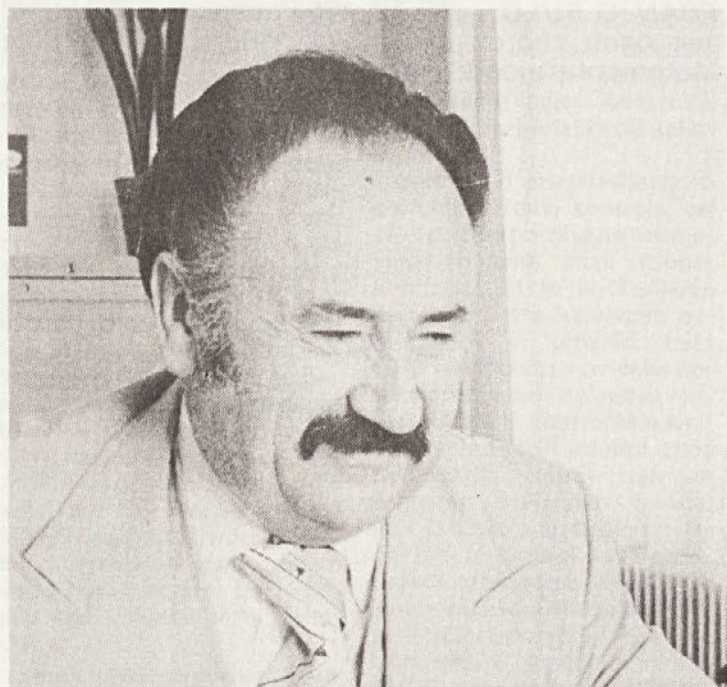


MARJAN SIMIČ — imenovan na isti seji za v. d. generalnega direktorja do 1. 5. 1982, nato pa član ZKPO DO IMV.



Kolegijski poslovodni organ SOZD IMV, izvoljen na 9. redni seji DS dne 26. 4. 1983:

ROŠKER JANEZ — predsednik,
ŠKOF Matija — nam. predsednika,
SIMIČ Marjan — podpredsednik,
BORSAN Franci — podpredsednik,
člani: ŠTER Janez, GREGORIČ Janez, PEVEC Ciril,
DEMŠAR Jožef, KOČEVAR Božo, GRÜNFELD Adam
in ŠKOBERNE Jože.



Uveden ukrep družbenega varstva za dobo 1 leta 14. 4. 1982 za obdobje od 1. 5. 1982 do 30. 4. 1983. Na skupščini NM so bili imenovani v kolegijski začasni organ naslednji:

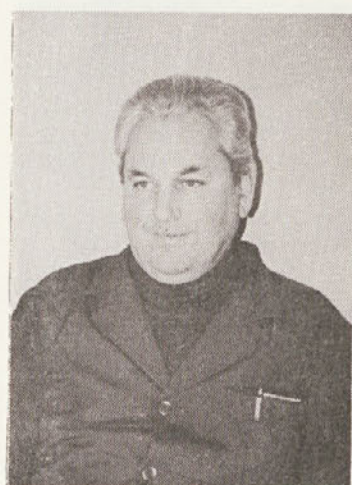
ŠTER JANEZ — predsednik kolegijskega poslovodnega začasnega organa,

ŠKOF MATIJA — namestnik predsednika,
člani: PAVLIČ Vili, NAGLIČ Milan, ROŠKER Janez,
SIMIČ Marjan, KOČEVAR Božo, GRÜNFELD Adam,
GREGORIČ Janez, ANDRIJANIČ Andrej, DEMŠAR Jože.





