



TOVARNA AVTOMOBILOV IN MOTORJEV MARIBOR

1947-1987

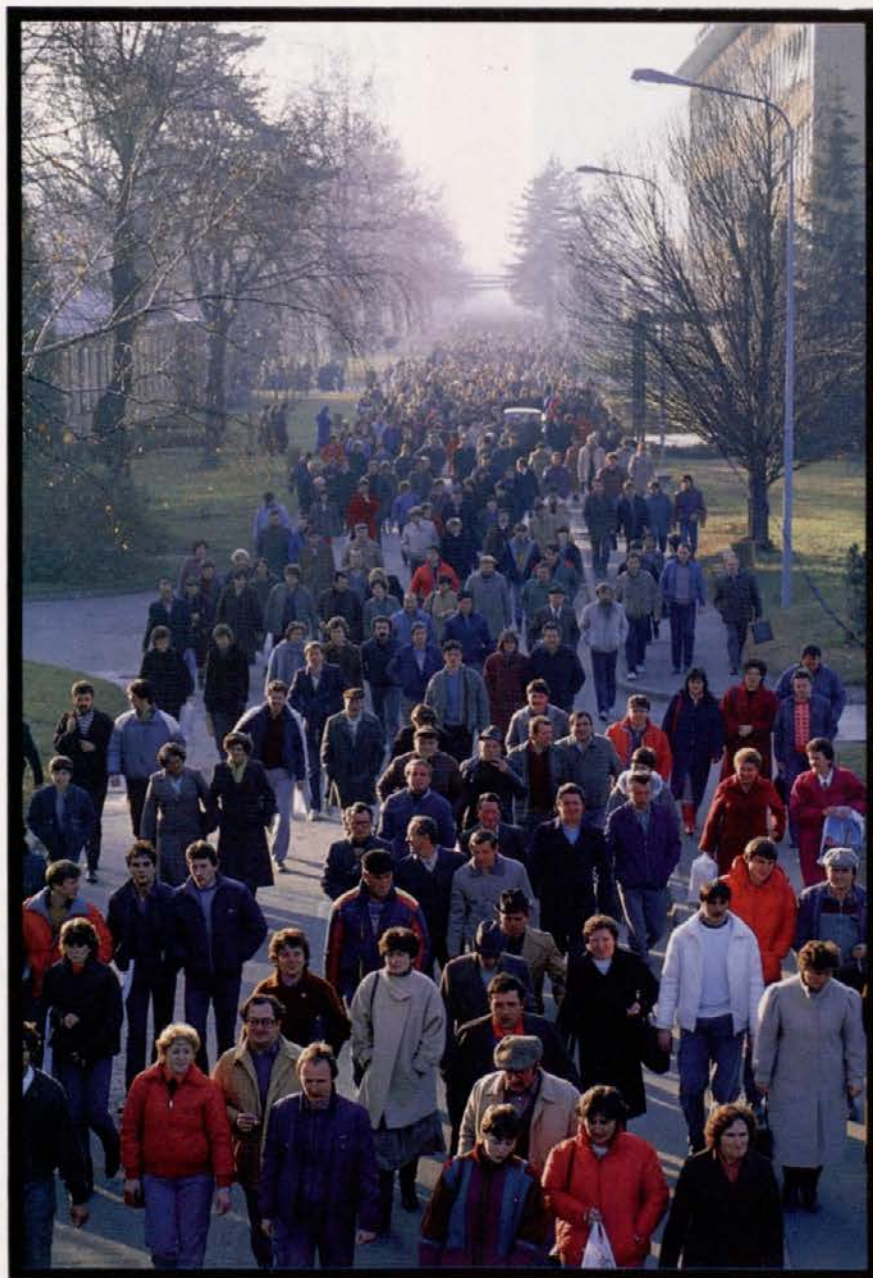


Želja po menjavi prostora spremlja človeštvo že od nekdaj. Ljudje so potovali, da bi sklepali kupčije, si širili in izmenjavali znanje ali kratkomalo uživali v spoznavanju novega. Z njimi je potoval tudi tovor. Zato so potrebovali prevozna



sredstva, sprva preprosta, nakar so iznašli motor in avtomobil, ki je skrajšal razdalje, olajšal stike med ljudmi in naredil svet dostopnejši. Svoj delež pri tem ima tudi naša tovarna.





40-letna rast tovarne in kolektiva je identična z rastjo naše domovine. Polna je vzponov in padcev, zadreg in uspehov, ki so pripeljali do današnje podobe TAM-a kot poslovnega sistema, uveljavljenega ne le doma, marveč tudi v svetu.

Do tega je privedlo dejstvo, da smo vselej verjeli v svoje moči in svoje delo in da smo znali pretekle izkušnje ustrezno oplemeniti in tako postali proizvajalec tehnično, tehnološko in tržno zahtevnih izdelkov, kot so gospodarska vozila in motorji.

Dasiravno se pomemben del naše proizvodnje ustvarja v Mariboru, lahko TAM vendarle pojmuje kot sistem, odprt za vse, ki so na kakršenkoli način povezani s tovrstno proizvodnjo. Pomembna prvina teh povezav je gotovo vsestranska pomoč, ki jo dajemo spremljevalni industriji pri razvoju, proizvodnji in tudi v drugih oblikah, s čimer postajamo nekakšna baza za razsajevanje proizvodov in kadrov v kompleksu slovenske in jugoslovanske avtomobilске industrije. Hkrati nas ta širina in odprtost postavlja v vlogo graditelja poslovnih in prijateljskih odnosov v vsej Jugoslaviji in tudi širje.

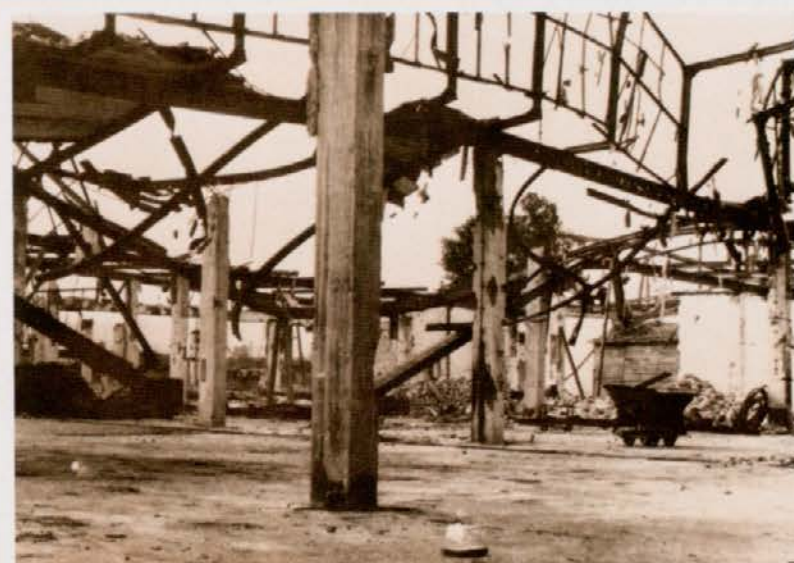
Sočasno krepimo poslovne vezi s svetom. Nekdanje kooperantske odnose spreminjamo v poslovno sodelovanje, ki pomeni skupen razvoj, proizvodnjo in večji izvozni prodor kot novo kakovost našega vključevanja v mednarodno delitev dela.

Vse to, kar imamo danes, je ustvaril delovni človek — tamovec, ki je bil vselej jedro, okrog katerega je rasla tovarna. Človek je namreč tisti, ki postavlja cilje in jih uresničuje. Pri tem so odločujočega pomena njegova zvestoba kolektivu, njegova delovna zagnanost in hkrati zrelost ter njegovo trezno, pa vendar drzno načrtovanje, s katerim je kot izhodišče postavil takšne poslovne usmeritve, ki so TAM privedle do današnjih razsežnosti.

Vse, kar smo dosegli doslej, vliva optimizem, da pričakujemo prihodnost z zaupanjem. Po poti vsestranskega napredka in iskanja vedno boljšega stopamo s trdnimi koraki in bomo stopali tudi v prihodnje, saj nas k temu zavezujejo ne le sedanje okoliščine, temveč tudi krepitev naše delovne organizacije v bodoče.



ZAČETKI ZGODOVINE TAM-a



Temeljni kamen TAM-a predstavlja tovarna letalskih delov, ki jo je leta 1942 zgradil okupator za potrebe nemške vojne industrije.

Takoj po zasedbi Maribora se je okupator namreč odločil, da na Teznu zgradi eno največjih tovarn na okupiranem ozemlju. Na izbiri lokacije so vplivali predvsem idealna lega, dokajšnja industrijska in trgovska tradicija mesta Maribor in tudi bližina elektrarne. Gradbena dela so se pričela že leta 1941. Gradili so mehansko obdelavo, montažo, karosernico, pa tudi kurilnico in stanovanjske barake. Ob istem času so polagali tudi daljnovod, železniško progo in kanalizacijo ter gradili cesto.

Redna proizvodnja letalskih delov se je v tovarni pričela v začetku leta 1943, ko je iz Nemčije prispela kompletna strojna oprema. V tem času je odšlo na šolanje v razne kraje Nemčije večje število ljudi, ki so kasneje delali v tovarni kot kvalificirani delavci.

Kmalu po pričetku proizvodnje so se začele vrstiti diverzantske akcije, s čimer je bilo delo v tej okupatorjevi tovarni precej moteno. Da bi si zagotovili nemoteno proizvodnjo, so pričeli graditi podzemne proizvodne prostore. Bunkerje, v katerih so normalno delali že leta 1944, so gradili 14 metrov globoko. Tako so pod zemljo pripravili kar 8512 kvadratnih metrov proizvodnih površin. Proizvodnja je potekala v podzemskih bunkerjih vse do konca vojne.

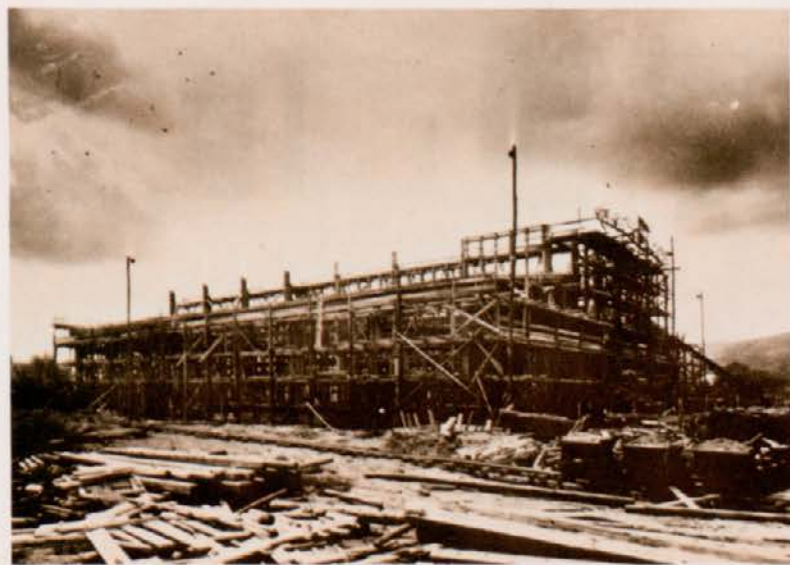


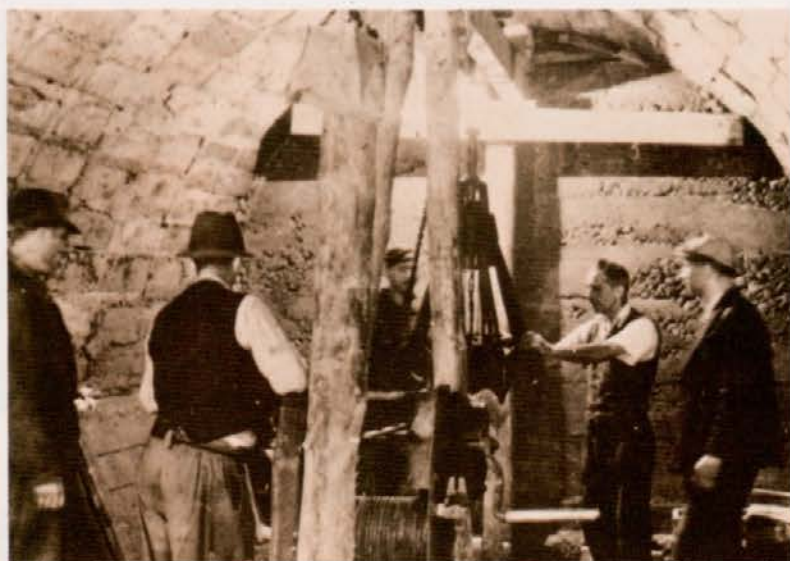
V začetku leta 1944 so se pričeli napadi zavezniškega letalstva, ki so povzročali veliko gmotno škodo in terjali človeške žrtve. Osmega maja 1945 so tovarno zasedli Bolgari, ki so jo še dodatno opustošili. Že 12. maja 1945 pa je tovarno zasedla enota jugoslovanske vojske z nalogo, da ohrani premoženje zaplenjenega nemškega podjetja. Kmalu so bile ustanovljene delovne skupine z okoli 4000 delavci, ki so pričeli pod strokovnim vodstvom odstranjevati ruševine in reševati dragocene stroje in drugo opremo.

Po temeljiti obnovi, v katero je bilo vloženega ogromno prostovoljnega udarniškega dela, so bili sledovi vojnega opustošenja odstranjeni in tovarna je bila pripravljena za novo proizvodnjo.

V prvih povojnih letih, ko v tovarni še ni bilo jasne proizvodne usmeritve, je kolektiv izdeloval vrsto proizvodov, izjemno potrebnih našemu obnavljajočemu se gospodarstvu. Najpomembnejša naloga v tem obdobju je bilo sestavljanje vozil različnih tipov, ki jih je pošiljala UNRRA kot pomoč jugoslovanskemu gospodarstvu.

Sočasno je bil po nalogu zveznega ministrstva za industrijo opravljen temeljit strokoven ogled tovarne, iz česar se je porodil predlog, da naj bi v tem podjetju organizirali avtomobilsko proizvodnjo. Po tem predlogu je bila sprejeta odločitev,





da se odreja tovarna letalskih delov Maribor Tezno za avtomobilsko proizvodnjo, in sicer za proizvodnjo tovornega vozila pionir po češki licenci, ki jo je že imela tovarna IMAD Rakovica. O tej odločitvi je bilo izdano uradno potrdilo 17. avgusta 1945.

Od tega dne dalje so v tovarni stekle intenzivne priprave za proizvodnjo tovornih vozil. Že po kratkem času so se vse jasneje kazali obrisi bodoče tovarne avtomobilov.

Dasiravno smo se že pripravljali na redno proizvodnjo tovornih vozil, je podjetje v tem času prevzelo še eno obsežno nalogo, namreč generalno popravilo vozil GMC. To je bila pošiljka okoli 1500 vozil ameriške proizvodnje, ki jih je naša država prav tako dobila kot pomoč prek UNRRE. Prve pošiljke teh vozil so pričele prihajati v tovarno v začetku januarja 1946. Vsa dela smo opravili pravočasno.

Vsa ta dela so pomenila za nas koristno šolo za proizvodnjo avtomobilov.

Dne 31. decembra 1946 je vlada FLRJ izdala dokument, po katerem se je tovarna letalskih delov preimenovala v Tovarno avtomobilov Maribor Tezno. S tem aktom, ki ga je podpisal predsednik vlade Josip Broz Tito, smo postali prva tovarna avtomobilov v državi, datum Titovega podpisa pa štejeemo za rojstni dan naše delovne organizacije.

LISTINA O USTANOVITVI TAM MARIBOR

Na osnovu čl.5 u vezi čl.69 Osnovnog zakona o državnim
privrednim preduzećima, na predlog Ministra industrije ONRJ, Vlada
ONRJ donosi

Р Е Ш Е Њ Е

o privrednom preduzeću TOVARNA AVTOMOBILA, Maribor - Tezno

1. Privredno preduzeće Tovarna letalnika^{delov} VPH, Maribor-
Tezno, koje je konfirmovano odlukom Gradske komisije za konfirmaciju
u Mariboru ONRJ Br.3129 od 14-XI-1946 godine, nastavlja, suobrazno
Osnovnom zakonu o državnim privrednim preduzećima, sa svojim radom
pod firmom

- a/ na slovenskom jeziku: Tovarna avtomobilov,
- b/ na srpskom jeziku: Fabrika automobila,
- v/ na hrvatskom jeziku: Tvornica automobila,
- g/ na makedonskom jeziku: Fabrika za avtomobili.

Sedište preduzeća je u Mariboru - Tezno.

2. Osnovni i obrtni sredstva staviće preduzeću na raspo-
lovanje Ministar finansija ONRJ u skladnosti sa Ministrom industrije
ONRJ.

3. Predmet poslovanja preduzeća je: izrada avtomobilnih
motora, kompletnih avtomobila, rezervnih delova, inženjerskog alata
i alata srednje i visoke preciznosti za mehaničku obradu metala i
kontrolu.

4. Preduzeće je opšteprivrednog značaja i nalazi se pod
administrativno-organizacionim rukovodstvom Glavne uprave za avtomobil-
sku industriju i preciznu mehaniku Ministarstva industrije ONRJ.

Ministar industrije ONRJ,


PO.Br.2066/18
31-XI-1946 god.
Beograd



Председник Владе ONRJ
Министар народне одбране
Народна Југославија,



Štev. akta	X/51-47
Dan prih.	19. FEB 1947
Za oddatak	Upr.D.
Priloge	2.

