

Automobili i automobilska industrija u socijalističkoj Jugoslaviji

Kovačević, Kristian

Master's thesis / Diplomski rad

2024

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Pula / Sveučilište Jurja Dobrile u Puli**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:137:323601>

Rights / Prava: [In copyright](#) / [Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-10-07**



Repository / Repozitorij:

[Digital Repository Juraj Dobrila University of Pula](#)



zir.nsk.hr



Sveučilište Jurja Dobrile u Puli
Filozofski fakultet

KRISTIAN KOVAČEVIĆ

**AUTOMOBILI I AUTOMOBILSKA INDUSTRIJA
U SOCIJALISTIČKOJ JUGOSLAVIJI**

Diplomski rad

Pula, 2024.

Sveučilište Jurja Dobrile u Puli
Filozofski fakultet

KRISTIAN KOVAČEVIĆ

**AUTOMOBILI I AUTOMOBILSKA INDUSTRIJA
U SOCIJALISTIČKOJ JUGOSLAVIJI**

Diplomski rad

JMBAG: 03003607719, redoviti student

Studijski smjer: Diplomski studij jednopredmetne povijesti

Predmet: Hrvatska svakodnevnica u socijalizmu

Znanstveno područje: Humanističke znanosti

Znanstveno polje: Povijest

Znanstvena grana: Hrvatska i svjetska moderna i suvremena povijest

Mentor: prof. dr. sc. Igor Duda

Pula, svibanj 2024.



IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI

Ja, dolje potpisani Kristian Kovačević, kandidat za magistra povijesti, ovime izjavljujem da je ovaj diplomski rad rezultat isključivo mogega vlastitog rada, da se temelji na mojim istraživanjima te da se oslanja na objavljenu literaturu kao što to pokazuju korištene bilješke i bibliografija. Izjavljujem da niti jedan dio diplomskog rada nije napisan na nedozvoljen način, odnosno da je prepisan iz kojega necitiranog rada, te da ikoji dio rada krši bilo čija autorska prava. Izjavljujem, također, da nijedan dio rada nije iskorišten za koji drugi rad pri bilo kojoj drugoj visokoškolskoj, znanstvenoj ili radnoj ustanovi.

U Puli 2. svibnja 2024.

Student



IZJAVA
o korištenju autorskog djela

Ja, Kristian Kovačević, dajem odobrenje Sveučilištu Jurja Dobrile u Puli, kao nositelju prava iskorištavanja, da moj diplomski rad pod naslovom *Automobili i automobilska industrija u socijalističkoj Jugoslaviji* koristi na način da gore navedeno autorsko djelo, kao cjeloviti tekst trajno objavi u javnoj internetskoj bazi Sveučilišne knjižnice Sveučilišta Jurja Dobrile u Puli te kopira u javnu internetsku bazu diplomskih radova Nacionalne i sveučilišne knjižnice (stavljanje na raspolaganje javnosti), sve u skladu sa Zakonom o autorskom pravu i drugim srodnim pravima i dobrom akademskom praksom, a radi promicanja otvorenoga, slobodnoga pristupa znanstvenim informacijama.

Za korištenje autorskog djela na gore navedeni način ne potražujem naknadu.

U Puli 2. svibnja 2024.

Potpis

Sadržaj:

Uvod	5
1 Nastanak i razvoj automobila do Drugog svjetskog rata	8
1.1 Motorizacija u Hrvatskoj za vrijeme Austro-Ugarske	11
1.2 Motorizacija Hrvatske i Jugoslavije u međuratnom razdoblju	13
2 Procesi poslijeratne motorizacije	15
2.1 Poslijeratna Europa	15
2.2 Poslijeratna Jugoslavija	18
2.3 Prva naftna kriza	22
2.4 Jugoslavija sedamdesetih	23
2.5 Druga naftna kriza	25
3 Počeci autoindustrije u Jugoslaviji	30
3.1 Pokušaji proizvodnje do Drugog svjetskog rata	30
3.2 Razvoj poratne autoindustrije	32
4 Zastava iz Kragujevca	37
4.1 Počeci tvornice	37
4.2 Početak proizvodnje osobnih automobila	37
4.3 Ekspanzija šezdesetih i sedamdesetih	41
4.4 Druga naftna kriza i prva polovica osamdesetih	47
4.5 „Posao stoljeća“	50
4.6 Propast Zastave	54
5 Zastavini automobili	56
5.1 Zastava 1400.....	56
5.2 Zastava 1100.....	56
5.3 Zastava 600/750/850 ili fičo.....	57
5.4 Zastava 1300.....	59
5.5 Zastava 101 ili stojadin.....	60
5.6 Jugo i Yugo	63
5.7 Yugo Florida	66
6 Manji proizvođači i montažeri	68
6.1 CIMOS	68
6.2 Pretis / UNIS / TAS.....	71
6.3 Litostroj.....	74
6.4 IMV	76
6.5 IDA	81
6.6 UPIM / INVEST – METALI.....	82
6.7 Pokušaji ostalih inozemnih tvrtki.....	83
Zaključak	85
Izvori i literatura	88
Sažetak	93
Abstract	94

UVOD

Automobil je svakako jedan od izuma koji je uvelike promijenio život čovjeka. Danas je gotovo nemoguće zamisliti život suvremenog čovjeka bez tog prijevoznog sredstva. Od prvog izuma automobila 1886. pa sve do danas, gotovo da ne postoji mjesto na svijetu gdje se ovaj izum uvelike ne koristi u svakodnevnom životu. Razvoj automobilske industrije svakako je vezan uz početak dvadesetog stoljeća, a prve tvornice nastaju na prostoru Europe i Sjedinjenih Američkih Država. Sve do kraja Drugog svjetskog rata SAD je držao primat u proizvodnji i uporabi automobila u svijetu. Početkom Europskog zlatnog doba stari kontinent započinje hvatati korak za SAD-om. Počeci motorizacije i proizvodnje automobila na području Jugoslavije usko su vezani za drugu polovicu dvadesetog stoljeća. Jugoslavija je 1987. sa 143 automobila na tisuću stanovnika praktički dostigla prag temeljne motorizacije koji iznosi 150 automobila na tisuću stanovnika, a značajnu ulogu u procesu motorizacije zasigurno je odigrala tvornica automobila Crvena zastava iz Kragujevca. Upravo se tamo razvija kultni fićo ili Zastava 750. Do današnjeg dana ostao je simbol motorizacije te ostavio neizbrisiv trag u svakodnevnicu građana. Zastava je u kasnijim godinama razvila još nekoliko vozila od kojih su najpopularniji Zastava 101 s početka sedamdesetih i Jugo 45 s početka osamdesetih. Za stojadina možemo ustvrditi kako se radi o drugom najprodavanijem automobilu te tvornice, koji je proizveden u više od milijun primjeraka. Početkom osamdesetih pojavljuje se Jugo 45 koji se izvezio u više zemalja uključujući i SAD. Upravo je u SAD-u stekao svoju neslavnu reputaciju „najgoreg automobila u povijesti“ te stekao svjetsku slavu. Zastava nije bila jedina tvornica automobila na tlu Jugoslavije, mnoge su tvornice proizvodile automobile po licenci stranih proizvođača.

Jugoslavensko tržište automobila nije bilo rezervirano samo za domaće proizvođače. Jedinstvena geopolitička pozicija zemlje utjecala je na tržište automobila te na njemu pronalazimo automobile iz istočnog i zapadnog bloka. Proces motorizacije utjecao je na mnogo drugih faktora, samim time možemo pratiti razvoj prateće infrastrukture i integriranje automobila u svakodnevnicu građana. Razvijaju se autoškole, benzinske crpke, servisne mreže, distributeri automobila te mnoge druge djelatnosti vezane upravo uz automobile. Automobili postaju sve

popularniji u svakodnevici, razvijaju se prvi auto časopisi, rubrike u dnevnim novinama, auto-moto sport, sajmovi automobila te ostali popratni sadržaji.

Temeljni cilj rada je stvoriti kronološki pregled procesa motorizacije i razvoja autoindustrije u razdoblju od 1945 do 1990. godine. Analizom i usporedbom statističkih podataka kroz kronološka razdoblja cilj je stvoriti cjelovitu sliku razvoja motorizacije u Jugoslaviji. Analiza procesa motorizacije temelji se na usporedbi rasta broja automobila, broja stanovnika koji dolazi na jedno vozilo te broja motoriziranih kućanstava, uz komparaciju podataka s ostalim europskim zemljama. U analizu su uključeni ostali čimbenici koji su utjecali na procese motorizacije kao što su jugoslavensko privredno čudo, razvoj autoindustrije i pojava naftnih kriza sedamdesetih i osamdesetih.

Uz motorizaciju, rad prikazuje probleme razvoja domaće industrije u prvim poslijeratnim godinama, dok se posebna pozornost posvećuje Crvenoj zastavi iz Kragujevca kao najvećem domaćem proizvođaču automobila. Cilj je kronološki sagledati razvoj tvornice te analizirati političke i društvene događaje koji su neraskidivo vezani za njezinu povijest. Zastava je proizvodila nekoliko modela automobila koji se danas smatraju simbolima Jugoslavije i neizostavan su dio obiteljskih sjećanja. Uz Zastavu, u radu su predstavljeni ostali domaći proizvođači „montažeri“, kao što su TAS, CIMOS, IMV, Listostroj, IDA i UPIM.

Temeljni izvori za izradu rada svakako su djela Igora Dude, Marka Miljkovića i Ranke Gašić. Jedno od djela koje se proteže gotovo kroz cijeli rad je knjiga Igora Dude *Pronađeno blagostanje. Svakodnevni život i potrošačka kultura u Hrvatskoj 1970-ih i 1980-ih*. Poglavlje „Automobil kao član obitelji“ nudi pregršt informacija temeljnih na časopisima *Vjesnik u srijedu*, *Danas*, *Vikend* i *Sam svoj majstor* iz sedamdesetih i osamdesetih godina. Pregršt informacija o motorizaciji te razvoju autoindustrije i Zastave nude članci Marka Miljkovića, između kojih treba izdvojiti radove „Kako se kalio 'fića': jugoslovenski radnici i italijanska tehnologija u Crvenoj zastavi, 1955.–1962.“, „Mercedes za srce, fičo za žep“ i „Škoda i Crvena zastava: razvoj automobilske industrije u Čehoslovačkoj i Jugoslaviji do sredine 1960-ih godina“. Ranka Gašić u svom djelu *Jugoslovenski Detroit. Automobilska industrija u Kragujevcu 1953-1991*. nudi temeljit pregled povijesti tvornice Crvena zastava. Tu temu nadopunjuju istraživanja Milana Stankovića, Marka Živkovića, Martina Pogačara, Jasona Vuica i Michela Palaireta. Pregršt informacija o razdoblju prije 1945. nudi djelo Valentina Valjka *Bešte, ljudi – ide auto. Povijest automobilizma u*

Hrvatskoj 1898.-1945. i Dolazak prvog automobila u Zagreb Nede Staklarević. Također, potrebno je istaknuti još nekoliko autora kao što su Lewis H. Siegelbaum, Tim Edensor, David Gartman, David Jones i Rudy Koshar, čija su djela također važna za ovaj rad. Kao povijesni izvori korišteni su članci iz automobilskih časopisa koji datiraju od 1953. do 1990. godine te nude vrijedan izvor podataka. Premda dostupna literatura pruža obilje informacija, određene teme nisu dovoljno istražene te su za njihovu analizu prvenstveno korišteni članci iz časopisa *Saobraćaj* (1953 – 1964., Auto-moto savez Hrvatske), *Vozač i saobraćaj* (1966 – 1978., Savez vozača i automehaničara SRH), *Vozač, vozilo i saobraćaj* (1979 i 1986 – 1988., Savez vozača i auto-mehaničara Hrvatske), *Automoto savez Hrvatske – Magazin* (1980 – 1985., Auto moto savez Hrvatske) i *Auto Klub* (1989., Arena).

1 NASTANAK I RAZVOJ AUTOMOBILA DO DRUGOG SVJETSKOG RATA

Automobil je naziv za cestovno motorno vozilo s četiri ili više kotača, namijenjeno prijevozu putnika i robe na većim udaljenostima. Među automobile ubrajamo razna samokretna prijevozna sredstva kao što su autobus, kamion, osobni automobil i slično. Značenje riječi automobil u užem smislu odnosi se samo na osobne automobile.¹

Izum automobila se pripisuje konstruktorima Gottliebu Daimleru i Karlu Benzu, međutim treba uzeti u obzir kako se spomenuti dvojac koristio raznim izumima raznih izumitelja koji su djelovali prije njih. Sama ideja nastanka automobila potječe puno prije spomenutih konstruktora.² Roger Bacon je već u 13. stoljeću predvidio pojavu prometnog sredstva koje se pokreće vlastitom snagom, Leonardo da Vinci je otišao korak dalje te izradio nacrt samopokretnih kola.³ Gotovo sto godina kasnije nizozemski matematičar i fizičar Simone Stevin konstruirao je cestovnu jedrilicu koju pokreće snaga vjetrova. Spomenuti izum ne možemo smatrati uspješnim s obzirom da vjetar nije pouzdan izvor energije na kopnu. Pojavom parnog stroja dolazi do novih pokušaja konstrukcije samopokretnog vozila. Parno vozilo konstruirao je Nicolas Cugnot 1769. za potrebe francuskog topništva. Vozilo je imalo tri kotača pokretana dvocilindričnim parnim strojem te se kasnije još nekoliko konstruktora iz Europe i Amerike okušalo u izradi parnog stroja. Međutim, velika težina parnog stroja i kotao s mnogo vode otklonili su mogućnost praktične i široke uporabe u svakodnevnom prometu.⁴ Etienne Lenoir konstruirao je prvi dvotaktni motor na rasvjetni plin s električnim paljenjem te ga odlučio ugraditi u kola 1862. godine. Sa spomenutim je kolima odvezio čak 18 kilometara, premda zbog velike težine, buke i nepouzdanosti, konstrukcija nije uspjela. Nikolaus August Otto prvi je konstruirao četverotaktni klipni motor s unutarnjim izgaranjem koji se smatra pretečom modernog benzinskog motora. Međutim, Otto je preuzeo ideju inženjera Beua de Rochasa te je na koncu izgubio pravo na patent. Konstruktori Wilhelm Maybach i Gottlieb Daimler odlučuju se za izradu lakog i jeftinog motora. Uz pomoć Wilhelma Kurtza, spomenuti dvojac

¹ „Automobil“, *Hrvatska enciklopedija*, <https://www.enciklopedija.hr/clanak/4751>, 14. kolovoza 2023.

² Staklarević, Neda, *Dolazak prvog automobila u Zagreb*, Tehnički muzej Zagreb, Zagreb, 2008., 12.

³ „Automobil“, *Hrvatska enciklopedija*, <https://www.enciklopedija.hr/clanak/4751>, 14. kolovoza 2023.

⁴ Staklarević, 14-16.

stvara prvi laki motor na petrolej 1884. godine. Već sljedeće godine Daimler i Maybach se odlučuje ugraditi svoj motor u bicikl. Iste godine ugrađuju motor u kočiju te samim time nastaje motorna kočija odnosno automobil, za čiji izum dobivaju patent 1886. godine. Taj automobil dobio je negativne kritike, premda Daimler ne odustaje od svog motora koji kasnije ugrađuje u čamce.⁵

Karl Benz se uz Daimlera i Maybacha smatra jednim od izumitelja automobila. Nakon višegodišnjeg sakupljanja iskustva, 1871. odlučuje se otvoriti malu tvornicu alatnih strojeva u Mannheimu. S obzirom na financijske poteškoće, Benz započinje razvijati motor s unutarnjim izgaranjem, za čiji je razvoj uložio gotova sva svoja financijska sredstva. Naposljetku Benz uspijeva konstruirati svoj uporabljivi motor, premda se nalazio na rubu bankrota. Kako bi izbjegao bankrot, Benz uz pomoć dva trgovca osniva Benz & Co. 1883. godine. Tvrtka je svoj prvi automobil konstruirala 1886., mjesec dana prije Daimlerovog motocikla. Radilo se o trokolici s diferencijalom na stražnjoj pogonskoj osovini i četverotaktnim jednocilindričnim benzinskim motorom koji je razvijao 0,75 konjskih snaga. Patent za svoj izum dobiva 29. siječnja 1886 pod oznakom DRP 37435. U srpnju iste godine automobil je predstavljen široj javnosti.⁶

U drugoj polovici 19. stoljeća u ruralnim i gradskim sredinama ljudi su većinom pješaćili i jahali konje, vlakovi su bili korišteni u svrhu prijevoza između gradova, dok se konjskom zapregom prenosio teret. Velike promjene u načinu transporta događaju se krajem 19. stoljeća kada na prostoru Sjedinjenih Američkih Država i Velike Britanije dolazi do razvoja tramvaja i podzemne željeznice, koji uvelike mijenjaju način prijevoza u urbanim sredinama.⁷ Do Prvog svjetskog rata automobil je bio simbol luksuza, prestiža i divljenja. Proizvodio se u malim serijama, prvenstveno zbog svoje visoke cijene.⁸ Automobilska industrija se prvotno počela razvijati u Francuskoj, a zatim u Njemačkoj, Velikoj Britaniji i Sjedinjenim Američkim Državama.

Henry Ford, američki industrijalac, inženjer i osnivač tvornice automobila Ford smatra se pionikom američke automobilske industrije. Svoj prvi automobil konstruirao je 1892., a već 1903. osniva svoju kompaniju pod nazivom Ford Motor Company. Upravo je Ford bio prvi proizvođač automobila koji je uveo proizvodnu traku u proizvodnju, samim time smanjio troškove proizvodnje te stvorio jeftin i dostupan

⁵ Isto, 17-21.

⁶ Day, Lance, *Biographical Dictionary of the History of Technology*, Routledge, London, 1998., 102-103.; Staklarević, 22.

⁷ Jones, David W., *Mass Motorization + Mass Transit: An American History and Policy Analysis*, Indiana University Press, Bloomington, 2008., 7-8.

⁸ Staklarević, 24.

automobil.⁹

Početak dvadesetog stoljeća Sjedinjene Američke Države postaju država s najvišim BDP-om po glavi stanovnika te ujedno svjetski lider u proizvodnji automobila.¹⁰ Početak Prvog svjetskog rata dolazi do naglog porasta proizvodnje automobila, ponajviše zbog ratnih potreba. Nakon rata dolazi do velike borbe za tržište u kojoj je prednjačio Ford sa svojim modelom T.¹¹ Nakon Prvog svjetskog rata te velikih ratnih razaranja u Europi, Sjedinjene Američke Države su zacementirale svoju poziciju najvećeg proizvođača automobila. U dvadesetim godinama rastom BDP-a raste kupovna moć američke srednje klase koja postaje nositelj motorizacije zemlje. Prema Pierreu Bourdieuu, masovna proizvodnja automobila, čiji je naglasak bio na učinkovitosti i funkcionalnosti, obilježje je potrošačkih navika radničke klase.¹² Od 1913. do 1928. ukupni udio svjetske proizvodnje ostvaren u Francuskoj, Njemačkoj i Ujedinjenom Kraljevstvu opao je 20 %, dok je udio u Sjedinjenim Američkim Državama porastao 24%.¹³

U dvadesetim i tridesetim godinama automobili su bili usko povezani s poviješću nacija iz kojih su dolazili te su se europske industrije razvijale u različitim smjerovima.¹⁴ Premda je Njemačka zaslužna za izum motora s unutarnjim izgaranjem i drugih tehničkih dostignuća u autoindustriji, u prvoj polovici dvadesetog stoljeća Francuska, Britanija i Sjedinjene Američke Države su bile daleko ispred Njemačke u proizvodnji, prodaji i korištenju automobila u svakodnevnom životu.¹⁵ U razdoblju između dva rata Velika Britanija je pretekla početno vodstvo Francuske u broju proizvedenih automobila, čineći automobil svakodnevnicom britanske srednje klase, po čemu je prednjačila u Europi.¹⁶

⁹ „Automobil“, *Hrvatska enciklopedija*, <https://www.enciklopedija.hr/clanak/4751>, 14. kolovoza 2023.

¹⁰ Jones, 11.

¹¹ Staklarević, 25.

¹² Gartman, David, „Three Ages of the Automobile The Cultural Logics of the Car“, *Automobilities*, ur. Mike Featherstone, Nigel Thrift, John Urry, Sage Publications, London, 2005., 173.

¹³ Jones, 11.

¹⁴ Koshar, Rudy, „Cars and Nations Anglo-German Perspectives on Automobility between the World Wars“, *Automobilities*, ur. Mike Featherstone, Nigel Thrift, John Urry, Sage Publications, London, 2005., 121.

¹⁵ Koshar, Rudy, „On the history of the automobile in everyday life“, *Contemporary European History*, 10:1, 2001., 150.

¹⁶ Koshar, „Cars and Nations Anglo-German Perspectives on Automobility between the World Wars“, 121.

1.1 Motorizacija u Hrvatskoj za vrijeme Austro-Ugarske

U razdoblju pojave prvih automobila prostor današnje Hrvatske nalazio se pod upravom Austro-Ugarske Monarhije. Navedeno razdoblje smatra se revolucionarnim tehnološkim dobom u kojem su utkani temelji koji će razmjerno promijeniti način života i svakodnevnicu čovjeka. Međutim, trebala su desetljeća kako bi automobil postao sastavni dio svakodnevnog života te ih je na području Hrvatske zbog visoke cijene bilo razmjerno malo. U razdoblju pojave prvih automobila ulicama su dominirali konji, fijakeri, konjske zaprege, omnibusi, konjski tramvaji i bicikli. Prvi automobili na ulicama izazivali su čuđenje, znatiželju, ali i agresiju i sukob među gradskim prolaznicima. Automobili su bili veoma glasni te su uznemiravali konje i konjsku zapregu.¹⁷

Mali broj automobila može se pripisati i nepraktičnom održavanju. Primjerice, gume automobila su se često bušile te ih je bilo nužno popraviti na licu mjesta. Popravci automobila bili su izrazito dugi, prvenstveno zbog slabe zastupljenosti Rezervnih dijelova. Uz visoku cijenu i komplicirane popravke, otežavajuća okolnost za širenje automobila na području današnje Hrvatske bila je loša infrastruktura. Hrvatska je do 1941. imala 154 km asfalta, uz dodatnih 218 km na području po talijanskom vlašću. Unatoč svim poteškoćama automobili su dolazili na područje Hrvatske, odnosno Austro-Ugarske Monarhije.¹⁸

Tek je nedavno otkriveno kako se prvi automobil na području Austro-Ugarske pojavio 1892. godine. Članak iz *Neuen Wiener Abendblatta* (Nove bečke večernje novine) otkriva kako je prvi automobil pripadao bečkom kemičaru Juliusu Jalowetzu. On je putovao sve do Mannheima kako bi kupio svoj automobil od Karla Benza, a cijelu priču potvrđuje Mercedesova brošura iz 1893. u kojoj Jalowetz hvali Benz Patent-Motor-Wagen.¹⁹ Kada govorimo u kontekstu područja današnje Hrvatske, prvi automobil se pojavio u Istri. Gian Battista Warhanek, inače vlasnik tvornice sardina u Fažani, 1896. dolazi u Pulu svojim automobilom marke Peugeot.²⁰

¹⁷ Valjak, Valentino, *Bešte, ljudi – ide auto (Povijest automobilizma u Hrvatskoj 1898.-1945.)*, Citroën klub Croatia, Zagreb, 2012., 39.

¹⁸ Valjak, 39-40.

¹⁹ Stilling, Stack, „Introducing the automobile to Austria-Hungary“, *PreWarCar.com*, <https://www.prewarcar.com/introducing-the-automobile-to-austria-hungary>, 18. kolovoza 2023.

²⁰ Orbanić, Josip; Duda, Igor, „Automobil“, *Istrapedia*, <https://www.istrapedia.hr/hr/natuknice/1760/automobil>, 18. kolovoza 2023.; Milić-Jakovlić, Dino, „Automobil“, *Portal hrvatske tehničke baštine*, <https://tehnika.lzmk.hr/automobil/>, 18. kolovoza 2023.

Sljedeći zabilježeni vlasnik automobila bio je grof Mark Bombelles koji se automobilom marke Benz dovezao na svoje imanje Opeka nedaleko od Varaždina. Bombelles 1899. svojim automobilom posjećuje Zagreb te njegov automobil postaje prvi automobil vožen u Zagrebu. Spomenuti grof također je jedan od osnivača Hrvatskog automobilnog kluba i glasila *Hrvatski automobilni list*. U navedenom razdoblju Varaždin je bio središte hrvatske aristokracije, samim time ne začuđuje kako se prvi automobili pojavljuju na tom području. Nakon Bombellesa i drugi su aristokrati prihvatili automobile, a među prvima bili su grof Levin Oršić, Rudolf Erdődy, Dionis Drašković, Stjepan Leitner, barun Hellenbach i drugi.