Anton Hren



Stane Kolenc



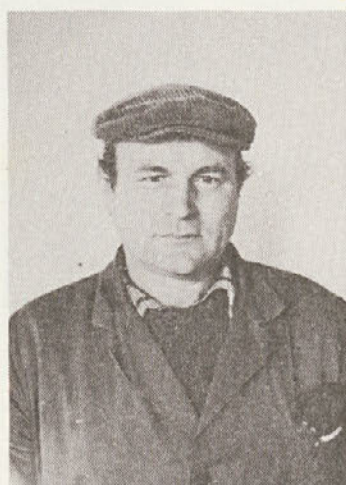
Slavko Sluga



Ciril Kozolc



VMI V



Alojz Zupančič



Jože Šuklje



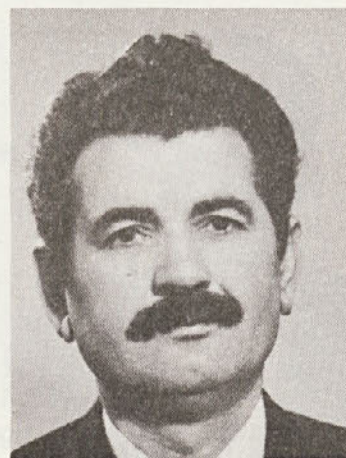
Anton Vidmar



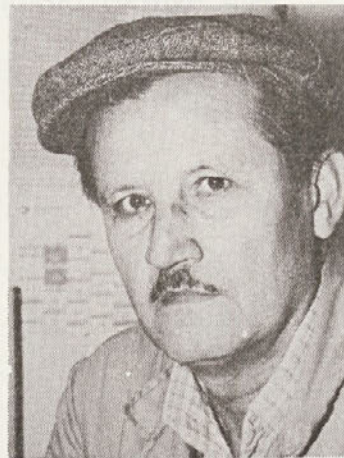
Alojz Gorenc



Josip Šarc



Dušan Elaković



Slavo Adlešič



Vladimir Jerman

in

Matija Plut
Štefan Brajkovič
Franc Vardijan
Matija Rožič

ORGANIZIRANOST — DEJAVNIK HITREJŠEGA RAZVOJA

Načeloma lahko rečem, da težko negiramo dejstvo, da so delavci IMV v preteklem času imeli dosti reorganizacijskih posegov, vendar to ni razlog, da ne bi nadaljnemu razvoju te tovarne potrebam, ki jih nalaga današnji čas, prilagodili organizacijsko strukturo ter s tem racionalizirali poslovanje in proizvodne procese v tovarni.

Stanje ob našem prihodu, kot vam je znano, ni bilo glede na kompletno situacijo IMV zadovoljivo rešeno. Organizacijski model SOZD-a ni vseboval potrebnih racionalizacij, ki jih organizacijska teorija in praksa danes poznata. Naj takoj poudarim, da ne gre za kritiko prejšnjih konceptov, ki so glede na tedanje okoliščine morda bile tudi pravilno zastavljene. Organizacijski model SOZD, ki je imel vodstveno, upravljalško in proizvodno funkcijo razdrobljeno na 5 DO, 12 TOZD ter 5 DSSD in DSSD SOZD — vsaka od teh je bila po številu sektorjev bogato zastavljena, kar je seveda neizogibno povzročalo drobitev kadra, obenem pa razdrobljenost funkcij ter težko obvladovanje procesa vodenja in izvajanja. Zaradi takšne organizacijske stavbe je bila bistveno večja izguba časa pri usklajevanju bodisi strokovnih ali samoupravnih odločitev, povečalo se je število izvajalcev, opravil, končna posledica razdrobljenosti je brez dvoma tudi nedovoljna izkoriščenost znanja (v IMV je zaposlenih le nekaj več od 2% delavcev z višjo in visoko šolsko izobrazbo). Skratka, koncentracija moči na vseh segmentih poslovnega dogajanja objektivno ni mogla zaživeti. Ko smo spoznali organizacijsko strukturo, enkrat marca in aprila, ter spričo dejstva, da SOZD ni imel pogojev za registracijo, smo zastavili **organizacijski koncept, ki se deli na dve fazi:**