RAZVOJ IN RAST PROIZVODNJE

V letu 1947 je stekla proizvodnja vozil, ki smo jih simbolično poimenovali pionir. To so bili tovornjaki nosilnosti treh ton z vodno hlajenim bencinskim motorjem po licenci češkoslovaške firme Praga, ki so imeli za takratne zahteve dokaj primerne značilnosti. Mnogi Mariborčani se še danes spominjajo prve javne vožnje pionirjev, ki so izzvali pravcato navdušenje na ulicah še ne v celoti obnovljenega Maribora.

Naloga, ki smo se je delavci lotili v tem obdobju — proizvajati gospodarska vozila, ni bila enostavna. Industrija v Jugoslaviji v tem času ni bila razvita, in tako smo morali sami izdelovati pretežno večino delov, ki jih sicer proizvajajo v raznih industrijskih vejah in specializiranih tovarnah. Nerazvita industrija, pomanjkanje strokovnih kadrov in težave pri oskrbi z reprodukcijskim materialom so bili problemi, ki jih je tovarna reševala z izrednimi napori vseh delovnih ljudi, ki so v izgradnji nove industrije videli boljšo bodočnost. Kljub vsem začetnim težavam se je obstoječa tovarna hitro spreminjala v tovarno avtomobilov, in to predvsem po zaslugi trdne odločenosti delavcev, da bodo dosegli postavljene cilje. Tovarna avtomobilov je na ta način postala šola kadrov ne samo za proizvodnjo vozil, temveč šola kadrov tudi za mnoge druge tovarne porajajoče se jugoslovanske industrije.

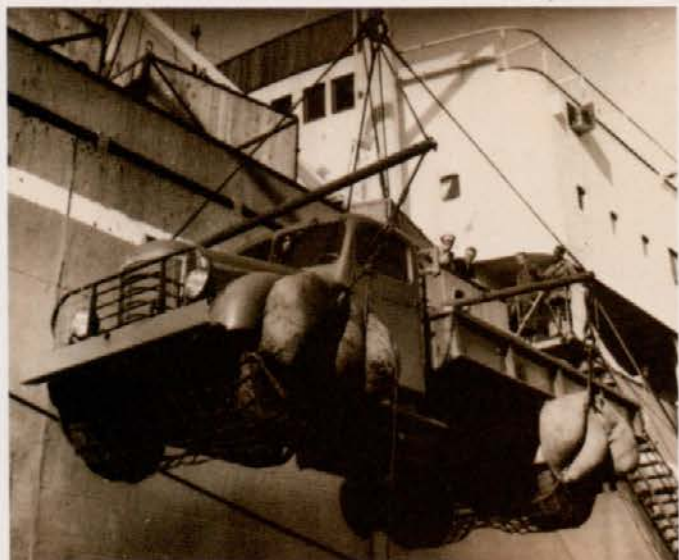




V prvem letu proizvodnje smo proizvedli 27 tovornjakov, v naslednjih petnajstih letih, kolikor je trajala proizvodnja pionirjev, pa smo proizvedli skupno 17.416 vozil, med njimi tudi avtobuse.

V letih povojne obnove domovine in oživljanja gospodarstva je slednje izredno potrebovalo vozila in pionirji so pri tem opravili ogromno delo. Poleg tega je bil pionir objekt, na katerem smo se učili izdelovati avtomobile mi in naši kooperanti; pri tem smo si pridobili dragocene izkušnje za nadaljnje delo in razvoj.

Z razvojem jugoslovanskega gospodarstva so se povečale tudi potrebe po transportnih sredstvih, tako po številu kot tudi po težjih kategorijah. Pionir, ki je ustrezal za najnujnejše potrebe v obdobju obnove države, ni mogel več zadovoljevati naraščajočih potreb jugoslovanskega trga po večji nosilnosti in racionalnejših vozilih.



TOVARNA AVTOMOBILOV

MARIBOR

*proizvaja
poleg tovornih kamionov*



Gospodarstvo je namreč potrebovalo sodobnejša gospodarska vozila s približno petimi tonami nosilnosti. Zavedali smo se, da sami v tako kratkem času ne bi mogli razviti tako sodobnega vozila, zaradi česar smo se po temeljiti preučitvi in intenzivnih eksploatacijskih preizkušanjih v naših razmerah odločili za nakup licence tovornjaka nosilnosti 4,5 tone z dizelskim, zračno hlajenim motorjem, ki ga je izdelovala firma Klöckner-Humboldt-Deutz oziroma Magirus-Deutz. Tako smo v januarju 1957 sklenili s to firmo licenčno pogodbo.

Takrat se je dotedanja Tovarna avtomobilov Maribor-Tezno preimenovala v **TOVARNO AVTOMOBILOV IN MOTORJEV MARIBOR**.

Kljub uspešnemu poteku licenčne proizvodnje pa smo si z leti postopoma in vztrajno prizadevali zmanjšati odvisnost od licence in vgrajevati v razvoj in proizvodnjo čimveč domačega znanja. Prvi rezultati teh prizadevanj so se pokazali v lastnem in samostojnem razvoju vozila TAM 2000, ki so ga v celoti skonstruirali TAM-ovi strokovnjaki. Ta mali tovornjak se je pojavil na tržišču leta 1961.

Z usihanjem proizvodnje pionirjev in hkrati z licenčno proizvodnjo težjih vozil je namreč na tržišču nastala vrzel pri vozilih manjše nosilnosti, saj ni bilo primerne tovornjaka domače proizvodnje. Pomanjkljivost je torej zapolnil TAM in s tem pokazal sposobnost svojega kolektiva glede razvoja in tehničnega napredka naše avtomobilske industrije.

Vzporedno z razvojno in proizvodno problematiko smo se v tem času intenzivno ukvarjali tudi z drugimi problemi, pomembnimi za rast in razvoj podjetja. Tako smo bili





posebno aktivni pri izobraževanju tehničnih kadrov, ki jih je tovarna v tem času nujno potrebovala. Bili smo ustanovitelj Industrijske kovinarske šole pri TAM-u, ki je izobraževala kovinarske delavce, prav tako smo imeli pomemben delež pri ustanavljanju Višje tehniške šole v Mariboru.

Rastoče zahteve tržišča so terjale od nas vedno več vozil, kar je pomenilo razširitev proizvodnih zmogljivosti, sočasno pa tudi večje specifične moči vozil, kar je zahtevalo nove tehnične rešitve. Dolgoletno uspešno poslovno sodelovanje s firmo KHD nas je privedlo do odločitve za nadaljevanje tega sodelovanja. Tako smo leta 1969 s KHD sklenili pogodbo o dolgoročnem poslovno-tehničnem sodelovanju, ki je potekalo ne več na licenčni, ampak na kooperantski osnovi. Predmet pogodbe je bila, med drugim, tudi proizvodnja novih motorjev družine 413.

V program rekonstrukcije in razširitve proizvodnje v TAM-u se je KHD vključil tudi s svojim kapitalom, saj smo leta 1970 sklenili pogodbo o skupnem vlaganju; nekoliko kasneje se je s kapitalno udeležbo dogovoru priključila tudi Mednarodna finančna korporacija IFC.

V obdobju 1969 do 1977 je TAM intenzivno nadaljeval prizadevanja za zmanjšanje licenčne odvisnosti in pospeševanje lastnega razvojnega dela. Rezultati teh prizadevanj so se pokazali v lastnem in samostojnem razvoju terenskih vozil, katerih serijska proizvodnja je stekla v letu 1977. Ta vozila se po svojih lastnostih in kakovosti lahko enakovredno merijo s podobnimi vozili v svetu. Uspešen razvoj in proizvodnja terenskih vozil sta dala delavcem TAM-a nove spodbude in moči za razvijanje proizvodnje, ki temelji na lastnem razvoju.



„TOVARNE DELAVCEM,”



5 9 1950

JE DELOVNI KOLEKTIV TAM
PREVZEL UPRAVLJANJE
TOVARNE V SVOJE ROKE







DANAŠNJE RAZSEŽNOSTI TAM-a

Avtomobilska industrija v Jugoslaviji je mlada panoga, nastala šele po drugi svetovni vojni, ko so imele nekatere druge države že večdesetletno tradicijo v tej industrijski veji. Oblikovanje razvoja nacionalne avtomobilske industrije je temeljilo na potrebah domačega trga, zaradi česar je bilo usmerjeno najprej v proizvodnjo gospodarskih in šele nato potniških vozil.

Začetek proizvodnje gospodarskih cestnih vozil v Jugoslaviji se ujema z začetkom proizvodnje v TAM-u leta 1947, medtem ko so se drugi proizvajalci pojavili kasneje.

Danes proizvaja gospodarska cestna motorna vozila v Jugoslaviji več medsebojno neodvisnih finalistov, med katerimi gre TAM-u pomembno mesto. Od skupne jugoslovanske proizvodnje gospodarskih cestnih motornih vozil izdelata TAM dobro tretjino, prav tako pa je s tretjino udeležen v plasmaju gospodarskih vozil na domačem tržišču. TAM je torej ne samo najstarejši, temveč tudi največji jugoslovanski proizvajalec gospodarskih cestnih motornih vozil, kot pomembno vzporedno prednost med jugoslovanskimi proizvajalci pa je





treba šteti tudi njegov lastni tehnični razvoj.

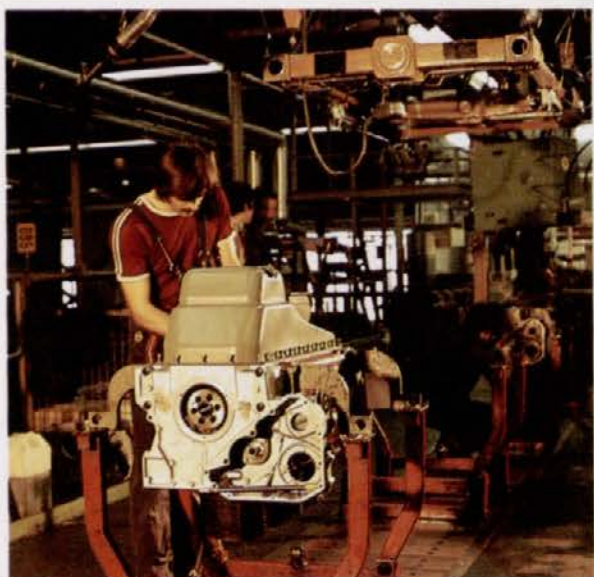
Ko govorimo o TAM-u, ne moremo mimo njegove vloge v mestu Maribor. TAM je največja tovarna v Mariboru, saj je vsak deseti zaposleni Mariborčan tamovec, kar ima za posledico izredno povezanost tovarne s krajem. Pa tudi sicer obstaja med tovarno in mestom že leta zgledno sodelovanje, saj se je TAM vedno razvijal in delal ob razumevanju in podpori krajanov in krajevnih družbenopolitičnih organizacij. Vraščanost tovarne v mestno okolje je še toliko

razumljivejša, če upoštevamo, da se številni predstavniki TAM-a vsakodnevno vključujejo v delo družbenopolitičnih organizacij in skupnosti, samoupravnih interesnih skupnosti in druge oblike družbenega delovanja, s čimer dejansko soustvarjajo politiko strategije in prakse na področju gospodarstva in družbenih dejavnosti v svoji regiji pa tudi širje. Poleg tega ne kaže prezreti, da je TAM pričel vzgajati tako imenovano industrijsko generacijo in je še danes šola kadrov za Maribor in tudi širše območje. Skratka, vezi med

tovarno in mestom so tako dolgotrajne, prepletene in večstranske, da lahko govorimo o obojestranski pripadnosti drugega k drugemu.

TAM je tudi temeljni in najpomembnejši nosilec razvoja v mariborski regiji. Tudi v okviru programa Maribor 2000 pomeni TAM s svojimi kadrovskimi potenciali ter programsko dognanostjo ne le najpomembnejše razvojno jedro v regiji, temveč tudi pomemben povezovalni element za vključevanje regije v širše reprodukcijske procese.





Zvrst in pomen TAM-ove reprodukcije terjata vključevanje v najrazličnejše integracijske tvorbe, pri čemer se TAM zavzema zlasti za čvrstejše povezovanje s partnerji, s katerimi že dalj časa proizvodno in poslovno sodeluje.

Oblike povezovanja so bile različne; prva je bila Interesna skupnost TAM, ki se je z leti spreminjala in preobrazila v današnjo Poslovno skupnost TAM. Le-ta deluje od aprila 1984 in šteje 38 članic, ki pri ustvarjanju skupnega proizvoda znamke TAM sodelujejo s 65 odstotki. Sedež imajo skoraj v vseh

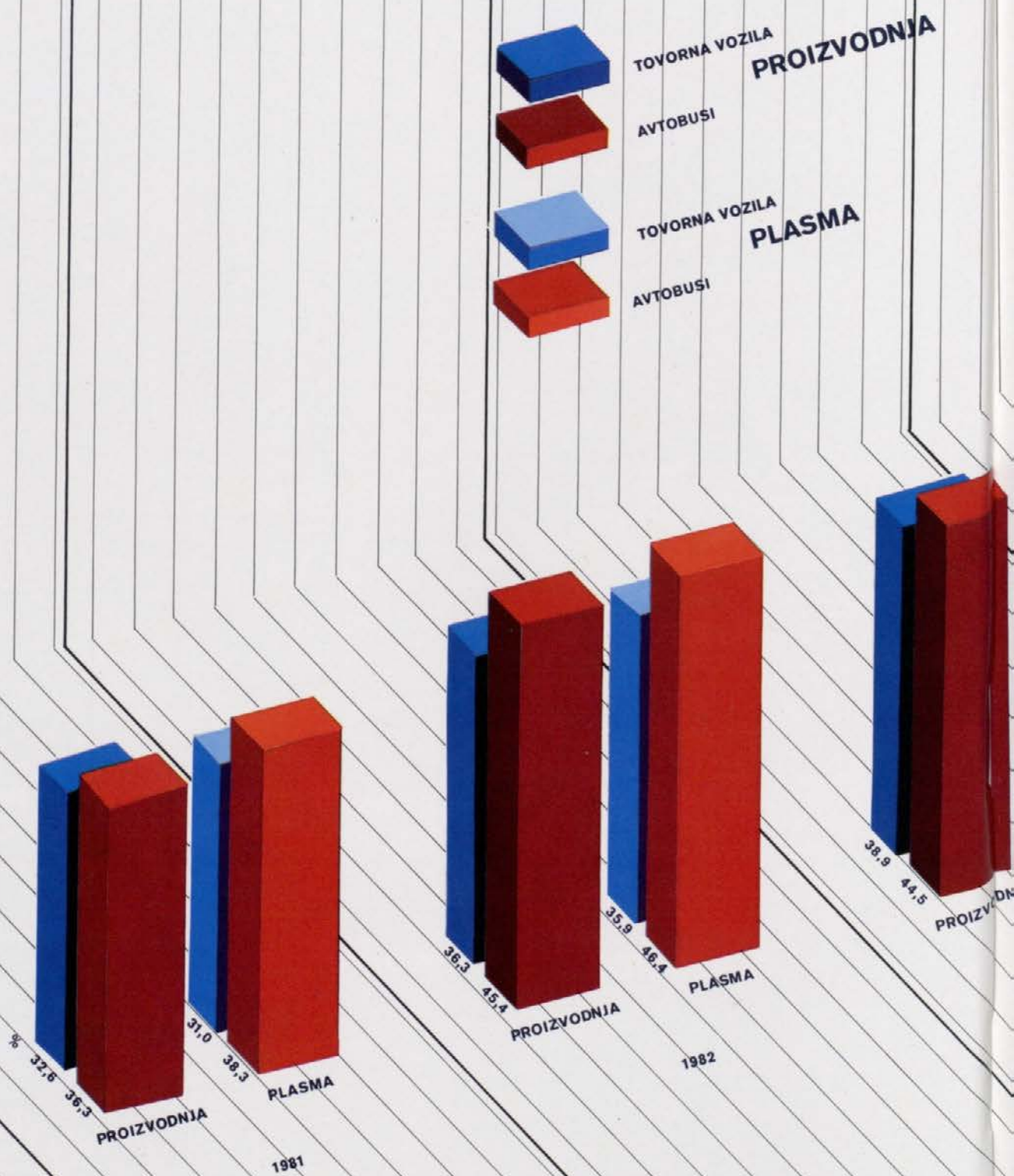
socialističnih republikah in Socialistični avtonomni pokrajini Vojvodini, razen v SR Črni Gori. Tako združene članice zaposlujejo okoli 33.000 delavcev, v skupni jugoslovanski proizvodnji gospodarskih cestnih vozil in motorjev pa je PS TAM udeležena z 41 odstotki.