Smatra se kako je Ferdinand Budicki prva osoba koja je posjedovala vozilo u gradu Zagrebu.²¹ Zbog kupnje automobila, poznati biciklist i trgovac zaputio se početkom travnja 1901. u Beč. Svoj automobil marke Opel kupio je u trgovini Opel & Beyschlag koja posluje i danas.²² Nakon kupnje Opela, Budicki se odlučuje na kupovinu još nekoliko automobila koje je prodavao u svojoj trgovini. Budicki je također jedan od osnivača Hrvatskog automobilnog kluba 1906. i osnivač prve autoškole 1910. godine.²³

Nakon Pule, Varaždina i Zagreba, potkraj 1901. automobil se pojavljuje u Zadru te godinu kasnije u Splitu.²⁴ Kada govorimo o susjednim zemljama, u Ljubljani se prvi automobil pojavljuje 1899., a radilo se o vozilu marke Benz koje je bilo u vlasništvu Antona Codellia. U Srbiji se prvi automobil marke Nesselsdorg pojavljuje 1903., a dovezao ga je Boško Radulović.²⁵

Rastom broja automobila dolazi do potrebe osnivanja prvog automobilskog kluba. Hrvatski automobilni klub osnovan je 1906. u Zagrebu. Prvih 14 članova započelo je s promicanjem automobilističke kulture i potreba vozača. Prvi propisi o brzini pojavljuju se 1908, a prva utrka 1912. godine. Prema podacima iz 1913. u Hrvatskoj je zabilježeno 269 automobila, 22 autobusa i 69 motocikala, dok ih je na području Istre 1904. bilo svega 9. Usporedba teritorija Hrvatske sa susjednim gradovima govori kako su navedene brojke zaista male. Primjerice u navedenom periodu Bečom je prometovalo 7 000 automobila, a Berlinom čak 9 000.²⁶

²¹ Staklarević, 56-64.

²² N. Bošković, „Prije 55 godina“, *Vozač i saobraćaj*, 6, 1976. 126.

²³ Staklarević, 78-81.

²⁴ Isto, 110-111.

²⁵ Isto, 118.

²⁶ Valjak, 40.; Orbanić, Josip; Duda, Igor, „Automobil“, *Istrapedia*, <https://www.istrapedia.hr/hr/natuknice/1760/automobil>, 18. kolovoza 2023.

1.2 Motorizacija Hrvatske i Jugoslavije u međuratnom razdoblju

Nakon Prvog svjetskog rata Kraljevina SHS proživljavala je egzistencijalne i infrastrukturne probleme. Uporaba automobila proširila se izvan djelatnosti sporta i rekreacije imućnih. U ovom razdoblju automobilom se počinju koristiti gradske i međugradske službe, kao primjerice policija, vatrogasci i hitna pomoć, uz povećanu upotrebu kamiona u graditeljstvu. Automobili postaju sve dominantnije sredstvo prijevoza u Zagrebu, čak 75% fijakera konje zamjenjuje automobilima. U Zagrebu se otvaraju prodajna predstavništva za Mercedes, Horch, Overland, Ford, Renault, Citroën i Daimler. Godine 1925. u Zagreb dolazi američko automobilsko društvo Hudson Exess koje uvozi i obavlja završnu montažu dijelova na svoja vozila.²⁷

Najstarija sajamska izložba na području Jugoslavije u kojoj su između ostalog izloženi automobili bio je Ljubljanski velesajam, prvi puta organiziran 1921. godine. Redovni godišnji sajam automobila u Zagrebu bio je najveća manifestacija u zemlji. Već ujesen 1924. u Zagrebu je održana I. međunarodna izložba automobila Zagrebačkog zbora, koja je svoj kontinuitet nastavila sve do 1940. godine.²⁸ Premda su visoki nameti ograničavali motorizaciju, interes posjetitelja i poslovni rezultati potvrdili su uspjeh prve izložbe u Zagrebu. Zabilježeno je oko 15 000 posjetitelja koji su na sajmu mogli vidjeti 83 izložena automobila iz Sjedinjenih Američkih Država, Belgije, Francuske, Čehoslovačke, Njemačke, Italije i Austrije.²⁹ Bilježeći kontinuirani rast prodajnih rezultata, do 1927. se u sajamskim paviljonima moglo pronaći 199 automobila, motocikala, autobusa, traktora i specijalnih vozila, među kojima su po brojnosti prednjačili oni američke proizvodnje.³⁰

O rastu broja automobila najbolje govore brojke: u Zagrebu je 1920. prometovalo oko 200 automobila, navedena brojka se 1928. penje na 861. Međutim radilo se o kratkom razdoblju čiji će rast prekinuti ekonomska kriza koja će uslijediti.³¹

U razdoblju Kraljevine Jugoslavije nije bilo velikih ulaganja u infrastrukturu. Neasfaltirane ceste statistički će prevladavati sve do početka osamdesetih. Niska razvijenost zemlje i način života nisu davali veliki polet u motorizaciji, konjske

²⁷ Valjak, 195.

²⁸ Miljković, Marko, „Sajmovi automobila u Kraljevini Jugoslaviji kao mjesta promidžbe nacističke Njemačke“, *Časopis za suvremenu povijest*, Vol. 45 No. 2, 2013., 310-311.

²⁹ Arčabić, Goran, *Zagrebački zbor kao poveznica hrvatskog i europskog gospodarstva (1922.-1940.)*, Srednja Europa, Zagreb, 2013.

³⁰ Isto, 71.

³¹ Valjak, 195.

zaprege i katkad bicikli i dalje su prevladavali u prometu.³² Svemu navedenom dodana je i Velika ekonomska kriza koja je znatno smanjila kupovnu moć građana. Jugoslavija je 1930. imala 3 450 automobila, dok se devet godina kasnije bilježi porast broja automobila na još uvijek skromnih 13 561. U usporedbi s drugim zemljama brojke su veoma skromne, primjerice u isto vrijeme Njemačka je imala 939 000, Velika Britanija 1 054 281.³³

Najpopularniji automobili na prostoru Kraljevine Jugoslavije bili su oni američke proizvodnje, gotovo svaki drugi automobil na cestama Jugoslavije bio je američki. Amerikanci su u razdoblju između dva rata potpuno dominirali svjetskim tržištem sa 75,6% ukupne svjetske proizvodnje motornih vozila 1937. godine. Samim time ne začuđuje podatak kako su na salonima Zagrebačkog zbora upravo američka vozila bila najzastupljenija, nakon prve tri godine dominacije francuskih automobila.³⁴

Povećanjem prometa dolazi do modificiranja prometnih pravila, strožeg kažnjavanja vozača, češćih provjera tehničke ispravnosti vozila i prometnih žrtava. Također povećava se broj automobilističkih organizacija i benzinskih stanica, koje je svojevremeno pogodila nestašica benzina koja se loše odrazila na već slabu prodaju automobila.³⁵

³² Duda, Igor, „Svakodnevni život u obje jugoslavenske države. Hvatanje koraka sa Evropom“, *Jugoslavija u istorijskoj perspektivi*, ur. Sonja Biserko, Helsinški odbor za ljudska prava u Srbiji, Beograd, 2017., 375.

³³ Valjak, 219.

³⁴ Miljković, „Sajmovi automobila u Kraljevini Jugoslaviji kao mjesta promidžbe nacističke Njemačke“, 311.

³⁵ Valjak, 219-220.

2 PROCESI POSLIJERATNE MOTORIZACIJE

2.1 Poslijeratna Europa

Europa se nakon Drugoga svjetskog rata nije mučila s dugotrajnom i sporom obnovom kao pri završetku Prvog svjetskog rata. Brzom oporavku uvelike su pomogle Sjedinjene Američke Države, Uprava Ujedinjenih naroda za pomoć i obnovu je od 1943. do 1947. isporučila tri milijarde dolara pomoći, pretežno u hrani, odjeći i lijekovima. Nakon toga uslijedio je Marshallov plan koji se odnosio samo na 16 zemalja koje su bile izvan zone sovjetskog utjecaja, a njima je ukupno donirano 13,4 milijardi dolara. Nakon američke pomoći započinje neviđen uspon Europe koji je trajao sve do naftne krize 1973., pa se razdoblje između 1945. do 1973. naziva Europskim zlatnim dobom. Europski dohodak se od 1947. do 1975. povećao za 250%. Visina stope rasta ovisila je ponajviše o pretrpljenoj šteti za vrijeme rata. Zemlje koje su pretrpjele velike štete u ratu i prije rata bile nerazvijene doživjele su veći postotak rasta naspram onih više razvijenih. U razdoblju obnove, istočnoeuropske zemlje su po standardima potrošnje i proizvodnje bile skoro jednake zapadnoeuropskim zemljama, dok su ekonomski pokazatelji ponekad bili čak i bolji od onih u zapadnoeuropskim zemljama. Međutim, industrijalizacija je rasla brže od standarda življenja uz sporiji rast plaća. Osobna potrošnja je bila zanemarena, dok se dohodak većinom ulagao u tešku industriju.³⁶

Proces motorizacije u Europi započinje pedesetih godina, po čemu je stari kontinent kaskao za Sjedinjenim Američkim Državama u kojima je motorizacija već uvelike uznapredovalo do navedenog razdoblja. Procesi motorizacije na tlu Europe bili su značajno potisnuti uslijed svjetskih ratova i Velike depresije.³⁷ Početkom motorizacije pedesetih godina u Europi se bilježi sve veći broj automobila. Rast broja automobila u Zapadnoj Europi najbolje pokazuju brojke: od 1949. do 1961. broj automobila u Zapadnoj Njemačkoj i Austriji povećao se 12, Francuskoj pet i Švicarskoj četiri puta. U Italiji je 1947. na jedan automobil dolazilo 285 pješaka, 1961. navedena brojka iznosi jedan automobil naspram 31 pješaka. U istom razdoblju još bolje brojke bilježe Velika Britanija s jednim automobilom na 10 stanovnika i Švedska

³⁶ Duda, Igor, *U potrazi za blagostanjem - o povijesti dokolice i potrošačkog društva u Hrvatskoj 1950-ih i 1960-ih*, Srednja Europa, Zagreb, 2005., 37-39.

³⁷ Jones, 16.

s jednim automobilom na sedam stanovnika. Automobilska industrija zapadne Europe se do šezdesetih godina vrlo brzo oporavila i pretekla međuratno stanje. Europljani su u kratkom razdoblju upoznali sve prednosti posjedovanja automobila i slobode koje pruža, veći broj automobila uvelike je smanjio korištenje željeznice i promijenio turističke navike diljem Europe. Ove promjene imaju i svoju negativnu stranu, ulice velikih gradova ubrzo su postale zakrčene automobilima. Primjerice, novinski članci iz šezdesetih izvještavaju kako se u središtem Hamburga ponekad putovalo sporije automobilom nego pješice, upravo zbog prevelikog broja automobila na ulicama.³⁸

U povećanju broja automobila, odnosno motorizaciji veliku ulogu je odigrala domaća autoindustrija, poglavito u zemljama koje su prije Drugog svjetskog rata imale relativno razvijenu autoindustriju.³⁹ Europske su tvornice prihvatile američki način proizvodnje jeftinih i pouzdanih automobila, a radilo se o jedinom efektivnom modelu proizvodnje automobila i razvoja autoindustrije.⁴⁰ Na tlu Europe navedeni američki model nije usvojen u cijelosti te je adaptiran u skladu s prethodnim iskustvom u organizaciji industrijske proizvodnje, ekonomskim mogućnostima te drugim društvenim i političkim okolnostima.⁴¹

Europa je 1955. bila na drugom mjestu po važnosti u svijetu s četvrtinom ukupne svjetske proizvodnje. Automobili sa zapreminom motora između 700 i 2 000 postali su nositelji motorizacije diljem Europe. Nastali su kao potreba poslijeratnog tržišta i redovno su bili najprodavaniji automobili diljem kontinenta.⁴² Primjerice, Francuska se orijentirala na proizvodnju malolitražnih automobila. Godine 1939. automobili s motorima manjim od tisuću kubika čine samo 9% ukupne proizvodnje u Francuskoj, a 1953. oni čine 37%, dok su automobili s motorima preko dvije tisuće kubika 1953. spalili na 6%, u usporedbi s udjelom od 18% koliko su ostvarivali 1939. godine.

Također, potrebno je napomenuti kako se zapadnoeuropske tvornice orijentiraju prema izvozu, a ovoj tvrdnji u prilog idu i brojke iz 1953. kada su Britanija, Francuska i Italija izvezle 727 000 automobila, dvostruko više nego Sjedinjene

³⁸ Humel, Stjepko, „Automobilsko ludilo zahvatilo Evropu..... automobili idu sporije od pješaka“, *Vozač i saobraćaj*, 6, 1966., 10-11.

³⁹ Pecikozić, Ante, „Europska automobilska industrija“, *Saobraćaj*, 7, 1954., 220-221.

⁴⁰ Miljković, Marko, „Škoda i Crvena zastava: razvoj automobilske industrije u Čehoslovačkoj i Jugoslaviji do sredine 1960-ih godina“, *Izazovi izučavanja ekonomske istorije u Srbiji*, ur. Vesna Aleksić, Aleksandar Matković, Marko Miljković, Institut ekonomskih nauka u Beogradu, 2020., 155.

⁴¹ Isto, 155.

⁴² Pecikozić, Ante, „Europska automobilska industrija“, *Saobraćaj*, 7, 1954., 220-221.

Američke Države koje su izvezle 323 000. Možemo zaključiti kako su zapadnoeuropske tvornice našle ravnotežu orijentirajući se na kupovnu moć stanovništva i izvoz.⁴³

Kada govorimo o području istočne Europe, zemlje Varšavskog pakta bile su orijentirane prema brzom razvitku industrije te su manje pažnje pridavale rastu životnog standarda građana. Samim time Sovjeti su 1946. proizvodili 15 kamiona naspram jednog osobnog automobila.⁴⁴ Ovakvi podaci ne iznenađuju ako također uzmemo u obzir kako je Staljin osobne automobile smatrao buržoaskom idejom, shodno tome broj osobnih automobila se počeo povećavati tek nakon njegove smrti 1953. godine. Vlasti tada udovoljavaju zahtjevima građana za boljim uvjetima stanovanja, odjećom i osobnim automobilima.⁴⁵

Slično kao zapadnoeuropska, sovjetska je industrija također doživjela porast broja proizvedenih automobila: 1946. proizvodili su 102 171 automobila, 1950. njih 362 895, a 1958. brojka se penje na preko 500 000. U tom razdoblju broj proizvedenih osobnih automobila nikad nije premašio broj teretnih vozila, međutim omjer proizvedenih osobnih automobila naspram teretnih vozila počeo se izjednačavati.⁴⁶

Sovjetski Savez je prvotno započeo s proizvodnjom teretnih automobila u velikom broju, radilo se o primitivnim, ali funkcionalnim vozilima. Za vrijeme rata Sovjeti su počeli napredovati u proizvodnji automobila. Ugovor o zajmu i najmu sa Sjedinjenim Američkim Državama pružio je priliku sovjetskim inženjerima da iz prve ruke vide i usvoje modele proizvodnje u Sjedinjenim Američkim Državama.⁴⁷ Nedugo zatim, Sovjeti usvajaju američki model, samim time tvornice su u potpunosti izgrađene i opremljene tijekom Prvog petogodišnjeg plana na osnovi tehnologije američkih proizvođača Ford i Autocar. Kako je vrijeme odmicalo, sovjetski način proizvodnje sve se više udaljavao od izvornog američkog modela porastom kvantitete proizvoda.⁴⁸

Slijedeći sovjetski primjer zemlje istočnog bloka započinju s razvojem svojih osobnih automobila za široke mase. Već 1953. u Istočnoj Njemačkoj započinje

⁴³ Pecikozić, Ante, „Europska automobilska industrija“, *Saobraćaj*, 7, 1954, 220-221.

⁴⁴ Siegelbaum, Lewis H., *Cars for Comrades: The Life of the Soviet Automobile*, Cornell University Press, New York, 2008., 219.

⁴⁵ Miljković, Marko, „Mercedes za srce, fičo za žep“, *Dialogi*, No. 9, 2016, 45.

⁴⁶ Siegelbaum, 219.

⁴⁷ „Automobili u SSSR“, *Saobraćaj*, 7, 1956., 171-172.

⁴⁸ Miljković, „Škoda i Crvena zastava“, 155.

proizvodnja plastičnog Trabant, dok se 1963. u Čehoslovačkoj pojavljuje Škoda 1000 MB, također u ulozi „narodnog automobila“.⁴⁹

Premda je motorizacija uvelike uznapredovala u Europi, Sjedinjene Američke Države su još uvijek bile uvjerljivo ispred ostalih zemalja. Godine 1953. u prometu je bilo 76,1 milijuna vozila, uz velike razlike između kontinenata. Otprilike 73% ukupne brojke odnosilo se na Sjedinjene Američke Države i Kanadu, gdje je dolazilo jedno vozilo na tri stanovnika. Zapadna Europa se još uvijek nije mogla mjeriti sa Sjedinjenim Državama s prosjekom od šest stanovnika po automobilu. Na ostalim kontinentima gustoća još više varira s jednim automobilom na 75 stanovnika u Latinskoj Americi i 783 stanovnika u Aziji.⁵⁰

2.2 Poslijeratna Jugoslavija

Iz svega navedenog sasvim je jasno kako je poslijeratna Europa uzela zamah po pitanju motorizacije, međutim gdje je u toj priči Jugoslavija? Kada usporedimo Jugoslaviju sa Zapadnom Njemačkom, Austrijom i Turskom u razdoblju ranih pedesetih, odnosno nedugo nakon završetka rata, brojke govore sljedeće: 1950. Austrija je imala 98 553 vozila, Zapadna Njemačka 997 930, Turska 25 923 i Jugoslavija 23 528. Kada te podatke usporedimo s brojem stanovnika, pokazuje se da na jedno vozilo Austrija ima 63, Zapadna Njemačka 36, Jugoslavija 651, Turska 819 žitelja. Situacija je još više poražavajuća kada se u obzir uzme broj vozila na 1 kilometar dužine cesta, Austrija je imala 3,3 automobila jedan kilometar dužine puta, Zapadna Njemačka 7,8, Turska 0,59 i Jugoslavija 0,51.⁵¹ Faktori koji utječu na ovako niski stupanj motorizacije u poslijeratnom periodu su raznoliki, očigledno rast broja automobila nije bio jedini faktor skromne motorizacije Jugoslavije. Loše ceste, nedostatak benzinskih crpki, servisnih stanica i nepostojanje razvijene autoindustrije zasigurno su neki od uzroka ovih brojki. Podaci Ekonomske komisije za Europu ukazuju na loše stanje i gustoću samih puteva u Jugoslaviji. Prema tim podacima Jugoslavija je bila iza Turske.⁵²

Jugoslavija je nakon Drugog svjetskog rata doživjela jedan od najvećih padova

⁴⁹ Miljković, „Mercedes za srce, fičo za žep“, 45.

⁵⁰ V.B., „Motorna vozila u svijetu“, *Saobraćaj*, 2, 1954., 25.

⁵¹ „Brojevi imaju riječ“, *Saobraćaj*, 7, 1954., 122

⁵² „Brojevi imaju riječ“, 122.

životnog standarda u Europi. Stanovništvo je bilo na rubu gladi te je ovisilo o 416 milijuna dolara vrijednoj pomoći UNRRA-e. Sam rast proizvodnje nije omogućio povratak životnog standarda na prijeratno stanje.⁵³ S obzirom na industrijsku nerazvijenost zemlje, proveden je sovjetski model forsirane industrijalizacije s naglaskom na tešku industriju.⁵⁴ Plan se pokazao uspješnim, međutim imao je svoje nedostatke jer se proizvodio ograničen broj proizvoda uz upitne troškove i učinkovitost. Zahlađenje odnosa s istokom rezultiralo je okretanjem drugom industrijskom modelu, teška industrija prestaje biti prioritet te se proizvodnja okreće lakoj industriji i proizvodnji robe široke potrošnje, uz praksu dobivanja licence od inozemnih tvrtki.⁵⁵ Za uspješan razvoj industrije neophodno je bilo razvijati cestovni promet koji pruža bolju opskrbu sirovinama i distribuciju proizvoda. Vlasti ubrzo prepoznaju automobile kao brz i efikasan način transporta koji se primjenjuje diljem Europe.⁵⁶

Hrvatska je imala sve karakteristike nerazvijenosti cestovnog prometa, uzimajući u obzir kvalitetu cestovnih mreža i voznog parka. Međutim, ona je uz Sloveniju i Vojvodinu spadala u prometno najrazvijenija područja Jugoslavije. Od 1945. do 1955. izgrađeno je 657 kilometara novih cesta, među kojima su se isticali „Auto-put bratstva i jedinstva“ i cesta „Zagreb-Rijeka“. Radilo se i na izgradnji benzinskih crpki, čija je gradnja bila nužna za razvoj prometa, motorizacije i turizma. Povećao se broj autobusnih linija, čiji se broj u usporedbi s 1939., do 1954. povećao za trećinu. U istom razdoblju javni prijevoz u gradu se povećao za 22,6% te se prevozilo tri puta više putnika nego prije rata.⁵⁷

Promatrajući podatke vezane Hrvatsku, u cijelom poslijeratnom razdoblju postoji tendencija povećanja korištenja automobila. Ranih godina u voznom parku prevladavaju kamioni i autobusi, koji čine 70,6% voznog parka, dok osobni automobili zauzimaju svega 29,4%. Navedene brojke znatno su drugačije u usporedbi s razdobljem prije rata kada je u Hrvatskoj prometovalo 66% osobnih automobila, naspram 34% autobusa i kamiona. Razvoj motorizacije je tekao sporo, manjak investicija stvorio je dotrajao i ekonomski zaostao vozni park u prvi poslijeratnim godinama. Jugoslavija se po stupnju motorizacije nalazila ispod svjetskog i

⁵³ Duda, *U potrazi za blagostanjem*, 43-44.

⁵⁴ Bilandžić, Dušan, *Historija Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije; glavni procesi 1918-1985.*, Školska knjiga, Zagreb, 1985., 113.

⁵⁵ Duda, *U potrazi za blagostanjem*, 44-45.

⁵⁶ Vegar, Branko, „Razvoj cestovnog saobraćaja NRH-e 1945-1955.“, *Saobraćaj*, 5, 1955., 92.

⁵⁷ Isto, 92-96.

europskog prosjeka. Od 1939. do 1954. broj vozila u Hrvatskoj se povećao za 45,7%, dok je brojka u svijetu iznosila 83%. Godine 1954. u Jugoslaviji dolazi 460 stanovnika na jedan automobil, a u Hrvatskoj nešto boljih 389. Ako uspoređujemo svjetski prosjek, u Hrvatskoj na tisuću stanovnika dolaze 2,5 vozila, dok na svjetskoj razini 32 vozila.⁵⁸

U istom periodu na području Jugoslavije su već postajale prve tvornice automobila TAM, FAP i Crvena zastava. One su neposredno nakon rata svoju proizvodnju temeljile na teretnim automobilima.⁵⁹ Ograničen kapacitet tvornica limitirao je proizvodne brojke, a uz to u prvim poslijeratnim godinama jugoslavenska industrija još uvijek nije bila sposobna proizvesti sve dijelove koji su bili potrebni za izradu vozila. Primjerice, 1948. TAM je uvezio gotovo 80% dijelova za svoje automobile. Dolazak i uključivanje novih domaćih dobavljača i smanjenje uvoza odrazilo se na brojke: 1948. proizveli su 129, već 1949. 297, a 1950. 382 vozila.⁶⁰

Sve do šezdesetih godina vozači su češće vozili motocikle nego automobile. Veliki korak u motorizaciji uvelike je odigrao prvi jugoslavenski osobni automobil za široke mase, popularni fičo, koji se u pogonima Crvene zastave pojavio 1955 godine. Cijene automobila koji su dolazili sa zapada dosezali su do 40 i više prosječnih mjesečnih plaća, dok je za fiču 1971. bilo potrebno 13, a stojadina 20 prosječnih plaća.⁶¹ Uz povoljnije cijene, automobili domaćih tvornica imali su bolji plasman na domaćem tržištu naspram uvoznih s obzirom da su kupci pri njihovoj kupnji bili oslobođeni carine, poreza i deviznih uplata. U konačnici, uvozni automobili smatrani su preskupima, dok je na domaćem tržištu bio prisutan samo siromašniji asortiman njihove zapadne ponude.⁶² Na domaćem tržištu najtraženiji su bili manji automobili kakve su nudili Zastava, Volkswagen i Renault, dok su među srednjom klasom prednjačili Ford Taunus i Opel Rekord, uz siromašnu potražnju za luksuznim automobilima.⁶³

Uz pojavu „narodnog auta“ odnosno fiće, značajnu ulogu u motorizaciji imalo je jugoslavensko privredno čudo. U periodu drugog petogodišnjeg plana ojačava uloga republičke vlasti, gospodarstvo postaje samostalnije u odnosu na saveznu

⁵⁸ Isto, 94-95.

