



✎ Matej Štakul

Milijon dolarjev

Vrag je vzel šalo. Vsi tisti, ki ste v Sloveniji stavili na električne avtomobile, se morate vsaj malce zamisliti. Še več: če so električni avtomobili lani med vsemi novimi zasedli 8,8 odstotka trga, se je letos njihov delež zmanjšal na 6 odstotkov, kar je seveda nasprotno od napovedi odločevalcev in tistih, ki električne avtomobile prodajajo. To seveda ne pomeni, da pred električnimi avti ni prihodnosti, a da bi se zanje bolj množično odločevali kupci, bo treba marsikaj spremeniti. Ni skrivnost, da so večini Slovencev predragi (cenejše sicer napovedujejo, a napovedi še niso uresničili), da so njihovi dosegi premajhni, sploh če jih vozimo, kot smo navajeni voziti avto s klasičnim motorjem, in da infrastruktura ni ustrežna, način plačevanja elektrike pa je tako ali tako zgodba zase.

Maja je bilo sicer v Sloveniji registriranih 283 električnih vozil, kar je 26 odstotkov manj kot v istem mesecu lani, če se bo nadaljeval podoben trend, pa bodo Slovenci v garažo zapeljali okoli

Brez občutno ugodnejših cen bo na temo elektromobilnosti v Sloveniji ostalo le pri besedah. Je pa pred prodajalci še en izziv: kako zagotoviti, da cene rabljenih avtov ne bodo strmoglavljale.

3400 novih električnih vozil; lani so jih 4304. Padec prodaje se ne dogaja zgolj v Sloveniji, temveč tudi v nekaterih drugih državah Evropske unije. Deset je takšnih, v katerih so se registracije znižale, večji upad, kot v Sloveniji, pa so zabeležili le še na Finskem, Hrvaškem in v Latviji. Celo v Nemčiji, kjer z letošnjim letom niso več na voljo subvencije, se je trg skrčil manj kot pri nas.

Prav zato, ker so v Sloveniji subvencije Eko sklada na voljo, izvzeti so le avtomobili, ki stanejo več kot 65.000 evrov, je padec prodaje vsaj malce nepričakovan. A se po drugi strani zdi – in podobno je z dragimi stanovanji v prestolnici –, da premožnih ljudi, ki imajo za nakup avta namenjenih 50 tisočakov ali več, počasi zmanjkuje, bombonček, ugodnost ničelne bonitete pri službenih avtomobilih, pa prav tako ni prinesel pričakovanega učinka. Lani tako zelo priljubljena znamka Tesla, njen model Y je bil celo na visokem sedmem mestu med vsemi, pa je letos padla v globino, njen model Y je komajda na 37. mestu, pri čemer znamka Elona Muska beleži kar 30-odstotni padec prodaje.

Kaj lahko naredijo prodajalci, morebiti na prvo žogo deluje kot vprašanje za milijon dolarjev, a je odgovor enostaven – najprej morajo znižati cene. Rečeno, storjeno. Maja so na primer pri Porsche Slovenija volkswagnu ID.3 že znižali ceno na 34.990 evrov, kar je ravno pod mejo 35 tisočakov, ki kupcu zagotavlja maksimalno 6500-evrsko subvencijo, pričakovati pa je, da jim bodo sledili še drugi. Brez občutno ugodnejših cen bo na temo elektromobilnosti v Sloveniji ostalo le pri besedah. Je pa pred prodajalci še en izziv: kako zagotoviti, da cene rabljenih avtov ne bodo strmoglavljale. V Nemčiji so namreč še sedmi mesec zapored upadle, povprečna cena rabljenega električnega avta pa je danes 42 odstotkov nižja, kot je bila septembra 2022. Strah pri nakupu je zato toliko večji. ✕

TEMA / AVTOMOBILSKA INDUSTRIJA V NEKDANJI JUGOSLAVIJI

V fičku hkrati vidimo razvoj in propad

Jugoslovanska avtomobilska industrija je bila pomemben dejavnik modernizacije države. Imela je vzpone in padce, v teh pa je mogoče videti tudi širše znake dogajanja v nekdanji državi.