1. Koncentracija vseh DSSD v eno DO je bila z veliko večino glasov 7. 5. 1985 tudi z referendumom potrjena. To združevanje lahko kritično ocenjujemo kot uspešno z vidika lažje-

ga obvladovanja kompletne problematike, vodenja poslovnega procesa in pri doseganju planskih nalog. Kot mi je znano, se je takšno mnenje izkristaliziralo pri večini delavcev IMV. Torej to fazo ne moremo šteti kot dokončno, kajti če bi takšna organizacijska struktura ostala, bi se bistveno bolj oddaljili od končnega cilja, ki je:

— **usposobitev sodobnega organizacijskega sistema, usklajenega s programskimi zastavami IMV.** S tem preidemo v skladu z že omenjenim konceptom na **2. fazo reorganizacije**, in sicer na delitev IMV na dva poslovna sistema: na DO ADRIA Novo mesto in DO IMV Novo mesto.

Zavod za organizacijo poslovanja je v dovolj zgodnjih fazah strokovno spoznal, da je proizvodnja osebnih vozil in proizvodnja prikolic razdružljiva celota, kajti vse osnovne funkcije že tako potekajo vzporedno za oba programa. Takoj smo v ZKPO zastavili nekaj ključnih kriterijev, da bi ugotovili, kaj nas združuje oziroma kateri so argumenti, ki nam onemogočajo ustanovitev in funkcioniranje dveh delovnih organizacij.

1. Razvojni vidik obeh programov:

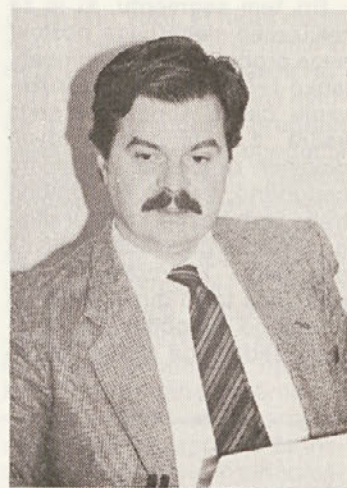
Nič novega ne bom povedal, če rečem, da gre za dva skorajda v celoti ločena razvojna koncepta. Nadalje gre za izredno divergentno razvojno problematiko in ne nazadnje tudi za nezdružljivo razvojno miselnost. Vsak poznavalec razvojnega dela lahko ugotovi, da je že danes v Razvojnem inštitutu delo razdeljeno na dve celoti, in sicer na razvoj kompletnih serij prikolic Adria, na razvoj terenskega vozila in dostavnega vozila IMV. Že groba analiza navedenih dejstev nam ponuja ugotovitev, da razvojna problematika ni faktor združevanja dveh različnih tehnologij.

S povečano mero kritičnosti lahko rečem, da če bi imeli za vsak program svoj razvoj in ločeni poslovni politiki, naše

gospodarsko vozilo ne bi doživelo razvojno stagnacijo, tako smo hočeš nočeš glede na neizprosno evropsko konkurenco forsirali razvoj prikolic. Osebnostno menim, da je velika škoda, da je čez čas začel odmirati koncept razvojne kontinuitete našega kombija, ki je nekoč bil edino vozilo tega ranga v Jugoslaviji. Vozilo, ki je pred leti npr. zadovoljevalo potrebe kompletne sanitetne službe Češkoslovaške, je še vedno izredno deficitarno za potrebe jugoslovanskega trga. Skratka, lahko rečem, da je organizacija tudi faktor, ki razvoju kot tudi drugim funkcijam ustvarja pogoje za optimalne dosežke ali pa tudi ne. Konkretno na tem področju se danes že organizirajo jugoslovanski proizvajalci v poskusu, da tržišču ponudijo ustrezno vozilo.