⁵⁹ „Domaća automobilska industrija“, *Saobraćaj*, 5, 1955., 107.

⁶⁰ Kavčić, Vojtek, „Prva tvornica automobila u FNRJ – TAM“, *Saobraćaj*, 5, 1955., 108.

⁶¹ Duda, „Svakodnevni život u obje jugoslavenske države“, 375-376.

⁶² Duda, Igor, *Pronađeno blagostanje. Svakodnevni život i potrošačka kultura u Hrvatskoj 1970-ih i 1980-ih*, Srednja Europa. Zagreb, 2009., 225.

⁶³ Miljković, „Mercedes za srce, fičo za žep“, 45.

državnu administraciju i naglasak se stavlja na robu široke potrošnje. Sve navedeno dovelo je između 1953. i 1963. do prosječnog godišnjeg rasta gospodarstva od 9,5% i osobne potrošnje od 10%, što je bio jedan od najvećih porasta na svijetu te najveći na području starog kontinenta.⁶⁴

Porastom standarda stanovništvo se sve češće okreće kupnji skupljih uvoznih automobila. Nakon što je vlada 1957. dopustila uvoz automobila za fizičke osobe, dolazi do procvata tržišta uvoznih automobila, povodom čega već 1959. dolazi do povećanja carina na uvoz automobila iz inozemstva. Tako je u prvih devet mjeseci 1958. registrirano više automobila nego cijele 1952. godine, dok je od 8 745 novih automobila čak 6 570 bilo iz inozemstva.⁶⁵ Stanovništvo je potkraj šezdesetih bilo zahvaćeno sve većom potrošačkom groznicom, posvuda se grade kuće, kupuju se trajna potrošačka dobra i sve skuplji automobili.⁶⁶ Rastom osobne potrošnje porastao je broj osobnih automobila koji se 1960. utrostručio.⁶⁷ Još veći porast automobila vidljiv od 1960. do 1970., kada je broj automobila porastao 12 puta, odnosno s 15 323 na 184 068. U prvoj polovici šezdesetih, bilježi se najveći rast broja automobila, dok su 1961. i 1967. godine u kojima je ta brojka povećana preko 40% naspram prošle.⁶⁸ Najveći skok vidljiv je između 1966. i 1967., kada je brojka automobila s 56 000 u 1966. skočila na 99 172 u 1967. godine. Iste godine uvoz automobila je porastao za 156%, od čega 30,8% iz zemalja istočne Europe i 69,2% iz zapadne Europe. Jedan od razloga povećanja broja automobila svakako je odlazak jugoslavenskih radnika na privremeni rad u države zapadne Europe. Potonji su često dovozili automobile sa zapada te time uvelike utjecali na domaće tržište uvoznih automobila, kao i preferencije te automobilsku kulturu domicilnog stanovništva.⁶⁹

Uz rast broja automobila, cestovni promet je također doživio svoju ekspanziju. Već smo govorili o počecima izgradnje novih cesta u razdoblju do 1955., čiji se razvoj nije zaustavio u narednim godinama. Godine 1941. Jugoslavija je imala svega 710 kilometara cesta s modernim kolovozom, a zaključno sa 1964. dostignuta je brojka od 11 597 kilometara. Kostur cestovne mreže predstavljala je cesta Ljubljana – Zagreb – Beograd – Skoplje, koja se kod Skoplja spajala s Jadranskom magistralom. Istovremeno, Zagreb se povezao s morem preko Karlovca i Karlobaga, a Beograd

⁶⁴ Duda, *U potrazi za blagostanjem*, 44-45.

⁶⁵ Miljković, „Mercedes za srce, fičo za žep“, 50.

⁶⁶ Bilandžić, Dušan, *Hrvatska moderna povijest*, Golden marketing, Zagreb, 1999., 616.

⁶⁷ Isto, 370.

⁶⁸ Duda, *Pronađeno blagostanje*, 229-230.

⁶⁹ Bilandžić, *Hrvatska moderna povijest*, 616.

preko Užica i Titograda (Podgorica). Uzimajući u obzir cjelokupnu mrežu javnih prometnica, u razdoblju do 1966. modernizirano je otprilike 14% prometnica. Međutim, navedeni podaci su bili ispod europskog prosjeka koji je bio 43%.⁷⁰

2.3 Prva naftna kriza

U pedesetima motorizacija je smatrana ponosom industrijskih zemalja, no već desetljeće kasnije nju se počinje promatrati kao dvosjekli mač, a razlozi promjene percepcije bili su ekonomski, ekološki i geopolitički. Kasnih šezdesetih povećana motorizacija stvarala je gust promet i vidljivo zagađenje zraka u zapadnoj Europi. U istom razdoblju britanski i švedski znanstvenici vrše istraživanja koja povezuju rastući broj automobila s pojavom kiselih kiša i povećanom koncentracijom ugljikova dioksida u atmosferi. Međutim, navedeni čimbenici nisu usporili globalnu motorizaciju kao što je to učinila prva naftna kriza. Pojavom naftne krize 1973. završava Europsko zlatno doba i veliki uzlet europske autoindustrije, dok u Sjedinjenim Američkim Državama brojka proizvedenih automobila pada za 28%.⁷¹

Za vrijeme naftne krize, zbog velikog skoka cijene nafte, dolazi do ozbiljne svjetske gospodarske krize. Europska i američka autoindustrija bile su teško pogođene, dok je japanska autoindustrija bilježila veliki uzlet na tržištu.⁷² Naftna kriza se također nazivala krizom autoindustrije svijeta ili kriza individualnog prometa. Ona se u autoindustriji počela nadzirati već 1973., dok su godinu kasnije već jasno vidljive posljedice krize.

Poskupljenje proizvodnih troškova uzrokovano porastom cijena sirovina, uz porast plaća zaposlenika, smanjilo je likvidnost proizvođača i doveli do poskupljenja automobila. Životni troškovi kupaca su se povećavali uz paralelno poskupljenje svih usluga vezanih za automobile, uključujući povećanje cijene goriva. Svi navedeni procesi u konačnici su rezultirali gomilanjem novih vozila u skladištima i autosalonima te padom prodaje. Svi negativni ekonomski pokazatelji pobudili su nesigurnost kupaca, koji su se sve češće odlučivali zadržati svoj stari automobil, umjesto kupovine novog. Primjerice, u Sjedinjenim Američkim Državama je 1975. bilo 1,7 milijuna neprodanih automobila. Također, industrijski razvijene zemlje dostigle su

⁷⁰ „1941.g.-1966.g.“, *Vozač i saobraćaj*, 5, 1966., 120-121.

⁷¹ Jones, 19.; Duda, *U potrazi za blagostanjem*, 37-38.

⁷² Miljković, „Mercedes za srce, fičo za žep“, 53.

zasićenost automobilima, s obzirom da je sve veći broj kućanstava posjedovao dva do tri automobila.⁷³

Autoindustrija je bila važan privredni faktor koji zapošljava na tisuće radnika, u kriznim vremenima interes države je bio usmjeren na očuvanje radnih mjesta. Države su nerijetko davale obilnu pomoć svojim auto kompanijama kako bi prevladale krizu i zadržale radna mjesta.⁷⁴ Koliko se kriza nafte odrazila na proizvodnju automobila najbolje govore brojke. Godine 1973., Sjedinjene Američke Države proizvele su otprilike 9 668 000 automobila, Europa 10 441 000 i Japan 4 471 000, a 1974. brojke padaju na 7 405 000 u Sjedinjenim Državama, 8 960 000 u Europi i 3 940 000 u Japanu.⁷⁵

2.4 Jugoslavija sedamdesetih

Sve navedeno jasno nam govori kako je naftna kriza uvelike naštetila europskoj industriji i životnom standardu. Međutim, svjetska kriza nafte nije ostavila izravnog utjecaja na jugoslavensko gospodarstvo. Dobri odnosi s Libijom omogućili su Jugoslaviji kupovinu nafte po povoljnijim cijenama od ostatka zapadnoeuropskih zemalja.⁷⁶ U Jugoslaviji su postajale tek kratkoročne restrikcije u opskrbi naftom te je 1973. na beogradskim benzinskim crpkama postavljeno ograničenje od 10 litara goriva dnevno za osobne automobile.⁷⁷

Broj automobila u Hrvatskoj se od 1961. do 1971. povećao s 18 933 na 222 737, naftna kriza nije usporila rast automobila te ih je na hrvatskim cestama do 1976. bilo 405 471.⁷⁸ Najviša stopa rasta zabilježena je 1970. (25%) i 1971. (21%), dok je najviša realna vrijednost zabilježena 1978. i 1979., odnosno preko 58 000 automobila za svaku godinu. Do 1980. broj automobila se popeo na 584 173 uz nastavak rasta.

⁷³ „Kuda ide automobil?“, *Vozač i saobraćaj*, 3,1975., 44.

⁷⁴ „Kuda ide automobil?“, 45.

⁷⁵ „Komu treba nesigurnost“, *Vozač i saobraćaj*, 3,1975., 45.

⁷⁶ Duda, *Pronađeno blagostanje*, 27.

⁷⁷ Miljković, „Mercedes za srce, fičo za žep“, 53.

⁷⁸ *Statistički godišnjak Jugoslavije 1990.*, Savezni zavod za statistiku, Beograd, 1990., 417.

Godine 1971. u Hrvatskoj je na jedan automobil dolazilo 20 stanovnika, 1981. njih sedam.⁷⁹ Kako je broj automobila i vozača varirao po republikama i autonomnim pokrajinama možda nam najbolje predočava tablica iz 1976. godine.

1	Stanovnika		Vozača		Vozila		Usporedni podatci	
	Broj	%	Broj	%	Broj	%	Stan. na 1 vozilo	Stan. na 1 vozača
1	2	3	4	5	6	7	8	9
SR Bosna i Hercegovina	4 021 000	18,7%						
SR Crna Gora	563 000	2,6%						
SR Hrvatska	4 514 000	20,9%	797 288	27,9%	511 821	22,4%	8,8	5,6
SR Makedonija	1 797 000	8,3%	176 413	6,2%	140 000	6,1%	12,8	10
SR Slovenija	1 782 000	8,3%	494 156	17,3%	421 934	18,5%	4,2	3,6
Uže područje SR Srbija	5 425 000	25,2%	710 000	24,2%	552 500	24,2%	9,8	7,6
AP Kosovo	1 429 000	6,6%	53 503	2%	46 060	2%	31	26,7
AP Vojvodina	1 989 000	9,2%	336 459	14,6%	334 027	14,6%	5,9	5,9
SR Srbija ukupno	8 843 000	41%	1 099 962	38,5%	932 587	41%	9,5	8
Jugoslavija	21 520 000		2 853 763		2 280 000		9,43	7,5

Tablica 1. Broj automobila i vozača u Jugoslaviji 1976.
(Izvor: „Kakvi smo bili 1976. godine“, *Vozač i saobraćaj*, 5, 1977., 81.)

Jugoslavija je 1976. imala 2 853 763 vozača te 2 280 000 automobila s prosjekom od 9,43 stanovnika na jedno vozilo, odnosno 7,5 stanovnika na jednog vozača. Navedeni podaci su najbliži prosjeku Srbije koja je imala 9,5 vozila po

⁷⁹ Duda, *Pronađeno blagostanje*, 230.

stanovniku i 8 vozača po stanovniku. Daleko iznad prosjeka nalazi se Slovenija s 4,2 stanovnika po vozilu i 3,6 vozača po stanovniku te je uz Hrvatsku jedina iznad jugoslavenskog prosjeka. Daleko ispod jugoslavenskog prosjeka nalazila se pokrajina Kosovo s 31 vozilom na jednog stanovnika i 26,7 vozača po stanovniku. Potrebno je napomenuti kako navedena tablica ne nudi podatke o Bosni i Hercegovini i Crnoj Gori. Međutim, možemo zaključiti kako se najviše automobila nalazilo u Srbiji, njih 932 587, zatim Hrvatskoj 511 821 i Sloveniji 421 934. Po svemu navedenom, Slovenija je bila najmotoriziranija republika, daleko iznad jugoslavenskog prosjeka, slijedila ju je Hrvatska, dok je Srbija bila najbliže jugoslavenskom prosjeku.⁸⁰

Usporedba Jugoslavije s ostalim zapadnoeuropskim zemljama otkriva kako stupanj motorizacije nije dostigao zapadnoeuropski prosjek. U Jugoslaviji je 1973. na 1 000 stanovnika dolazilo 48 automobila, po navedenim brojkama najbliži su Portugal s 58 i Španjolska s 94. Ostale zapadnoeuropske zemlje daleko su ispred s brojkama od preko 200 automobila na 1 000 stanovnika.⁸¹

Premda je Jugoslavija sedamdesetih kaskala za zapadnoeuropskim državama, rast motorizacije je osjetan. Usporedba podataka u tridesetogodišnjem razdoblju između 1946. i 1976. ide u prilog tvrdnji. Godine 1946. na jedno vozilo dolazilo je 736 stanovnika, dok je 1976. bilo 9,4. Proizvodnja prvih 27 teretnih vozila započela je 1947., dok je do 1976. proizvedeno 1 354 772 osobnih automobila, 55 719 autobusa, 218 641 teretnih automobila. Rast brojki unutar navedenog razdoblja vidljiv je i na ostalim segmentima prometa, primjerice broj cesta sa suvremenim kolovozima porastao je s 1 600 na 36 000 kilometara, količina prerađene nafte s 21 000 na 11 781 000 tona, od kojih je 3 880 000 tona bilo domaće proizvodnje, javni cestovni prijevoz s 1 328 tona robe i 15 367 000 putnika na 84 066 000 tona robe i 933 200 000 putnika.⁸²

2.5 Druga naftna kriza

Jugoslavija je uspješno prebrodila prvu naftnu krizu koja se nije odrazila na njezino gospodarstvo i životni standard te samim time na stupanj motorizacije.

⁸⁰ „Kakvi smo bili 1976. godine“, *Vozač i saobraćaj*, 5, 1977., 81.

⁸¹ „Kuda ide automobil?“, *Vozač i saobraćaj*, 3, 1975., 45.

⁸² „Šta smo postigli“, *Vozač i saobraćaj*, 5, 1977., 79.

Problemi nastaju za vrijeme druge naftne krize 1979.-1980., zbog unutarnjih problema zemlje kojima su također potpomagali vanjski procesi. Na naplatu su krenuli stizati rezultati užurbanog gospodarskog razvoja čija kvantiteta nije uspijevala dostići kvalitetu. Jugoslavenska proizvodnja nije uvijek bila profitabilna, dok su proizvodi bili nekonkurentni na inozemnom tržištu. Sve navedeno dovodi do stvaranja deficita u bilanci koji su se pokrivali dodatnim zaduživanjem. Proizvodnja, potrošnja i rast zasnivani su na inozemnim kreditima koji su prelazili kreditnu sposobnost zemlje. Dugovi su počeli stizati na naplatu uz nemogućnost novog većeg zaduživanja. Vanjski dug je 1971. iznosio 1,2 milijarde dolara, dok se 1981. popeo na 20,8 milijardi dolara.⁸³ Jugoslavija uskoro ulazi u dužničku krizu, koja je zbog potrebe smanjenja uvoza i povećanja izvoza uzrokovala nestašicu mnogih proizvoda i sirovina, kao što su kava, šećer, deterdžent, struja i nafta.⁸⁴

Druga nestašica nafte dovela je ozbiljne restrikcije u potrošnji goriva. Skupština SFRJ donijela Zakon o ograničenju upotrebe i kretanja osobnih i drugih motornih vozila, koji je stupio na snagu u svibnju 1979. godine. Osim smanjenja ograničenja brzine, novi zakon je automobilima s parnim registarskim brojem zabranio vožnju utorkom te prve subote i nedjelje u mjesecu, a onima s neparnim brojem četvrtkom te treće subote i nedjelje u mjesecu.⁸⁵ Nakon donošenja zakona vidljive su uštede, u prvih šest mjeseci 1980. potrošnja nafte je pala za 15% u usporedbi s istim razdobljem 1979. godine. Već se u tom razdoblju javljaju kritičari politike „par-nepar“, koji su pad potrošnje nafte prepisivali padu dohotka građana koji je u tom razdoblju iznosio 6%. Međutim, vlasti su smatrale da je politika „par-nepar“ neophodna sve dok cijene benzina ne porastu te samim time smanje uporabu automobila.⁸⁶ U navedenom razdoblju brojna se kućanstva odlučuju za kupnju drugog rabljenog odnosno jeftinijeg automobila s suprotnim parnim ili neparnim brojem u odnosu na prvi automobil. Ovakav luksuz bio je rezerviran samo za imućnije građane, dok su oni slabije platežne moći ostali primorani koristiti jedan automobil. Obitelji koje su posjedovale samo jedan automobil u praksi bi svoje obveze odgodili za jedan dan te su uštede bile minimalne. Ubrzo se shvatilo kako pravilo „par-nepar“ nije najsretnije rješenje.⁸⁷

⁸³ Duda, *Pronađeno blagostanje*, 27-29.

⁸⁴ Miljković, „Mercedes za srce, fičo za žep“, 53.

⁸⁵ Duda, *Pronađeno blagostanje*, 271.

⁸⁶ Koprivica, Miroslav, „Štede li cijene ili zabrane“, *Automoto savez Hrvatske magazin*, Rujan, 1980., 4.

⁸⁷ Duda, *Pronađeno blagostanje*, 271-272.

U Hrvatskoj je u Republičkom komitetu za energetiku stvoren prijedlog za uvođenje benzinskih bonova, koji se svodio na to da bi vlasnici vozila dobili 12 markica za 12 mjeseci u godini.⁸⁸ O prijedlogu se počelo raspravljati već 1979., no svoju uporabu je dočeka tek 1982. godine. Prema donesenoj uredbi vozaču je mjesečno dopušteno potrošiti 40 litara benzinskog ili dizelskog goriva, koje se plaćalo bonovima na benzinskoj crpki. U navedenom periodu, INA je pokrivala 57% jugoslavenskih potreba za naftom, dok zemlja nije imala dovoljno deviza kako bi osigurala nabavku ostatka nafte.⁸⁹ Gužve na benzinskim crpkama te nestašica goriva, postali su svakodnevnica građana koji su prvotno pozitivno reagirali na dolazak bonova.

Prema anketi koju je magazin AMSH proveo u Zagrebu prosinca 1982., vidljivo je kako je većina anketiranih osoba pozitivno reagirala na uvođenje bonova. Naravno, bilo je i onih koji su upozoravali na probleme bonova, većina njih je smatrala da se bonovi moraju povećati na 50 ili 60 litara goriva te kako se u obzir ne uzima zapremina motora automobila.⁹⁰ Vlada je procijenila točan broj bonova koji će podmiriti potrebe kućanstva uz redovnu opskrbu crpki. Međutim, bonovi su se kupovali na crnom tržištu, dok su kućanstva s više automobila opet bila u prednosti. Mnogi su svoje stare i dotrajale automobile registrirali kako bi prikupili više bonova. Uz sve navedene restrikcije gorivo je bez korištenja bonova i dalje bilo skupo, uzimajući u obzir prosječnu plaću i cijene goriva.⁹¹

Osim bonova za domaće potrošače, postojali su i posebni turistički bonovi koji su se pojavili 1983. godine. Oni su se prodavali na 41 benzinskoj crpki na glavnim prometnim pravcima, u bankama, turističkim agencijama, mjenjačnicama i automoto društvima, a njihovom kupnjom deviznim sredstvima ostvarivao bi se popust od 10%. Za turističke bonove nisu vrijedila količinska ograničenja s obzirom da su služili kao jedan od načina za pribavljanje izuzetno potrebnih deviza.⁹²

Novi problemi se javljaju za vrijeme turističke sezone, kada se domaći auto-turisti uz restrikcije goriva ne žele odreći komfora kakvo pruža putovanje osobnim automobilom. Sve veći broj domaćih turista pronalazi alternativu u auto-vlakovima,

⁸⁸ „Bonovi nisu dobili vizu“, *Automoto savez Hrvatske magazin*, 4, 1980., 6.

⁸⁹ Duda, *Pronađeno blagostanje*, 272-273.

⁹⁰ „Bonovi: strategija oskudice“, *Automoto savez Hrvatske magazin*, prosinac, 1982., 12-13.

⁹¹ Duda, *Pronađeno blagostanje*, 274.

⁹² Duda, Igor, „Nema goriva. INA, nestašice i mjere štednje u Hrvatskoj 1979.-1984.“, *Iz hrvatske povijesti 20. stoljeća – Iz hrvaške zgodovine 20. stoletja*, ur. Iveljić, Iskra; Matković, Stjepan; Lazarević, Žarko, Inštitut za novejšo zgodovino, Ljubljana, 2012., 119.

međutim, svega 29 auto-vagona zagrebačkog ŽTP-a nije moglo udovoljiti potrebama domaćih turista, dok su zbog rastućeg interesa sve rezervacije na zagrebačkom kolodvoru rasprodane gotovo mjesec dana unaprijed.⁹³

U konačnici, nakon dugogodišnjih restrikcija gotovo 54% jugoslavenskih kućanstava odustalo je od vožnje automobilom do radnoga mjesta, dok je za konačno ukidanje bonova bilo potrebno pričekati sve do 1985. godine.⁹⁴

Već 1979. vidimo tendenciju smanjenja indeksa broja novih automobila u Hrvatskoj čija brojka pada na 5%, dok je narednih godina postotak nastavio s padom.⁹⁵ Međutim, potražnja za automobilima nije jenjavala, oko 300 000 automobila, koliko ih se nalazilo na jugoslavenskom tržištu, nije bilo dovoljno da podmiri potražnju kupaca 1979. godine.⁹⁶ Međutim, domaće tvornice poslovale su u gubicima, poskupljenje sirovina stavilo je proizvođače pred nepremostive teškoće. Tvornice su se također opirale uvozu inozemnih automobila te davanju garancija na svoje automobile. Produktivnost rada je bila loša dok su isporuke kasnile, što je u konačnici prouzročilo isporuku nedovoljnog broja automobila, s obzirom na tržišnu potražnju.⁹⁷

Također, u tom razdoblju dolazi do poskupljenja cijena automobila pa je za najjeftiniji fičo bilo potrebno 12 prosječnih plaća, dok je za druge jeftinije automobile kao primjerice stojadin ili Renault 4 bilo potrebno i do preko 20. Skuplji automobili su poskupili osjetno manje nego jeftiniji, dok su poskupljenja jeftinijih skoro poduplala cijenu vozila.⁹⁸ Primjerice usporedbom 1980. i 1981., Renault 4 TLS je poskupio s 72 940 dinara na 134 725, dok je skuplji Volkswagen Golf JL s 129 035 na 163 900 dinara.⁹⁹

Poskupljenja se nisu zaustavila u narednim godinama. Godine 1983. nakon odluke Saveznog izvršnog vijeća odlučeno je kako proizvođači mogu samostalno odlučivati o cijenama automobila, čije su cijene prvotno bile regulirane. Samim time dolazi do novog rasta cijena, primjerice modeli Zastave su poskupili u prosjeku

⁹³ Vojta, M., „Vagoni umjesto bonova“, *Automoto savez Hrvatske magazin*, Lipanj, 1983., 10.

⁹⁴ Duda, *Pronađeno blagostanje*, 274-276.

⁹⁵ Isto, 230.

⁹⁶ Koprivica, Miroslav, „Više automobila manje goriva“, *Automoto savez Hrvatske magazin*, 1, 1980., 4.

⁹⁷ Pajić, Milijan, „Kupci plaćaju propuste“, *Automoto savez Hrvatske magazin*, Listopad, 1980., 7.

⁹⁸ Koprivica, Miroslav, „Eksplozija cijena automobila“, *Automoto savez Hrvatske magazin*, Prosinac, 1980., 4-5.

⁹⁹ Pajić, Milijan, „Kupci plaćaju propuste“, *Automoto savez Hrvatske magazin*, Listopad, 1980., 7.; Koprivica, Miroslav, „Eksplozija cijena automobila“, *Automoto savez Hrvatske magazin*, Prosinac, 1980., 4-5.