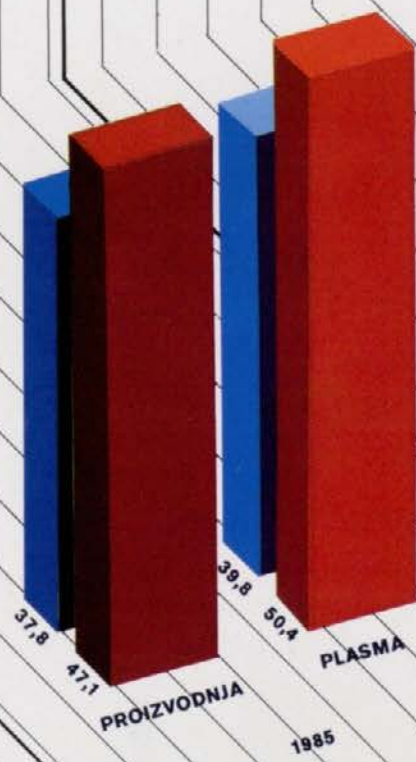
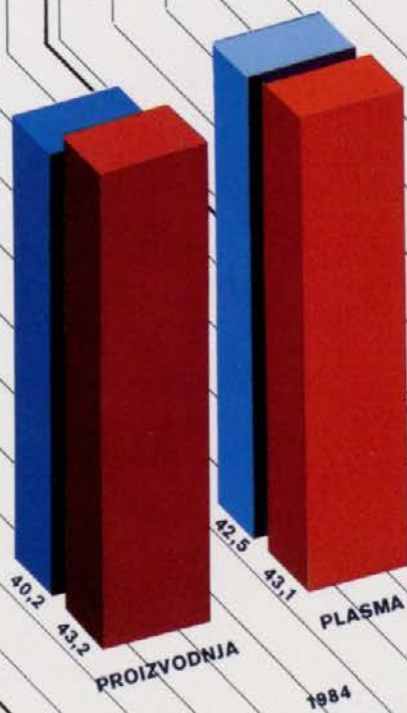
Delež TAM-ove proizvodnje v tej skupnosti je okoli 50-odstoten, zlasti pa je pomemben TAM-ov delež pri tehnično-tehnološkem razvoju, proizvodnji in trženju pri vseh tistih izdelkih, ki se vključujejo v skupni proizvod.



**DELEŽ TAM V JUGOSLOVANSKI PROIZVODNJI IN PLASMAJU
GOSPODARSKIH VOZIL V OBDOBJU 1981 – 1985**

ČLANI POSLOVNE SKUPNOSTI TAM





SERVIS VOZIL IN KMETIJSKE
MEHANIZACIJE, LJUTOMER

AUTOKAROSERIJA, NOVI SAD

FAMOS, RO TVORNICA
PREČISTAČA, ROGATICA

AUTOKUČA, ČAKOVEC

AUTODUBRAVA, ZAGREB

BELT, ČRNOMELJ

AVTOTEHNA, LJUBLJANA

SOKO, RO FABRIKA
TRANSMISIJA, MOSTAR

SOUR PETAR DRAPŠIN,
MLADENOVAC

TAM AVTOTRO

CIMOS, TOZD PROIZVODNJA
AVTOMOBILSKIH DELOV, BUZET

AGIS, PTUJ

KAROSERIST, MARIBOR

TAM, MARIBOR

VOZILA, GORICA

FAMOS, RO FABRIKA
TRANSMISIJA, HRASNICA

AUTO-COOP

EMO, TOZD KONTEJNER, CELJE

AUTOSERVIS, BANJA LUKA

HIKO -OLGA MEGLIČ-, PTUJ

AVTOOBNOVA, MARIBOR

RIKO, TOZD KOMUNALNA
OPREMA, LJUBLJANA

ITAS, TOZD PRIKOLICE
IN NADGRADNJE, KOČEVJE

RADGONA, TOZD AVTOTRGO-
SERVISI, GORNJA RADGONA

REMONT I SERVIS TAM,
NOVI SAD

AVTOTAPEJNIŠTVO, MARIBOR

AVTOSERVIS, DOMŽALE

TEHNOSTROJ, LJUTOMER

TEHNO MEHANIKA,
MARIJA BISTRICA

RUEN, KOČANI

NA, MARIBOR

TVT -BORIS KIDRIČ-, TOZD PLA-
STIČNE NADGRADNJE, MARIBOR

RIKARD BENČIČ, RIJEKA

FAMOS, RO FABRIKA
SPOJNICA, SANSKI MOST

AVTOMONTAŽA, LJUBLJANA

TVT -BORIS KIDRIČ-, TOZD ME-
HANSKA OBDELAVA, MARIBOR

NOVI SAD

JOŽE KERENČIČ, TOZD PREDE-
LAVE PLASTIČNIH MAS, ORMOŽ

AVTORADGONA, TOZD PROIZVODNJA
NADGRADENI, GORNJA RADGONA

VESNA, MARIBOR



RAZVOJ PROIZVODOV, PROIZVODNI PROGRAM, PROIZVODNJA

GRADIMO NA LASTNEM ZNANJU IN USTVARJALNEM SODELOVANJU

Ko ocenjujemo prehojeno pot TAM-a, ne moremo mimo dejstva, da je zadnjih deset let tovarne zaznamovanih z intenzivnim razvojem. Lahko trdimo, da je bil napredek TAM-a neposredno povezan z raziskavami in razvojem in da je bila razvojno-raziskovalna dejavnost osnovno gibalno dogodkov in akcij na vseh področjih.

Danes TAM-ov razvojno-raziskovalni potencial daleč presega povprečne jugoslovanske in slovenske razmere

in se približuje podobnim najrazvitejšim podjetjem v svetu. Dokaz za to je dejstvo, da se vsak deseti tamovec ali tamovka v tej ali oni obliki ukvarja z razvojem; in prav tako je dokaz dejstvo, da znašajo vlaganja v razvojno-raziskovalno dejavnost v zadnjih petih letih med štirimi in šestimi odstotki skupnega prihodka.

Temeljna usmeritev razvojne politike sta lastno znanje in dolgoročno opiranje na lastne sile, ki dajeta stvarno osnovo za vse oblike ustvarjalnega sodelovanja, tako doma kot tudi v mednarodnih



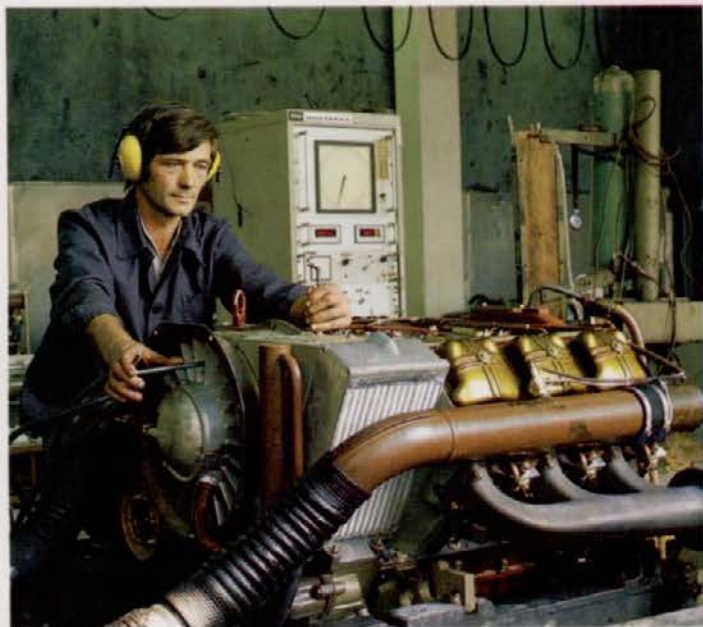
okvirih. TAM je razvil širok obseg sodelovanja z obema slovenskima univerzama, prav tako tudi z večino jugoslovanskih tehniških fakultet, pri konkretnih raziskovalnih projektih (v Beogradu, Skopju, Sarajevu). Zelo pomembno mesto pa ima TAM-ovo sodelovanje z JLA, kjer obseg razvojno-raziskovalnega vključevanja stalno zavzema zelo visoko mesto. Znanje in uresničitev razvojno-raziskovalnih načrtov se ves čas dopolnjujeta v sodelovanju s kooperanti, vendar že dalj časa nista omejena samo na partnerje doma, temveč potekata tudi v mednarodnih

okvirih. Uresničene so že konkretne pogodbe o prodaji licence firmi Carl Freudenberg v ZRN, nov, zelo pomemben korak naprej pa pomeni pogodba o skupnem razvoju nove družine motorjev z dolgoletnim partnerjem, firmo KHD iz ZR Nemčije, itd.

TAM-ov razvojno-raziskovalni potencial obsega celostne zmogljivosti, potrebne za razvoj izredno zapletenih proizvodov, kot so vozila in motorji, in sicer od projektiranja, raziskovanja, konstruiranja in preizkušanja prototipov v procesu razvijanja

izdelkov pa vse do enakih faz v procesu razvijanja proizvodnje oziroma tehnologije. Ta razvojno-raziskovalni potencial je podprt z mnogimi specializiranimi laboratorijskimi kapacitetami, v zadnjih letih pa vedno bolj tudi z računalnikom.

TAM je v zadnjih letih rešil mnoge razvojne probleme, vendar zahteva hiter razvoj tehnike na tem področju v svetu vedno več. Zato bo TAM v prihodnosti še bolj pospešeno vlagal v krepitev materialnih in predvsem kadrovskih potencialov razvojno-raziskovalne dejavnosti.



PRESTRUKTURIRANJE PROIZVODNEGA PROGRAMA

Leto 1976 šteje v TAM-u za pomembno prelomnico v razvoju in proizvodnji vozil. Takrat smo namreč pričeli razvojne aktivnosti za postopno obnovo celotnega proizvodnega programa, hkrati pa smo se odločili za razširitev programa proizvodnje na vse težijske kategorije.

Prednost pri obnovi proizvodnega programa smo namenili srednji kategoriji vozil, v kateri je bil TAM tudi sicer tradicionalno in

najizraziteje navzoč na tržišču.

Hkrati z izboljšavami in posodobitvami obstoječega programa smo se lotili snovanja popolnoma novega programa tovornjakov, ki pomeni dejansko razširitev proizvodnega programa na vse težijske kategorije, torej tudi na težka vozila, ki jih dotlej naš program ni vseboval. Tako smo v enotnem sistemu modulne gradnje razvili celotno paleto lahkih, srednjih in težkih vozil, ki smo jih poimenovali novi B-program. Pri njegovem projektiranju smo dosledno upoštevali načelo

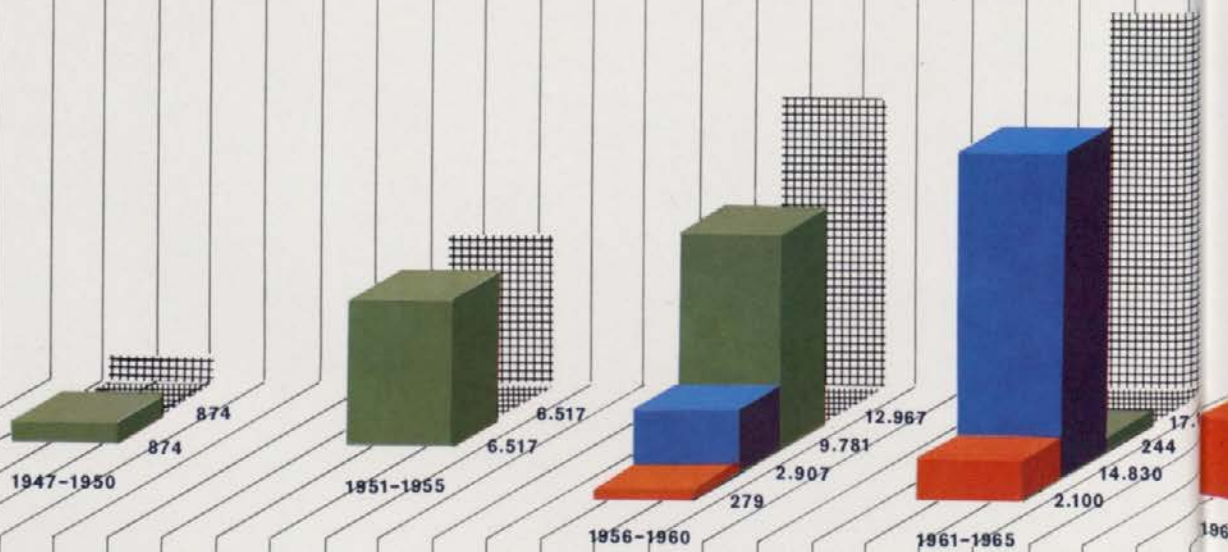
unifikacije, katerega temelj je predstavljala na novo razvita B-kabina.

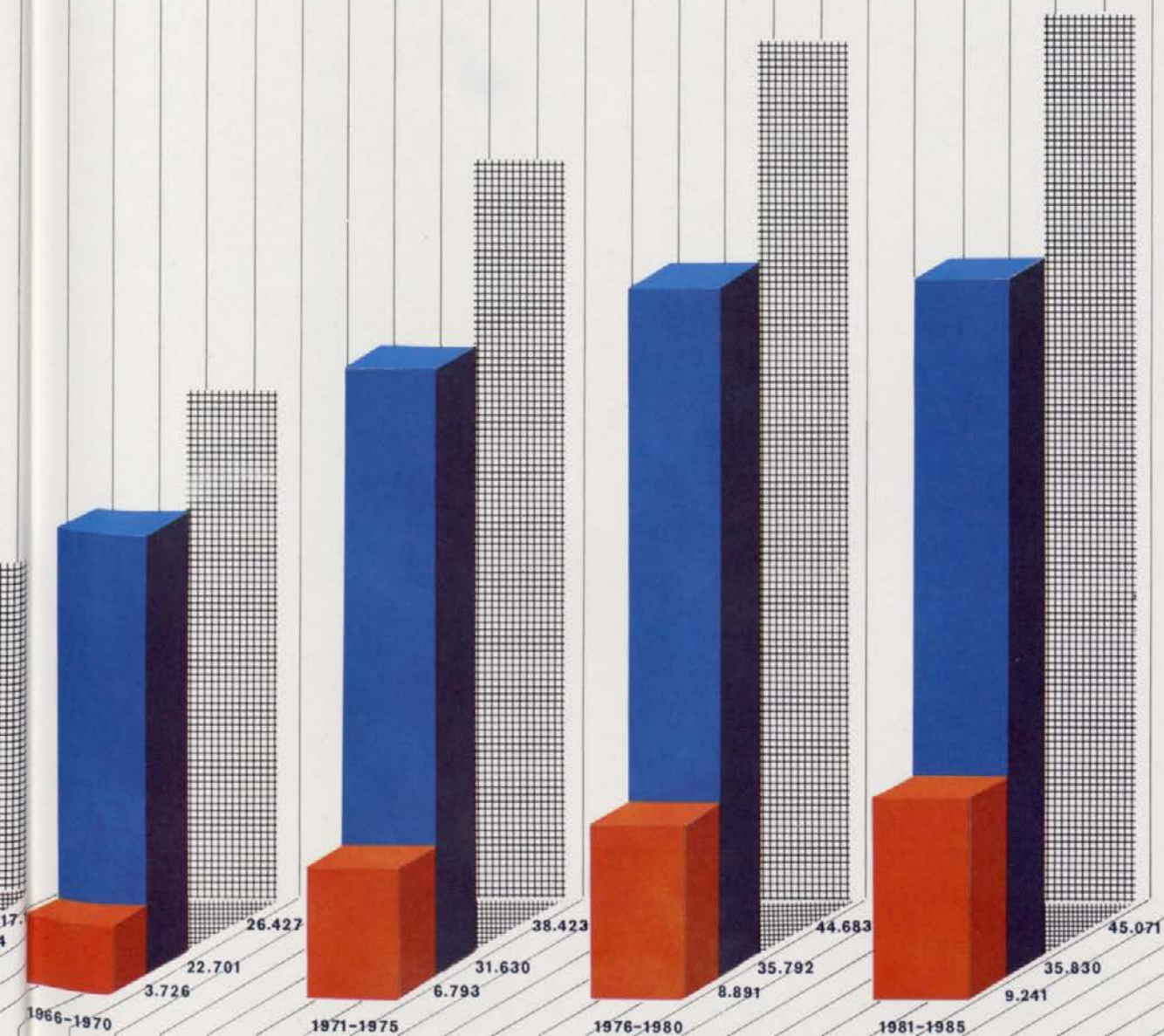
Vzporedno z razvojem novega programa tovornjakov smo razvijali tudi program novih, težkih, zračno vzmetenih avtobusov za mestni, primestni in turistični promet. Proizvodnja teh vozil temelji na modulih tovornjakov.

Dobrišen del tovornih vozil iz B-programa kot tudi novih avtobusov je že na cestah, v celoti pa bo začrtani preustroj proizvodnega programa uresničen v tekočem srednjeročnem obdobju.



**PREGLED PROIZVODNJE VOZIL TAM
V 40-LETNEM OBDOBJU**





V letu 1986 smo v TAM-u izdelali 200-tisoče vozilo.





PROIZVODNI PROGRAM

Proizvodnjo gospodarskih cestnih motornih vozil smo v TAM-u osredotočili na izdelavo tehnološko zahtevnih sestavin, kot so motor, kabina, preme, menjalniki, kolesne zavore idr., medtem ko nas z drugimi deli oskrbujejo dobavitelji in kooperanti iz Jugoslavije. V matični tovarni smo organizirali proizvodnjo osnovnih in tipskih proizvodov gospodarskih cestnih vozil, medtem ko izdelujejo vse vrste specialnih tovornjaških in avtobusnih

nadgradenj številni drugi proizvajalci v Jugoslaviji, ki so v glavnem člani Poslovne skupnosti TAM.

TOVORNJAKI

Tovornjaki zavzemajo v programu proizvodnje TAM-a največji delež. Vključujejo vozila lahke, srednje in težke kategorije, ki so prilagojena rabi v vseh sektorjih transporta, bodisi na kratkih ali dolгих razdaljah. Na voljo so kot solo vozila skupne mase od 3,5 do 26 ton ali kot vozila s priklopnikom skupne mase do 40 ton. Poganjajo jih različni dizelski motorji z vodnim ali zračnim

hlajenjem in moči od 59 do 177 kW. Poleg širokih možnosti uporabe jih odlikujejo zelo ugodna specifična poraba goriva, ugodno razmerje med močjo motorja in skupno maso vozila, varnost in ekološka neoporečnost.