2. Proizvodna problematika:

Površno seznanjen opazovalec razmer v IMV lahko takoj ugotovi, da proizvodnja prikolic in avtomobilov v glavnem potekata (kar je tudi logično) fizično povsem ločeno oziroma v dveh tovarnah, ki sta danes temeljni organizaciji. Res je, da se to dogaja v neposredni bližini, vendar, če tako rečem, nas ta bližina lahko še dodatno krepi v prepričanju, da tema proizvodni- ma programoma damo tudi potrebno organizacijsko obliko, in sicer v dveh delovnih organizacijah. Planska, tehnološka in operativna problematika je namreč absolutno nezdružljiva, saj že danes ti procesi potekajo z vso specifičnostjo znotraj teh dveh celot. Proizvodne povezave med tozdoma so zaradi različnih vzrokov tehnološko zapletene, kar povzroča negospodarne blagovno materialne tokove. Tudi delitev dela po tozdih ni izpeljana po proizvodno programskih kriterijih. Nekatere skupne funkcije so nejasno določene in od konkretne izvedbe včasih preveč odmaknjene. Res je, da v Tovarni avtomobilov izdelujejo kovinske dele podvozja



Anton Kuhar, član ZKPO IMV

prikolic (nekaj tudi v TOZD Mirna in obratu Suhor), vendar to ne moti, da bi ne imeli, kot je že rečeno, dve delovni organizaciji.

Proizvodnja podvozja na podlagi dolgoročne proizvodno-tehnične kooperacije s podjetjem AL-KO je tudi tehnološko pogojena z uporabo velikih preš, ki so postavljene v Tovarni avtomobilov. Bodoči delovni organizaciji lahko nemoteno sodelujeta v ekonomskem interesu obeh programov. Skratka, na tem zelo pomembnem segmentu lahko ugotovimo, da ni razlogov, ki bi onemogočali ustanovitev DO IMV in DO ADRIA.

3. Tržna funkcija — tržišče:

To je prav gotovo najpomembnejši segment vsake reprodukcije celote. Na tem področju poteka plasma prikolic in vozil popolnoma ločeno na domačem trgu ali v izvozu. Prodajni trg za vozilo Renault v izvozu obvladuje Renault, plasma prikolic pa poteka v mreži naših PVT v deželah EGS. Ta posnetek stanja na tržnem segmentu več kot zgovorno pove, da nas tržišče z vsemi marketinškimi pristopi, ki so zelo specifični, prav gotovo objektivno ne združuje, kar je še dodaten faktor, ki argumentirano krepi tezo o dveh delovnih organizacijah.

4. Finančna funkcija:

O funkcioniranju in večkratnem prepletanju finančnih tokov med vozili in prikolicami bi lahko napisali dosti več, kajti objektivne okoliščine so nas večkrat prisilile v finančne kompromise, ki pa prav gotovo niso, objektivno gledano, pogoj za vodenje, kot temu rečemo, čistih računov. Z novo organiziranostjo teh pomislekov ne bo, s tem da bodo podane še večje možnosti interesnega združevanja sredstev ene in druge DO.

5. Kadrovska problematika:

Pri tem segmentu, ki je za realizacijo slehernega poslovnega procesa zelo pomemben, lahko rečemo, da je razdruževanje danes koncentriranega kadra z ustanovitvijo dveh delovnih organizacij relativno neugodno, ker bo neizogibno treba razpoložljiv kader v skladu z novo organizacijo deliti na dve celoti. To vprašanje vseeno nima takih dimenzij, da bi podpiralo odločitev za ohranitev sedanjega stanja, ker za

oba programa v strokovnih službah dela nekaj manj kot 10% režijskega kadra. Ostali režijski delavci že danes opravljajo svoje delo vsebinsko ločeno na prikolicah in vozila. Skratka, lahko rečemo, da se ta majhen minus z reorganizacijo izniči glede na nekatere prednosti, kot so:

— večja vpetost posameznika v realizacijo nalog, ki bo po novem brez prepletanja, kar pomeni tudi lažjo realizacijo poslovne politike ene ali druge tovarne, prisotna bo večja koncentracija, s tem pa tudi specializacija na posameznih strokovnih segmentih ustvarjanja (razvojno področje, finančna funkcija, enotnejše in lažje nagrajevanje delavcev, itd.). Ne nazadnje, širše gledano, dva manjša sistema se bosta v poslovnem dogajanju bistveno lažje sproti prilagajala kot velik kolektiv, ki objektivno omogoča zameglitev ločnice med delom in nedelom, med produktivnostjo in slabim delom. Končno, samoupravna

funkcija bo tudi imela lažja izhodišča za uspešno uveljavljanje avtentičnih interesov delavcev.