22%.¹⁰⁰ Cijena održavanja vozila je također doživjela rast, ukupni godišnji troškovi održavanja stajadina ili Volkswagen Golfa dostigli su razinu prosječne plaće.¹⁰¹ Olakotnu okolnost nisu činile ni nestašice dijelova koje nisu bile rijetkost u kriznim vremenima.¹⁰²

Uz sve negativne okolnosti u osamdesetima, broj automobila je nastavio rasti. Ukupna brojka automobila u Hrvatskoj je 1980. iznosila 584 173, dok se za 10 godina popela na 796 410. Povećanje od 40 000 novih automobila bilježimo 1981., 1982., 1986. i 1989. godine. Godine u kojima je broj automobila bio u opadanju bile su krizne 1983. i 1985., tijekom obje godine registrirano je 27 tisuća novih automobila manje nego prethodne. Dolazi do rasta broja motoriziranih kućanstava, 1978. bilo ih je 32%, 1983. 38,9%, 1988., 42,9% i 1990. 47,4%. Rast broja automobila po glavi stanovnika nije bio snažan kao sedamdesetih, premda je i dalje prisutan. Primjerice, 1971. je jedan automobil dolazio na 20 stanovnika Hrvatske, 1981. na sedam, a 1989. na njih šest. Uzimajući okvirno mjerilo motorizacije, odnosno mogućnost da svi stanovnici zemlje u jednom trenutku krenu na put, Hrvatska je krajem osamdesetih postala gotovo sasvim motorizirana zemlja.¹⁰³

Kada gledamo sveukupan teritoriji Jugoslavije, 1987. je bilo registrirano 3 023 693 osobnih automobila, što nam govori kako je prosječan stupanj motorizacije bio 143 automobila na tisuću stanovnika. Uspoređujući ovu brojku s teorijskom literaturom koja navodi kako prag temeljne motorizacije iznosi 150 vozila, možemo zaključiti kako je Jugoslavija krajem osamdesetih bila gotovo motorizirana zemlja. Međutim, Sjedinjene Američke Države su navedenu brojku prešle već dvadesetih godina, dok su zapadnoeuropske zemlje Italija, Francuska, Zapadna Njemačka i Velika Britanija te Japan početkom osamdesetih došle do stadija masovne motorizacije koja prelazi brojku od četiristo automobila na tisuću stanovnika. U Jugoslaviji se Slovenija jedina donekle približila zapadnim zemljama s brojkom od 333 automobila na 1 000 stanovnika.¹⁰⁴

¹⁰⁰ Mesaroš, Tomislav „Slobodne cijene smiruju potražnju“, *Automoto savez Hrvatske magazin*, Prosinac, 1983., 11.

¹⁰¹ Duda, *Pronađeno blagostanje*, 274.

¹⁰² Cesar, Zdravko, „Stali na pola puta“, *Automoto savez Hrvatske magazin*, Listopad, 1982., 11.

¹⁰³ Duda, *Pronađeno blagostanje*, 230-234.

¹⁰⁴ Miljković, „Mercedes za srce, fičo za žep“, 54.

3 POČECI AUTOINDUSTRIJE U JUGOSLAVIJI

3.1 Pokušaji proizvodnje do Drugog svjetskog rata

Autoindustrija je jedna od najmoćnijih grana industrije, dok je ekspanzija autoindustrije bila je jedan od glavnih pokretača razvoja cestovne infrastrukture, cestogradnje i motorizacije.¹⁰⁵ Uz navedeno, autoindustrija ima svoju simboličnu težinu te čini mjerilo nacionalne, gospodarske i industrijske snage određene zemlje te je pokazatelj njene modernosti.¹⁰⁶

Početak proizvodnje osobnih automobila u Jugoslaviji započeo je 1954. kada tvornica Crvena zastava iz Kragujevca potpisuje ugovor o suradnji s talijanskim Fiatom. Nakon Zastave tvornice diljem zemlje sklapaju suradnje s inozemnim proizvođačima te po njihovoj licenci započinju s montažom automobila.¹⁰⁷ Premda se masovna proizvodnja automobila na tlu Jugoslavije veže za razdoblje nakon 1954. i prije spomenute godine nailazimo na pokušaje konstruiranja i proizvodnje automobila, većinom iz kućne radinosti.

Gotovo 50 godina prije početka masovne proizvodnje automobila na tlu Jugoslavije je konstruiran prvi poznati automobil. Ivan Šarić bio je prvi konstruktor motocikala, automobila, helikoptera, motora te poznati austrougarski biciklist. Premda bez formalnog tehničkog obrazovanja, Šarić je bio vrsni poznavalac mehanike s kojom se susretao kroz odrastanje. Nakon što je konstruirao svoj prvi bicikl, Šarić u kućnoj radinosti započinje s konstruiranjem automobila. Godine 1905. uz uporabu starih dijelova sastavlja nekoliko automobila, čemu svjedoče fotografije iz tog vremena. Šarić je također sudjelovao na mnogim automobilističkim natjecanjima diljem Europe.¹⁰⁸

Za vrijeme Kraljevine Jugoslavije još nije postajala serijska proizvodnja automobila. Najpopularniji automobili bili su američki te su prevladavali ulicama. Od 1923. do 1929., Ford je posjedovao tvornicu na području Trsta. Nakon pritiska domaćeg Fiata, po direktivi Benita Mussolinija, proizvodnja je obustavljena 1929.

¹⁰⁵ Milić-Jakovlić, Dino, „Automobil“, *Portal hrvatske tehničke baštine*, <https://tehnika.lzmk.hr/automobil/>, 29. kolovoza 2023.

¹⁰⁶ Edensor, Tim, *National Identity and Everyday Life*, Berg, Oxford-New York, 2002., 122-123.

¹⁰⁷ Miljković, „Mercedes za srce, fičo za žep“, 46.

¹⁰⁸ Valjak, 114 -115.

godine. Nakon zatvaranja tvornice u Trstu tražilo se mjesto otvaranja novog pogona za proizvodnju, a neke od potencijalnih lokacija bile su na području Jugoslavije. Prve konkretne inicijative krenule su 1926. od strane Barskog nadbiskupa Nikole Dobrečića. On se 1929. sastao s Henrijem Fordom i predložio otvaranje tvornice na području Crne Gore. Uskoro se u cijelu priču uključila jugoslavenska vlada koja se zalagala za izgradnju tvornice na području Kragujevca. S druge strane, Ford je smatrao kako je idealna lokacija u blizini bivše tvornice u Trstu, točnije Rijeci. Naposljetku, do dogovora između jugoslavenske vlade i Forda nije došlo. Uz neslaganja u svezi lokacije, Ford je smatrao kako proizvodnja na području Jugoslavije neće biti rentabilna, s obzirom na skromne prodajne brojke novih automobila u zemlji.¹⁰⁹

Premda Fordu to nije pošlo za rukom, Jugoslavensko Hudson Essex Automobilno k. d je u drugoj polovici dvadesetih godina počelo sa sastavljanjem automobila u Zagrebu. Godine 1925., u halama na zagrebačkom Lanišćaku sklapali su se automobili američkih marki Hudson i Essex. Tvrtka je tada bila jedna od vodećih proizvođača automobila u Sjedinjenim Američkim Državama, rame uz rame s Fordom i General Motorsom. Dijelovi su dolazili iz Detroita, dok je proces sklapanja automobila obavljalo izučeno i školovano osoblje. Uskoro automobili marke Hudson postaju najprodavaniji u Zagrebu, dok jeftiniji Essex postaje omiljeni izbor taksista.¹¹⁰ Slom burze i velika ekonomska kriza nepovratno uništavaju tvrtku koja prestaje s proizvodnjom u Zagrebu.¹¹¹

U tridesetima bilježimo nekoliko pokušaja konstruiranja automobila. Stanko Bloudek bio je slovenski atletičar i zrakoplovni konstruktor. Premda najpoznatiji po svojim konstrukcijama aviona, Bloudek je pokazivao interes i prema automobilima. Godine 1933. ulazi u dioničko društvo Avtomontaža, kao suvlasnik i glavni konstruktor. Započinje s konstruiranjem prvog slovenskog automobila pod nazivom Triglav. Automobil se bazirao na njemačkim automobilima marke DKW, a prvi prototip javnosti je prikazan 1934. godine.¹¹² Procjenjivalo se kako će Triglav biti do 35% jeftiniji od uvoznih automobila, međutim serijska proizvodnja nikad nije

¹⁰⁹ Žic, Igor, „Priče iz riječke prometne povijesti: Fordovi jadranski jadi“, *Žmigavac*, <https://zmigavac.hr/3234-2/>, 1. rujna 2023

¹¹⁰ Valjak, 213-214.

¹¹¹ Isto, 214.

¹¹² „Stanko Bloudek“, *Travel – Slovenia*, <https://www.travel-slovenia.si/stanko-bloudek/>, 1. rujna 2023.

pokrenuta.¹¹³

Premda je Rijeka u međuratnom razdoblju bila pod upravom Kraljevine Italije, neizostavno je spomenuti automobil braće Jankovits. Gotovo u isto vrijeme dok se u Sloveniji stvarao spomenuti Triglav, braća Jankovits su radila na izradi sasvim drugačijeg tipa automobila. Gino i Oscar Jankovits bili su riječki inženjeri i sinovi koncesionara marke Alfa Romea za područje Rijeke. Zahvaljujući svojim poslovnim vezama s gradom Milanom, braća dolaze u kontakt s španjolskim dizajnerom Wilfredom Ricartom koji je radio u Alfa Romeu. Ricart je radio na izradi dizajna šasije sa stražnje postavljenim motorom, po uzoru na modele Auto Uniona. Takav koncept nije bio uobičajen među trkaćim automobilima te Ricart ulazi u svađu s kolegama iz tvrtke, poglavito slavnim Enzom Ferrarijem i naposljetku odlazi iz Alfa Romea. Nakon što je Alfa odustala od projekta, braća Jankovits stupaju u kontakt s Ricartom s željom da na bazi njegove šasije izrade vlastiti automobil. On im prepušta jednu od napuštenih šasija, međutim bez motora. Nakon što su pribavili šasiju, braća Jankovits izrađuju svoj nacrt automobila koji je u mnogočemu podsjećao na izvorni Ricartov. Kako nisu dobili motor, odlučuju se za ugradnju motora iz Alfinog modela 6C 2300 Pescara iz 1934. godine. Već 1938. automobil je prometovao riječkim ulicama, čemu svjedoče fotografije vozila. Godinu dana kasnije Jankovitsi se odlučuju za izradu nove karoserije koja se temeljila na originalnom nacrtu. Proizvedena je u riječkoj radionici Lampo, a stilski ju je dotjerao Švicarac Herman Graber. Automobil je bio u vlasništvu braće do potkraj Drugog svjetskog rata kada ga prodaju jednom američkom časniku. Automobil je nakon toga promijenio nekoliko vlasnika i lokacija.¹¹⁴

3.2 Razvoj poratne autoindustrije

Poslijeratna Jugoslavija u svojim počecima nije imala potrebnu tehnologiju i iskustvo za proizvodnju osobnog automobila. U međuratnom periodu njeno iskustvo se temeljilo na montaži vojnih kamiona Praha i terenskih vozila marke Chevrolet. U prvim godinama nakon Drugog svjetskog rata Jugoslavija je prolazila kroz već spomenuti užurbani proces industrijalizacije zemlje s naglaskom na razvoj teške i

¹¹³ Sečen, Ernest, „Vožnja s prvim slovenskim avtom je bila pravo razkošje“, *Dnevnik.si*, <https://www.dnevnik.si/1042711443>, 1. rujna 2023.

¹¹⁴ Valjak, 250-251.

vojne industrije. Snažno se osjećao nedostatak stručnjaka, samim time prihvaća se sovjetski model industrijalizacije što jasno vidimo na primjeru Prvog petogodišnjeg plana. Politički sukob između Staljina i Tita iz 1948. dovodi do ekonomske blokade zemlje, uz zaustavljanje procesa užurbane industrijalizacije. Sukob dovodi do postupnog uvođenja svojevrstne inačice socijalističke tržišne ekonomije i radničkog samoupravljanja u tvornicama, dok se fokus usmjerava prema lakoj industriji i robi široke potrošnje.¹¹⁵

Premda sve do pojave fiće nije postajala serijska proizvodnja osobnih automobila, bilježimo nekoliko pokušaja konstruiranja osobnog automobila. Nakon rata vladalo je „staljinističko“ mišljenje kako su osobni automobili buržoaska ideja te je razvoj mobilnosti bio usmjeren prema javnom prijevozu. Međutim, želja prema posjedovanju osobnog automobila nije jenjavala, dapače postoje primjeri konstruiranja automobila iz kućne radinosti za čiju su se izradu većinom koristili dijelovi s auto otpada.

Najuspješniji među njima je slovenski automobil Naš iz 1948. godine. Jernej Kožar iz Hrovače kod Ribnice 1947. na autootpadu u Ajdovščini kupuje šasiju i motor lakog vojnog transportnog vozila Tatra. Nakon restauracije dijelova uz pomoć Lovra Osredkara, Slovenac započinje s sastavljanjem automobila. Prvotno je planirana izrada kupe karoserije, premda je na koncu konstruiran kabriolet. Radilo se o sportskom automobilu dugačakom malo više od 4,1 metar i teškom 1 050 kg. Ispod poklopca motora nalazio se boxer motor s 4 cilindra, zapremine 1 200 kubika i 30 konjskih snaga, koji je preuzet iz teretne Tatre K57. Nakon registracije 1948., automobil je bio izložen u Beogradu, u njemu se vozio Tito, dobio je nagradu Narodne tehnike, osvajao je utrke te se pojavljivao u raznim tiskovinama. Nakon Kožara automobil je promijenio više vlasnika od kojih je posljednji Josip Klobučar iz Ravne Gore. On je automobil vozio svega tri godine, sve do većeg kvara na pogonskom sklopu, nakon čega je automobil zapušten u seoskom dvorištu.¹¹⁶

Međutim, ovo nije bio jedini primjer nastanka automobila iz kućne radinosti. Godine 1954., za vrijeme održavanja automobilističkih utrka u Bjelovaru pojavljuje se neimenovani automobil Josipa Mihalića, također iz Bjelovara. Automobil je svojim

¹¹⁵ Miljković, „Škoda i Crvena zastava“, 153-154.

¹¹⁶ Pogačar, Martin, *Fičo, auto za sve: zvijezda jugoslavenskog automobilizma između cesta i uspomena*, Srednja Europa, Zagreb, 2022., 38.; „Jernej Kožar in njegov avtomobil Naš ali Ciganka iz leta 1948 (črno-beli spomini)“, *Ribnica 24*, <https://www.ribnica24.eu/utrip-casa/jernej-kozar-in-njegov-avtomobil-nas-ali-ciganka-iz-leta-1948-crno-beli-spomini/>, 3. rujna 2023.

dizajnom neodoljivo podsjećao na umanjenu verziju američkog Studebakera te je pobudio veliku pažnju posjetitelja manifestacije. Uz velike poteškoće, ponajviše zbog manjka materijala, Mihaliću je bilo potrebno godinu i pol dana za sastavljanje vozila. Šasija je bila sastavljena od raznih dijelova, motor je bio posuđen od Fiata 1100, dok je karoserija po ocjeni novinara bila na razini renomiranih proizvođača automobila.¹¹⁷

Gotovo u istom razdoblju kada nastaje Naš, također u Sloveniji, 1947. godine s radom započinje tvornica Tovarna avtomobila Maribor, poznatija pod kraticom TAM. Sve započinje u drugoj polovici 1945. kada se postojeća tvornica za izgradnju avionskih dijelova prenamjenjuje u tvornicu automobila. Već 1947. s tvorničke trake silaze prva dva kamiona, dok ih je do kraja godine proizvedeno 20. Tvornica je prvotno uvozila 80% sastavnih dijelova za svoja vozila, dok je u narednim godinama bilježila rast proizvodnje uz veću suradnju s domaćim dobavljačima, primjerice do 1950. proizvodili su 382 teretna automobila, dok je sljedeće godine ta brojka udvostručena.¹¹⁸

Zagrebački velesajam, manifestacija koja je na svojim izložbenim prostorima okupljala domaće proizvođače automobila i popratnih komponenti, pruža nam cjelovitu sliku raspona domaće autoindustrije i autodijelova. Tako već 1953. vidimo niz novih domaćih tvrtki koje su povezane s proizvodnjom automobila i autodijelova te su svoje proizvode izložile na velesajmu. Domaće tvornice motora izlažu svoje prototipove, njihovi su motori bili predviđeni za teretne automobile i poljoprivredne strojeve. Među njima su tvornica motora iz Rakovice čiji su motori osim strojeva predviđeni i za osobne automobile, Tvornica motora Zagreb koja je prvotno počela s proizvodnjom motocikala, Tvornica A. Ranković iz Rijeke koja je proizvodila stabilne dizel motore te izložila nekoliko prototipova motora. Uz gotove modele motora, na velesajmu su svoje mjesto našli razni proizvođači dijelova za motore. Primjerice, 27. Mart iz Novog Sada, Industrija precizne mehanike iz Beograda, tvornica Iskra Kranj, tvornica Rikard Benčić iz Rijeke i Rapid iz Zagreba. Uz gotove motore i dijelove motora, na velesajmu su bila izložena sklopljena teretna vozila već spomenutog TAM-a, a uz njih na velesajmu se pojavljuju kamioni novog proizvođača teretnih vozila pod imenom FAP.¹¹⁹

Fabrika automobila Priboj, skraćeno FAP, s podizanjem radionice započinje

¹¹⁷ „Volja i Čekić“, *Saobraćaj*, 10, 1954., 208.

¹¹⁸ Kavčić, Vojtek, „Prva tvornica automobila u FNRJ – TAM“, *Saobraćaj*, 5, 1955., 108.

¹¹⁹ Čevra, Antun, „Domaća motorna industrija 1953. godine“, *Saobraćaj*, 11, 1953., 195-197.

1952. s svrhom izrade rezervnih dijelova. Već godinu kasnije započinje s proizvodnjom teških motornih vozila pod licencom švicarskog Saurera. Od prvotnih 21, već 1960. svoju proizvodnju povećava na 1 500 vozila godišnje. Slično kao TAM, FAP je iz godine u godinu povećavao broj domaćih kooperanata koji su proizvodili razne komponente za njihova vozila te su njihovi pogoni bili locirani diljem Jugoslavije.¹²⁰

Ranih pedesetih domaće tvornice proizvodile su gotovo sve komponente koje su potrebne za sastavljanje osobnog automobila. Ono što je kočilo budući razvoj bila je borba s održivošću novih tvornica, usvajanje novih tehnologija i manjak koordinacije unutar njih.¹²¹ Međutim, do pojave domaće serijske proizvodnje osobnih automobila bilo je potrebno pričekati još koju godinu. Proces destaljinizacije Jugoslavije tekao je sporo, a posebno kada je riječ o konceptu i procesu industrijalizacije. U drugoj polovici pedesetih vidljivi su rezultati ovih procesa, prvenstveno uslijed pomoći Sjedinjenih Američkih Država i zapadnoeuropskih država koje su nudile partnerstvo i odobravale kredite.¹²²

Godine 1957. na prostorima Zagrebačkog velesajma vidimo niz novih izlagača, kao i pojavu prvih domaćih osobnih automobila. Uz FAP i TAM, na 53. izdanju Zagrebačkog velesajma javljaju se sasvim novi proizvođači koji su nudili razne tipove vozila. Primjerice, tvornica Dragoslav Đorđević-Goša iz Smederevske Palanke koja je u ponudi imala nekoliko modela gradskih, međugradskih i prigradskih autobusa. S proizvodnjom je započela 1955. te je svoja vozila izrađivala po tehničkoj dokumentaciji talijanske tvornice Alfa Romeo. U Novom Mestu 1954. s proizvodnjom započinje tvornica Moto Montaža. Na velesajmu je izložila nekoliko tipova dostavnih vozila koja su se proizvodila po licenci njemačkog DKW-a. Također na području Slovenije, s proizvodnjom je započela Tovarna motornih kolesa iz Kopra, poznatija pod nazivom TOMOS. Proizvodila je motocikle po licenci austrijskog Pucha i tricikle po licenci talijanske tvornice Moto-Guzzi. Tomos se smatrao jednom od najmodernijih tvornica u Jugoslaviji te je bio sposoban proizvesti motocikl svakih pet minuta. Već je pedesetih započela s proizvodnjom danas kulturnih modela kao što su moped Colibri i skuter Galeb, koji su također predstavljeni na velesajmu.¹²³

¹²⁰ Satler, „Fabrika automobila Priboj – Razvoj i dostignuće velikog automobilskog centra u Priboju“, *Saobraćaj*, 10, 1961., 20-21.

¹²¹ Čevra, Antun, „Domaća motorna industrija 1953. godine“, *Saobraćaj*, 11, 1953., 197.

¹²² Miljković, Škoda i Crvena zastava, 154.

¹²³ Moldy, J., „Pregled naše industrije automobila i motorkotača na 53. Zagrebačkom velesajmu“,

TOMOS nije bio jedini proizvođač motocikala, Tvornica motora Zagreb također je izložila svoje mopede i tricikle u izložbenim prostorima. Među izlagačima svoje je mjesto pronašla tvornica Crvena zastava iz Kragujevca. Prvotno Vojnotehnički zavod, Zastava je već 1953. konstruirala terensko vozilo Willys nastalo po Jeepovoj licenci. Ona je na velesajmu bila jedina domaća tvornica koja je osim teretnog vozila 615 B izložila nekoliko modela osobnih automobila. Radilo se o modelima 1400 BJ, 1100 Berlina, 1100 Familiare, 600 i 600 M, koji su mahom nastali na osnovi Fiatovih modela, s kojim je Crvena zastava 1954. započela suradnju.¹²⁴ Pojava domaćih i cjenovno dostupnih osobnih automobila uvelike je promijenila sliku svakodnevnice građana Jugoslavije.¹²⁵ Zastavni modeli nastali u suradnji s talijanskim Fiatom postat će nositelji motorizacije zemlje u narednim godinama, dok će povijest tvornice ostati nerazdvojivo vezana uz politički i društveni kontekst socijalističke Jugoslavije.¹²⁶

Saobraćaj, 10, 1957., 238-246.

¹²⁴ Moldy, J., „Pregled naše industrije automobila i motorkotača na 53. Zagrebačkom velesajmu“, *Saobraćaj*, 10, 1957., 242.

¹²⁵ Gašić, Ranka, *Jugoslovenski Detroit”: Automobilaska industrija u Kragujevcu 1953-1991.*, Beograd: Institut za savremenu istoriju, Beograd, 2017., 19.

¹²⁶ Duda, „Svakodnevni život u obje jugoslavenske države“, 375-376.; Gašić, 19.

4 ZASTAVA IZ KRAGUJEVCA

4.1 Počeci tvornice

Na području Kragujevca, s desne strane rijeke Lepenice, početkom 19. stoljeća započinje razvoj srpske industrije. Razvija se vojna industrija koja svoju ekspanziju doživljava sredinom 19. stoljeća.¹²⁷ Od 1876. do 1878. u tvornici je započela proizvodnja streljiva za sve tipove oružja.¹²⁸ Unutar kompleksa je 1904. svečano otvoren dio posvećen motornim vozilima, no u Prvom svjetskom ratu tvornica je uništena, a zatim opljačkana od strane njemačke, austrougarske i bugarske vojske tijekom povlačenja.¹²⁹

Nakon Prvog svjetskog rata, kada je tvornica poslovala pod nazivom Vojnotehnički Zavod, pokrenuto je otvaranje pogona u Sarajevu, Skoplju, Zagrebu, Čačku, Obilićevu i Kamniku. U istom razdoblju dolazi do modernizacije tvornice i počeka montaže automobila. Tvornica započinje s montažom vojnih kamiona marke Chevrolet po licenci General Motorsa, čiji su motori dolazili iz Detroita, ali su sklapani u Kragujevcu. Godine 1940. već je montirano oko 250 teretnih vozila po licenci General Motorsa. Iskustvo stečeno u montaži kamiona uvelike je pomoglo kasnijem razvoju osobnih automobila. Tvornica je pred kraj međuratnog razdoblja s 12 000 zaposlenika i 10 000 strojeva bila jedna od najvećih na području Balkana.¹³⁰ U Drugom svjetskom ratu tvornica je pretrpjela velika razaranja, dok je njezina proizvodnja bila orijentirana na proizvodnju oružja. Pred kraj rata tvornica je tri puta mijenjala naziv, posljednji put 1946. kada nastaje naziv Crvena zastava.¹³¹

4.2 Početak proizvodnje osobnih automobila

Nakon završetka rata ostalo je svega 5 000 radnika uz 82 uglavnom oštećena stroja.¹³² Nakon rezolucije Informbiroa 1948., dolazi do reorganizacije razmještaja vojne industrije i strategije obrane koja se usmjerava u centralni dio Jugoslavije,

¹²⁷ Gašić, 11-13.; Stanković, Milan J., "Zavodi 'Crvena Zastava': Yugoslav Self-Management Socialism and Challenges for the Automobile Industry", *Etnoantropološki problemi / Issues in Ethnology and Anthropology*, 12(3), 2017., 860.

¹²⁸ Gašić, 13-14.

¹²⁹ Stanković, „Zavodi 'Crvena Zastava'“, 860.

¹³⁰ Gašić, 14-15.

¹³¹ Isto, 15-16.