Program tovornih vozil zaokrožuje tako imenovani dopolnilni program, ki ga predstavljajo težka vozila, izdelana na osnovi kooperacijske pogodbe z mednarodno korporacijo IVECO. To so težka vozila od 16 ton skupne mase navzgor, s katerimi TAM dopolnjuje svojo osnovno ponudbo tovornjakov za domači trg.







VLAČILCI

Vlačilci imajo v cestnem prometu vse večjo vlogo, zlasti za potrebe mednarodne špedicije.

Proizvodni program vlačilcev TAM obsega vozila skupne mase od 27 do 40 ton.

Vozila poganjajo ekonomični dizelski motorji, ki ob optimalno zasnovani transmisiji dajejo moč, potrebno za sodobno vlečno vozilo.

V programu vlačilcev so na izbiro standardne kabine in kabine z enim ali dvema ležiščema, ki jih odlikujeta sodobnost in funkcionalna oprema.

Robustna šasija, ekonomičen motor in komfortna kabina zagotavljajo zanesljivo, varno in udobno vožnjo tudi na najdaljših razdaljah.





PREKUCNIKI

TAM je razvil širok program prekucnikov v vseh težinskih kategorijah, in to od 3,5 do 26 ton skupne mase.

Kombinacije različnih motorjev moči od 59 do 177 kW z vodnim ali zračnim hlajenjem, različnih prostornin zaboja od 1,8 do 8,3 m³ in možnostmi pogona 4 × 2, 4 × 4, 6 × 4 in 6 × 6 omogočajo izbor prekucnika, ki ustreza tudi najzahtevnejšim razmeram v eksploataciji.

Močna šasija, vzdržljiv motor in gonila, prilagojena izredno zahtevnim

razmeram uporabe na terenu, omogočajo zanesljiv, varen in ekonomičen transport, tako na cestah kot na gradbiščih, v peskolomih in na drugih težko prehodnih terenih.





AVTOBUSI

Avtobusi, ki so vselej odigrali pomembno vlogo pri vzpostavljanju in izboljševanju komunikacij, so namenjeni specifičnemu trgu, to je javnemu prometu in prometu za potrebe turizma, ki zahteva predvsem udobno, varno in hitro vožnjo.

Proizvodni program avtobusov TAM obsega vozila za vse vrste potniškega prometa od 5 do 12 metrov dolžine, v zgibni varianti pa do 18 metrov dolžine.

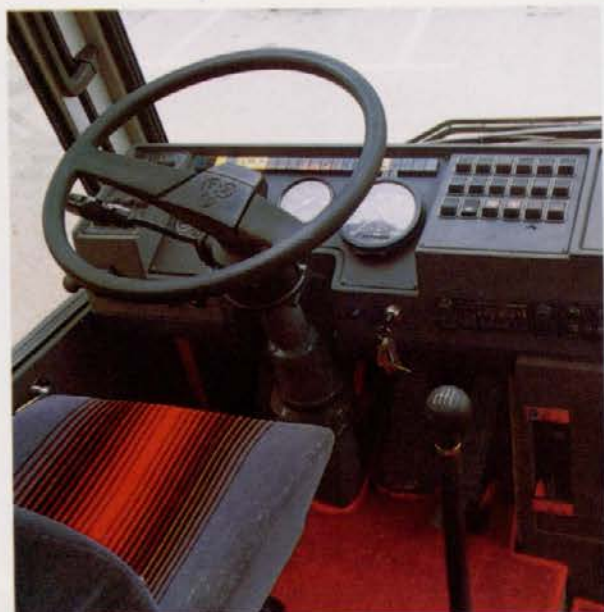
Program standardnih avtobusov za javni promet predstavljajo linijski in primestno-mestni avtobusi, slednji

tudi v izvedbi zgibnika. Njihove osnovne skupne značilnosti so robustnost, racionalnost in ekološka ustreznost.

Za potrebe turizma proizvajamo udobna vozila za potovanja in izlete. Posebna kategorija so visokopodni avtobusi za visoki turizem, opremljeni z vso potrebno opremo (klimatska naprava, kuhinja, toaleta, velik prtljažni prostor in drugo), ki zagotavlja udobno, varno in sproščeno vožnjo tudi na daljših relacijah.











SPECIALNA VOZILA

Raznovrsten in bogat program proizvodov TAM daje številne možnosti za proizvodnjo specialnih vozil.

Različne težinske kategorije in medosne razdalje, vodno in zračno hlajeni motorji, standardne in podaljšane kabine in kabine z ležišči ter možnost pogona različnih pomožnih agregatov vselej omogočajo izbiro ustrezne šasije za vsako specialno nadgradnjo.

Široka paleta specialnih vozil je v bistvu odgovor na različne zahteve transporta, ki se razlikujejo glede na vrsto tovora, dolžino poti, možnosti

eksploatacije in podobno. Osnovna značilnost programa specialnih vozil je torej v široki in vsestranski uporabnosti vozil, saj nam ta lahko rabijo pri skoraj slehernih, še tako zahtevnih in specialnih razmerah transporta.

Najrazličnejši uporabniki specialnih vozil so komunala, gasilstvo, trgovina, gozdarstvo, kmetijstvo, gradbeništvo, razne vzdrževalne dejavnosti, zdravstvene in kulturne organizacije in drugi.









TERENSKA VOZILA

Program terenskih vozil predstavljata dva osnovna tipa vozil skupne mase 7 in 11 ton, ki sta hkrati osnova za nekatere specialne izvedbe, kot so vozila za vzdrževanje televizijskih oddajnikov, elektro omrežja, ptt mreže in podobnih naprav, gasilska vozila itd.

Agregati terenskih vozil rabijo tudi kot osnova za proizvodnjo široke izbire namenskih vozil.

To so vozila visoke prehodnosti, ki premagujejo še tako težke terenske razmere, ki jih povzročajo sneg, pesek, voda, blato, zamočvirjenost, močno nagnjeni tereni in podobno. Glede kvalitete v tej izredno zahtevni proizvodnji vozil si je TAM pridobil širok sloves.

Program terenskih vozil vključuje tudi gosenična vozila na hidrostatični pogon, med katerimi so najbolj znana vozila za urejanje smučarskih terenov. TAM je edini proizvajalec tovrstnih vozil na domačih tleh.





MOTORJI

Proizvodnja motorjev v TAM-u je ves čas razvoja potekala v tesni sodelavi s firmo KHD, najprej na osnovi licence, kasneje s poslovno-tehničnim sodelovanjem. Razvoj motorjev je vedno sledil dosežkom v svetovni motorni industriji in danes lahko govorimo o sodobnih motorjih, katerih kakovost je preizkušena na svetovnem tržišču. Program motorjev obsega zračno hlajene dizelske motorje moči od 94 do 188 kW oziroma v dopolnilnem programu do 386 kW. Uporabljamo jih za vgradnjo v vozila, dobršen del pa jih poganja delovno, kmetijsko in

drugo motorizirano mehanizacijo. Motorji proizvodnje TAM so znani kot kompaktni motorji, z dolgo življenjsko dobo in optimalno porabo energije, poleg tega so ekološko sprejemljivi.

Nadaljnji razvoj motorjev je usmerjen v proizvodnjo novih generacij zračno hlajenih dizelskih motorjev. To so tlačno polnjeni, pogostejše imenovani turbo motorji, katerih osnovna značilnost je zvečana moč. Turbo motorji bodo postopoma zamenjali dosedanje motorje v večini vozil TAM.







DRUGI IZDELKI

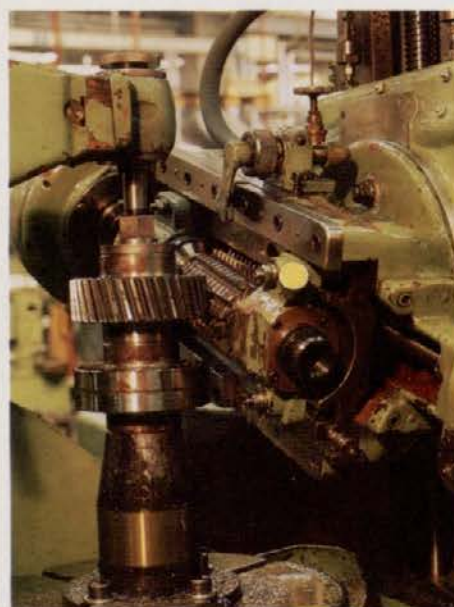
V TAM-u smo razvili tudi zmogljivosti za proizvodnjo orodij, ulitkov, izkovkov in tehnološke opreme. Proizvajamo vse vrste orodij za potrebe avtomobilske industrije, zlasti pa smo se specializirali za izdelavo specialnih livarskih in kovaških orodij ter orodij za stiskalnice.

V livarstvu smo se osredotočili na izdelavo najzahtevnejših elementov iz sive litine in aluminijevih zlitin, ki jih uporablja predvsem industrija motorjev.

Proizvodni program kovačnice obsega prosto in utopno kovane izdelke iz jekel. Področje uporabe

izkovkov naše proizvodnje je dokaj široko, saj so izkovki primerni za vgradnjo v motorje z notranjim izgorevanjem, v avtomobile, traktorje, razna gonila, armature in dvigala.

Pomembne so tudi zmogljivosti za proizvodnjo specialnih namenskih strojev za avtomobilsko in motorno industrijo. Program proizvodnje tehnološke opreme vključuje tehnološko zaokrožene zmogljivosti, posamezne namenske obdelovalne stroje oziroma obdelovalne linije, hidravlične agregate, posamezne hidravlične elemente in različne strojne dele.



PROIZVODNE ZMOGLJIVOSTI IN TEHNOLOŠKA OPREMLJENOST

Razvoj tehnologije v TAM-u sega v čas njegove ustanovitve in se navezuje na obdobje vidnejšega strokovnega dviga ob začetku licenčne sodelave s firmo KHD, ko je bilo ob začetni pomoči tujih strokovnjakov našim kadrom omogočeno strokovno izpopolnjevanje v tujini. Tehnološko dejavnost je zatem TAM strokovno in organizacijsko izpopolnjeval do stopnje popolne neodvisnosti od tehnoloških licenc.

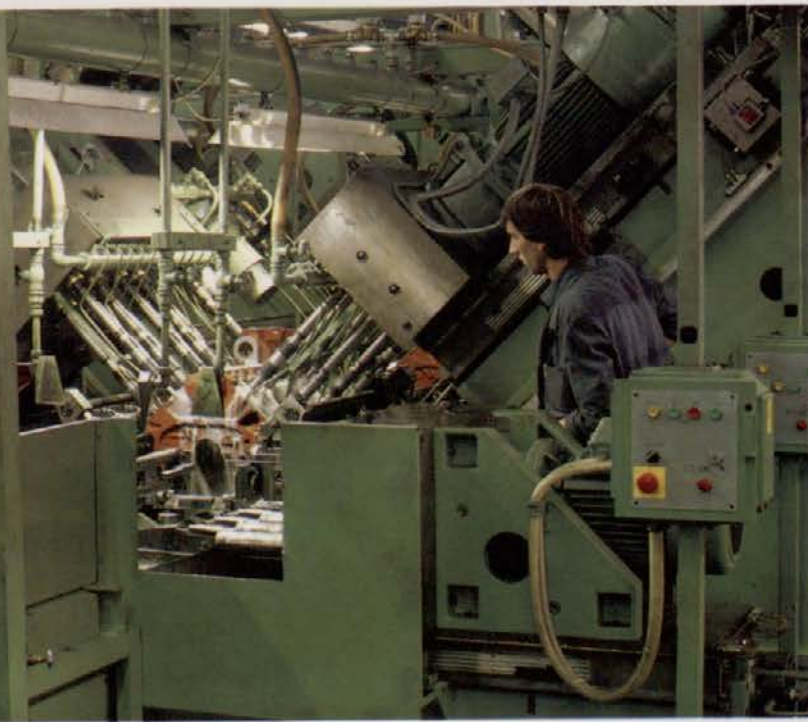
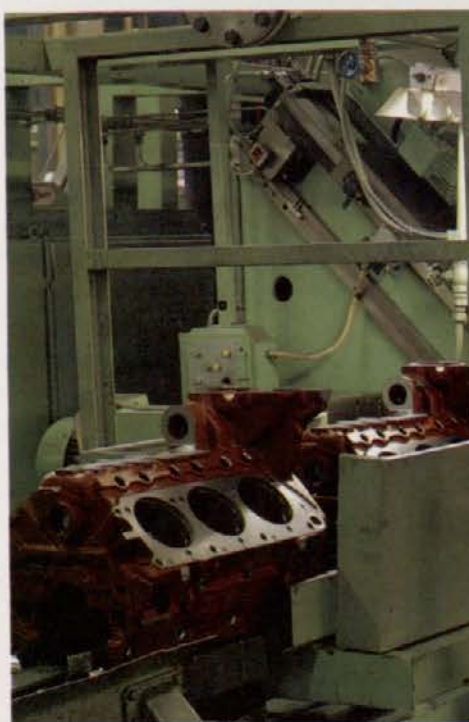
Temelj takšnega tehnološkega

razvoja je bila za takratni čas dokaj bogata strojna oprema iz obdobja okupacije. Potreba po smotrni rabi te opreme je tudi narekovala smelo zakoračitev na pot lastnega tehnološkega razvoja.

V desetletjih se je nato kalilo tehnološko znanje, tudi ob uvajanju nove tehnološke opreme in novih postopkov obdelave. Kot rezultat tega je množica uspešno osvojenih proizvodov. Glede na pestrost proizvodnega programa je temu ustrezno pester tudi izbor obstoječe tehnološke opreme, s katero uresničujemo približno 50 odstotkov celotne proizvodnje vozil in motorjev

TAM. Pri tem gre večinoma za tehnološko najzahtevnejše proizvode — odkovke, specialne odlitke, vozila, motorje in karoserije — ob ustrezni spremljevalni dejavnosti pripravljalnih in vzdrževalnih služb.

Letno zmogljivost nameščenih proizvodnih kapacitet ocenjujemo, ob določenih posegih za odpravo ozkih grl, na okoli 12.000 vozil in 12.000 motorjev. Pri tem je obseg strojnega dela okoli 70, ročnega pa približno 30 odstotkov. To pomeni v naših razmerah izredne pestrosti proizvodov in maloserijske proizvodnje dokaj optimalno razmerje.