Odločitev je v bistvu precej enostavna, ker smo pripravljene delavcem posredovati vse



argumente, vse omejitve in prednosti, ki jih z dvema organizacijama lahko dosežemo. Najslabša varianta je čustvena opredelitev, ker poslovna logika in objektivne danosti s čustvi ne gredo skupaj. Skratka, v borbi za boljši jutri nas klasičen odnos do tega, kar imamo, ne bo pripeljal k zastavljenim ciljem.

Rad bi poudaril že precej znano frazo, ki pravi, da je organizacija zelo pomembno sredstvo za doseg zastavljenih ciljev. Ti cilji so:

- večja poslovna trdnost enega in drugega sistema ter lažje prilagajanje bodočim okoliščinam,
- nemoteno vlaganje tujih partnerjev,
- jasno finančno poslovanje, brez bojazni, da se nekaj »dogaja pod mizo«,
- hitrejši razvoj obeh programov ter prav gotovo večja socialna varnost delavcev v skladu s konceptom dveh delovnih organizacij.

Na nivoju strokovnih priprav je že izoblikovana makro struktura bodoče organiziranosti. Delo je potekalo v dovolj širokem krogu strokovnih sodelavcev IMV ter v skladu s koncepti ZOP-a.

Anton Kuhar, član ZKPO IMV

MAKRO ORGANIZIRANOST PRIKOLIŠKE IN AVTOMOBILSKE DEJAVNOSTI

IMV	
DO IMV-INDUSTRIJA MOTORNIH VOZIL, n. sol. o.	
NOVO MESTO	27/11-85
TOZD PROIZVODNJA AVTOMOBILOV (* TOZD TEHNOSEKVIS IN RI) NM	
OOOR PROIZVODNJA OPREME BELI MANASTIR	
TOZD COMMERCE (* TOZD TRANSPORT) NOVO MESTO	
DELOVNA SKUPNOST SKUPNIH SLUŽB	
— RAZVOJNI INŠTITUT	
— POSEBNA FINANČNA SLUŽBA	
— EKONOMSKI SEKTOR	
— SEKTOR ZA ORGANIZACIJO IN AOP	
— KADROVSKO SPLOŠNI SEKTOR	
— SEKTOR KONTROLE KAKOVOSTI	

ADRIA	
DO TOVARNA PRIKOLIC ADRIA, n. sol. o.	
NOVO MESTO	13/11-85
DELOVNA SKUPNOST SKUPNIH SLUŽB	
TOZD PROIZVODNJA LESNIH DELOV (CRNOMELJ, n. sub. o. (* TOZD TO SEMIČ))	
TOZD PROIZVODNJA POHISTVA PODGORJE, n. sub. o. SENTJERNEJ	
TOZD PROIZVODNJA PLASTIČNIH DELOV n. sub. o. SMARJETA	
TOZD PROIZVODNJA OPREME n. sub. o., MIRNA	
TOZD PROIZVODNJA PRIKOLIC, n. sub. o., NOVO MESTO	
TOZD MONTAŽA PRIKOLIC, n. sub. o., BREŽICE	

DSSS: — SEKTOR RAZVOJA IZDELKOV
— SEKTOR TEHNIČNE PRIPRAVE
— SEKTOR TRŽENJA
— POSEBNA FINANČNA SLUŽBA
— INFORMACIJSKO RAČUNOVOD. SEKTOR
— KADROVSKO SPLOŠNI SEKTOR
— SLUŽBA ZA ORGANIZACIJO
— SLUŽBA KONTROLE KAKOVOSTI

Opredelitve, skladne z nadaljnjim razvojem prikoliške in avtomobilske dejavnosti za naslednje tozde:

- TOZD Razvojni inštitut,
- TOZD Tehnoservis,
- TOZD Transport,
- TOZD Semič.