¹³² Stanković, 861.

odnosno Bosnu i Hercegovinu. Posljedično, velik dio proizvodnje tvornice Crvena zastava preusmjeren je u ostale krajeve zemlje što dovodi do pražnjenja proizvodnih pogona, odlaska stručnjaka i velike nezaposlenosti. Tvornica se počela orijentirati prema civilnim potrebama proizvodnjom poljoprivrednih sredstva, alata, stambenih baraka, pokućstva, oruđa i drugo. Novi sistem radničkog samoupravlja doveo je radnike u poziciju da samostalno odlučuju o proizvodnim programima unutar svojih tvornica. Shodno tome, Vlada FNRJ 1949. donosi odluku o osnivanju radničkih savjeta unutar većih poduzeća, a prvi takav u Crvenoj zastavi nastaje 1950. godine. Svega tri godine kasnije dolazi do referenduma unutar tvornice na kojem je 90% radnika glasalo za odluku o ulaganju 100 milijuna dinara iz viška fonda plaća u proširenje tvornice sa svrhom početka proizvodnje automobila.¹³³

Nakon velikih ratnih razaranja Jugoslavija je bila jedna od najslabije motoriziranih država u Europi. Jugoslavenstvo je stanovništvo bilo dominantno poljoprivredno društvo, dok je stupanj tehničke kulture bio izrazito nizak s manjkom stručnjaka i specijaliziranih radnika koji su bili potrebni za pokretanje industrije osobnih automobila. Zastavi je stoga potreban inozemni partner s iskustvom proizvodnje osobnih automobila, a njega pronalazi u talijanskoj tvornici automobila Fiat.¹³⁴ U kolovozu 1954. potpisan je ugovor o kupnji licence talijanskog Fiata, prema Sigelbaumu bio je to prvi poslovni poduhvat između jedne zapadne i socijalističke zemlje nakon Drugog svjetskog rata.¹³⁵

Za vrijeme fašističke vlasti talijanski Fiat je svoju proizvodnju orijentirao prema domaćem tržištu. Nakon rata počinje se ponovno orijentirati prema inozemnim tržištima, tražeći ona slabo razvijena s niskim stupnjem motorizacije. U Jugoslaviji je 1954. bilo samo 11 290 osobnih automobila te se zemlja idealno uklapala u Fiatovu strategiju razvoja.¹³⁶ Sve je započelo s austrijskom tvornicom Steyr-Daimler-Puch koja je od 1949. po licenci proizvodila popularni Fiat 500 i španjolskim Seatom koji je od 1950. proizvodio više modela talijanskog proizvođača.¹³⁷ Zapadnonjemački NSU je početkom pedesetih također započeo suradnju s Talijanima. Slično kao Zastava,

¹³³ Gašić, 16-18.

¹³⁴ Miljković, Marko, „Kako se kalio 'fića': jugoslovenski radnici i italijanska tehnologija u Crvenoj zastavi, 1955.–1962.“, *Narodna umjetnost : hrvatski časopis za etnologiju i folkloristiku*, Vol. 51 No. 2, 2014., 72.

¹³⁵ Miljković, „Kako se kalio 'fića'“, 71.

¹³⁶ Gašić, 27.

¹³⁷ Zukanović., „Pregled tvornica automobila koje proizvode ili montiraju automobile prema licenci FIAT-a“, *Saobraćaj*, 6, 1953, 130-131.

proizvodili su svoje inačice modela 1100 i 1400, uz modele 500C Topolino i 1900.¹³⁸ Jugoslavija je bila tek četvrta zemlja čija je tvornica automobila surađivala s talijanskim gigantom, dok je Fiat do 1971. svoj model poslovanja proširio u Argentinu, Čile, Južnu Koreju, Egipat, Japan, Indiju, Indoneziju, Maleziju, Maroko, Novi Zeland, Poljsku, Portugal, Južnu Afriku, Tajland, Tursku, Urugvaj, Venezuelu i SSSR.¹³⁹

Godine 1953. u Kragujevcu su testirali automobile različitih europskih proizvođača i jednog američkog. Odlučeno je kako je najpogodniji Fiatov model AR 55/56 koji je svoji motor dijelio s nekoliko drugih modela talijanskog proizvođača. Procijenjeno je kako široki spektar Fiatovih modela najviše odgovara potrebama jugoslavenskog tržišta.¹⁴⁰ Ugovor o licenci i tehničkoj kooperaciji potpisan je 12. kolovoza 1954. u Torinu. Licenca je vrijedila 350 milijuna lira te je uz otkup automobila i dijelova uključivala talijansku tehničku podršku. Ugovor je uključivao putnička vozila 1400 i 1900, terensko vozilo kampanjola, traktor 25R i 25C te teretno vozilo 615. Također, Zastavi je stvorena mogućnost izvoza automobila u sve susjedne zemlje osim Austrije te izvoz prema Iranu, Etiopiji, Turskoj, Izraelu i Burmi. Uz navedeno, tvornica iz Kragujevca je mogla prodavati ostale Fiatove modele na domaćem tržištu. Proizvodnja je započela 1954. s modelima osobnih automobila 600 D, luksuzne limuzine 1400, terenskog vozila kampanjola i teretnog vozila 615.¹⁴¹ Komercijalni ugovor između Fiata i Zastave otvorio je dugotrajnu gospodarsku suradnju između Italije i Jugoslavije te je predstavljao prekretnicu u procesu normalizacije političkih odnosa i mirnog rješavanja spornih graničnog spora između dviju zemalja.¹⁴²

Na početku proizvodnje Zastava je svoje automobile sklapala u testnim nemehaniziranim pogonima, uz Fiatove investicije, a 1958. započinje proizvodnja na mehaniziranoj montažnoj traci. U načinu proizvodnje Zastava se oslanjala na američki model po uzoru na Fiat, što dovodi do otvaranja nove tvornice 1962. godine.¹⁴³ Uz unapređenje proizvodnih pogona bilo je potrebno educirati radnike koji bi bili sposobni obavljati poslove unutar tvornice. Za vrijeme potpisivanja ugovora s Fiatom, tvornica je raspolagala s 15 inženjera i 70 tehničara koji nisu bili upoznati s

¹³⁸ „Izložba automobila u Frankfurtu“, *Saobraćaj*, 5, 1953., 82.

¹³⁹ Zukanović., „Pregled tvornica automobila koje proizvode ili montiraju automobile prema licenci FIAT-a“, *Saobraćaj*, 6, 1973, 130-131.

¹⁴⁰ Gašić, 27

¹⁴¹ Isto, 28-30.

¹⁴² Stanković, 862.

¹⁴³ Miljković, „Škoda i Crvena zastava“, 157-158.

radom u tvornici automobila. Skromno iskustvo vezano za montažu modela Jeep iz 1953. nije davalo optimistične prognoze vezane za organizaciju rada. Tadašnji direktor Prvoslav Raković odlučuje se stvoriti takozvani industrijski odred koji je okupljao 14 inženjera i tehničara, koji su 1956. krenuli na edukaciju diljem Europe. Edukacija je uključivala posjet Fiatovoj tvornici u Torinu, a zatim i druge tvornice u Francuskoj, Švicarskoj, Čehoslovačkoj, Austriji i Zapadnoj Njemačkoj, uz posjet sajmovima u Torinu i Hannoveru. Nakon što se industrijski odred vratio u zemlju, na temelju prikupljenog iskustva stvorena je prva stručna knjiga o automobilskoj proizvodnji u Jugoslaviji. S obzirom na pozitivne rezultate, proces edukacijskog putovanja je primijenjen još nekoliko puta u narednim godinama.¹⁴⁴

Međutim, rad na edukaciji nije u potpunosti riješio problem nestručnog kadra, Zastava je često raspolagala s najmodernijim strojevima kojima radnici nisu znali rukovati. Također, kooperanti nisu posjedovali istu tehnologiju, što je značilo da su njihovi proizvodi bili niže kvalitete.¹⁴⁵ No unapređenje proizvodnih pogona i edukacija radnika odrazili su se na proizvodne brojke: 1954. proizvedeno je svega 386 automobila, dok se njihova brojka povećavala iz godine u godinu te ih je 1962. u vrijeme otvaranja nove tvornice, proizvedeno 11 255, sljedeće godine 17 933, a do kraja šezdesetih preko 60 000.¹⁴⁶

Već 1955. Prvoslav Raković je s Talijanima potpisao ugovor o projektiranju nove tvornice kapaciteta 32 000 automobila godišnje. Planirana je proizvodnja 25 000 osobnih automobila odnosno modela 1400, kasnije modela 1300 ili tristać i modela 600, kasnije 750 ili fičo, uz 7 000 terenskih vozila kampanjola. Nakon što je 1959. isplatila kredit dignut u svrhu obnove već postojećih pogona, Zastava iste godine kreće u realizaciju projekta nove tvornice. Projekti nove tvornice su rađeni u Fiatu, samim time domaći tehničari i inženjeri su tehnički dio posla obavljali u koordinaciji s Talijanima, što se odnosilo i na građevinski dio projekta. S obzirom na manjak domaćih kadrova, Fiat je bio primoran uključiti veći broj svojih inženjera kako bi posao bio dovršen u zadanom roku. U samo dvije godine na periferiji Kragujevca izgrađena je nova moderna tvornica automobila. Bio je to prvi posao koji se ostvario uz pomoć inozemnih zajmova.¹⁴⁷

¹⁴⁴ Miljković, Marko, „Kako se kalio 'fiča'“, 86-88.

¹⁴⁵ Miljković, „Škoda i Crvena zastava“, 160.

¹⁴⁶ Isto, 152.

¹⁴⁷ Gašić, 34-40.

4.3 Ekspanzija šezdesetih i sedamdesetih

Nakon izgradnje potpuno novih i suvremeno opremljenih pogona Zastava je započela s ekspanzivnom proizvodnjom automobila, iskoristivši prednost Fiatovog kapitala, vještina i tehnologije. Unatoč jakoj konkurenciji sve brojnijih uvoznih automobila, Zastava je šezdesetih godina prolazila kroz razdoblje prosperiteta, iskoristivši sve veću potražnju za automobilima na domaćem tržištu. Tako je uspjela kontinuirano povećavati proizvodnju osobnih automobila od 1 069 u 1956. do 25 960 u 1964. godine¹⁴⁸

Crvena zastava je već početkom šezdesetih imala široku mrežu kooperanta po cijeloj Jugoslaviji. Radilo se o gotovo 60 tvornica uz konstantnu tendenciju povećanja. One su proizvodile dijelove samo kao dopunski dio proizvodnog programa te samim time nisu bile zainteresirane ulagati u modernizaciju proizvodnih pogona. Proizvodi kooperanata bili su loše kvalitete te su često kasnili u distribuciji. Crvena zastava je bila zato primorana stvarati velike zalihe što je povećavalo cijenu proizvodnje automobila.¹⁴⁹ Premda uobičajena praksa u autoindustriji govori kako proizvođač automobila izrađuje motor, mjenjač i karoseriju, u Zastavi je za to bio zadužen kooperant, tvornica 21. maj iz Rakovice.

U Rakovici je tvornica otvorena 1948., s ciljem izrade motora za helikoptere i avione. Od 1954. počinje surađivati sa Zastavom na izradi motora za model 600 te samim time postaje najbitniji kooperant.¹⁵⁰ Suradnja tvornica iz Kragujevca i Rakovice u samom početku je imala nekoliko velikih problema. Tvornica 21. maj, slično kao Zastava, u proizvodnji svog finalnog proizvoda oslanjala se na dijelove koji su stizali od raznih kooperanta. Kao i kod Zastave, dijelovi koji su dolazili u Rakovicu bili su niže kvalitete od očekivanog te su kasnili, što je dovelo do obustave distribucije finalnog proizvoda prema tvornici u Kragujevcu. Uz navedeno, cijene motora bile su previsoke te su zavisile o cijeni uvoznih dijelova, a samim time o državnoj politici uvoza i carina, što je u konačnici dovelo do povećanja cijene gotovog automobila.

Zastava je već 1961. željela stvoriti samostalnu tvornicu motora, a u tom razdoblju 21. maj prestaje s vojnim proizvodnim programom. Vlasti su strahovale da će otvaranje nove tvornice motora uništiti postojanje tvornice u Rakovici. Samim time

¹⁴⁸ Stanković, 868.

¹⁴⁹ Miljković, „Škoda i Crvena zastava“, 161.

¹⁵⁰ Gašić, 45-46

1962. dolazi do integracije tvornica te nastaju Zavodi Crvena zastava sa središtem u Kragujevcu. Zavodi su imali zajedničku upravu, dok su pogoni i radne zajednice radile kao i ranije, uz nove obaveze prema zajedničkom fondu. Spajanje dviju tvornica u suštini nije riješilo njihove međusobne probleme, dapače, počeli su se javljati novi problemi. Odnosi su se dodatno pogoršali 1965. prilikom donošenja novog statuta. Tvornica iz Rakovice se zalagala za proširenje svog asortimana, a Zastava je strahovala kako će proširenje uzrokovati još veća kašnjenja s isporukom motora za njihove automobile. Iste godine radnički savjet Zavoda Crvena zastava donosi odluku kojom se tvornica 21. maj izdvaja u samostalnu organizaciju.¹⁵¹

Šezdesetih i sedamdesetih u svijetu dolazi do udruživanja proizvođača automobila u velike koncerne Zastava je također težila traženju inozemnog partnera u svrhu udruživanja. Nakon privredne reforme Zastava više nije mogla doći do deviznih sredstava od države već do njih dolazi svojim poslovanjem na stranim tržištima i izvozom. Privredna reforma je također otežala položaj na domaćem tržištu: 1965. Zastava je pokrivala 70% tržišta, već 1968. postotak pada na 45%.¹⁵² Međutim, premda je gubila udio, to se nije posebno odrazilo na proizvodne brojeve koje su bile u porastu. Primjerice, 1965. proizvodila je 33 351 automobila, 1968. 49 805.¹⁵³

Sredinom šezdesetih talijanska je autoindustrija prolazila kroz razdoblje krize u kojoj je Fiat zamalo prodan američkom General Motorsu. Nakon podrške talijanske vlade i dogovora sa sindikatima, talijanska tvornica započinje s novom razvojnom politikom proboja na istočnoeuropska tržišta. Uz nove mogućnosti koje je stvorila privredna reforma i Sporazum o privrednoj, industrijskoj i tehničkoj suradnji između Jugoslavije i Italije iz 1964., Zastava se odlučila na novu suradnju s Fiatom. Glavni motiv bila je Zastavina nemogućnost da sama dovoljno brzo razvije automobil koji bi bio konkurentan na tržištu.¹⁵⁴

Zahvaljujući posredničkom položaju Jugoslavije i dugotrajnoj suradnji Zastave s Fiatom, tvornica iz Kragujevca postaje posrednik u poslovnim aranžmanima i pregovorima između zemalja Istočnog bloka i Fiata. Talijanska tvornica već 1965. sklapa poslovnu suradnju s poljskom tvornicom FSO, koja je po talijanskoj licenci proizvodila svoju inačicu modela Fiat 125 i sovjetskom tvornicom AutoVAZ koja na isti način započinje s proizvodnjom svoje inačice modela Fiat 124 pod nazivom

¹⁵¹ Isto, 47-57.

¹⁵² Isto, 72-74.

¹⁵³ Miljković, „Škoda i Crvena zastava“, 152.

¹⁵⁴ Gašić, 76-81

Lada.¹⁵⁵

U istom periodu godišnja proizvodnja bila je puno veća od potreba jugoslavenskog tržišta te se Zastava morala orijentirati prema izvozu automobila i rezervnih dijelova u druge zemlje.¹⁵⁶ Predviđalo se da su jugoslavenski proizvođači sposobni pokriti 70% potreba tržišta te se već krajem šezdesetih počelo pregovarati s inozemnim partnerima o izvozu vozila i dijelova.¹⁵⁷ Nakon dugih je pregovora 1966. sklopljen Ugovor o kooperaciji za isporuku dijelova, sklopova, grupa i pribora proizvodnje Zastave i njenih kooperanata s Fiatom. Ugovor je potpisan do 1979. i vrijedio je 49 milijuna dolara, odnosio se na suradnju talijanskih i domaćih stručnjaka oko razvoja na novim vozilima kao i proboj Zastave na inozemnim tržištima. Samim time, nakon 1966. započinje Zastavina ekspanzija na istočnoeuropskim tržištima, kao kooperanta u Poljskoj i Sovjetskom Savezu, u ulozi najbitnijeg Fiatovog posrednika.¹⁵⁸

Tako je već početkom sedamdesetih Zastava postala glavni dobavljač komponenti za Poljsku i Sovjetski Savez, dok su u zamjenu na jugoslavensko tržište dolazile sovjetske Lade i poljski Fiat.¹⁵⁹ Sporazum sa Sovjetskim Savezom o isporuci automobilskih dijelova iznosio je preko 830 milijuna dinara te je vrijedio do kraja 1975. godine. Također, s Poljacima je ugovorena suradnja u vrijednosti 875 milijuna dinara u trajanju do 1978. godine. Odnosila se na isporuku zadnjih mostova za vozila motorne zapremine 1 300 do 1 500 kubika u serijama od 100 000 komada godišnje. Njih 30 000 je bilo namijenjeno za Zastavu 1300, dok se ostalih 70 000 ugrađivalo u poljske automobile izrađene po Fiatovoj licenci. Cijeloj suradnji Zastave s Poljskom i Sovjetskim Savezom u suštini je kumovao Fiat.¹⁶⁰

Jugoslavija je bila jedan od osnivača Pokreta nesvrstanih te članica G-77 zemalja u razvoju, što je omogućilo proboj domaćih proizvoda na tržišta zemalja Trećeg svijeta. Samim time, Zastava uz suradnju s Poljacima i Sovjetima započinje s izvozom automobila na tržišta zemalja Trećeg svijeta kao što su Indonezija, Libanon, Egipat, Indija, Libija, Pakistan, Kambodža i Kolumbija.¹⁶¹

Već šezdesetih godina u Zastavi se počeo kovati plan o izradi novog

¹⁵⁵ Stanković, 872.

¹⁵⁶ Gašić, 74.

¹⁵⁷ „Crvena zastava danas i sutra“, *Vozač i saobraćaj*, 4, 1969., 81.

¹⁵⁸ Gašić, 81-82.

¹⁵⁹ Stanković, 873.

¹⁶⁰ „Crvena zastava danas i sutra“, *Vozač i saobraćaj*, 4, 1969., 81.

¹⁶¹ Stanković, 872.

„nacionalnog vozila“ s radnim nazivom „vozilo x“.¹⁶² Veliki korak u realizaciji ovog plana postignut je 1968., kada je potpisan Ugovor o tehničko-proizvodnoj suradnji i financijskom učešću Fiata u Zavodima Crvena zastava. Time su omogućeni razvoj i modernizacija proizvodnih kapaciteta, Zastava je dobila prava na izradu modela Fiat 124 i 125 te postala tehnološki i kreatorski partner Fiata.¹⁶³ Prema novom ugovoru u Torinu je osnovan poseban tehnički odjel gdje su stručnjaci iz Fiata i Zastave surađivali na novom modelu.¹⁶⁴ Tako je 1971. projektiran novi automobil pod nazivom Zastava 101, a nastao je na osnovi Fiatovog modela 128.¹⁶⁵

Od samog početka proizvodnje Zastava 101 izazvala je interes stranih medija te je već 1972. prodano gotovo tisuću stojadina na stranim tržištima. Interes na zapadnim tržištima potvrđuje članak zapadnonjemačkog časopisa *MOT* koji je predstavio stojadina. Časopis je nahvalio njegovu praktičnost, ali napomenuo kako završna obrada nije na visokoj razini.¹⁶⁶

Zastava je također bilježila porast proizvodnje, dok su među modelima prednjačili fičo i stojadin. Brojke govore kako je Zastava u devet mjeseci bila sposobna proizvesti skoro 100 000 automobila, točnije 99 737 u prvih devet mjeseci 1974. godine. Uspoređujući navedene podatke s istim razdobljem 1973., bilježio se porast za 20 933 automobila.¹⁶⁷ Već godinu kasnije Zastava je proizvodila blizu 150 000 automobila godišnje, 140 855 putničkih i 6 460 gospodarskih vozila. Kapaciteti tvornice su bilježili rast, međutim nedostatak potrebnih dijelova od strane kooperanata i dalje je usporavao proizvodnju u Kragujevcu. Iste godine proizvelo se 59 798 Zastava 101, 42 020 Zastava 750 te 12 741 Zastava 1300 i 1500 koji su dolazili iz ponude osnovnog programa, ukupno 119 559 automobila. Dodatnih 21 296 osobnih automobila dolazilo je iz dopunskog programa. Radi se o vozilima koja su se proizvodila u zajednici s automobilskim industrijama Poljske, Sovjetskog Saveza i Fiatom na principu međunarodne industrijske kooperacije.¹⁶⁸

Zastava je sedamdesetih također težila produblivanju suradnje s Poljskom i Sovjetskim Savezom nakon što se posao pokazao uspješnim. Na temelju dobre trogodišnje suradnje 1970. dolazi do dopune ugovora s Poljskom čime je povećana

¹⁶² Gašić, 75.

¹⁶³ Isto, 82-84

¹⁶⁴ Stanković, 873.

¹⁶⁵ Isto, 76.

¹⁶⁶ „Zastava 101 u izvoz“, *Vozač i saobraćaj*, 10, 1972., 257.

¹⁶⁷ „Proizveden stohiljaditi automobil u ovoj godini“, *Vozač i saobraćaj*, 11, 1974., 212.

¹⁶⁸ „Blizu 150 hiljada vozila „Zastava““, *Vozač i saobraćaj*, 2, 1976., 27

vrijednost međusobnih isporuka na 129 milijuna dolara. U listopadu 1974. potpisan je novi ugovor koji se odnosio na montažu Zastave 101 u Poljskoj uz isporuku potrebnih dijelova. Do 1975. vrijednost razmjene Zastave s Poljskom dosegla je 148 milijuna dolara te je suradnja produžena sve do 1980. godine.¹⁶⁹

Sličan ugovor za razdoblje od 1976. do 1980. potpisan je s trgovačkim društvom Avto-eksport u Moskvi. Njime je znatno povećana suradnja između Zastave i Volškog automobilskog zavoda. Prema novom ugovoru o industrijskoj kooperaciji predviđena vrijednost uzajamnih poslova iznosila bi 250 milijuna dolara, gotovo dvostruko više od 115 milijuna koji su ostvareni u prvom šestogodišnjem razdoblju.¹⁷⁰

Međutim, premda su proizvodne brojke rasle, u prvoj polovici sedamdesetih dolazi do nekoliko događaja koji će trajno promijeniti put razvoja tvornice iz Kragujevca. Krucijalni događaji odnosili su se na smjene u političkom rukovodstvu SR Srbije 1972., naftnu krizu 1973. i donošenje novog Ustava 1974. godine.

Smjena Marka Nikezića i Latinke Perović, političara koji su nazivani liberalima, bila je početak smjenjivanja direktora po velikim poduzećima, a jedan od njih bio je dugogodišnji direktor Zastave Prvoslav Raković.¹⁷¹ Njega možemo smatrati zaslužnim za izgradnju nove tvornice 1962., Fiatovo ulaganje 30 milijuna, kooperaciju sa motornim industrijama SSSR-a i Poljske, realizaciju modela 101 i osnivanje istraživačkog Instituta u okviru Zavoda. Raković je podnio ostavku 1974. nakon izbijanja spora s predstavnicima kragujevačke općine, međutim odluka o njegovom odlasku donijeta je u najvišim političkim krugovima.¹⁷²

Rakovića je zamijenio Milenko Bojanić, dužnosnik Jugoslavenske investicijske banke i vršitelj visokih političkih funkcija.¹⁷³ Imao je bogato iskustvo u administraciji, međutim bez iskustva u industriji i menadžmentu. Zadržao se na čelu Zastave sve do 1982., kada ga zamjenjuje Rodoljub Micić.¹⁷⁴ Novi direktor ulovio se u koštac s velikim brojem automobila na zalihama i produženjem kreditnih linija u svrhu rješavanja zaliha.¹⁷⁵

Donošenjem novog ustava iz 1974. i Zakona o udruženom radu iz 1976.,

¹⁶⁹ „Proširuje se suradnja sa poljskom motornom industrijom“, *Vozač i saobraćaj*, 11, 1974., 212.

¹⁷⁰ „Novi petogodišnji ugovor „Zastave“ i „Avto-eksporta“, *Vozač i saobraćaj*, 2, 1976., 27

¹⁷¹ Gašić, 153.

¹⁷² Isto, 160.

¹⁷³ Isto, 153.

¹⁷⁴ Isto, 163.

¹⁷⁵ Stanković, 876.