✎ Aljaž Potočnik

Pogled na avtomobilsko industrijo nekdanje Jugoslavije nam pokaže kompleksnost procesov, zgodovine in razvoja, pojasnjuje kulturolog dr. Martin Pogačar z Inštituta za kulturne in spominske študije ZRC SAZU. Pravi, da je pred drugo svetovno vojno v Jugoslaviji proizvodnja vozil potekala pretežno na plečih zanesenjakov v garažah. So pa v Kragujevcu, kjer je na območju tovarne orožja iz 19. stoletja že pred drugo svetovno vojno nastala avtomobilska tovarna, sestavljali češke tatre in ameriške chevrolete. »Ne smemo pozabiti niti na Avtomontažo, kjer je deloval Stanko Bloudek in kjer so predelovali avtobuse ter na obstoječe šasije oblikovali karoserije. To podjetje je delovalo tudi po vojni, predvsem se so posvečali karoserskim nadgradnjam.«

Država je bila vseeno pretežno agrarna, industrija pa podrazvita. »Po drugi svetovni vojni se je nova Jugoslavija soočala z več izzivi,« pojasnjuje Pogačar. »V obdobju intenzivne ob-



Priljubljeni fičo oziroma zastava 750 je bil avto, ki je sredi 50. let motoriziral nekdanjo skupno državo. DOKUMENTACIJA DNEVNKA

Iz mehanične je delavnica postala sestavljalnica osebnih vozil DKW univerzal in delna izdelovalka dostavnega vozila DKW schnellaster. Leto zatem je Franja Bulca zamenjal Jurij Levičnik in ugotovil, da podjetje nima na voljo deviznih sredstev za uvoz delov. Zato se je leta 1958 odločil, da bomo izdelali lastno dostavno vozilo iz domačih sestavnih delov. Podjetje je raslo, po razpisu za ime in znak pa se je leta 1959 preimenovalo v Industrijo motornih vozil Novo mesto.

Vojko Grobovšek, Klub prijateljev IMV

nove in izgradnje so bile investicije v industrijo zelo pomembne zlasti v vidika zagotavljanja ekonomskih temeljev države. Hkrati je bila to tudi priložnost za izgradnjo novega socialističnega človeka.«

Proizvodnja v Zavodih Crvena zastava v Kragujevcu je stekla sredi petdesetih let. Skozi 60. in 70. so v Jugoslaviji zgradili tudi infrastrukturo, ki je omogočila začetek proizvodnje več licenčnih vozil. V sarajevskem TAS so izdelovali golfe, v vojvodinski Kikindi je podjetje IDA izdelovalo ople. Tovornjake in avtobuse je izdeloval pribojski FAP. V Sloveniji so bila podjetja Cimos, IMV in TAM. »Če pogledamo le nekaj bolj znanih tovarn, vidimo, da so bile kar dobro porazdeljene po državi, kar je bilo pomembno tudi v vidika zagotavljanja sestavnih delov ter širšega pomena, ki ga je država posvečala industrializaciji,« pojasnjuje Pogačar. »Zastava, recimo, je imela po vsej državi več kot dvesto kooperantov.«

Od mehanične delavnice do evropskega vrha
Vojko Grobovšek, koordinator vodičev in član upravnega odbora Kluba

prijatelj IMV, ki je ustanovitelj Muzejske zbirke IMV, je povedal, da je bila Dolenjska pred drugo svetovno vojno industrijsko izrazito nerazvito območje, je pa imelo Novo mesto ugoden geografski položaj med Ljubljano in Zagrebom. Okrajni ljudski odbor Novo mesto se je leta 1954 odločil ob bencinski črpalki ter prodajalni olj in maziv v Žabji vasi postaviti mehanično delavnico, ki bi oskrbovala maloštevilna vozila na poti med Ljubljano in Zagrebom, pojasnjuje Grobovšek. »Za direktorja so imenovali Franja Bulca iz Mirne, ki pa je kot sodelavec Tehnouniona iz Ljubljane v Nemčiji pridobil licenco za prodajo vozil DKW z možnostjo tehničnega sodelovanja.«