1. TOZD RI

se po zakonsko opredeljenih postopkih vključi v DSSD DO. — V DO IMV ohrani naziv »Razvojni inštitut«, — V DO ADRIA pod nazivom »Sektor razvoja izdelkov«. V obeh DO opravlja funkcije lastne razvojnemu področju.

2. TOZD Tehnoservis

se združi (prikluči) TOZD Tovarna avtomobilov. Organizira se kot »sektor« s področji:

- vzdrževanje sredstev,
- vzdrževanje in proizvodnja orodja,
- oskrba proizvodnje z energijo.

3. TOZD Transport

TOZD Transport se analogno postopku v primeru TOZD RI vključi, primerno obsegu in vsebini dela, v DO IMV in v DO ADRIA.

4. TOZD Tovarna opreme Semič

se združi v temeljno organizacijo Tovarna opreme Črnomelj, ki je v sestavi nove delovne organizacije za proizvodnjo prikolic.

Novo mesto, 5. 12. 1985

OBETAVNEJŠI JUTRI AVTOMOBILSKE DEJAVNOSTI

Ob jubileju se po navadi spomnimo le lepših trenutkov na prehojeni poti, tudi pri napovedih ne moremo mirno optimističnejših strani naših bodočih planov, še posebej, če človek pri tem doživlja del sebe in ugotavlja, kako hitro letijo leta, in če ne bi bilo toliko »čejev«, bi bila mogoče še uspešnejša, vsaj v finalu.

Če se ozremo malo v zgodovino Industrije motornih vozil Novo mesto, lahko ugotovimo, da je bila zelo burna, polna hotenj po boljšem jutri, da omogoči tudi v industrijsko malo odmaknjeni dolenski metropoli industrijski razvoj, ki bi se lahko izkazal v domovini in zunaj njenih meja. Ta hotenja je IMV velikokrat dokazal. Najprej kot prvi proizvajalec dostavnega vozila lastne konstrukcije v Jugoslaviji, s katerim se je izkazal tudi v tujini, nato kot izdelovalec prikolice, ki je preplavila Evropo, in naprej še z razširitvijo proizvodnje osebnih vozil, sprva za domače tržišče, v nadaljevanju pa tudi za izvoz, v kvaliteti, ki jo zahteva zahtevno zahodno tržišče.

Za vse to pa je bila potrebna izjemna požrtvovalnost mladega kolektiva, ki je bil pripravljen premakniti tudi hrib, da bi prišel do cilja. Ambicije so bile prevelike, da bi jih lahko premagal kolektiv sam, odprti računi pa preveliki tudi za širšo družbeno skupnost.

Tako je prišlo do prvega zastoja v letu 1980. Za ponovni zagon je potrebno veliko več energije, kot smo si to sprva predstavljali. Kolektiv IMV je bil vedno pripravljen na odrekanja, gradnja na lasten račun v takšnih dimenzijah je zahtevala, da za to vsak primakne del sebe in svojega.

Vedno smo govorili: »Pa dajmo še to, saj bo jutri boljše.« Ta jutri pa se je odmikal. Vendar kljub temu nismo odnehali. Nekateri so obupali, večina pa je vzdržala in prepričan sem, da ne zamen. Slabših pet let, ki so za nami, nas ni uklonilo in

ponovno smo dokazali, da imamo še energijo, da dokažemo sebi in družbi, da smo sposobni priti do cilja, ki smo si ga zastavili pred tridesetimi leti, to pa je proizvodnja avtomobilov. Danes sicer še nimamo pismenih zagotovil za dolgoročno razrešitev, kljub temu pa lahko trdim, da je vsak dan manj tistih, ki dvomijo v to, da je IMV mogoče rešiti na obstoječih programskih usmeritvah. Če pa ugotovim, da je v to pre-



Vlado Bahč, član ZKPO IMV

pričan tudi kolektiv, kar dokazuje s svojimi delovnimi uspehi, potem do tega cilja ni nepremagljivih ovir.