Crvena zastava je morala izvršiti unutarnju reorganizaciju.¹⁷⁶ Novom Ustavu prethodili su amandmani iz 1971. kojima se uvode osnovne organizacije udruženog rada (OOUR) sa svrhom odlučivanja o ostvarenom dohotku unutar tvrtke. Uz njih uvedene su složene organizacije udruženog rada (SOUR) u koje se osnovne organizacije mogu udruživati prema potrebi.¹⁷⁷ Dolaskom Bojanića na čelo formirana je nova uprava i izvršena reorganizacija Zastave u skladu s novim zakonom. Samim time, tvrtka koja je uključivala devet zasebnih tvornica razbijena je u financijski i komercijalno neovisne osnovne organizacije udruženog rada te kasnije ustrojena u složenu organizaciju udruženog rada.¹⁷⁸ Interesna zajednica od 17 članova unutar Zastave je prestala postojati 1974. te je prerasla u Zajednicu za proizvodnju i promet automobila marke Zastava s ukupno 92 člana. Nakon Zakona o udruženom radu Zastava je 1977. prerasla u SOUR s 10 radnih organizacija.¹⁷⁹ Samoupravljanje se u velikom sustavu kao Zastava pokazalo neefikasnim te se u praksi povećala administracija, uz smanjenje dohotka i rentabilnosti poslovanja. Zbog unutarnje reorganizacije tvrtke planirana treća faza razvoja Zastave nikad nije realizirana, a prema njoj se do 1978. predviđala proizvodnja 400 000 automobila, od kojih bi 300 000 bilo namijenjeno domaćem tržištu.¹⁸⁰

Naftna kriza iz 1973. uvelike je promijenila trendove u autoindustriji te se proizvođači automobila orijentiraju prema proizvodnji malolitražnih automobila s niskom potrošnjom goriva.¹⁸¹ U govoru iz 1970. Prvoslav Raković navodi kako se uz planirani početak proizvodnje modela 101 očekuje razvoj još jednog novog modela. Vozilo je nazvao Y te naglasio kako se razvoj automobila zasniva na međunarodnoj kooperaciji i objavio očekivani kraj projekta novog automobila do 1977. godine.¹⁸² S obzirom na zahtjeve tržišta sredinom sedamdesetih, Zastava se odlučuje na razvijanje malolitražnog automobila i ponovnu suradnju s Fiatom koji je vrlo uspješno prodavao svoj malolitražni model 127. Zbog već postojeće suradnje koja je podrazumijevala zajedničku proizvodnju dijelova i sklopova, razmjenu tehničkih inovacija, konstrukciju novih vozila i unapređenje postojećih, ponovni odabir Fiata bio je sasvim izvjestan. Tako je krajem 1976. potpisan ugovor o zajedničkoj konstrukciji i

¹⁷⁶ Gašić, 154.

¹⁷⁷ Isto, 163-164.

¹⁷⁸ Stanković, 876.

¹⁷⁹ Gašić, 163-165.

¹⁸⁰ Isto, 165.

¹⁸¹ Isto, 167.

¹⁸² „Stabilizacija mjere i automobilska industrija“, *Vozač i saobraćaj*, 12, 1970., 270.

proizvodnji vozila pod nazivom Zastava 102, kasnije preimenovanog u Jugo 45.¹⁸³

Proizvodnja novog modela s motorom zapremine 900 kubika planirana je u Jugoslaviji, s kapacitetom 50 000 automobila godišnje. Automobil se svojom veličinom i kategorijom trebao nalaziti između manjeg fiće, koji je s vremenom trebao zamijeniti i većeg stojadina. Prije početka proizvodnje, bilo je potrebno proširiti proizvodne kapacitete i dopuniti opremu u raznim Zastavinim poduzećima diljem zemlje. Radovi su trajali od 1978. te je 1980. s tvorničkih traka u Kragujevcu svijetlo dana ugledao prvi Jugo 45. Zahvaljujući stečenom iskustvu stručnog kadra i njegovoj znatno većoj koncentraciji te visokoj unifikaciji s stojadinom, serijska proizvodnja modela Jugo usvojena je znatno brže. Trebao je zamijeniti fiću, od kojeg je bio znatno komforniji i štedljiviji, međutim i skuplji. Zbog visoke cijene Jugo je popularnog i povoljnog fiću zamijenio tek 1985., dok je zbog istog razloga najbolje prodajne rezultate bilježio u Sloveniji. Godine 1981. započeo je izvoz u Poljsku, 1982. Nizozemsku, Belgiju i Grčku, a 1983. u Veliku Britaniju.

Početak sedamdesetih u Hrvatskoj se javlja interes za proizvodnju automobila, s obzirom na već postojećih 17 Zastavinih kooperanata u toj republici. Tako je u suradnji s Fiatom postignut načelni sporazum o otvaranju tvornice u Zagrebu do 1972. s kapacitetom proizvodnje 50 000 automobila godišnje. Međutim, navedeni plan nikad nije realiziran, dok je u Zagrebu otvoren jedino Zastavin prodajni i servisni centar 1974. godine.¹⁸⁴ Prilikom otvaranja u domaćim novinama su i dalje kružile špekulacije o početku proizvodnje „zagrebačkog“ automobila. Mediji su navodili kako se u Zagrebu planira početak proizvodnje Fiatovog modela 132, odnosno nasljednika modela 125, koji se na tržištu pojavio 1972. godine. Radilo se o automobilu koji je po svojim karakteristikama spadao u gornju srednju klasu vozila. Međutim, planovi proizvodnje „zagrebačkog“ automobila propali su već 1972., dok se u konačnici priča o „zagrebačkom“ automobilu i nakon dugogodišnjih medijskih špekulacija nikad nije ostvarila.¹⁸⁵

4.4 Druga naftna kriza i prva polovica osamdesetih

Zastava je povećala proizvodnju na 180 000 automobila 1978. te postigla

¹⁸³ Gašić, 167

¹⁸⁴ Gašić, 125-126.

¹⁸⁵ „Zagrebački automobil“, *Vozač i saobraćaj*, 4, 1974., 86.

vrhunac dotadašnje proizvodnje godinu kasnije kada je s tvorničke trake u Kragujevcu sišlo 186 000 automobila.¹⁸⁶ Ukupna brojka svih proizvedenih automobila već je 1977. prelazila 1,5 milijuna od početka proizvodnje 1954., dok je na inozemnim tržištima u istom razdoblju izvezeno preko 100 000 primjeraka.¹⁸⁷

Međutim, početkom novog desetljeća tvornica se suočava s ozbiljnim problemima. Zastava je 1979. u svojoj ponudi imala nekoliko modela, dok se kao jedini novitet bio Polonez. Radilo se o automobilu koji se koristio poznatim elementima Fiatovog modela 125 P, uz novu karoseriju dizajniranu u poljskoj tvornici. Ostali noviteti odnosili su se na sitne izmjene već postojećih modela, koji su duže vrijeme bili prisutni na tržištu.¹⁸⁸ Ovakva politika tvornice ocjenjena je negativno od strane javnosti, čemu svjedoče novinski članci. Smatralo se kako sitne preinake na već postojećim modelima ne uvode nikakve drastične razlike između novog i prijašnjeg modela, dok je nakon njih dolazilo do povećanja cijene proizvoda. Također, smatralo se kako je jedini pravi novitet tvornice iz Kragujevca Jugo 45.¹⁸⁹

Početak osamdesetih dolazi do poskupljenja automobila, što je izazvalo dodatno negodovanje kupaca. Tako je, primjerice, 1981. Zastava 101 C s 96 050 dinara poskupila na 123 000, Zastava 125 P s 82 524 dinara na 110 000 i Zastava 128 CL s 120 000 dinara na 150 000, dok su poskupljenja pratili i ostali modeli.¹⁹⁰ Vremešni fićo ostao je i dalje najjeftiniji model na tržištu te je za njega bilo potrebno 12 mjesečnih plaća. Međutim, javnost je smatrala kako je to previsoka cijena za najjeftiniji automobil na tržištu.¹⁹¹ Narednih godina dolazi do novih poskupljenja, odluka o samostalnom formiranju cijena od strane proizvođača dovodi do poskupljenja Zastavinih modela za 22%.¹⁹² Smatralo se kako je produktivnost rada u tvornicama loša te su kupci predugo čekali do isporuke automobila, što ih je možda i najviše pogađalo.¹⁹³

Međutim, problemi su bili još dublji, ekonomska situaciju u Jugoslaviji i svijetu uvelike je pogodila poslovanje Zastave i njenu prateću industriju. Tadašnja politika

¹⁸⁶ Stanković, 877.

¹⁸⁷ „Zastavin jubileji“, *Vozač i saobraćaj*, 9, 1977., 139.

¹⁸⁸ „Čekaj magare na (skupi) automobil“, *Vozač, vozilo i saobraćaj*, 1, 1979., 2.

¹⁸⁹ Cesar, Zdravko, „Uglavnom samo za platiše“, *Automoto savez Hrvatske magazin*, Rujan, 1980., 10

¹⁹⁰ Pajić, Milijan, „Kupci plaćaju propuste“, *Automoto savez Hrvatske magazin*, Listopad, 1980., 7.; Koprivica, Miroslav, „Eksplozija cijena automobila“, *Automoto savez Hrvatske magazin*, Prosinac, 1980., 4-5.

¹⁹¹ Koprivica, „Eksplozija cijena automobila“, 5

¹⁹² Mesaroš, Tomislav, „Slobodne cijene smiruju potražnju“, *Automoto savez Hrvatske magazin*, Prosinac, 1983., 11.

¹⁹³ Pajić, Milijan, „Kupci plaćaju propuste“, *Automoto savez Hrvatske magazin*, Listopad, 1980., 7.

Jugoslavije bila je orijentirana zarađivanju deviza, samim time Zastava je morala povećati svoj izvoz u druge zemlje kako bi povećala broj deviznih sredstva. U suštini, bila je to politika države koju je Zastava morala prihvatiti. Sredinom sedamdesetih dolazi do povećanja izvoza, dok se 1980. predviđalo kako će 70% proizvoda tvornice iz Kragujevca biti usmjereno izvozu do 1990. godine. Država je veći dio prihoda od izvoza uzimala od tvornice, kako bi podmirila svoje inozemne zajmove. U prilog tome, godine 1985. država je Zastavi dugovala dvije milijarde dinara. Ovakva politika uvelike je oslabila Zastavu te je uvela velike nestabilnosti u poslovanju tvornice osamdesetima.¹⁹⁴

Također, republike su imale devizne kvote, a velik dio Zastavinih kooperanata nije bio na listi prioriteta u svojim republikama te samim time nisu bili sposobni uvoziti potreban repromaterijal, što je posljedično dovodilo do poteškoća u proizvodnji finalnog proizvoda.¹⁹⁵ Uz nedostatak repromaterijala, proizvodnju je dodatno pogodila osjetna promjena tečaja dinara, značajna poskupljenja kooperanata, energije, vode i neusklađenost kapaciteta. S obzirom na navedeno, 1980. je realizirano 82% plana proizvodnje, a posebno poražavajući podaci odnosili su se na model Jugo 45, zbog čijeg je kašnjenja s izlaskom na tržište, realizirano tek 3% ukupnog plana proizvodnje. Zastava je iste godine proizvela 191 230 automobila, odnosno 42 770 manje od plana.¹⁹⁶

Sljedeće godine situacija nije bila ništa bolja. Zastava je u prvom polugodištu 1981. stvorila gubitak od 503,4 milijuna dinara, dok se proizvodnja novog Juga 45, zbog zastoja u isporuci motora od strane 21. maja, još uvijek nije stabilizirala.¹⁹⁷ U narednim godinama stanje se nije poboljšavalo, u prvom tromjesečju 1983. gubici u Zastavi su dostigli su brojku od 1,7 milijardi dinara. Za negativne brojke prvenstveno se krivilo kooperante, odnosno njihovo povećavanje cijena. Cijene automobila se nisu mogle povećavati, dok su kooperanti cijene dijelova znali uvećavati do 200%. Zastava je nekad morala prihvatiti njihovo drastično poskupljenje, što je dovodilo do proizvodnje s gubitkom. U Kragujevcu su izračunali da je zbog Ruena iz Kočana izgubljeno 4 000 automobila, zbog nedostatka dijelova iz splitske Termoplastike 3 000, zbog nekvalitetne boje beogradske Duge 12 000, dok se popis s sličnim

¹⁹⁴ Gašić, 169-171.

¹⁹⁵ Isto, 171-173.

¹⁹⁶ Mesaroš, Tomislav, „Dolazi li zatišje ?“, *Automoto savez Hrvatske magazin*, Ožujak, 1981., 26-27.

¹⁹⁷ Koprivica, Miroslav, „Proizvođačima teško – kupcima ništa lakše“, *Automoto savez Hrvatske magazin*, Rujan, 1981., 10.

primjerima povećavao. Uz izgubljenu proizvodnju, u okrugu tvornice se nalazilo 15 000 nekompletnih automobila. Uz probleme s kooperantima, tvornica je imala i svoje unutarnje probleme. Svakodnevno je rastao broj oštećenih vozila, povećavao se „škart“ u proizvodnji te se prisvajala društvena imovina. Gotovo 4 000 radnika primalo je dohodak manji od 7 000 dinara, što je dovelo do pitanja solidarnosti unutar tvornice. Učestali su bili i mnogobrojni zastoji u proizvodnji koji su doveli do popuštanja discipline. Za 1983. planirala se proizvodnja 212 500 automobila, međutim ona je smanjena na 204 000, odnosno 150 000 za domaće kupce i 54 000 za izvoz.¹⁹⁸

Kako bi riješili probleme sa zaostacima, u Kragujevcu su u ljeto 1983. odlučili zadržati 900 radnika za vrijeme kolektivnog godišnjeg odmora. Oni su u srpnju i kolovozu kompletirali 17 000 automobila te riješili problem od spomenutih 15 000 nekompletnih automobila koji su se nalazili u krugu tvornice. Realizacija proizvodnje je time bila 50% veća nego u ostalim mjesecima prvog polugodišta. Zbog izuzetnog zalaganja 33 radnika je nagrađeno besplatnim desetodnevnim ljetovanjem na Jadranu.¹⁹⁹

4.5 „Posao stoljeća“

Nakon nestabilnih godina početkom osamdesetih, Zastava započinje mijenjati svoju orijentaciju prema širenju kapaciteta te se sve više okreće razvoju proizvoda, a poglavito onih koji su pogodni za izvoz. Razlog tome leži u činjenici kako sredinom osamdesetih dolazi do zasićenja domaćeg tržišta, uz sve brojniju domaću konkurenciju od strane proizvođača „montažera“.²⁰⁰ Primjerice, 1981. Zastava je izvezila 19 805 automobila, od kojih je oko 5 000 izvezeno u Poljsku i 4 000 u Alžir, dok je ostatak plasiran na tržištima Grčke, Nizozemske, Francuske, Velike Britanije i Kolumbije.²⁰¹ Međutim, Zastava je i dalje bila u potrazi za novim inozemnim tržištima kako bi povećala izvoz i priskrbila više deviza.

Nakon druge naftne krize u Sjedinjenim Američkim Državama se počinje razvijati kultura „jeftinih proizvoda“ koja se odražavala na autoindustriju. Malolitražni automobili s cijenom nižom od 5 000 dolara postaju sve traženiji na američkom

¹⁹⁸ Pajić, Milijan, „Kad partneri treniraju cijene“, *Automoto savez Hrvatske magazin*, Lipanj, 1983., 5

¹⁹⁹ Pajić, Milijan, „Recept dobrog poslovanja“, *Automoto savez Hrvatske magazin*, Rujan, 1983., 6-7.

²⁰⁰ Gašić, 174.

²⁰¹ „Izvezeno 19.805 vozila“, *Automoto savez Hrvatske magazin*, Listopad, 1981., 12.

tržištu. Miroslav Kefur, američki poduzetnik iz Kalifornije, uspješno se bavio prodajom malolitražnih automobila tvrtke Honda. Nakon što je 1982. doznao za postojanje Juga, odlučuje kontaktirati jugoslavenski konzulat u San Franciscu s ciljem poslovnog povezivanja. Zastava je 1983. ustupila Kefuru prava prodaje svog modela u Kaliforniji, odnosno 5 000 automobila godišnje koji su bili unaprijed plaćeni. S obzirom da na američkom tržištu nisu postojali automobili sa zapreminom motora oko 800 kubika, Jugo nije imao problema s američkim ekološkim standardima. U ožujku 1984. Kefur je uvezao tri automobila Jugo 45, s ciljem prezentiranja na manifestaciji Auto Expo u Los Angelesu. Međutim, za konačni dolazak Juga na američko tržište bilo je potrebno učiniti modifikacije u svrhu zadovoljavanja minimalnih ekoloških normi. Navedene modifikacije je Zastava trebala učiniti bez prethodnih ispitivanja, što je u konačnici stopiralo cijeli proces dolaska Juga u Sjedinjene Američke Države.

Istovremeno drugi američki poduzetnik Malcolm Bricklin, koji se također bavio prodajom malolitražnih automobila, uviđa potencijal eksploatacije Juga na američkom tržištu.²⁰² Bricklin je bio američki „poslovni vizionar“ sa skromnim iskustvom uvoza sportskih automobila.²⁰³ Godine 1983. u Londonu se po prvi puta susreće s modelom Jugo 45, koji se također izvezio na područje Velike Britanije. Godinu dana kasnije dolazi do poslovnih kontakata Bricklina i kompanije Occidental Petroleum, s obostranim interesom prodaje jugoslavenskih automobila na američko tržište. Iste godine oni se sastaju s predstavnicima Zastave i Genexa u Begoradu. Bricklinu su ustupljena prava prodaje modela Jugo na cijelom teritoriju Sjedinjenih Američkih Država izuzev Kalifornije, čija su prava prodaje naknadno otkupljena od Kefura. Nedugo zatim, u ljeto iste godine, Bricklin osniva kompaniju Yugo America Inc.²⁰⁴

Planovi su bili ambiciozni, predviđalo se kako će u narednim godinama američko tržište preuzeti ekvivalent cijele Zastavine proizvodnje, uz predstavljanje novih modela kao što su Cabrio inačica Juga i veći automobil zapremine motora 1 400 kubika, čiji bi se razvoj vodio u suradnji s Bricklinom uz njegovu financijsku pomoć. Izvoz Juga u Sjedinjene Američke Države je uskoro u domaćim medijima prozvan „posao stoljeća“, dok je Bricklin okarakteriziran kao „junak svog vremena“ i „industrijski titan nepogrešive mudrosti“.

²⁰² Gašić, 174-175.

²⁰³ Palairat, Michael, „The Rise and Fall of Yugoslav Socialism. A Case Study of the Yugo Automobile Enterprise 1954–1992“., *Economic Transformations in East and Central Europe: Legacies from the Past and Policies for the Future*, ur. David F. Good, Routledge, London, 1994., 96.

²⁰⁴ Gašić, 175.

Unatoč financijskoj oskudici, Jugoslaviji su bile potrebne devize koje se namjeravalo zaraditi „poslom stoljeća“, samim time Zastavi je odobren kredit za financiranje projekta Yugo America i razvoj novih modela.²⁰⁵ Međutim, Zastavi nisu dodijeljena sredstva za proširenje proizvodnih pogona, stoga je ugašena proizvodnja još uvijek popularnog fiće.²⁰⁶ Prije početka izvoza Zastava je morala učiniti određene preinake na modelima koji su bili namijenjeni američkom tržištu. Modificirani model nazvan je Yugo 55 A, radilo se o gotovo 400 modifikacija učinjenih prema zahtjevima američkog tržišta, od kojih se isticao veći motor zapremine 1 100 kubika.²⁰⁷ Tako su u Yugo 55 A ugrađeni mnogi dijelovi inozemnih proizvođača, kao primjerice: karburator tvrtke Weber, sustav paljenja iz Boscha, katalizator iz Maremonta i filter zraka iz Farma.²⁰⁸ Smatralo se kako su automobili za američko tržište bili puno kvalitetnije napravljeni od onih namijenjenih domaćem tržištu.²⁰⁹

Već 1984. tri automobila Yugo 55 A poletjela su avionom DC 10 na redovitoj JAT-ovoj liniji Beograd New York. Svrha puta bila je testiranje novog Zastavinog modela prema propisima američkog tržišta.²¹⁰ Prvotno je planiran izvoz 20 000 automobila godišnje, dok bi se 1985. navedena brojka povećala na 35 000. Nakon što je Yugo udovoljio svim propisima, 1. kolovoza 1985. automobili su iz luke u Baru krenuli put Baltimora.²¹¹ Distribucija automobila se odvijala brodovima, dok su rezervni dijelovi stizali zračnim mostom, uredno zapakirani, šifrirani i razvrstani. Od početka prodaje Yugo se reklamirao kao malen i pouzdan europski automobil te se u reklama nisu spominjali Jugoslavija i Fiat.²¹²

Njegova pojava na američkom tržištu dobila je zapaženi medijski publicitet u SAD-u i mnogim drugim državama. Razni američki reporteri Yugo su predstavljali kao „malo četvrtasto vozilo koje ne dolazi iz Japana, već Jugoslavije i prijeti poplaviti američko tržište“. Prvi kupci su govorili „kako je lijepo kupovati američke proizvode, ali kada se dobije kvaliteta i dobra cijena, čovjek drugačije razmišlja“. Mnogi su medijsku pompu oko Juga uspoređivali s nekadašnjim dolaskom Volkswagena na američko tržište. Mediji izvan Jugoslavije i SAD-a također su popratili dolazak Juga u

²⁰⁵ Palairat, 96

²⁰⁶ Isto, 100.

²⁰⁷ Gašić, 175.

²⁰⁸ Vuic, Jason, *The Yugo: The Rise and Fall of the Worst Car in History*, Hill and Wang, New York, 2010., 83.

²⁰⁹ Duda, *Pronađeno blagostanje*, 219.

²¹⁰ Samardić „Jugo 55 – na Broadway-u“, *Automoto savez Hrvatske magazin*, Siječanj, 1985., 11.

²¹¹ Gašić, 175.

²¹² Duda, *Pronađeno blagostanje*, 218.

Sjedinjene Američke Države. Primjerice, televizijski studio iz Senegala posvetio je pet minuta u svojoj najgledanijoj informativnoj emisiji uspješnom nastupu jugoslavenskog automobila na američkom tržištu.²¹³ Yugo 1985. postaje europski automobil s najbrže rastućom prodajom u prvoj godini na tržištu SAD-a. Redovi u salonima su se protezali i preko deset metara, a nerijetko bi se u jednom danu prodalo više od tisuću vozila.²¹⁴

Ugovor o izvozu potpisan je u lipnju 1985., u njemu se navodi izvoz 10 000 automobila u prvoj godini, dok bi se to za četiri godine povećalo na ambicioznih 150 000. Do studenog 1985. isporučeno je 3 579 vozila koji su odmah rasprodani. Zbog prvotne uspješne prodaje, američki Chrysler je bio zainteresiran za kupovinu Yugo America Inc, međutim Bricklin je odbio tu mogućnost. Već 1986. pojavilo se trinaest tvrtki koje su prodavale Yugo diljem Sjedinjenih Američkih Država²¹⁵ Yugo se prodavao za 3 990 američkih dolara uz oznaku „Great Value“, što ga je činilo najjeftinijim automobilom na tržištu. Cjenovno najbliže vozilo bila je Mazda GLC koja je stajala 5 200 dolara.²¹⁶ Najveća konkurencija jugoslavenskom automobilu bili su i korejski automobili Hyundai.

Na sklapanju automobila za američko tržište radilo je 140 najboljih radnika, na posebnoj tvorničkoj traci u tri smjene. Tvrtka Yugo America Inc. podigla je kredit od 75 milijuna dolara, namijenjenih razvoju novih modela GV, GVS i GVX.²¹⁷ Zastava je u suradnji s 21. majem planirala proizvodnju motora zapremine 1 300 kubika opremljenim turbo punjačem te razvoj peterostupanjskog mjenjača.

U planu je bio razvoj potpuno novog modela oznake 103, koji bi po dimenzijama bio veći od stojadina, odnosno u klasi Opel Kadetta te u potpunosti prilagođen američkom tržištu.²¹⁸ Tako je 1986. započeo projekt Yugo Florida, s ciljem stvaranja automobila koji će moći konkurirati sve brojnoj azijskoj konkurenciji na američkom tržištu. S obzirom na već stečeno iskustvo, Zastava je ovog puta umjesto licenci otkupila samo motore i usluge pojedinih proizvođača. Proizvodnja je započela 1988. te su do 1991. proizvedeno 18 687 primjeraka.²¹⁹

Model Yugo Florida predstavljao je vrhunac razvoja tvornice iz Kragujevca te

²¹³ Koprivica, Miroslav, „Yugo Amerika“, *Automoto savez Hrvatske magazin*, Rujan 1985., 6-7.

²¹⁴ Vuic, *The Yugo: The Rise and Fall of the Worst Car in History*, 6.

²¹⁵ Gašić, 178.

²¹⁶ Duda, *Pronađeno blagostanje*, 219.