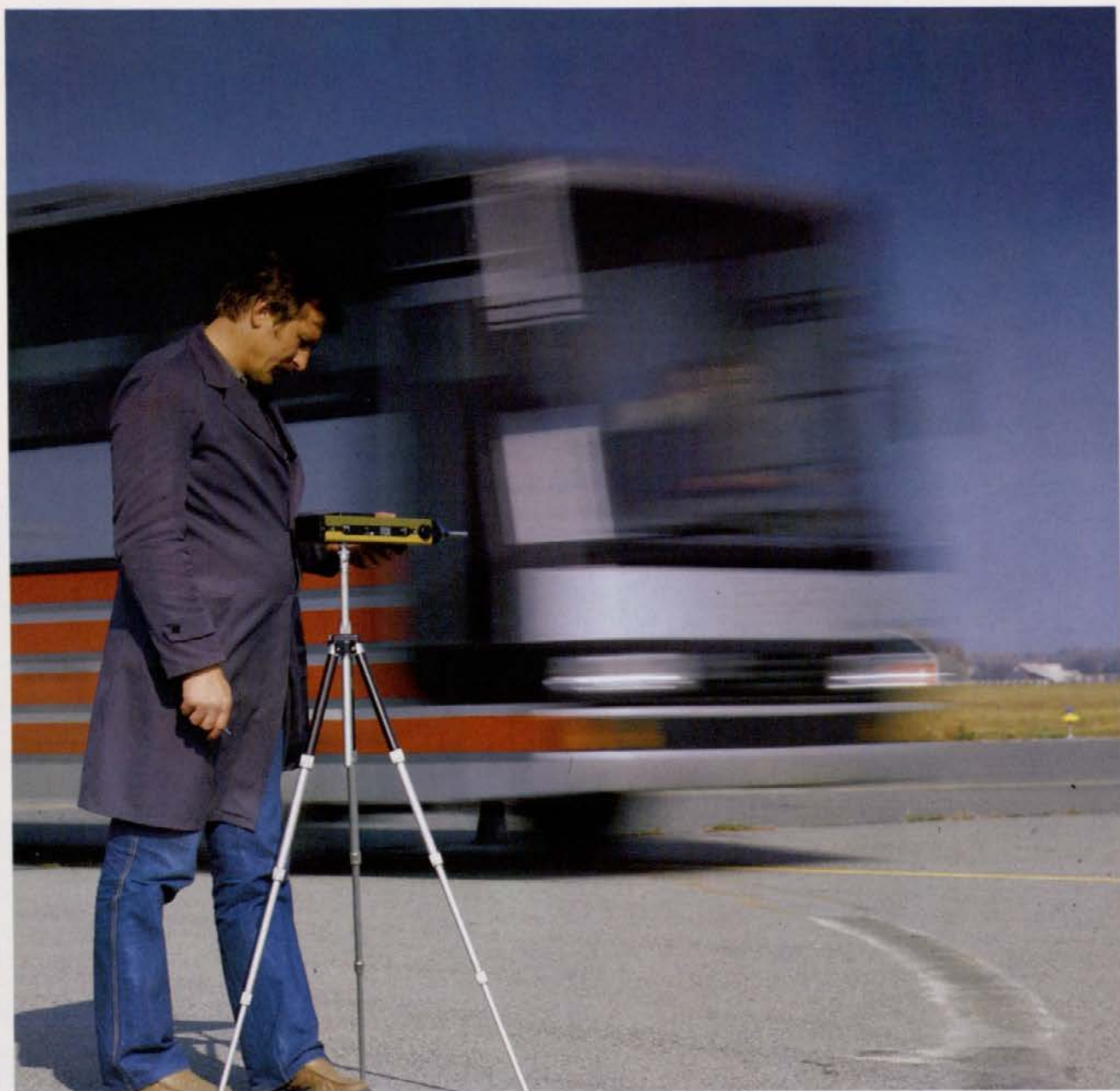


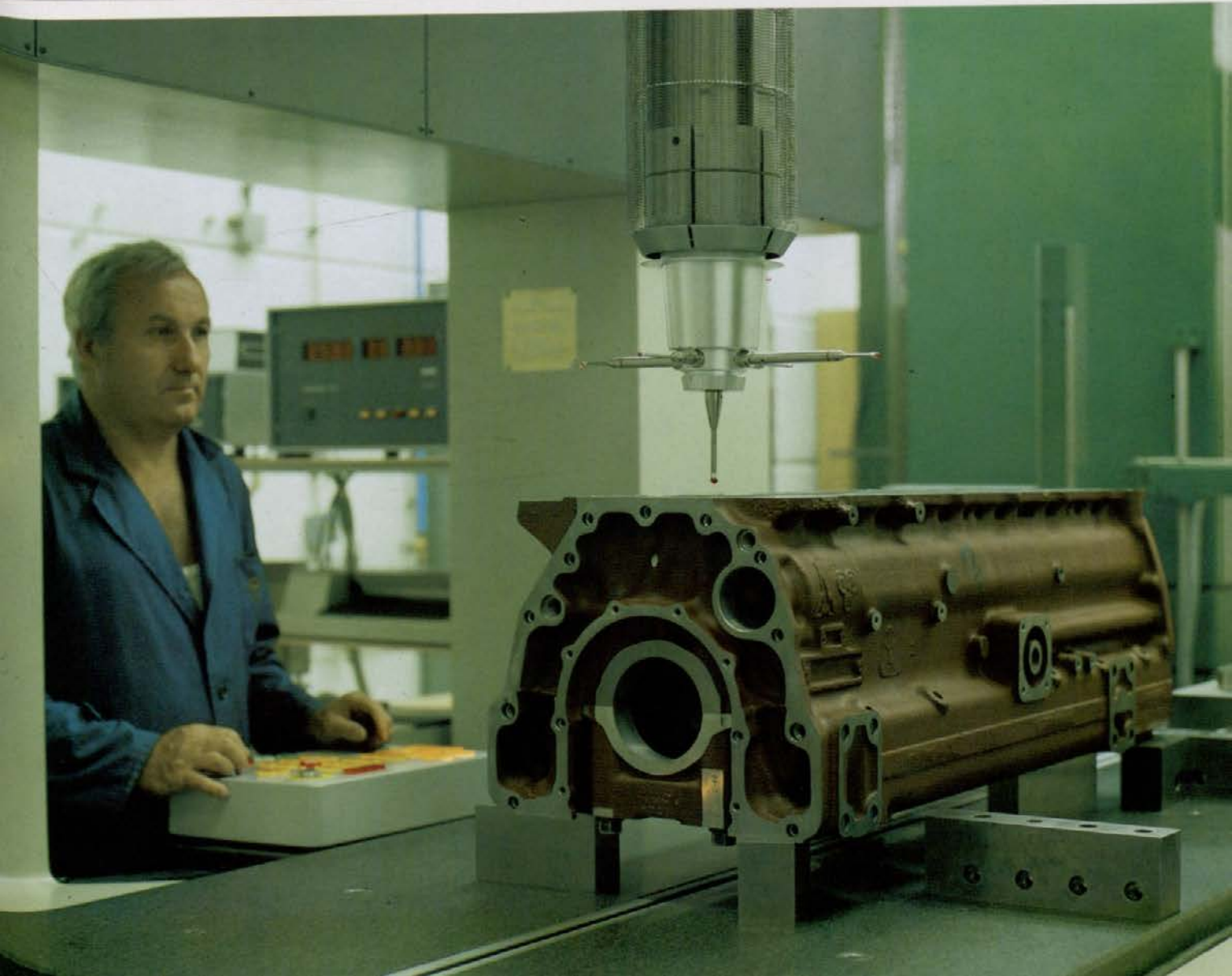
ZAGOTAVLJANJE KAKOVOSTI IZDELKOV

Ena izmed pomembnih funkcij pri razvoju in proizvodnji motorjev in motornih vozil je tudi zagotavljanje kakovosti, čemur je TAM od vsega začetka posvečal veliko pozornost. Z razvojem tovarne se je oblikoval celoten organizacijski sistem tako, da delamo sedaj po načelu integralnega zagotavljanja kakovosti, torej v vseh fazah nastajanja naših proizvodov — od ideje prek razvoja, proizvodnje in prodaje do poprodajne funkcije.

Zaradi obsežnosti in zahtevnosti sestavnih delov za naše proizvode imamo številčno in strokovno zelo močno zasedbo kontrole kakovosti vhodnega materiala, kontrole kakovosti lastne proizvodnje in kontrole kakovosti končanih vozil in motorjev, preden jih predamo kupcem. Poleg tega imamo na voljo strokovne specializirane službe, kot so metalurško-razvojni laboratorij, fizikalno-razvojni laboratorij, kontrola kvalitete orodja z dolžinsko-merilnim laboratorijem, služba za zagotavljanje kvalitete strojev, tehnologija in analiza kvalitete in služba kvalitete AUDIT.

Med delavci je prevladalo spoznanje, da službe kontrole kvalitete ob še tako strokovno in številčno močni zasedbi ne bi mogle zagotavljati dobrega izdelka, če proizvodni delavci ne bi imeli možnosti za kakovostno proizvodnjo. V ta namen širimo dejavnost avtokontrole, kjer je proizvodni delavec dodatno stimuliran za zanesljivo in vestno opravljanje dela. Poleg tega smo v zadnjih letih močno povečali investicije v razvojno-kontrolno dejavnost, saj smo z najnovejšimi merilnimi stroji in aparati posebno dobro opremili merilne laboratorije.







PREGLED INVENTIVNO-INOVACIJSKE DEJAVNOSTI

Začetek inventivno inovacijske dejavnosti v TAM-u sega v leto 1949. Od takrat do danes je le-ta doživela hiter napredek in razcvet, in to po vsebini in obsegu kot tudi po doseženih tehnično-tehnoloških in ekonomsko-finančnih rezultatih.

Že v obdobju licenčne proizvodnje so TAM-ovi strokovnjaki samostojno razvili nadgradnje za specialna licenčna vozila in osvojili proizvodnjo

avtobusov, hiter pa je bil tudi razvoj lastne tehnologije.

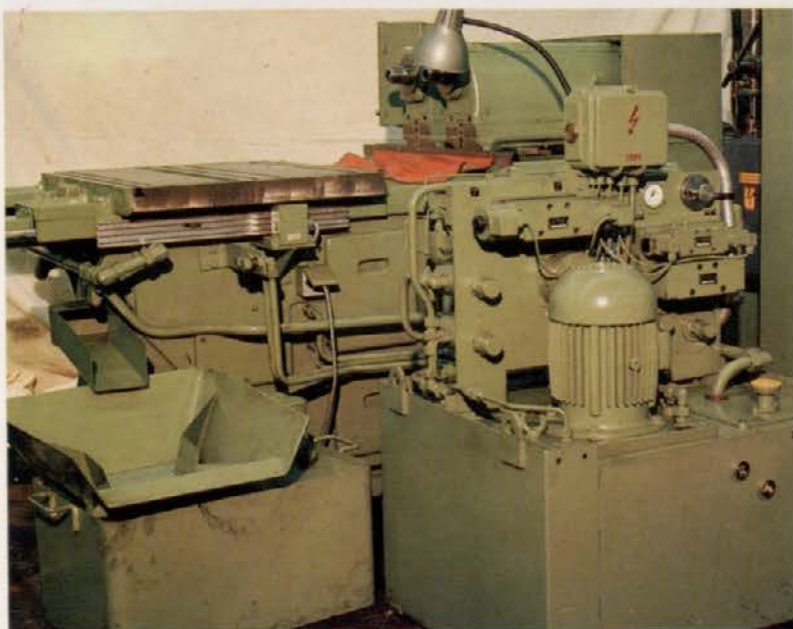
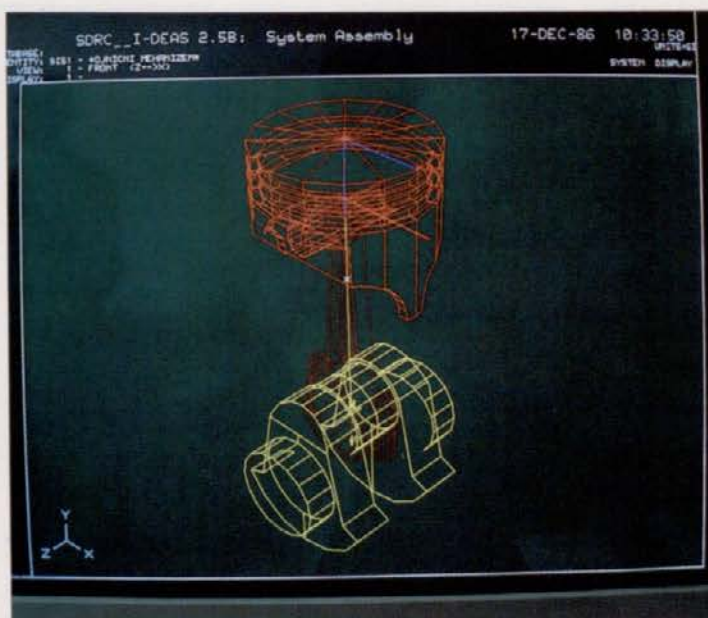
Leta 1961 so delavci TAM-a izdelali prvi kamion po povsem lastni konstrukcijski izvedbi. Odtlej smo v TAM-u iz leta v leto vidno zmanjševali vpliv licenčne odvisnosti in vgrajevali v razvoj in proizvodnjo vse več lastnega znanja.

V TAM-u se ustvarjalno delo izraža v naslednjih pojavnih oblikah: poklicna inovativnost, inovativnost posameznikov ter usmerjena, sistematična in organizirana množična inovativnost. Za sproščanje ustvarjalnosti namenjamo tudi precejšen denar. Rezultat teh

naporov je, da ugotavljamo v zadnjih nekaj letih na sto zaposlenih delavcev v TAM-u okoli 40 inovacijskih predlogov.

V različnih fazah inovacijskega procesa imamo naslednjo strukturo inovacijskih storitev: 70 odstotkov je razvojno-raziskovalnih dosežkov, 15 odstotkov tvori tehnološka priprava dela, devet odstotkov prihranki materiala in šest odstotkov rešitve v neposredni proizvodnji.

Rezultati lastnega ustvarjalnega dela nam omogočajo, da se pojavljamo v svetu tudi kot izvozniki lastnega znanja.



INVESTICIJSKA DEJAVNOST

Proizvodnja v TAM-u se je začela na 98.000 m² pokritih površin in s približno 1170 obdelovalnimi stroji. Tako proizvodni objekti kot strojna oprema so bili zvečine poškodovani in potrebni temeljite obnove.

Za 40-letno obdobje razvoja tovarne je značilna pospešena investicijska izgradnja. V tem času smo zgradili vrsto objektov, namenjenih proizvodnji, trgovini in družbenemu standardu.

Med pomembnejšimi proizvodnimi objekti je objekt za proizvodnjo zračno hlajenih dizelskih motorjev v

izmeri 23.270 m². Tvori produktno zaokroženo celoto za izdelavo nekaterih sestavnih delov motorjev in montažo motorjev.

Zgradili smo novo livarno sive litine površine 4.125 m², ki je namenjena izdelavi in toplotni obdelavi specialnih ulitkov iz sive litine.

Med največjimi objekti je tudi orodjarna s površino 19.195 m², v kateri smo razvili zmogljivosti za proizvodnjo vseh vrst orodij in pripomočkov za potrebe avtomobilске proizvodnje.

Za kovanje in toplotno obdelavo



vseh vrst izkovkov iz jekel smo zgradili objekt kovačnice, ki meri 7.562 m².

Edini proizvodni objekt, zgrajen izven kroga matične tovarne, je objekt v Ptuj, v katerem proizvajamo kolesne zavore.

Poleg večjih proizvodnih objektov smo zgradili tudi vrsto manjših in dopolnilnih objektov, pripadajočo prometno infrastrukturo in ostalo.

Sočasno smo posodabljali tehnologijo proizvodnega procesa in nabavili veliko nove strojne in tehnološke opreme. Samo v zadnjih

nekaj letih smo vključili v proizvodni proces dobršno število sodobnih numerično krmiljenih obdelovalnih centrov za različne delovne operacije.

V vseh proizvodnih objektih imamo danes instaliranih okoli 2600 strojev.

Sodobna oprema in tehnologija sta pripomogli tudi k boljšim in bolj humanim delovnim razmeram.

Obsežna so bila tudi vlaganja v prodajno in servisno mrežo, saj smo gradili lastne prodajalne, skladišča rezervnih delov in vse drugo, kar sodi v trgovinsko dejavnost.

Omeniti velja tudi, da smo gradili vzporedno z vlaganji v proizvodnjo in trgovino tudi vrsto objektov za potrebe družbenega standarda.

Danes razpolaga TAM skupno z 971.329 m² površin, od tega je 220.293 m² pokritih. Večina objektov je lociranih v industrijski coni Tezno v Mariboru.





DISCO NIGHT CLUB SPORT CENTAR

HOTEL

PALACE

TAMARIS





TAM NA TRŽIŠČU

PRODAJA NA DOMAČEM TRŽIŠČU

Skladno z rastjo proizvodnje in razvojem blagovno-tržnega gospodarstva je rasla tudi potreba po ustrezni organiziranosti prodaje kot končne funkcije reprodukcije. V TAM-u smo se sprva povezovali z velikimi trgovskimi podjetji, vezanimi na avtomobilsko industrijo, in že leta 1953 prodajali s pomočjo trgovske mreže, ki je pokrivala celotno

območje države. Z leti pa se je pokazalo, da takšna smer razvoja prodajne dejavnosti ni najustreznejša. Zato smo se odločili oblikovati lastno prodajno mrežo, ki predstavlja višjo obliko organiziranosti prometne funkcije. Le-ta je v prvi fazi rabila samo prodaji vozil, kasneje pa je prevzela tudi funkcijo oskrbe tržišča z rezervnimi deli.

Prvo prodajno organizacijo smo ustanovili leta 1953 v Novem Sadu, kasneje pa še v Mariboru, Beogradu, Sarajevu in Zagrebu, medtem ko imamo v Črni Gori in Makedoniji





generalna zastopnika. Na ta način smo z lastno prodajno mrežo dejansko pokrili celotno jugoslovansko tržišče in se tako približali uporabnikom vozil.

Tako oblikovane specialne prodajne organizacije so postale pravi nosilci plasmaja vozil na domačem tržišču. Njihova vloga in pomen se kažeta v sposobnosti plasirati celoten obseg proizvodnje TAM-a, zagotoviti oskrbo tržišča z rezervnimi deli, organizirati učinkovito vzdrževalno mrežo in rešiti vse druge probleme, povezane s plasmajem. Seveda opravljajo naše prodajalne poleg

svojih osnovnih nalog še dodatne funkcije, kot so zagotavljanje sredstev za kreditiranje prodaje, različne oblike dajanja strokovne pomoči, zbiranje podatkov o dogajanjih na tržišču, skratka vse tiste naloge, ki prispevajo k pospeševanju prodaje. Postale so torej kraj, kjer lahko kupec rešuje skoraj vse, kar je povezano z nakupom in uporabo vozil. In v tem dejstvu je poglobitveni smisel lastne prodajne mreže.

Seveda zahteva takšna organizacija prodaje znatna sredstva, primerno tehnično opremo in ustrezen

strokovni kader, čemur posvečamo vse večjo pozornost. Tako načrtujemo posodobitev in razširitev obstoječih prodajnih organizacij, gradnjo nekaterih novih prodajno-servisnih centrov, dvig ravni tehnične opremljenosti, uvajanje računalniškega poslovanja, pa tudi ustrezno usposabljanje prodajnega kadra.

Osnovni koncept nadaljnega posodabljanja prodajne mreže je torej izgradnja močnih prodajno-servisnih centrov, ki bodo kos zahtevam sodobnega načina trgovanja.