Izguba, s katero smo se srečevali še na začetku leta, se počasi, vendar vztrajno manjša. Tako lahko ugotovimo, da izgub iz tekočega poslovanja več ni in če bo vse po sreči, da nam zunanje institucije sprejmejo predlagano finančno konsolidacijo, potem so velike možnosti, da končno po petih letih izplavamo iz rdečih števil. To pa nam bo dalo nov polet za razreševanje tekočih obveznosti in pripravo dolgoročnih usmeritev, to je izdelavo razvojno investicijskih programov, izpeljavo končne oblike organiziranosti IMV in normalizacijo vseh ostalih odnosov, za katere smo bili v tem času delavci IMV prikrajšani.

Vse te spodbudne stvari nam lahko dajo malo več optimizma za našo bodočnost, obenem pa od nas zahtevajo, da vsak v svojem delu pogleda, kje so še tisti jalovi hodi, ki jih prav lahko odpravimo in zato ne bo nobeden bolj trpel, skupaj pa bomo prihranili še marsikateri dinar. Pri tem pa bo treba razčistiti s tistimi, ki bežijo od svojih delovnih obveznosti in se pri tem celo imajo za junake, ostali pa jim z lažno solidarnostjo, familjarnostjo in oportunistom to omogočamo. Žal je tega največ med tistimi, ki niso vezani za tekoči trak in normirano delo, zato bo treba tu najprej in brezkompromisno narediti red.

Prav gotovo mora na tem področju svoje narediti tudi nova organiziranost. Strokovne službe s pomočjo zunanjih institucij obdelujejo predlog, ki je že v obravnavi. Predlagana sprememba v organiziranosti temelji na celovitem pokrivanju proizvodnje posamezne dejavnosti z vsemi pripravljalnimi, spremljevalnimi in proizvodnimi službami, ki jih bomo organizirali tako, da ne bo nobenega prekrivanja, da bo vsaka enota organizacijsko, poslovno in ekonomsko čim bolj zaokrožena, z jasno opredeljenimi cilji, ki bodo usmerjeni k skupnemu cilju več, boljše in uspešnejše delati in gospodariti. To pa bo dalo tudi čiste medsebojne odnose, vsak subjekt bo celota zase, s čistimi računi, v celoti pa združen tako, kot to narekuje narava dela. Delavci imajo različne predloge, ki jih bomo v končni obliki skupaj dodelili in oblikovali. Vsekakor pa je vsak dan več dokazov, ki govorijo v prid predlaganim spremembam.

Kot sem že omenil, se tudi avtomobilske programske usmeritve kažejo v bolj obetavni luči. Program osebnih vozil bo količinsko tudi v bodoče prevladoval, tako da bomo čim bolj izkoristili že instalirane kapacitete, vsekakor pa mora večjo vlogo dobiti tudi danes malo zanemarjen program gos-

podarskih vozil, ki mora dobiti novo preobleko. To je velika in odgovorna naloga našega razvoja. Uspešno opravljena naloga bo avtomobilski program močno popestrila, obogatila prodajni asortiman, mladim strokovnjakom pa dala več elana in spodbudila tudi druge, da se bodo lažje odločili, da se jim pridružijo. Vnaprej se bomo morali še bolj angažirati na razvoju in proizvodnji servisne in druge dopolnilne opreme kakor tudi drugih podobnih kovinsko predelovalnih programov, ki lahko zapolnijo že instalirane kapacitete in tehnološko zaokrožijo proizvodni program, pri tem bo gotovo v prvi vrsti podvozje prikolic za dobave prikoliški proizvodnji in drugim.

Taka proizvodnja pa zahteva, da bomo čim prej poiskali



rešitve in denar za zaključitev začetih investicij. Na ta način bomo lahko dali tudi ustrezne prostore posameznim službam, kot so skladišča, vzdrževanje, orodjarna in transport v TOZD TA, še bolj pa čakajo razrešitve posamezne službe TOZD COMMERCE in nenazadnje tudi Razvojnega instituta in skupnih služb.