²¹⁷ Isto, 178.

²¹⁸ Koprivica, Miroslav, „Yugo Amerika“, *Automoto savez Hrvatske magazin*, Rujan 1985., 6-7.

²¹⁹ Gašić, 179.

se smatra njezinim najkvalitetnijim automobilom. Međutim, nijedan model nije prodan na američkom tržištu, što je bila prvotna namjera njegovog razvoja. Nakon početnog uspjeha, razvoj Zastave na američkom tržištu počeo se kretati silaznom putanjom.²²⁰ Tri godine od početka projekta na cestama Sjedinjenih Američkih Država se moglo pronaći gotovo 130 000 jugoslavenskih automobila, koji su postali gotovo svakodnevna pojava na ulicama New Yorka. Međutim, „posao stoljeća“ i plan od 500 000 domaćih automobila nikad nije zaživio.²²¹ Već na samom početku prodaje cijena goriva u SAD-u je opala, što je ponovno populariziralo vozila srednje klase s većom zapreminom motora. Nakon prve godine prodaje uslijedile su reakcije kupaca koji nisu bili zadovoljni proizvodom, što je dovelo do stvaranja loše reputacije. Zastava također nije bila sposobna proizvoditi 50 000 automobila godišnje namijenjenih izvozu te time posao nije bio isplativ. Do 1987. prodano je otprilike 75 000 automobila, dok je brojka do bankrota tvrtke Yugo America Inc. 1989. bila u stalnom padu. Tako je 1988. prodano samo 7 971 automobila, dok je ukupna brojka iznosila 140 000 automobila za cijeli period izvoza.²²² Jeftini uvozni automobili postaju sve rjeđi odabir kupaca na američkom tržištu, dok je Yugo 1989. držao neslavno prvo mjesto na ljestvici pada prodaje, uvjerljivo ispred japanskih konkurenata.²²³ Tvrtka Yugo America Inc. nagomilala je 4 milijuna dolara duga te su na koncu Zastava i Genex otkupili tvrtku za 24 milijuna dolara. Ostatak automobila rasprodan je na tržištima Južne Amerike, Afrike i Kariba. Tvrtka Yugo America Inc. je službeno proglasila bankrot 1992. te je zbog tadašnje političke situacije njena imovina rasprodana na aukcijama.²²⁴

4.6 Propast Zastave

Nakon propasti „posla stoljeća“ Zastava se preusmjerila na domaće tržište, gdje su zbog neviđene inflacije rasprodani svi ponuđeni modeli, dok je naredne godine Zastava proizvela rekordnih 230 057 automobila.²²⁵ Međutim, nakon stabilizacije tečaja u siječnju 1990., tvornica se zatekla u velikim dugovima,

²²⁰ Isto, 179.

²²¹ Duda, *Pronađeno blagostanje*, 219.

²²² Gašić, 179-180.

²²³ Podnar, Ivan, „Rikverc za patuljke“, *Auto Klub*, 13, 1989., 10.

²²⁴ Gašić, 179-180.

²²⁵ Palairat, 96.; Gašić, 194.

nesposobna za izvoz i opterećena viškom radne snage.²²⁶ Početkom rata 1991. dolazi do uvođenja UN-ovih sankcija na području Srbije i Crne Gore te je proizvodnja smanjena na 300 automobila uz otpuštanje 30 000 radnika. Tvornica je egzistirala na proizvodnji oružja, dok su pokušaji prodaje udjela tvornice Fiatu i Volkswagenu bili neuspješni.

Za kormilo Zastave, 2000. godine dolazi novi direktor Zoran Radojević, koji započinje potragu za inozemnim kupcem tvornice, međutim nitko osim Malcoma Bricklina nije bio zainteresiran za kupnju. Na koncu je postignut dogovor između Bricklina i srpske vlade o prodaji 80% udjela tvornice američkom poduzetniku za 150 milijuna dolara, po kojem bi srpska vlada za uzvrat preuzela Zastavine dugove koji su iznosili 300 milijuna dolara. Međutim, dugovi nikad nisu otplaćeni te tvornica nije mogla biti otkupljena. Naposljetku, 2008. Fiat za 70% udjela u Zastavi.²²⁷

Tako je 21. studenog 2008. s tvorničke trake u Kragujevcu, nakon punih 37 godina sišao posljednji 1 045 458. primjerak stojadina, što je bio posljednji Zastavin proizvedeni automobil.²²⁸ Iste godine proizveden je i posljednji Jugo, koji je dostigao brojku od 794 428 primjeraka.²²⁹ Zastava je s vremenom promijenila naziv u Fiat automobili Srbija te danas proizvodi Fiatov model 500 L.²³⁰

²²⁶ Palairat, 96.

²²⁷ Gašić, 194-195.

²²⁸ „Na današnji dan proizveden je posljednji Stojadin“, *Index.hr*, <https://www.index.hr/auto/clanak/na-danasnji-dan-proizveden-je-posljednji-stojadin/2413631.aspx>, 5. listopada 2023.

²²⁹ „Prije 10 godina proizveden je posljednji Yugo“, *Index.hr*, <https://www.index.hr/auto/clanak/prije-10-godina-proizveden-je-posljednji-yugo/2041661.aspx>, 5. listopada 2023.

²³⁰ Gašić, 196.

5 ZASTAVINI AUTOMOBILI

5.1 Zastava 1400

Nakon potpisivanja ugovora s Fiatom 1954., Zastava je započela s proizvodnjom nekoliko modela talijanskog proizvođača. Prvi, međutim ne i najpoznatiji, bio je model 1400 koji se zasnivao na istoimenom modelu talijanskog Fiata.²³¹ Montaža u Kragujevcu započela je 1954., a radilo se o luksuznoj limuzini koja je bila namijenjena „socijalističkom sektoru“, odnosno poduzećima i državnim organima.²³²

Uz Zastavu u kojoj se proizvodio od 1954. do 1961., ovaj su model po licenci proizvodili i drugi europski proizvođači poput njemačkog NSU-a, austrijskog Steyr-Daimler-Pucha i španjolskog Seata.²³³

Udobna i elegantna limuzina s četiri do šest sjedišta u Kragujevcu dobiva novu varijantu 1400 BJ. Ona je bila namijenjena domaćem tržištu te su na njoj učinjena određena usavršavanja uz povećanje performansi. Tako je 1400 BJ iz motora zapremine 1 901 kubika razvijao 61 konjsku snagu uz najveću brzinu od 135 kilometara na sat. U ponudi je bila i dizelska verzija koja se osim motora nije razlikovala od benzinske verzije.²³⁴

5.2 Zastava 1100

Zastava 1400 i 600 nisu bili jedini modeli čija je proizvodnja po talijanskoj licenci započela u Kragujevcu pedesetih. Zastavin model 1100 također je bio domaća inačica popularnog Fiatovog modela te se nudio u dvije varijante, Zastava 1100 Familiare i Berlina.²³⁵

Fiat, odnosno Zastava 1100 bila je limuzina s četiri vrata i četiri sjedala s

²³¹ „1950s“, *Zastava automobili*, <https://zastavanacionale.com/Default.aspx?lng=en-us&mode=heritage&id=1950s>, 5. listopada 2023.

²³² Gašić, 30.

²³³ Marušić, Željko, „Fiat 1400, prvi Fiat sa samonosećom karoserijom, predstavljen 16. ožujka 1950.“, *Autoportal*, <https://autoportal.hr/vremeplov/fiat-1400-prvi-fiat-sa-samonosecom-karoserijom-predstavljen-16-ozujka-1950/>, 6. listopada 2023.

²³⁴ Moldy, J., „Pregled naše industrije automobila i motorkotača na 53. Zagrebačkom velesajmu“, *Saobraćaj*, 10, 1957., 246-247.

²³⁵ Moldy, J., „Pregled naše industrije automobila i motorkotača na 53. Zagrebačkom velesajmu“, *Saobraćaj*, 10, 1957., 246-247.

prednje postavljanim motorom.²³⁶ Tako je limuzinu od 3,915 metara pokretao četverocilindrični motor s 43 konjske snage, uz prosječnu potrošnju od 8 litara goriva na 100 kilometara.²³⁷ Model 1100 se mogao pohvaliti uglađenim radom motora i zavidnom vozačkom ergonomijom te su kupci mogli birati između inačice s tri ili četiri stupnja prijenosa.²³⁸

5.3 Zastava 600/750/850 ili fičo

Zbog svoje pristupačnosti, izdržljivosti, jeftinog održavanja i jednostavnog rastavljanja, nedugo nakon pojavljivanja na tržištu fičo postaje najzastupljeniji automobil na domaćim cestama te dobiva epitet „narodni auto“. Nedugo nakon izlaska na tržište automobil se počeo pojavljivati u novinskim člancima, filmovima i automobilističkim utrckama, s čime je postupno stvarao svoj kulturni status te se danas smatra ikonom Jugoslavije i neizostavnim dijelom obiteljskih sjećanja.²³⁹ Nadimak fičo automobil je stekao po istoimenom junaku iz stripa koji je izlazio pedesetih godina u listu *Borba*.²⁴⁰

Kada se pojavio na tržištu sredinom pedesetih, prodavao se po povoljnoj cijeni od 820 000 dinara, uz mogućnost kreditnog plaćanja u roku otplate do pet godina, s učešćem od 15% ukupne vrijednosti.²⁴¹ Novinski članci hvalili su izdržljivost i kvalitetu, naglašavajući kako fičo bez problema može prevaliti 100 000 kilometara bez generalke na motoru.²⁴² Upravo zbog svoje pristupačnosti i izdržljivosti, početkom šezdesetih fičo je bio najpopularniji i najrašireniji osobni automobil, „cijenjen među njegovim vlasnicima i tiha patnja onih koji ga ne posjeduju“. ²⁴³ Bio je to automobil na kojem su mnogi stjecali svoja prva iskustva s automobilima, bili oni vozači, proizvođači, serviseri ili prodavači. Međutim, „status pionira“ domaće autoindustrije budio je različite emocije, tako su novinski članci opisivali kako je „od

²³⁶ „Fiat 1953.“, *Classic car catalouge*, https://classiccarscatalogue.com/FIAT_1953.html, 6. listopada 1953.

²³⁷ „Glavne tehničke karakteristike vozila Zastava - 1100 (Model 1958.)“, *Saobraćaj*, 11, 1958., 255-256.

²³⁸ „Izložba automobila u Frankfurtu“, *Saobraćaj*, 5, 1953., 82.

²³⁹ Živković, Marko, „Little Cars that Make Us Cry Yugoslav Fića as a Vehicle for Social Commentary and Ritual Restoration of Innocence“, *Vehicles: cars, canoes, and other metaphors of moral ambivalence*, ur. David Lipset, Richard Handler, Berghahn Books, New York-Oxford, 2018., 115.

²⁴⁰ Pogačar, 68.

²⁴¹ „Kreditni uvjeti za kupnju Zastave 600“, *Saobraćaj*, 7, 1957., 180.

²⁴² Sagrak, Darko, „...prešao 100.000 km bez generalnog popravka“, *Saobraćaj*, 5, 1961., 9.

²⁴³ „Sve o Zastavi 600“, *Saobraćaj*, 11, 1960., 22.

prvog dana on je hvaljen i proklinjan, ljubljen i obasut mržnjom“.²⁴⁴

Za vrijeme proizvodnog ciklusa proizvedeno je 923 487 primjeraka, od kojih je po nekim procjenama danas još uvijek registrirano oko 20 000.²⁴⁵ Popularni fičo nastaje na osnovi Fiatovog modela 600, jednom od nasljednika modela 500 topolino koji se 1936. pojavio na talijanskom tržištu. Model 600 se ubrzo započinje proizvoditi izvan matične države, između ostalog u Jugoslaviji i Španjolskoj.²⁴⁶

Tako je domaći fičo 1955. svoji život započeo pod nazivom Fiat 600. Automobil je oblikovao legendarni talijanski inženjer Dante Giacosa s ciljem izrade malenog, štedljivog i jeftinog automobila. U Kragujevcu je 1955. proizvedeno oko tisuću primjeraka, dok se gradnjom nove tvornice 1962. brojka penje na 12 000 godišnje, da bi krajem sedamdesetih porasla na preko 60 000.²⁴⁷ Prvi model iz Kragujevca imao je 585 kilograma tešku samonoseću karoseriju pod čijim se poklopcem skrivao motor zapremine 633 kubika koji je razvijao 22 konjske snage.²⁴⁸

U narednim godinama i desetljećima, prvotni model je proživio nekoliko dizajnerskih i tehničkih modifikacija. Nakon modela 600 uslijedio je model 750 s motorom zapremine 767 kubika koji je razvijao maksimalnu brzinu od 110 kilometara na sat. U ranim sedamdesetima, nakon prestanka proizvodnje Fiata 600, u Kragujevcu se odlučuju predstaviti model 750 M. Automobil je dobio novi motor zapremine 795 kubika i termostatsko kontroliran sustav hlađenja. Koncem šezdesetih zamijenjena su „kontra“ vrata, koja su se do tada otvarala u suprotnom smjeru od onog koji je danas standardan. Godine 1979. fičo dobiva novi oblik armaturne ploče i instrumenata po uzoru na Fiat 126, a novi model je nazvan 750 S, odnosno specijal. U osamdesetima dolazi i posljednji model oznake 850, opremljen motorom zapremine 848 kubika. Dolazio je u varijantama L, LE i SC te se uz model 750 zadržao u proizvodnji do 1985. godine.²⁴⁹ Njegov prestanak proizvodnje uvelike je osiromašio ponudu pristupačnih i ekonomičnih automobila na domaćem tržištu, dok su CIMOS, Trabant i Subaru bezuspješno pokušavali nadomjestiti prazninu.²⁵⁰

Pojedini kupci nisu bili zadovoljni tvorničkom izvedbom automobila, stoga je fičo bio predmet beskonačnih modifikacija i poboljšanja, s velikim utroškom vremena,

²⁴⁴ Pecikozić, Ante, „Mali“, *Saobraćaj*, 2, 1973., 34.

²⁴⁵ Pogačar, 68.

²⁴⁶ Pecikozić, Ante „Dva spomenika motorizacije dviju zemalja“, *Saobraćaj*, 2, 1973., 34-35.

²⁴⁷ „Više „fiča“, *Vozač, vozilo i saobraćaj*, 2-3, 1979., 15.; Pogačar, 45-47.

²⁴⁸ Pogačar, 73.

²⁴⁹ Isto, 73-74.

²⁵⁰ Borisavljević, „25. jubilarni međunarodni salon automobila u Beogradu“, *Vozač, vozilo i saobraćaj*, 1986., 8.

koje je ponekad bilo dostatno samo za njegovo funkcioniranje. Vozači su voljeli nadograđivati komponente motora i ovjesa automobila, kako bi automobil ostvario bolje performanse od onih tvorničkih.²⁵¹ Tako se fičo nadograđivao s ventilskim oprugama, ispušnim cijevima, radilicama i drugim dijelovima talijanskog Abartha, domaćih DMB iz Rakovice i Unverzala ili ostalih Fiatovih modela s snažnijim motorima, dok su automobilski časopisi nudili savjete i načine kako povećati snagu automobila.²⁵²

5.4 Zastava 1300

Nedugo nakon fiće, u Kragujevcu je 1961. započela proizvodnja modela 1300, poznatog pod nadimkom tristać. Nastao na osnovi Fiatovog modela 1300, tristać se zadržao u proizvodnji sve do 1979. te je stekao nadimak jugoslavenski mercedes.²⁵³ Reklamirao se kao elegantni automobil čiji motor u donosu na svoju veličinu pruža ekonomičnost uz solidne performanse i vozna svojstva.²⁵⁴

Automobil je bio opremljen četverocilindričnim motorom, zapremine 1 295 kubika, koji je razvijao 60 konjskih snaga, što je bilo dovoljno da automobil dostigne maksimalnu brzinu od 140 kilometara na sat, a kasnije je predstavljena snažnija verzija s motorom zapremine 1 481 kubika koja se proizvodila pod nazivom 1500.²⁵⁵ Veći motor razvijao je 72 konjske snage što je bilo dovoljno za maksimalnu brzinu od 155 kilometara na sat, dok su kasniji modeli s početka sedamdesetih nudili bogatiju opremu te su se prodavali pod oznakama DeLuxe i 1300 E.²⁵⁶

Već u poznim godinama na tržištu tristać dizajnom nije zaostajao za mlađom konkurencijom, premda nije ostao u potpunosti imun na zub vremena, što potvrđuju testovi u auto-časopisima u periodu kasnih šezdesetih. Zastavin model se s mlađahnom konkurencijom mogao mjeriti komforom i dizajnom, dok su vozna svojstva i motor bili zastarjeli.²⁵⁷ Usprkos zastarjelim voznim karakteristikama, dvije crvene Zastave 1300 nastupile na rally natjecanju Tour d' Europe 1971. uz minimalne

²⁵¹ Živković, 118-119.

²⁵² Križišnik, Branko, „Fičo - može li brže?“, *Vozač i saobraćaj*, 11, 1968., 270.

²⁵³ Marušić, Željko, „Fiat 1300 (1961. – 1966.): naš direktorski auto, licencna Zastava 1300, Tristać,, *Autoportal*, <https://autoportal.hr/vremeplov/fiat-1300-1961-1966-direktorski-auto-na-nasim-cestama-kao-licencna-zastava-1300-tristac/>, 9. listopada 2023

²⁵⁴ „Crvena zastava“ danas i sutra, *Vozač i saobraćaj*, 4, 1969., 81.

²⁵⁵ „Tehničke novosti FIAT“, *Saobraćaj*, 11, 1964., 15.

²⁵⁶ „1300/1500“, *Zastava automobili*, <https://zastavanacionale.com/Default.aspx?lng=en-us&mode=models&id=1300>, 9. listopada 2023.

²⁵⁷ Koprivica, Miroslav „Vozili smo Zastavu 1300“, *Saobraćaj*, 5, 1969. 117-118.

modifikacije.²⁵⁸

5.5 Zastava 101 ili stojadin

Zastava 101, poznatiji pod nadimkom stojadin, bio je obiteljski automobil iz Kragujevca predviđen za prijevoz četvero do petero putnika.²⁵⁹ S obzirom na svoju pristupačnu cijenu i prostrane dimenzije, ubrzo dobiva epitet „narodnog automobila“.²⁶⁰

Nakon pregovora između Rakovića i Agnellija, šezdesetih godina postignut je dogovor o projektiranju novog vozila pod kodnom oznakom x, koje će se zasnivati na Fiatu 128.²⁶¹ Tako je 1971. uz pomoć Fiatovih inženjera nastala Zastava 101. Novi model bio je namijenjen prvenstveno domaćem tržištu, ali i izvozu u zemlje trećeg svijeta i komunističkog bloka.²⁶² Premda se model 101 zasnivao na talijanskom 128, konstrukcija je bila izmijenjena, 101 je bio hatchback s peterim vratima, dok je 128 originalno koncipiran kao limuzina s četvoro vrata.²⁶³

Kontroverze oko samog automobila započele su i prije njegova predstavljanja 1971., nakon što su snimci konceptnog vozila završili u medijima. Filmski autorski studio snimao je film o novom stojadinu, čiji su snimci ukradeni i objavljeni prije službenog predstavljanja automobila. Fotografije preuzete iz filma objavljene su u časopisu *Avta* već u prosincu 1970. te zatim u još nekoliko domaćih i inozemnih časopisa, što je u konačnici rezultiralo sudskim procesom.²⁶⁴

Novi stojadin bio je hvaljen zbog svojih kompaktnih dimenzija, unutrašnjost je bila prostrana i dobro opremljena. Bilo je dovoljno prostora za visoke vozače, dok je dodatni komfor pružalo dobro grijanje i ventilacija putničkog prostora. Bio je dugačak 3,762 metra, opremljen motorom zapremine 1 116 kubika koji je razvijao 55 konjskih snaga, što mu je omogućavalo maksimalnu brzinu od 135 kilometara na sat.²⁶⁵ Motor se isticao zbog svoje štedljivosti i ugladenog rada dok je bio hladan, a solidan motor i ovjes omogućili su dobre vozne karakteristike, zbog kojih je također bio hvaljen.

²⁵⁸ Bošković, „Zastave“ odolele surovom „Tour-u“, *Vozač i saobraćaj*, 1, 1972., 22.

²⁵⁹ Tomažić, Agata, „Stojadin“, *Leksikon YU mitologije*, <https://www.leksikon-yu-mitologije.net/stojadin/>, 9. listopada 2023

²⁶⁰ Duda, *Pronađeno blagostanje*, 211.

²⁶¹ Gašić, 80.

²⁶² Isto, 76.

²⁶³ Isto, 80.

²⁶⁴ „Na sud zbog nacionalnog vozila?“, *Vozač i saobraćaj*, 7-8, 1971., 164.

²⁶⁵ „Zastava 101“, *Vozač i saobraćaj*, 2, 1972., 45.; Duda, *Pronađeno blagostanje*, 211.

Međutim, prvi testovi pokazali su i određene nedostatke novog modela. Mjenjač je brzo pokazivao znakove trošenja, elektroinstalacije su bile osjetljive na vlagu, kočnice su bile loše, a karoserija je bila glasna na lošim putevima te velikim brzinama, dok je najviše glavobolja novim kupcima zadavala slaba dostupnost rezervnih dijelova u prvim godinama proizvodnje.²⁶⁶ Premda se pojavilo mnogo tvorničkih grešaka, one su s vremenom otklanjane u narednim godinama. Međutim, Zastava 101 je također bila žrtva lošeg uvoznog lima, zbog kojeg su nastajali problemi s kvalitetom limarije, čemu najbolje svjedoči primjer Mate Matijevića iz Rijeke.²⁶⁷

Mate Matijević bio je riječki pomorac koji je se nakon mukotrpnog rada na brodu, u veljači 1981. odlučuje zaputiti u Ljubljano kako bi kupio novu Zastavu 101 Mediteran 1300. Vrlo brzo je otkrio da u njegovom novom stojadinu ne rade unutrašnja svjetla, vanjsko stop svjetlo, zračenje, podizanje stakala i sustav pranja vjetrobranskog stakla, odnosno sveukupno 25 nedostataka na novom vozilu. Do kolovoza se broj nedostataka povećao na 69, među kojima je najveći bio propuštanje vode u vozačkoj kabini. Međutim najveći problemi tek su uslijedili, automobil je zbog loše izrade karoserije puknuo na pola te se nakon otklanjanja kvara jamstvenom roku opet pojavio problem s ulaskom vode. Nezadovoljni vlasnik kontaktirao je nekoliko Zastavinih predstavnika koja nisu riješila njegove nedaće. Između ostalog pismo je uputio na adresu direktora kragujevačke tvornice od kojeg nije dobio odgovor. Također, obratio se i sudskom vještaku, koji je ustvrdio kako se nedostaci ili greške ne mogu prepisati vlasniku, već nestručnosti i nemarnosti proizvođača automobila.²⁶⁸

Uz sve svoje dobre i loše strane, nakon predstavljanja na domaćem tržištu, broj stojadina na domaćim cestama počeo je rapidno rasti. Već 1973. godine u planu je bila proizvodnja 55 000 primjeraka, čime je „narodni auto“ pretekao i fiću za kojeg je predviđena proizvodnja 50 000 jedinica. Premda je bio predviđen prvenstveno za izvoz u zemlje Sovjetskog bloka i trećeg svijeta, pobudio je interes i na zapadnoeuropskim tržištima, čemu svjedoče novinski članci iz inozemnih auto časopisa.²⁶⁹ Broj proizvedenih automobila nastavio je rasti, 1975. proizvedeno ih je malo manje 60 000, čime je stojadin postao apsolutni „bestseller“.²⁷⁰

²⁶⁶ „Zastava 101“, *Vozač i saobraćaj*, 2, 1972., 45-46.

²⁶⁷ Duda, *Pronađeno blagostanje*, 211.

²⁶⁸ Božo, „Muke po Mati i njegovu stojadinu“, *Automoto savez Hrvatske magazin*, Rujan, 1982., 14.

²⁶⁹ „Zastava 101 u izvoz“, *Vozač i saobraćaj*, 10, 1972., 257.