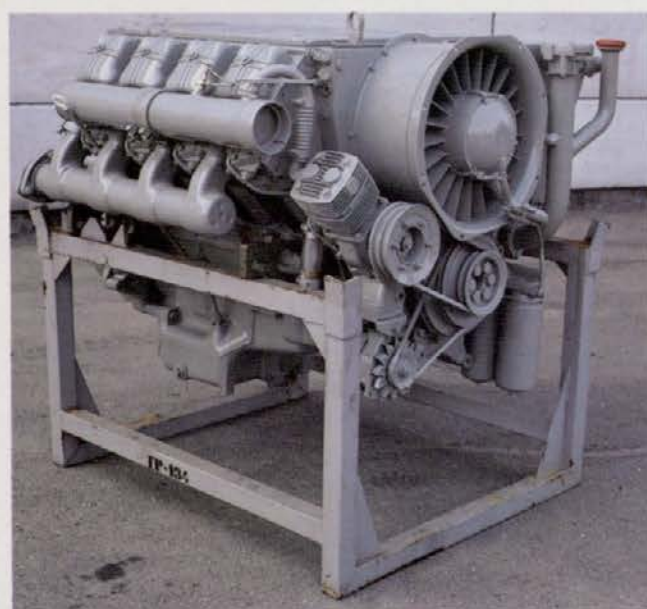
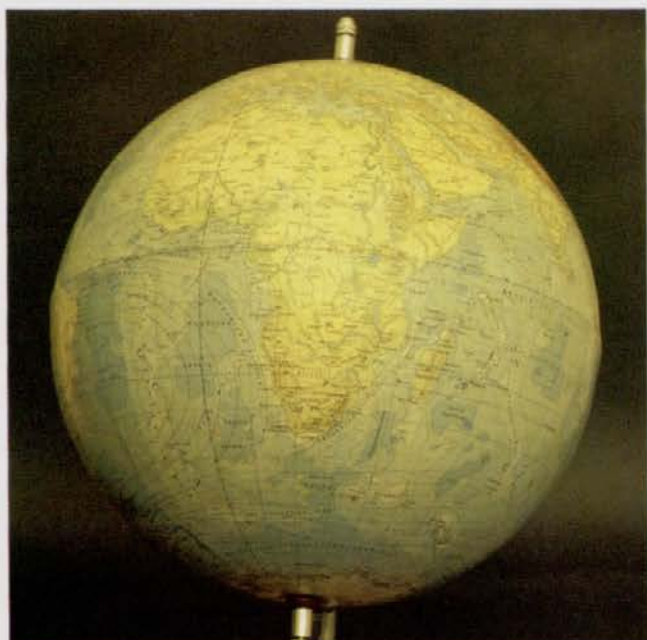








TOVARNA AVTOMOBILOV IN MOTORJEV MA



ZUNANJETRGOVINSKA DEJAVNOST

Zametki našega izvoza segajo v leto 1955, ko smo izvozili prva vozila v Turčijo, Burmo in kmalu zatem še v Bolgarijo. Prvi izvozni koraki so bili dokaj skromni. Zato ni takrat nihče niti pomislil, da se bodo gospodarska vozila TAM pojavila na cestah štiridesetih držav na skoraj

vseh celinah, kar je danes izhodišče našega nadaljnjega izvoznega prodora.

Pomembnejše izvozne uspehe smo dosegli po letu 1960, ko je stekel izvoz delov k našemu licenčnemu partnerju v Zvezno republiko Nemčijo. Za leta, ki so sledila, sta značilna rast obsega izvoza kakor tudi osvajanje vedno novih tržišč.

Sorazmerno z obsegom proizvodnje je naraščala tudi vrednost izvoza. Vzporedno smo pričeli poglobljeno raziskovati tuja tržišča, več investirati vanje, skrbeti za ustrezno kakovost izdelkov in dobre servisne

storitve. To nam je odprlo pot na mnoga nova tržišča, poleg tega se je iz vsega tega porodila zvestoba nekaterih tujih kupcev do TAM-ovih izdelkov, tako da lahko že govorimo o TAM-ovih stalnih tujih tržiščih.

Že danes je skoraj četrtnina naših izdelkov namenjena tujemu trgu, naš cilj pa je prodati na tuje vsak tretji izdelek. Cilj je povsem uresničljiv, saj nam novejši program vozil in motorjev ponuja možnosti za večji prodor v svet, poleg tega smo si že na mnogih tujih trgih pridobili ugled in zaupanje. Dodatno dejstvo, ki govori v prid povečanja izvoza, je





naša že dokazana usposobljenost, da se v zelo kratkem času prilagodimo najrazličnejšim željam kupcev. Tipičen primer je izvoz v Saudovo Arabijo, za kar smo v rekordno kratkem času razvili in kupcu dobavili večjo količino specialnih izvedb avtobusov, kakršnih doslej nismo proizvajali.

Dasiravno najčešče govorimo o izvozu vozil, moramo poudariti, da izvažamo tudi druge izdelke iz našega programa proizvodnje. Tako danes v svetu že zelo dobro poznajo zračno hlajene dizelske motorje TAM, ki jih izvažamo v okviru

poslovno-tehničnega sodelovanja s firmo KHD, dolga leta izvažamo nekatere livarske izdelke, vse bolj pa se na tujih tržiščih uveljavljamo tudi s specialnimi orodji za potrebe industrije motorjev in motornih vozil. Kar zadeva regionalno usmerjenost našega izvoza, so naša tradicionalna tržišča dežele v razvoju, ki imajo prednost tudi v naših izvoznih načrtih. Vse več izvažamo tudi v dežele Zahodne Evrope, medtem ko je obseg menjave z vzhodnoevropskimi tržišči manjši.

Nismo pa se ustavili samo pri izvozu končnih izdelkov, temveč se

vkjučujemo v mednarodno blagovno menjavo tudi z višjimi oblikami sodelovanja, in to nepretrgano in temeljito. Tako vstopamo v razviti svet s prodajo znanja, z menjavo v okviru mednarodnih kooperacij z nekaterimi tujimi firmami avtomobilске in motorne industrije, načrtujemo pa tudi projekte prenosa tehnologije.

Te nove oblike mednarodnega ekonomskega sodelovanja pomenijo za nas enakopravnejše sodelovanje v mednarodni delitvi dela in boljšo vraščenost v tehnične, tehnološke in ekonomske tokove v svetu.









REGIONALNA USMERITEV IZVOZA TAM

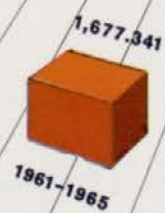
**POVPREČNA VREDNOST LETNEGA IZVOZA PO PETLETNIH
OBDOBJIH**





Povprečni letni
izvoz v ameriških
dolarjih

Obdobje



8,289,153



1971-1975

24,805,854



1976-1980

33,349,576



1981-1985

V letu 1986 je vrednost izvoza znašala 40 milijonov dolarjev.



SERVISNA DEJAVNOST

Potrebo po organizaciji ustrezne vzdrževalne službe smo ugotovili, kakor hitro so se naša vozila pojavila na tržišču. Tako smo že v svojih pionirskih časih navezali stike z okoli 20 pooblaščenimi servisi, ki predstavljajo začetek današnje servisne mreže TAM-a.

Že leta 1963 smo v Novem Sadu uredili lasten objekt za vzdrževanje in popravila naših vozil, leta 1965 pa se je za popravila in servisiranje vozil naše proizvodnje specializirala tudi mariborska Avtoobnova. Ti dve organizaciji sta postali nosilki serijskega industrijskega remonta naših motorjev.

Današnjo servisno mrežo TAM-a tvori 120 pogodbenih servisnih delavnic in večje število internih pooblaščenih servisov, ki delujejo v sklopu velikih transportnih organizacij. K temu je treba prišteti

še centralno servisno službo v TAM Avtotrgovini, ki vodi in usklajuje delovanje celotne servisne mreže doma in v tujini, in servisne službe v prodajnih organizacijah, ki usklajujejo dela servisne mreže v posameznih republikah. Skupno se ukvarja z vzdrževanjem vozil TAM okoli 15 tisoč delavcev, kar je skoraj dvakrat več, kot je zaposlenih v TAM-u.

Vzporedno z rastjo tržnega deleža še naprej razvijamo mrežo pogodbenih servisov za vzdrževanje vozil TAM, razširjamo pa tudi obseg



vzporednih nalog, ki sodijo v sklop učinkovite servisne dejavnosti.

Lastni instruktorji za dajanje strokovne pomoči servisom, različne oblike izobraževanja serviserjev, hitre in kvalitetne vzdrževalne storitve in ustrezna regionalna pokritost tržišča z mrežo servisov so značilnosti TAM-ove servisne dejavnosti danes. Naše vodilo je namreč, da je prodaja le prvi korak k sodelovanju med proizvajalcem in kupcem, medtem ko se pravo partnerstvo utrdi šele takrat, ko kupcu omogočimo optimalno mobilnost voznega parka, kar pa

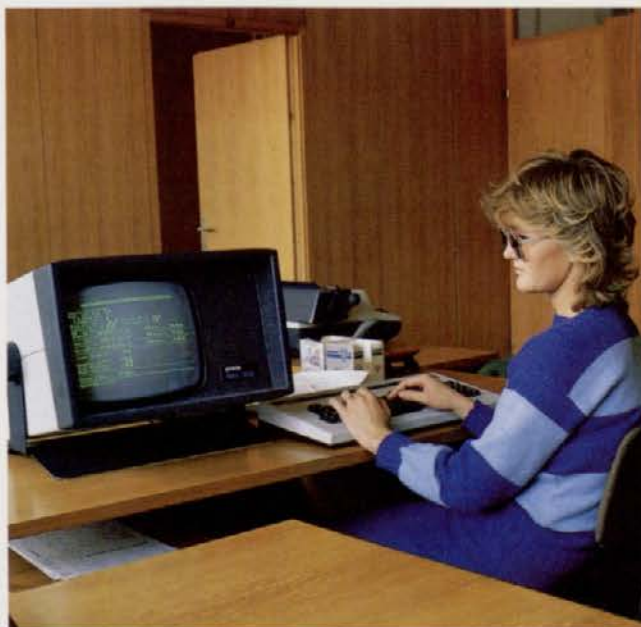
zagotavljata uspešen servis in založenost z rezervnimi deli.

Hkrati z razvojem prostorskih, strojnih in kadrovskih zmogljivosti servisne mreže izpopolnjujemo sistem oskrbe tržišča z nadomestnimi deli. Zgradili smo računalniško voden center za distribucijo rezervnih delov, ki omogoča obvladovanje celotnega sistema centralnega planiranja, nabave, distribucije in odprave rezervnih delov.

Distribucijski center rezervnih delov je zgrajen za potrebe domačega in tujih tržišč. V TAM-ovem izvozu

predstavljajo namreč rezervni in sestavni deli petino, in njihova sprotna odprava tujim kupcem in konsignacijskim skladiščem, ki smo jih odprli na večjih izvoznih tržiščih, je osnovni pogoj za uspešno prodajo primarnih proizvodov.

Center ima pomembno vlogo tudi pri oskrbi tržišča z nadomestnimi deli za vozila in motorje tujih partnerjev (firmi IVECO in KHD), ki jih prodajamo na jugoslovanskem tržišču v okviru kooperacijskih in zastopniških pogodb in za katere zagotavljamo tudi popolne servisne storitve.



**SERVISNA MREŽA TAM
V JUGOSLAVIJI**





DRUGE TRŽNE AKTIVNOSTI

Triperesna deteljica z vpisano kratico tovarne je v preteklih štiridesetih letih postala sila pomembna. Lahko rečemo, da je bila TAM-ova grafična podoba na domačem tržišču dolgo časa sinonim za tovornjake, danes pa je tudi v svetu razpoznavni znak za proizvode TAM-a.

Grafična podoba TAM pa ni samo oznaka, ki jo vidimo na izdelku, temveč je postala element razpoznavanja v vseh oblikah propagandnega komuniciranja. Z njo se srečujemo ob različnih aktivnostih, ki spremljajo tržno delovanje poslovnega sistema TAM-a.

Pomemben dejavnik v sklopu tržnih aktivnosti je sodelovanje na najrazličnejših sejmskih prireditvah in razstavah, na katerih sodelujemo bodisi tradicionalno ali občasno. Predvsem se udeležujemo specializiranih sejmov, ki

predstavljajo avtomobilsko in motorno industrijo, manj pa drugih sejmov. Sodelujemo na domačih sejmihi, vse bolj pa se vključujemo tudi v sejmske prireditve v tujini, zlasti na izvozno zanimivih tržiščih.

Podoben namen imajo tudi različne demonstracije naših proizvodov, katerih korist se kaže tako v predstavitvi izdelka kot tudi v ponazoritvi tehničnih novosti. Demonstracije prirejamo doma in v tujini.

Zelo blizu demonstracijam je tudi naša udeležba v okviru prireditev, katerih vsebina je povezana z izrabo





vozil. Tako smo pokrovitelji različnih tekmovanj poklicnih voznikov gospodarskih vozil, avtorallyjev in podobnih prireditiv.

Veliko pozornost namenjamo specifični propagandni aktivnosti, uveljavljeni zlasti v avtomobilski industriji. To je nagrajevanje voznikov, ki z vozili TAM prevozijo določeno število kilometrov, ne da bi morali dati vozilo generalno popraviti. Nagrade, ki jih podeljujemo voznikom, so dodatna spodbuda vsem, ki upravljajo vozila TAM, za še skrbnejšo in odgovornejšo vožnjo.

Močno si prizadevamo vzdrževati stike s kupci oziroma uporabniki naših vozil s pomočjo različnih oblik sodelovanja. Pogosta so naša srečanja s predstavniki kupcev; učinki takih stikov se kažejo v medsebojni izmenjavi informacij, zlasti pa v ohranjanju stalnih dobrih odnosov med proizvajalcem in kupcem. Dodatno uresničujemo ta cilj z izdajanjem posebnega časopisa, ki je namenjen predvsem kupcem, uporabnikom in vzdrževalcem naših izdelkov.

Pri izvajanju vseh teh aktivnosti nas ne vodi le težnja po pospeševanju

prodaje, temveč želja po vzpostavljanju, krepitvi in negovanju vezi med proizvajalcem in potrošnikom. Le ob takšnem sodelovanju lahko dosežemo, da bo triperesna deteljica vselej vezala potrošnika na nekaj, kar mu je domače, na izdelek, ki mu lahko zaupa.





NAŠ USTROJ

ORGANIZACIJSKA SESTAVA IN POVEZAVA TAM-a

Tovarna avtomobilov in motorjev Maribor je ena največjih delovnih organizacij v Sloveniji in Jugoslaviji, prav gotovo pa največja med tistimi, ki se ukvarjajo s proizvodnjo gospodarskih cestnih vozil in motorjev.

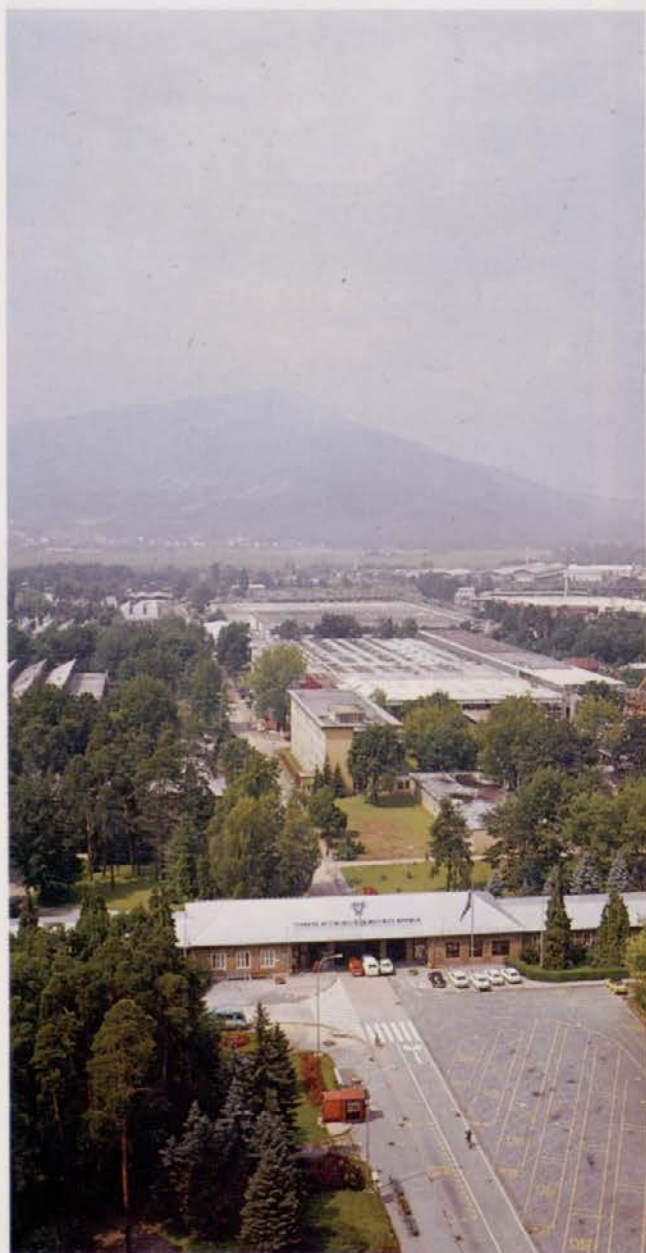
Za opravljanje svoje osnovne dejavnosti ima TAM devetnajst

temeljnih organizacij združenega dela in štiri delovne skupnosti. Tržno funkcijo, politiko plasmaja, uvoz in izvoz in servisne storitve opravlja za TAM delovna organizacija TAM Avtotrgovina.