Seveda bo potrebna pri tem določena mera strpnosti, vendar bodo za jasno postavljenimi cilji prišli tudi rezultati in rešitve.

Naj ob tej priliki zaželim vsem sodelavcem še veliko uspešnih delovnih zmag, še posebno pa jubilejom.

**ČLAN ZKPO DO IMV
VLADO BAHČ**

REALNEJŠE MOŽNOSTI RAZVOJU



V petindvajsetletnem obdobju proizvodnje prikolic v okviru DO IMV so bili nesporno doseženi nadvse uspešni rezultati. V tem času smo postali eden od največjih proizvajalcev prikolic v Evropi. Preko 90% fizičnega obsega proizvodnje izvažamo na nadvse zahtevno zahodnoevropsko tržišče. Delež naše prodaje znaša 10% letne prodaje vseh prikolic v Evropi. Prikolica ADRIA si je ustvarila »image« na tujem trgu, na kar smo lahko še posebno ponosni. Tak obseg prodaje realiziramo z lastno zunanjetrgovinsko mrežo, ki je uspela uveljaviti ime ADRIA na najzahtevnejšem trgu.

Kljub velikim izvoznim uspehom in močno pozitivni zunanjetrgovinski bilanci, pa ne uspevamo dosegati pozitivnih ekonomskih učinkov. Širši narodnogospodarski učinek se namreč ne odraža v boljših poslovnih rezultatih prikolice

dejavnosti. Prav zaradi tega se zadnja leta srečujemo z velikimi poslovnimi težavami, ker tak obseg prodaje v izvoz ob jugoslovanski inflaciji in naši relativno nizki produktivnosti ne more zagotavljati uspešnega poslovanja. V vsem obdobju tudi ni bilo večjih vlaganj v posodobitev proizvodnje prikolic. Povečanje proizvodnje je temeljilo predvsem na zaposlovanju. Vsa prioriteta v IMV je bila usmerjena le v avtomobilsko dejavnost. Tako prikolicearska dejavnost ni sledila sodobni tehnologiji in je postajala čedalje bolj nerentabilna.

Z reorganizacijo IMV bodo dane realnejše možnosti za razvoj tudi te proizvodnje. Nujno pa bo treba sprejeti povsem novo programsko in tržno usmeritev, predvsem pa izboljšati tehnologijo proizvodnje. Za uspešno saniranje prikolicearske dejavnosti bo treba v naslednjem obdobju realizirati:

1. koncentracijo tehnološko istovetnih pogramov po posameznih tozdih,
2. realizirati vsaj minimalna vlaganja v TOZD Črnomelj, Šentjernej in Mirno,
3. izboljšati raven kvalitete in preiti v višji kvalitetni in cenovni razred,
4. uvesti dodatne proizvodne programe, ki jih bo možno plasirati v večjem obsegu tudi na domačem trgu, kjer se dosega boljši cenovni učinki,
5. prestrukturiranje prodaje na trge SEV in z ugodnimi kooperacijskimi aranžmani izboljšati ekonomiko poslovanja,
6. znižati stroške komercializacije in zaradi tega reorga-

nizirati prodajno mrežo v tujini,

7. intenzivirati razvojno dejavnost, podprto z novimi programskimi usmeritvami,

8. vzpostaviti določene poslovne povezave z ostalimi proizvajalci prikolic v Evropi,

9. vzpostaviti sodobne metode organizacije vseh poslovnih procesov in sistema vodenja,

10. opraviti finančno, kadrovsko, organizacijsko in prostorsko konsolidacijo prikolicearske dejavnosti v okviru nove DO — ADRIA.

Z realizacijo teh nalog in ob uspešnem obvladovanju vseh poslovnih funkcij in ob enotnosti celotnega kolektiva je možno dokaj realno načrtovati v naslednjih letih uspešno poslovanje samostojne delovne organizacije ADRIA.

ČLAN ZKPO DO IMV
mag. DUŠAN LAVRIČ