»Iz mehanične je delavnica postala sestavljalnica osebnih vozil DKW univerzal in delna izdelovalka dostavnega vozila DKW schnellaster. Leto zatem je Franja Bulca zamenjal Jurij Levičnik in ugotovil, da podjetje nima na voljo deviznih sredstev za uvoz sestavnih delov. Zato se je leta 1958 odločil, da bomo izdelali lastno dostavno vozilo iz domačih sestavnih delov. V Ljubljani ustanovi Konstrukcijski biro Agroservis in

Če je bil sredi 50. let fičo tisti avto, ki je motoriziral državo, je bil ob koncu proizvodnje pretežno kup rjave pločevine in tarča posmeha. Avtomobilska industrija se tako v širšem pogledu kaže v dvojnosti – po eni strani kot orodje industrializacije in uspeha socialistične Jugoslavije, proti koncu pa tudi njena karikatura, kar je spet treba gledati v kontekstu širših političnih in gospodarskih težav.

Martin Pogačar, kulturolog

Motomontažo, kjer je Martin Sever s sodelavci narisal prvi jugoslovanski dostavni avto, v tovarni v Novem mestu pa so ga izdelali. Podjetje je raslo, po razpisu za ime in znak pa se je leta 1959 preimenovalo v Industrijo motornih vozil (IMV) Novo mesto,« je še povedal Grobovšek. Pravi, da je bil IMV-jev kombi uporaben za širok krog uporabnikov –

kot sanitetno vozilo, gasilsko vozilo, mali avtobus, poltovornjak, zaprti »furgon« in tudi policijsko vozilo oziroma »marica«. Dodaja, da je šlo, razen motorja in menjalnika, za popolnoma domač avtomobil.

Ko je DKW dobil novega lastnika, so pri IMV začeli sodelovati z britanskim BMC oziroma kasneje BLMC. Sodelovanje z Britanci je bilo tudi povod za postavitev sodobne tovarne za sestavo vozil. Do leta 1972 so izdelovali austina morrisa 1300. Ko je IMV prevzel Litostrojevo pogodbo z Renaultom, pa se je začelo partnerstvo s Francozi. Kot pravi Grobovšek, je pomankanje deviznih rezerv podjetje leta 1965 poslalo na novo pot uspeha. Da bi si jih zagotovili z izvozom, so začeli izdelovati počitniške prikolice

200

KOOPERANTOV in mogoče celo nekaj več je imela Zastava po vsej državi.

IMV adria caravan. V njihovih prikolicah je počitnikovala vsa Slovenija kot tudi velik del Evrope. IMV je postal največji proizvajalec počitniških prikolic na stari celini. Delali so jih v Novem mestu, v Brežicah in celo v belgijskem Deinzeju. »Tovarna v belgijskem Deinzeju je bila tudi prva jugoslovanska tovarna v tujini,« je pojasnil Grobovšek. Konec osemdesetih je IMV razpadel na Revoz, Adrio Mobil in TPV oziroma TPV Automotiv, ki je pomemben dobavitelj sestavnih delov za avtomobilsko industrijo.

Avtomobilska industrija kot del modernizacije države
Velik kvalitativni in kvantitativni preskok avtomobilske industrije v Jugoslaviji je pomenilo zlasti so- →



Katrc (renault 4) so izdelovali od leta 1961 do 1994 v kar 17 državah sveta, med drugim tudi v Sloveniji, in sicer sprva v Litostroju in kasneje v novomeškem IMV. DOKUMENTACIJA DNEVNKA