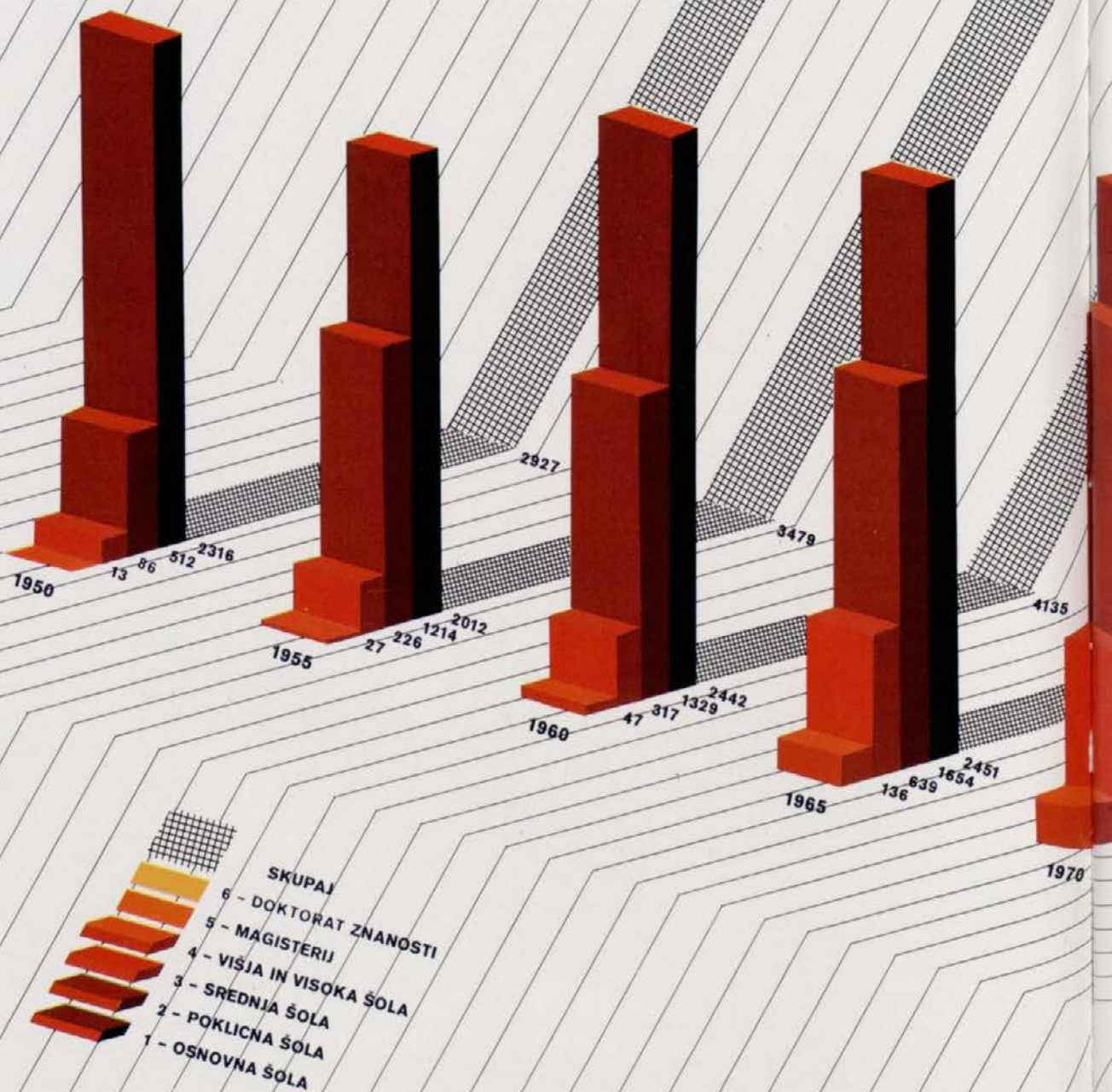
Celotno dejavnost uresničuje TAM v okviru Poslovne skupnosti TAM, ki povezuje širok krog proizvajalcev iz vse Jugoslavije na osnovi skupnega proizvoda, to je gospodarskih cestnih motornih vozil, raznih vrst nadgradenj, motorjev, osi, menjalnikov in drugih delov ter tehnološke opreme. Glavni nosilec te proizvodnje je TAM.

TAM se povezuje kot proizvajalec gospodarskih cestnih motornih vozil tudi v skupni program razvoja, proizvodnje in izvoza kamionov, avtobusov, motorjev in priključnih vozil v jugoslovanskem merilu z drugimi proizvajalci tovrstnih izdelkov.

V mednarodnem merilu sodeluje TAM tehnično, poslovno in komercialno predvsem z združenjem IVECO in s firmo KHD, zraven tega pa še s proizvajalci gospodarskih vozil ali njihovih sestavnih delov v Egiptu, na Poljskem, v Turčiji in drugod.



**GIBANJE ŠTEVILA IN KVALIFIKACIJSKEGA SESTAVA
ZAPOSLENIH V OBDOBJU 1950–1985**





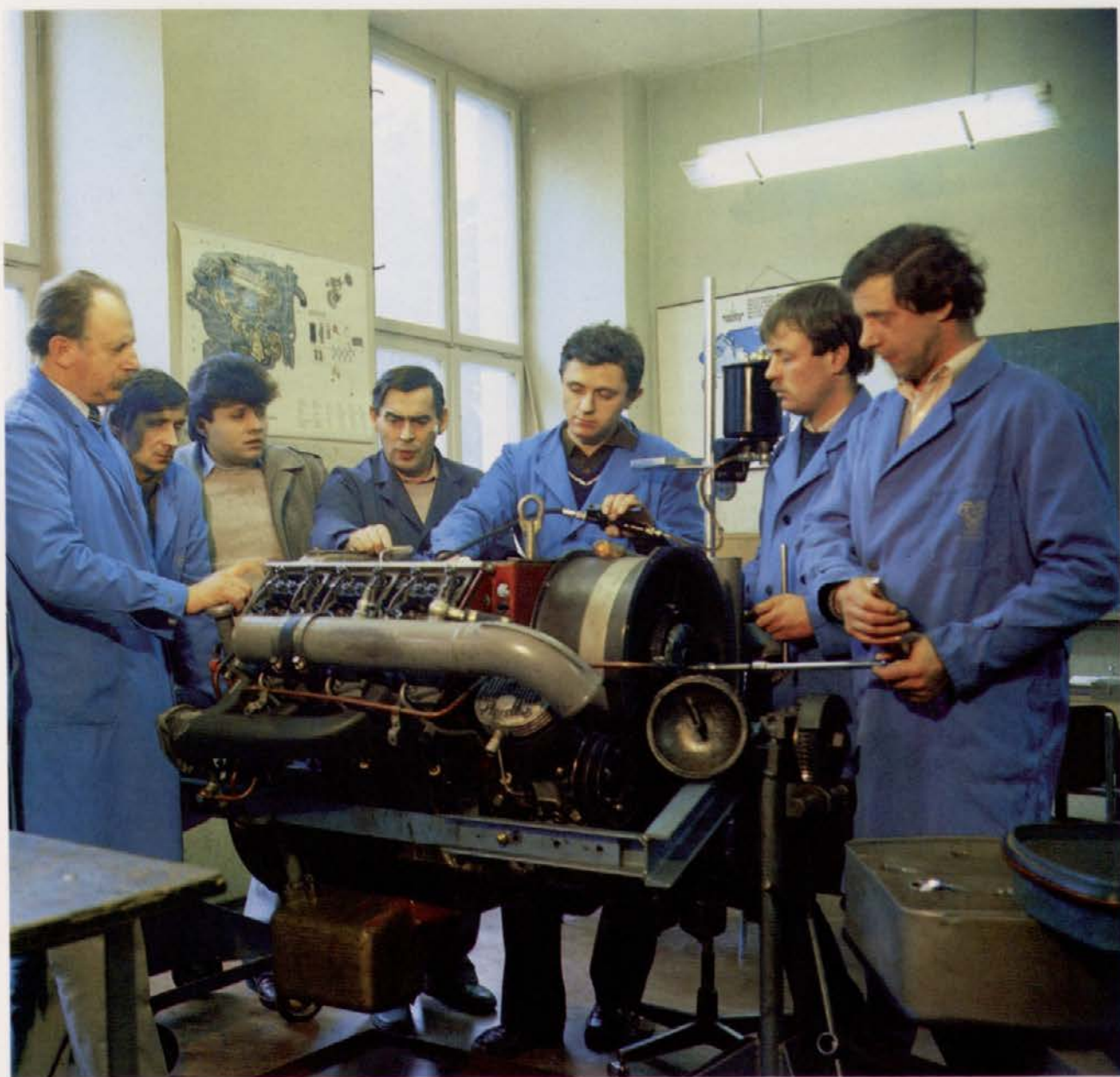
Konec leta 1986 je bilo v TAM-u skupno 8175 zaposlenih.

ZAPOSLENI IN IZOBRAŽEVANJE

V TAM-u je bilo ob koncu leta 1986 zaposlenih 8.175 delavcev, od tega je čez 6000 moških in blizu 2000 žensk.

Izobraževanju delavcev v TAM-u in specialističnemu usposabljanju zunanjih ljudi za potrebe upravljanja in vzdrževanja naših izdelkov namenjamo posebno skrb. Med različne oblike izobraževanja sodijo poklicno usmerjanje na vseh izobrazbenih stopnjah in zvrsteh, štipendijska politika, usmerjeno izobraževanje, pripravništvo, študij

ob delu in iz dela, sodelovanje z vzgojno-izobraževalnimi ustanovami in prirejanje mednarodnih seminarjev za usposabljanje mehanikov. Izobraževalne aktivnosti so vsestrane in pestre, usmerjene v pridobivanje novih kadrov s sodobnimi znanji in usposabljanje obstoječih kadrov s pomočjo vseh oblik dopolnilnega in funkcionalnega izobraževanja. Na ta način skrbimo za nenehno pridobivanje in zviševanje kakovosti znanja, kot osnovnega gonila uspešnega poslovanja.





SAMOUPRAVLJANJE, DRUŽBENOPOLITIČNO DELOVANJE, INFORMIRANJE

TAM je bil med prvimi delovnimi organizacijami v Jugoslaviji, v katerih je bilo uvedeno poskusno delavsko samoupravljanje. Delavski svet je prevzel upravljanje v svoje roke 5. septembra 1950.

Danes so delavski sveti osrednji organi samoupravljanja v vseh temeljnih organizacijah združenega dela in delovnih skupnostih. Ti odločajo na vseh stopnjah oblikovanja in sprejemanja najpomembnejših odločitev in sklepov. Na ravni delovne

organizacije je osrednji delavski svet. V enaki razvejanosti imamo delegacije za urejanje vprašanj s področja svobodne menjave dela v interesnih skupnostih družbenih dejavnosti. Nadalje oblikujejo vsi tozidi in delovne skupnosti delegacije za zbor združenega dela svoje družbenopolitične skupnosti.

V TAM-u delujejo — kakor v vsej naši družbi — štiri družbenopolitične organizacije: Zveza komunistov, Zveza sindikatov, Zveza združenj borcev in Zveza socialistične mladine. Vsaka je aktivna v skladu s svojim statutom in vsakoletnim programom dela, vse skupaj pa enotno delujejo s političnimi metodami za čim uspešnejšo

dejavnost vseh zavestnih sil našega kolektiva, za čim višjo produktivnost in čim boljše humane socialistične medsebojne odnose.

Obveščanje v združenem delu in v naši družbi nasploh je nedeljiva sestavina samoupravljanja in nujna podlaga kvalificiranega samoupravnega odločanja. V TAM-u izdajamo glasilo *Skozi TAM* že od leta 1952. Sprva je list bil mesečnik, nato 14-dnevnik, zadnjih 16 let je tednik. Izdajala ga je informativna služba, ki pa je v letih 1986/87 prerasla v Center za informiranje, katerega namen in naloga sta opravljanje celotne informacijsko-komunikacijske dejavnosti v TAM-u in zunaj njega.



DRUŽBENI STANDARD

Zadovoljevanje potreb delavcev ob delu in iz dela urejamo in uravnavamo prek strokovnih služb in dejavnosti, katerih skupna naloga je skrb za čim višji družbeni standard naših delavcev.

Da dosegamo ugodno zadoščanje teh potreb, potrjujejo podatki za katerokoli njihovo vrsto.

Stanovanjska vprašanja delavcev rešujemo tako rekoč od prvih dni obstoja podjetja. V bližini tovarne smo zgradili stanovanjsko naselje TAM-a za družine in posebno naselje za mlade samske delavce. Tako je bilo na začetku, danes pa v

glavnem kupujemo stanovanja v sodobnih soseskah. Tovarna je lastnica nad 2000 stanovanj, prek kreditiranja individualne stanovanjske gradnje in adaptacij stanovanj ter nakupa etažnih stanovanj pa smo soudeleženi še pri nadaljnjih tisoč in več stanovanjih.

Prevoze delavcev na delo in z dela vseskozi ureja tovarna. Za ta namen smo sklenili pogodbe z mestnim avtobusnim prometom in z železnico. Naše avtobusne proge sežejo tudi daleč na podeželje, od koder prihajajo k nam že generacije delavcev.



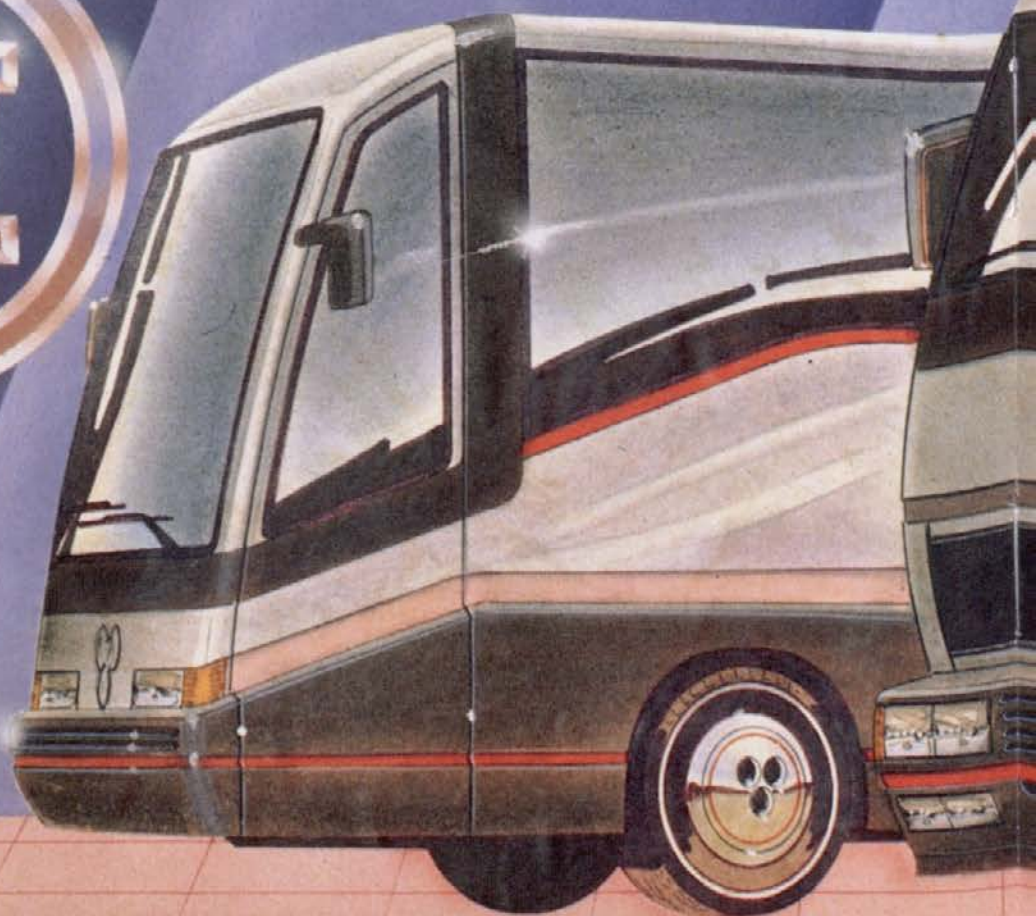


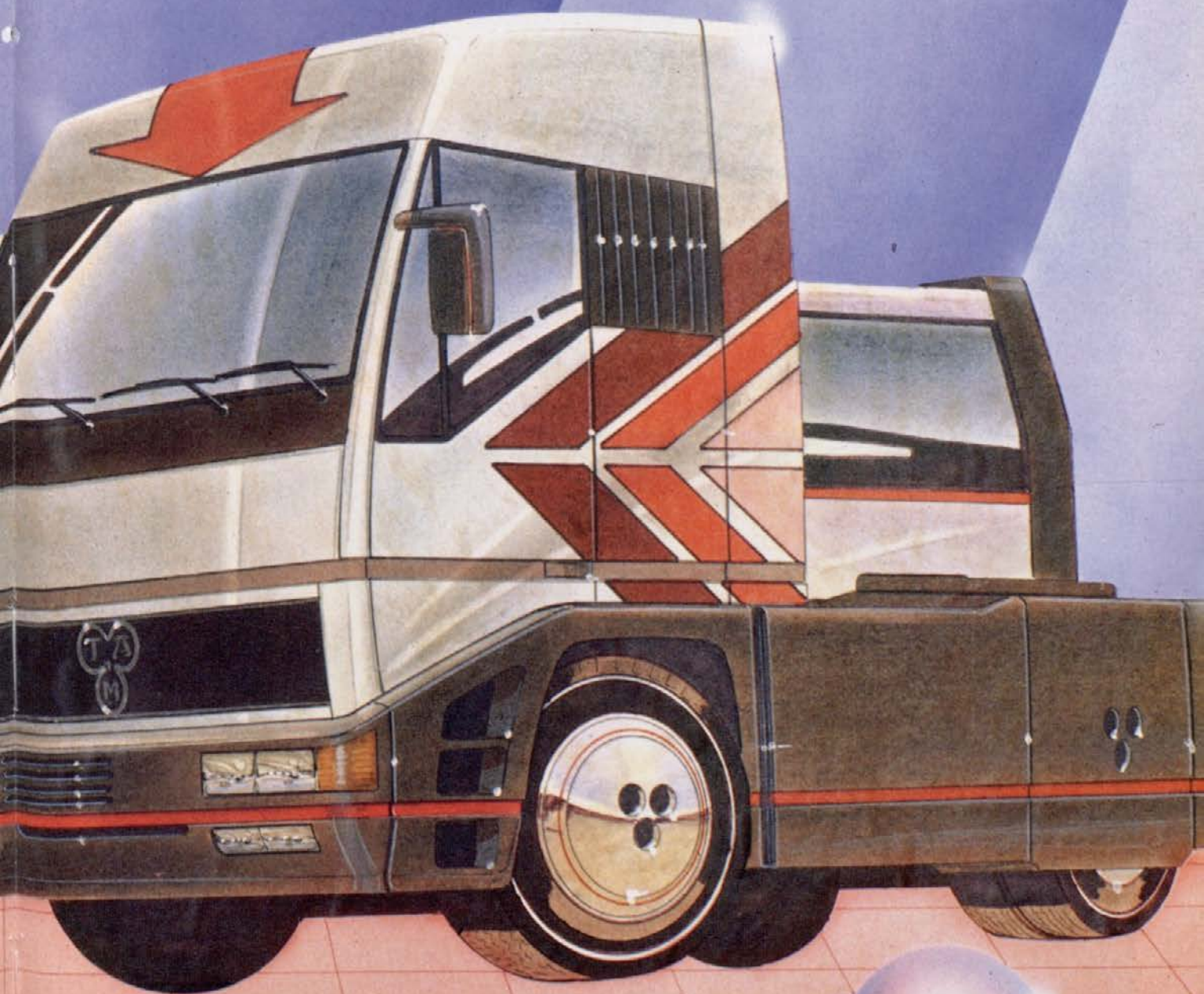
Prehrana delavcev ob delu je tudi skrb tovarne. Kakor so rasle družbene možnosti, tako je šel TAM ves čas v korak z njimi. Danes pripravljamo dnevno na tisoče toplih in hladnih obrokov za zaposlene in tudi za zunanje naročnike. Možnosti za letni oddih, šport in rekreacijo ter uživanje v kulturnih dobrinah in kulturnem udejstvovanju so v TAM-u in okoli njega pestre in prilagojene življenju v prostem času. Prek njih se krepi duh tamovca in pripadnost kolektivu pod modro zastavo, ki si jo je izbral za svojo. Delavci lahko preživijo letni oddih v lastnem počitniškem domu v Omišlju

na otoku Krku, pred kratkim pa smo se odločili za gradnjo rekreacijsko-turističnega centra v Tijesnu blizu čudovitih Kornatov. Športno aktivnost tisočev tamovcev in njihovih svojcev vodimo organizirano in strokovno. V okviru TAM-ovega kopališča in igrišč v njegovi neposredni bližini poteka živahna športna aktivnost, z nastopi v sindikalnih prvenstvih in ligah pa se TAM-ovi športniki pojavljajo na vrhu vseh lestvic. Kulturno življenje in ustvarjanje imata v TAM-u prav tako dolgoletno in bogato tradicijo. Oblike kulturnega udejstvovanja so različne — od

razstavljaljske ponudbe do lastne knjižnice, folklorno-plesne skupine, pevskega zbora TAM 12 in drugega. TAM je uveljavljena firma, kar med drugim potrjujejo številna priznanja, ki jih je dobila tovarna od mnogih organizacij združenega dela in ustanov širom po domovini in iz tujine, najpogosteje za solidnost, kakovost, konceptualno naprednost s programsko-proizvodnega in poslovno-komercialnega vidika. Najvišji domači priznanji sta vsekakor vsejugoslovanska Nagrada Avnoja in leta 1986 prejeta Velika plaketa JLA.







TEMELJI PERSPEKTIVNEGA RAZVOJA

Pri snovanju poslovne politike celotnega poslovnega sistema TAM-a izhajamo iz stalnic kvalitetnega in stabilnega razvoja, ki so odsev možnosti družbenoekonomskega razvoja širšega okolja in objektivno dosegljivih možnosti za uresničevanje načrtanih ciljev.

Ključni element poslovne politike je prav gotovo stabilna in dohodkovno učinkovita prodaja vseh proizvodov s poudarjeno pospešeno rastjo prodaje na izvozna tržišča.

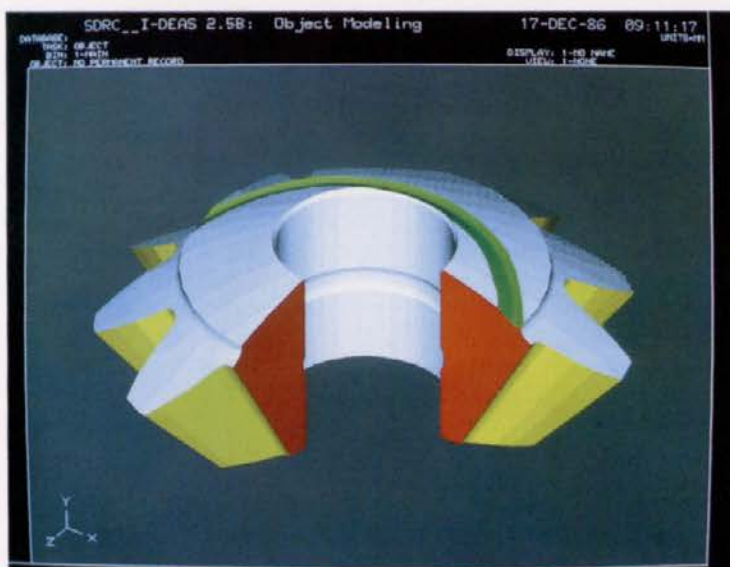
Pri tem sta usmeritev v lasten razvoj in opiranje na lastne sile neobhodno potrebna. Potrebna sta zaradi izgradnje lastne razvojne in proizvodne filozofije, ustvarjalnega in kvalitetnega sodelovanja z domačimi in tujimi partnerji ter dolgoročno zanesljive in stabilne prodaje tudi na zunanja tržišča.

Perspektivni razvoj bomo gradili na usmeritvah, po katerih bodo še naprej gospodarska cestna motorna

vozila, motorji in moduli gospodarskih cestnih motornih vozil osnovni proizvodni program TAM-a. Pri vseh glavnih in tehnološko najzahtevnejših sklopih moramo zagotoviti — bodisi direktno ali prek naših dobaviteljev — ustrezno razvojno in proizvodno sodelovanje z izbranimi partnerji. Na ta način bomo obdržali in še krepili stik z vrhunskimi razvojnimi dosežki.

Zaradi omejenih plasmajskih možnosti pa moramo zagotavljati uresničevanje in izgradnjo lastne razvojne in proizvodne filozofije finalnih proizvodov in programov gospodarskih vozil. Znotraj





omejenega obsega proizvodnje moramo zagotoviti določeno stopnjo unifikacije, ki jo uresničujemo po principu modulare gradnje. Naša osnovna razvojna usmeritev bodo tako imenovana specialna vozila, ki zahtevajo veliko znanja (avtobusi, terenska, gasilska, komunalna, gradbena, vzdrževalna, gozdarska, kmetijska in druga namenska vozila) po ravni možne tehnologije proizvodnje pa ne bodo zaostajala za ravni tehnologije proizvajalcev podobnih vozil iz razvitega sveta. Standardni program tovornih vozil bo omejen na najnujnejši obseg proizvodnje in ga bomo uresničevali

zaradi sorodnosti šasij specialnih vozil in kompletnosti tržne ponudbe. Delež specialnih vozil v skupni proizvodnji bo znašal vsaj 70 odstotkov.

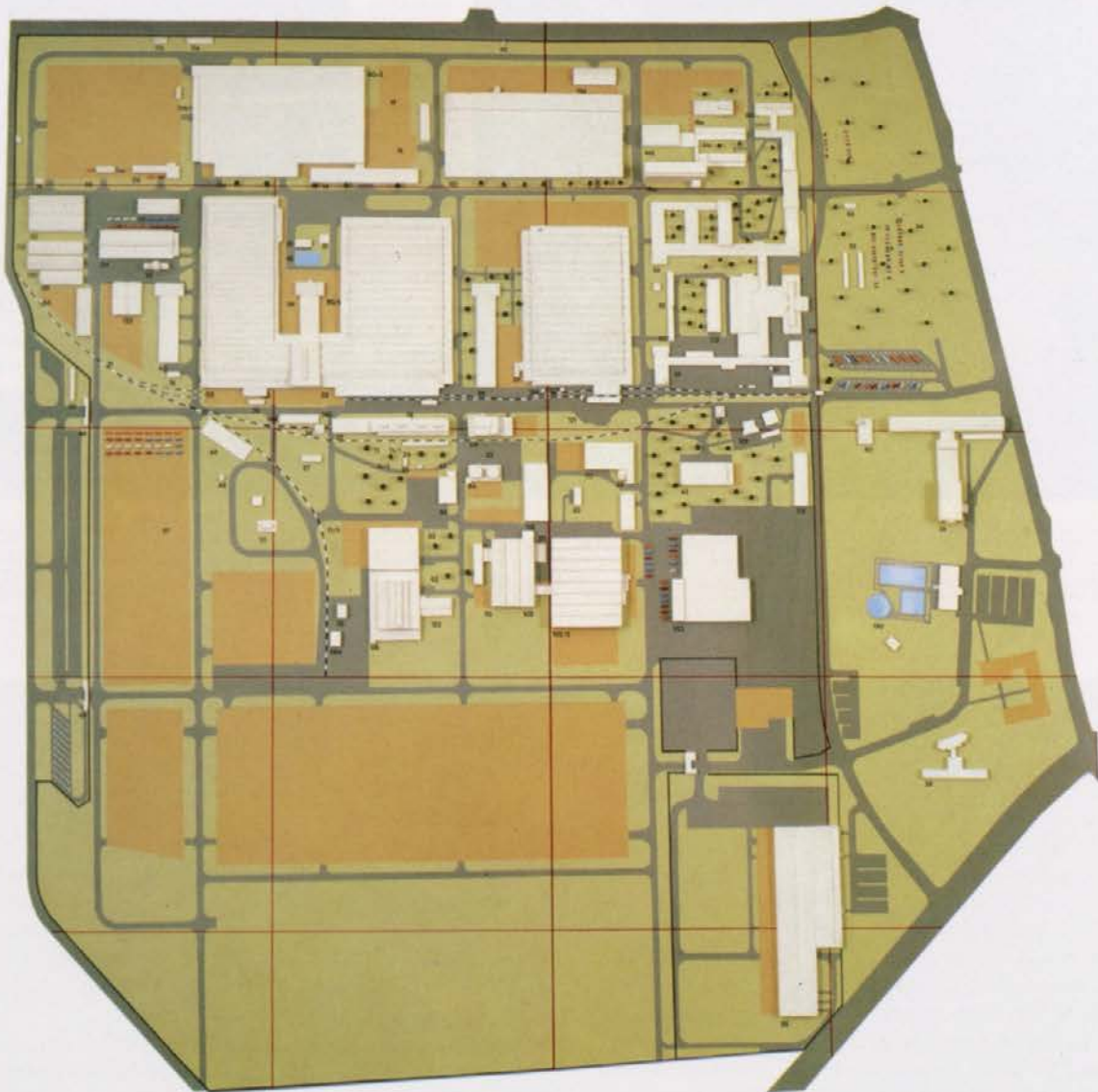
Iz agregatne osnove programa vozil bomo omogočali tudi razvoj delovne motorizirane mehanizacije, kot so teptalniki, avtodvigala, nakladalniki, viličarji, kompresorji, buldožerji, bagri, traktorji, elektroagregati in drugo.

V strategiji svojega tehnološkega razvoja je TAM opredelil poslovno usmeritev tako, da bo Tovarna avtomobilov in motorjev Maribor, skupaj s funkcijo trženja, ki je

zaupana TAM Avtotrgovini, koncentrirala znanje in najzahtevnejšo proizvodnjo, medtem ko bomo celoten proizvodni program gospodarskih cestnih motornih vozil, motorjev in modulov vozil uresničevali z optimalno specializacijo in racionalizacijo proizvodnje v Jugoslaviji na osnovi lastnega znanja ter ob ustreznem razvojnem in proizvodnem sodelovanju z zunanjimi poslovnimi partnerji.

Perspektivno bomo razvijali in proizvajali gospodarska cestna motorna vozila lahke, srednje in težke kategorije, medtem ko bomo





razvoj in proizvodnjo dostavnih vozil postopno opuščali. Nekatera posebno zahtevna področja eksploatacije bomo pokrivali z vozili iz mednarodne kooperacije. Prav tako bomo pri proizvodnji posameznih družin vozil poskušali module, ki so razvojno in investicijsko prezahtevni za naš omejeni obseg finalne proizvodnje, zagotoviti iz mednarodne kooperacije.

Velik poudarek bomo namenjali nadaljnjemu razvoju in proizvodnji tehnološke opreme (industrijske naprave, fleksibilni tehnološki sistemi, montažni sistemi) in orodjarstvu. Pospešili bomo tudi

razvoj nekaterih visoko zahtevnih specialnih tehnologij litja in kovanja. Tako načrtan perspektivni razvojni program mora omogočati nadaljnji razvoj mednarodnih kooperacij in prenosa tehnologije, s čimer bi zagotavljali delež izvoza v celotni realizaciji v vrednosti od 25 do 30 odstotkov, v posameznih izvozno intenzivnih delih proizvodnje pa tudi bistveno več.

Predvsem bomo posvečali pozornost kakovosti proizvodnje, kar bi ob programski in strukturni širini proizvodnega programa vozil moralo prispevati k utrditvi položaja na jugoslovanskem tržišču.

Razvoj proizvodov bo možen le ob

bistveni posodobitvi tehnološke opreme, z uvajanjem fleksibilnih tehnoloških sistemov in avtomatizacije strege ter s postopno kibernetizacijo poslovanja. Na ta način bomo lahko vpeljali poslovanje po željah kupcev, dosegli ustrezno prilagodljivost v razvoju in proizvodnji, skrajšali posamezne faze razvoja in proizvodnje, predvsem pa bistveno zmanjšali stroške razvoja in proizvodnje.

Uvajanje kibernetizacije poslovanja zahteva tudi ustrezno dopolnitev v organiziranosti posameznih poslovnih funkcij in delov proizvodnega procesa, da bomo lahko do leta 1990 postopno prešli

na posamezne produkcijsko sklenjene celote proizvodnje (vozila, motorji, gonila, karoserije, tehnološka oprema). Uresničitev teh organizacijskih in tehnoloških zamisli je zelo pomembna tudi zaradi potrebnega prostorskega razvoja TAM-a, ki bi naj čimbolj sledil posameznim proizvodno zaokroženim celotam in funkcijsko smiselno organiziranim skupnim strokovnim službam.

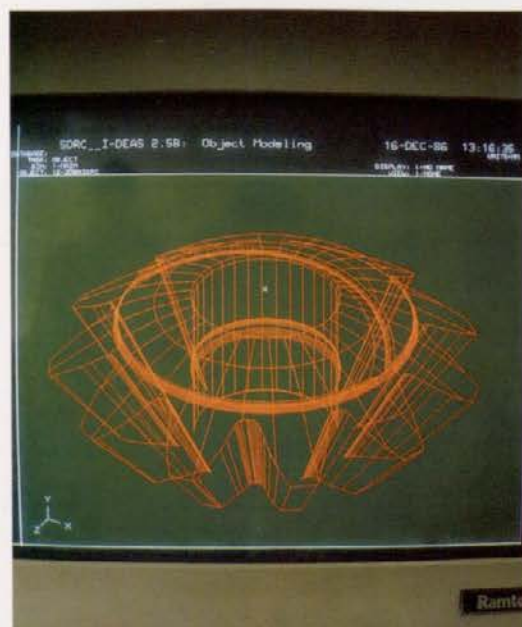
Z vlaganji v tehnološko opremo moramo doseči, da se bo povprečna starost tehnološke opreme v našem proizvodnem procesu zmanjševala. Zato bodo glavna vlaganja

usmerjena v razvoj in proizvodnjo nove generacije zračno hlajenih dizelskih motorjev ter v izgradnjo nove preizkuševalnice motorjev z računalniško krmiljenim postopkom celotnega procesa preizkušanja.

Posodobili in razširili bomo kapacitete orodjarstva, tehnološke opreme, gonil, karoserniških proizvodov, laboratorijske opreme, energetske infrastrukture, računalniške zmogljivosti in kapacitete logistike. Zgradili bomo novo livarno aluminijevih zlitin, bistveno posodobili in povečali kapacitete kovanja in zgradili nov objekt za montažo vozil.

Še naprej bomo širili in krepili prodajno in servisno mrežo s posebnim poudarkom na zagotavljanju kvalitetnih nadomestnih delov.

Navedeni globalni cilji poslovne politike in temelji perspektivnega razvoja so odvisni tudi od uspešnosti reševanja kadrovskega vprašanja. Temeljna naloga je zagotoviti še večjo stalnost kadrov in pripadnost TAM-u, kar bo ob kvalitetnem razvojnem programu, sodobni tehnologiji in dobrih delovnih razmerah mogoče še z nadaljnjim vlaganjem v osebni in družbeni standard zaposlenih.



IZDAJATELJ

Tovarna avtomobilov in motorjev Maribor

UREDNIŠKI ODBOR

Vitja Rode — predsednik, Maksimiljan Senica, Mihael Gole,
Zvonko Kramer, Miodrag Zdravkovič, Drago Izlakar, Anton Jurejevčič,
Stane Letonja, Anton Kupljen, Franc Lenhart, Milena Iršič

GLAVNI IN ODGOVORNI UREDNIK

Milena Iršič

TEHNIČNI UREDNIK

Tomo Kosec

OBLIKOVANJE

Branko Duh, Djerdj Gedl, Beno Artnak

FOTOGRAFIJA

Ivo Šenveter, Petar Vernik, Studio 5, arhiv TAM

REALIZACIJA

TAM Avtotrgovina — marketing

TISK

ČGP Večer, Maribor, 1987

NAKLADA

5.000 izvodov tiskanih v slovenskem, srbohrvatskem, angleškem, nemškem in francoskem jeziku.

Oproščeno temeljnega davka od prometa proizvodov na podlagi mnenja Republiškega
komiteja za informiranje SR Slovenije št. 23-85, z dne 28. oktobra 1986.