²⁷⁰ „Blizu 150 hiljada vozila Zastava“, *Vozač i saobraćaj*, 2, 1976., 27

S obzirom na povećanje proizvodnih brojki, u narednim godinama nastaju nove inačice. Godine 1975. Zastava 101 L, luksuznija i bolje opremljena sa sitnim promjenama u vanjskom izgledu, a zatim verzije 101 Mediteran s troja vrata, 101 Super, najskuplja 101 1300 i 101 Reli. Spomenimo kako se potonja verzija pojavila na rally utrci Tour d' Europe, na kojoj je Zastava prethodno nastupala s modelima 1300. Brojke proizvedenih primjeraka su se do kraja sedamdesetih penjale i preko 80 000, stoga se Zastava odlučuje proširiti ponudu novim inačicama Zastava 101 B i 101 C.²⁷¹ Od svih navedenih, vjerojatno najprestižnija verzija stojadina nosila je oznaku special, ona je bila opremljena motorom zapremine 1300 kubika, kotačima lake legure, četvrtastim reflektorima i sjedalima s naslonom za glavu.²⁷² Uz special na tržištu je bila dostupna verzija lux koja je dolazila u metalik bojama i opremljena podnim tepesima te servo-kočnicom.²⁷³ Dobre proizvodne brojke nastavile su se i osamdesetih, međutim u manjem broju nego zlatnih sedamdesetih. Novi modeli GT i GTL ponudili su nove branike, pokazivače smjera, poboljšanje upravljačke ploče, mjenjača i manju potrošnju, dok je sredinom osamdesetih predstavljena i pick-up verzija.²⁷⁴

Međutim, velik broji inačica nije nudio velike promjene samog automobila, smatralo se kako se radi o sitnim preinakama koje samo podižu cijenu vozila, dok velike razlike između baznog i skupljeg modela zapravo nema.²⁷⁵ Tome u prilog citiram dio teksta Marka Tasića: „...i u toku svoje proizvodnje prošao kroz više varijanti (Mediteran, Standard), koje su naoko izgledale isto... A i gledano izbliza, nije bilo neke razlike osim u dizajnu nalepnice na zadnjim vratima...“²⁷⁶ Popularni stojadin u proizvodnji se zadržao do 2008. te je u periodu od 37 godina proizvedeno 1 045 458. primjeraka, što ga čini najprodavanijim automobilom tvornice iz Kragujevca.²⁷⁷

²⁷¹ Duda, *Pronađeno blagostanje*, 212.; „Čekaj magare na (skupi) automobil“, *Vozač, vozilo i saobraćaj*, 1, 1979., 2.

²⁷² „Premalo robe za gladne kupce“, *Vozač i saobraćaj*, 4, 1978., 58.

²⁷³ Matak, Monika, „Podsjetnik na pola stoljeća Zastave 101“, *Automobili.hr*, <https://automobili.hr/novosti/zanimljivosti/podsjetnik-na-pola-stoljeca-zastave-101>, 23. rujan 2023.

²⁷⁴ Mesaroš, Tomislav, „Mrtva trka noviteta“, *Automoto savez Hrvatske Magazin*, Travanj, 1984., 16.; Duda, *Pronađeno blagostanje*, 212-213.

²⁷⁵ Cesar, Zdravko, „Uglavnom samo za platiše“, *Automoto savez Hrvatske magazin*, Rujan, 1980., 10

²⁷⁶ Tasić, Marko, „Stojadina“, *Leksikon YU mitologije*, <https://www.leksikon-yu-mitologije.net/stojadin/>, 10. listopada 2023

²⁷⁷ „Na današnji dan proizveden je posljednji Stojadin“, *Index.hr*, <https://www.index.hr/auto/clanak/na-danasnji-dan-proizveden-je-posljednji-stojadin/2413631.aspx>, 10. listopada 2023.

5.6 Jugo i Yugo

„Zašto svi vlasnici Jugića idu u raj? Jer su u paklu već bili. Kako se zovu kočnice na Jugu? Dodatna oprema. Kako udvostručiti cijenu Jugiću? Napunite mu rezervoar“, samo su neki od maštovitih viceva koji su opisivali čudo jugoslavenske industrije, kojem je prestižni časopis *Forbes* dodijelio titulu najgoreg automobila u povijesti. Zasluzeno ili ne, ova titula je malenom automobilu priskrbila vječnu slavu, čemu su također pomogle i brojne zapažene uloge u američkim filmovima.²⁷⁸ Tako je Jugo svoje mjesto na velikom platnu dijelio s Bruceom Willisom u filmu *Umri muški III* i Brandonom Leejem u *Vrani te* u nizu drugih filmova i serija američke produkcije.²⁷⁹ Jugo nije bio samo zvijezda u kino dvoranama širom svijeta, on je svoje mjesto pronašao i u pjesmama. Tako je sastav Zabranjeno pušenje iskoristio naziv automobila za ime pjesme s kraja devedesetih. U nešto manje od pet minuta, pjesma „Jugo 45“, nostalgично se prisjeća svakodnevnog društvenog života u Jugoslaviji te života nakon raspada, dok je prema riječima autora teksta Davora Sučića, Jugo 45 upotrijebio kao sinonim za Jugoslaviju.²⁸⁰

Priča o Jugu započinje 1970. kada generalni direktor Prvoslav Raković spominje plan razvoja vozila Y.²⁸¹ Prva naftna kriza donijela je nove trendove u industriji te malolitražni automobili postaju sve traženiji na tržištu. U tom trenutku suradnja Zastave i Fiata već je uvelike uznapredovala, samim time talijanska se tvornica nameće kao logičan partner za razvijanje novog vozila. Kao osnova za razvoj Juga, odabran je model Fiat 127, koji se pokazao uspješnim na tržištu u kategoriji malolitražnih automobila srednje klase.²⁸² Ugovor između Zastave i Fiata potpisan je 1976., te je prema njemu planirano zajedničko razvijanje vozila od strane domaćih i talijanskih inženjera. Za novi model odabran je Fiatov benzinski motor zapremine 903 kubika, a radilo se o isprobanom motoru koji se već ugrađivao u Fiat 850 Sport i Autobianchi A 112. Razvijao je 45 konjskih snaga te se prije početka proizvodnje nagađala mogućnost ugradnje motora iz stojadina. Zastava je bila škrta s informacijama te su mediji u početku nagađali o mogućnosti početka proizvodnje

²⁷⁸ „Najgori auto u povijesti – Yugo je prvak!“, Express, <https://express.24sata.hr/life/najgori-auto-u-povijesti-yugo-je-prvak-10158>, 10. listopada 2023.

²⁷⁹ Tasić, Marko; Popović, Boris, „Yugo“, *Leksikon YU mitologije*, <https://www.leksikon-yu-mitologije.net/yugo/>, 10. listopada 2023.

²⁸⁰ Tošić, Ozren, „Priča o pjesmi Zabranjenog pušenja: Yugo 45“, *Express.ba* <https://express.ba/kolumne/318281/prica-o-pjesmi-zabranjenog-pusenja-yugo-45/>, 10. listopada 2023.

²⁸¹ „Stabilizacija mjere i automobilska industrija“, *Vozač i saobraćaj*, 12, 1970., 270.

²⁸² Gašić, 167-169.

Fiata 127 ili Autobianchija A 112. Naposljetku sumnje su otklanjane te je javnosti prezentiran novi model prvotno nazvan Zastava 102. Već 1978. proizveden je prvi ručno rađeni prototip koji je simbolično poklonjen predsjedniku Titu. Početak proizvodnje bio je predviđen za 1979., međutim, pomaknut je godinu kasnije, uz plan proizvodnje 50 000 automobila godišnje.²⁸³ Prije početka proizvodnje automobil dobiva svoj konačni naziv Jugo. Peugeot je autorskim pravima zaštitio nazive automobila koji sadrže nulu u sredini broja te je Zastava bila primorana preimenovati automobil. Međutim automobil se na stranim tržištima prodavao pod nazivom Yugo, s obzirom da se riječ *jugo* u španjolskom jeziku koristila za sok, čak i za želučane sokove.²⁸⁴

Kada se pojavio na Beogradskom sajmu automobila 1980., Jugo je ukrao veliku pažnju publike i novinara koji su posjetili manifestaciju. Novinski članci posebno su naglašavali štedljivost novog automobila koji je pri brzini od 80 kilometara na sat trošio svega 5,35 litara goriva, dok se pri većoj brzini i gradskoj vožnji ta brojka kretala oko 8 litara. Usporedba sa sličnim automobilima govori kako Jugo po ekonomičnosti nije zaostajao za zapadnim rivalima kao što su VW Polo, Fiat 127, Ford Fiesta, Renault 5 i ostali. Novi Jugo bio je opremljen prednjim disk kočnicama i bubnjevima na stražnjim kotačima. Karoserija je imala samonoseću školjku koju je karakterizirala visoka torziona i fleksivna krutost u centralnoj zoni, dok je pod prešan iz jednog dijela te se za njegovu izradu koristio čelični lim. Unutrašnjost je bila moderna te je potvrđivala napredak naspram prošlih modela, dok se posebna briga vodila o geometriji unutrašnjosti s ciljem postizanja što bolje pozicije vozača nad upravljačem.²⁸⁵

Proizvodnja je započela 28. studenog 1980., a tvornička cijena iznosila je 125 000 dinara, što je bilo osjetno više od fiće, kojeg je Jugo trebao zamijeniti na tržištu.²⁸⁶ Jugo se proizvodio u već zastarjelim Zastavinim pogonima koji se nisu bitno mijenjali od 1962. godine. Zastarjela tehnologija i oprema u proizvodnim pogonima negativnu su utjecali na kvalitetu proizvodnje novog modela. Također, već pri izlasku automobila na tržište, kritičari su smatrali kako se radi o zastarjelom automobilu, s obzirom da se zasnivao na tada već vremenom Fiatovom modelu 127. Također, postojali su problemi s kvalitetom izrade i pouzdanošću automobila, za

²⁸³ Pleters, Tom, „Tajne su – otkrivene“, *Vozač, vozilo i saobraćaj*, 1, 1979., 1.

²⁸⁴ Vuic, 68.

²⁸⁵ „Štedljiv, suvremen, prostran, Jugo 45“, *Automoto savez Hrvatske magazin*, Travanj, 1980., 8.

²⁸⁶ „Jugo 45 - 125.000 dinara“, *Automoto savez Hrvatske magazin*, Siječanj, 1981., 6.

čije su rješenje Zastavi bila potrebna dugoročna i velika ulaganja²⁸⁷

Nakon početnog modela 45 uslijedile su nove inačice pod imenima Juga 55, 65, 60efi, 45a, 55a, 45ax, 55ax i 55ex. Navedeni brojevi u imenima modela odnosili su se na snagu motora, također snažniji modeli bili su i skuplji.²⁸⁸ Oni koji nisu bili zadovoljni izgledom unaprijeđenih modela mogli su odabrati mnoštvo ukrasnih dodataka za svog jugića. U ponudi su bili „aftermarket“ spojleri, branici, rubnice, svijetla i ostali dijelovi koji su dolazili od domaćih i inozemnih proizvođača. Domaći auto časopisi sugerirali su kako estetski dodaci „čine automobil mnogo ljepšim te se on mnogo lakše prodaje po znatno višoj cijeni“.²⁸⁹

Jedna od najpoznatijih inačica Juga, zasigurno je 55 A, posebno razvijena za tržište Sjedinjenih Američkih Država. U 55 A, ugrađivao se snažniji motor zapremine 1 116 kubika koji je razvijao 55 konjskih snaga. Yugo je zbog zahtjeva novog tržišta prošao kroz otprilike 500 prerada, odnosno 850 uzimajući u obzir podatke tvrtke Yugo America.²⁹⁰

Zastava je na američko tržište planirala plasirati dodatnu verziju Juga s pomičnim krovom. Međutim, Yugo GV Cabrio je svjetlo dana ugledao u travnju 1990., nakon bankrota tvrtke Yugo America.²⁹¹ Yugo Cabrio u potpunosti je razvijan s Bricklinovom tvrtkom Yugo America te je domaćoj javnosti predstavljen 1987. na salonu automobila u Beogradu. Automobil je bio opremljen većim i snažnijim motorom zapremine 1 300 kubika, uparenim peterostupanjskim mjenjačem i servo kočnicama. Platneni krov bio je u potpunosti automatiziran te se njime upravljalo hidrauličnim uređajem, čije su se komande nalazile na kontrolnoj ploči.²⁹² Međutim, zbog problema oko razvoja i proizvodnje pomičnog krova, automobil se na tržištu pojavio kasnije od predviđenog termina te je u konačnici samo Zastava snosila troškove razvoja, bez dogovorenog učešća Bricklinove tvrtke.²⁹³

Krajem osamdesetih u ponudi su bili modeli 55, 60 i 65 te dotjerani GVX. U navedene modele ugrađivao se modernizirani motor zapremine 1 116 kubika, dobro poznat iz stojadina. Unaprijeđena modela u kasnijim godinama proizvodnje nisu donijela rješenja njegovih mana koje je imao od izlaska na tržište, a one su se

²⁸⁷ Stanković, 877.

²⁸⁸ Tasić, Marko; Popović, Boris, „Yugo“, *Leksikon YU mitologije*, <https://www.leksikon-yu-mitologije.net/yugo/>, 10. listopada 2023.

²⁸⁹ „Šminka se isplati“, *Auto Klub*, 15., 1989., 22.

²⁹⁰ Palairt, 100.

²⁹¹ Gašić, 180.

²⁹² Borisavljević, „26. Međunarodni autosalon u Beogradu“, *Vozač, vozilo i saobraćaj*, 5, 1987., 8.

²⁹³ Palairt, 102.

odnosile na nedostatak prostora u vozačevoj kabini, kao i teško zatvaranje vrata.

Nakon propalog posla u Sjedinjenim Američkim Državama, Zastava je prodaju automobila Yugo pokušavala orijentirati prema drugim zapadnim tržištima, kao što su Portugal i Zapadna Njemačka.²⁹⁴ Yugo se, kao i stojadin proizvodio do 2008. te je ukupno proizvedeno 794 428 primjeraka²⁹⁵

5.7 Yugo Florida

Nakon početka izvoza Juga na američko tržište 1985., Zastava je planirala proširiti svoju ponudu automobila. Uz unapređenje postojećih, planovi su se odnosili na izradu potpuno novog modela koji će konkurirati vozilima marke Hyundai na američkom tržištu.²⁹⁶ Početak projekta Florida započeo je 1982., ali dotadašnja praksa suradnje s Fiatom u ovom slučaju nije ostvarena, s obzirom da se, po riječima Zastavine uprave, Fiat pribojavao da će novo vozilo biti direktna konkurencija njihovom modelu Tipo.²⁹⁷ Godine 1986. započeo je rad na novom automobilu, a s obzirom na već stečeno iskustvo u izradi prijašnjih modela, umjesto licence kupljena su samo prava i usluge pojedinih proizvođača. Za dizajn je bio zadužen Giorgetto Guigiaro, motor je bio Fiatov, dok su komponente zadnjeg ovjesa proizvodio Volkswagen.²⁹⁸

Proizvodnja je započela 1988. te se do 1991. proizvelo svega 18 687 automobila. Prvi primjerci koji su predstavljeni 1988. kvalitetom nisu zadovoljavali standarde tržišta te je proizvodnja uskoro obustavljena i zatim ponovno pokrenuta naredne godine.²⁹⁹ Zastava je tada već izgubila utrku na američkom tržištu te nijedna Florida nikad nije prodana na tlu Sjedinjenih Američkih Država. Florida je predstavljala vrhunac Zastavinih automobila te se smatrala najkvalitetnijim automobilom iz Kragujevca.³⁰⁰

Florida se na tržištu se pojavila s motorom iz već spomenutog Fiat Tipa, obujma 1 372 kubika koji je razvijao snagu 70,5 konjskih snaga. Prodavana je uz slogan „budite ispred svog vremena“, te je svoje kupce tražila među „ljudima

²⁹⁴ Koprivica, Miroslav, „Yugo 60 sprinter u starom ruhu“, *Auto Klub*, 3, 1989. 11-13.

²⁹⁵ „Prije 10 godina proizveden je posljednji Yugo“, *Index.hr*, <https://www.index.hr/auto/clanak/prije-10-godina-proizveden-je-posljednji-yugo/2041661.aspx>, 11. listopada 2023.

²⁹⁶ Gašić, 172.

²⁹⁷ Palairat, 101

²⁹⁸ Gašić, 179.

²⁹⁹ Palairat, 102.

³⁰⁰ Gašić, 179.

suvremene vozačke kulture koji automobil poznaju i od njega puno traže”.³⁰¹

S obzirom na kompaktne dimenzije, Florida se na tržištu morala boriti s razvikanom i jakim zapadno europskom konkurencijom kao što su Volkswagen Golf, Renault 19, Fiat Tipo, Opel Kadett, Ford Escort, uz sve brojniju konkurenciju s dalekog istoka. Zastava je prvotno raspolagala s otprilike 400 milijuna dolara u svrhu razvoja novog vozila, međutim iznos je s vremenom smanjen, dok su zapadni konkurenti imali gotovo neograničena sredstva za dizajniranje vozila. U konačnici, Florida se mogla nositi sa zapadnom konkurencijom, a krasile su je prostranost, veliki prtljažnik, solidna izrada, dobra oprema i solidna vozna svojstva.

Poznati domaći auto časopis *Auto Klub* je u svom prvom izdanju posvetio nekoliko stranica usporednom testu Floride i Fiat Tipa s kojim je Florida dijelila isti motor. Tako su oboje razvijali maksimalnu brzinu od 160 (Tipo neznatno brži s 161) kilometara na sat, uz ubrzanje od 0 do 100 kilometara na sat za 13 sekundi uz identičnu gradsku potrošnju goriva od 8,5 litara na 100 kilometara. Premda su performanse i potrošnja identični, usporedni test je pokazao kako Floridu još uvijek muče sitnice u izradi te je zbog navedenog za „dlaku“ lošija od zapadnoeuropske konkurencije.³⁰²

³⁰¹ Duda, *Pronađeno blagostanje*, 220.

³⁰² Koprivica, Miroslav; Kmetić, France, „Florida protiv evropskog auta“, *Auto klub*, 1, 1989., 12-15.

6 MANJI PROIZVOĐAČI I MONTAŽERI

Uz Crvenu zastavu na jugoslavenskom su tržištu bili prisutni i drugi automobili iz domaćih tvornica. Tako su ulicama prometovali „domaći“ primjerci Citroëna 2 CV ili spačeka i Volkswagena 1300 ili bube, koji su bili proizvod domaćih tvornica koje su po inozemnoj licenci sastavljale automobile velikih svjetskih kopanija. Međutim, Zastava se smatrala jedinim pravim proizvođačem automobila, dok su ostale tvornice koje su radile po inozemnoj licenci pogrdno nazivane „montažerima“. One su proizvodile i izvozile dijelove ili gotove automobile za velike inozemne kompanije, a uvozile gotove automobile ili druge dijelove od kojih su sklapale vozila za domaće i strano tržište.³⁰³

Krajem šezdesetih, početkom sedamdesetih dolazi do velike ekspanzije novih tvornica koje su radile po inozemnim licencama. Zastava je tada mogla zadovoljiti 70% potreba jugoslavenskog tržišta, što je bio jedan od faktora uključivanja inozemnih tvrtki koje pokreću tržišnu borbu za ostalih 30%.³⁰⁴ Samim time, na domaćem tržištu započinje borba između četiri velika europska proizvođača: Fiata, Renaulta, Volkswagena i Citroëna, dok novi automobilistički centri nastaju u Bosni i Hercegovini i Sloveniji.³⁰⁵

6.1 CIMOS

Prva tvrtka koja se odlučila na proizvodnju automobila u Jugoslaviji bio je francuski Citroën. Već 1961. u pogonima slovenskog TOMOS-a započinje proizvodnja francuskih modela.³⁰⁶ Ugovor o kooperaciji dvije tvrtke potpisan je 1959. te se temeljio na povoljnim kompenzacijskim odnosima, prema kojima TOMOS uvozi nesastavljene automobile, dok za protuvrijednost izvozi pojedinačne dijelove automobila koji su plod „domaće“ proizvodnje.³⁰⁷ Tako je već 1961. na Jugoslavenskom salonu automobila TOMOS uz motocikle izložio tri „domaća“ Citroëna. Na salonu je prikazan model 2 CV spaček, po mišljenju novinara „skup“ i

³⁰³ Duda, *Pronađeno blagostanje*, 213.

³⁰⁴ Gašić, 123-124.

³⁰⁵ Isto, 126.

³⁰⁶ Miljković, „Mercedes za srce, fičo za žep“, 46.

³⁰⁷ „Tomos nastavlja kooperaciju sa Citroenom“, *Vozač i saobraćaj*, 2, 1966. 41.

„skroman“ automobil koji „nije baš privlačan za većinu kupaca“ te moderniji model AMI 6 koji je s cijenom od 1 600 000 dinara bio direktna konkurencija domaćoj Zastavi 1100. Na salonu je prikazan i luksuzniji model ID 19 koji se izgledom nije razlikovao od revolucionarnog DS 19 „žaba“, međutim s tehničke strane radilo se o nešto jednostavnijem automobilu.³⁰⁸

Predviđalo se kako će slovenska tvornica u narednim godinama s rastućom mrežom kooperanata usvojiti cjelokupnu proizvodnju Citroënovih vozila. Međutim, već u početnim fazama javljaju se financijski problemi, zbog niske cijene dijelova koje je TOMOS izvezio Citroënu, tvrtka je poslovala s gubitcima. Također su domaći kooperanti imali teškoća prilagođavanjem proizvodnje u skladu s Citroënovim propisima i standardima kvalitete. S obzirom na neiskusne i nestručne kadrove, kašnjenja u proizvodnji bila su uobičajena, dok su rijetka poduzeća koja su osnovala specijalizirane odjele jedina ispunjavala proizvodnji plan. Međutim, uz sve navedene probleme, najteži udarac za tvornicu bila je nemogućnost podizanja kredita. Proizvodnja u Kopru je zato privremeno obustavljena između 1962. i 1963. godine. Naposljetku je kredit odobren te je proizvodnja ponovno pokrenuta 1964., dok su se kooperanti s vremenom uhodali s proizvodnjom te je reklamacija na njihove proizvode bilo sve manje.³⁰⁹

U narednim godinama suradnja TOMOS-a i Citroëna se dodatno produbljivala, a 1971. započinje gradnja nove tvornice, dok naredne godine TOMOS, Citroën i Iskra iz Kranja osnivaju novo poduzeće pod nazivom CIMOS, s Citroënovim učešćem od 49%.³¹⁰ Novo poduzeće osnovano je u svrhu proizvodnje, organizacije montaže i prodaje isključivo Citroënovih automobila na području Jugoslavije. Za realizaciju su tvrtki bile dostupne tri postojeće tvornice u Buzetu, Senožeču i Novoj Gorici, dok se montaža odvijala u TOMOS-ovim pogonima sve do završetka gradnje nove tvornice u Novoj Gorici.³¹¹ Nova tvornica u Šempetru kraj Nove Gorice podignuta je 1973., u njoj su se kasnije proizvodili modeli GS i Diana.³¹²

U prvoj polovici sedamdesetih ponuda se i dalje zasnivala na modelima 2 CV i AMI 8, uz godišnju proizvodnju od 7 500 vozila, odnosno 2 300 modela 2 CV i 5 200

³⁰⁸ Pecikozic, Ante, „Jugoslavenski salon automobila“, *Saobraćaj*, 10, 1961., 8-9.

³⁰⁹ Tomos nastavlja kooperaciju sa Citroënom“, *Vozač i saobraćaj*, 2, 1966. 41.

³¹⁰ Gašić, 127.

³¹¹ „CIMOS nova zvijezda na jugoslavenskom nebu“, *Vozač i saobraćaj*, 10, 1972., 257.

³¹² Šuligoj, Boris, „Cimos: od ustanovitve do prodaje“, *Delo*, <https://old.delo.si/gospodarstvo/podjetja/cimos-od-ustanovitve-do-prodaje.html>, 12. listopada 2023.

modela AMI 8.³¹³ Uprava CIMOS-a nije bila zadovoljna financijskim rezultatima te su za njih okrivili eksploataciju jeftinih automobila, za koje su smatrali kako stvaraju gubitke. Sukladno tome, uprava se 1976. odlučuje za ukidanje jeftinih i zastarjelih modela 2 CV i AMI 8, dok njihove proizvodne pogone preuzima Dyane 6. Premda je popularni spaček bilježio bolje prodajne brojke u Zapadnoj Njemačkoj, uprava CIMOS-a je smatrala kako je skuplja i modernija „domaća“ Dyane idealan recept za bolje financijske rezultate.

Diana ili Dyane je bio model petorim vratima, sklopivom krovom i zadnjim sjedištem, opremljen motorom jačine 32 konjske snage, koji je razvijao maksimalnu brzinu od 120 kilometara na sat uz prosječnu potrošnju od 6,1 litara na 100 kilometara. Domaći mediji su nevoljko prihvatili odlazak spačeka, premda su Dyane prihvatili kao moderniju stilski dotjeraniju inačicu dotičnog modela.³¹⁴ Radilo se o automobilu prostranih dimenzija, koji je nudio ugodnu vožnju uz mnoštvo praktičnih rješenja. Međutim, testovi iz auto časopisa također navode kako se Diana nije mogla pohvaliti bogatom opremom, uz lošu preglednost i tvrd mjenjač brzina.³¹⁵

Diana nije bila jedini novitet slovenske tvornice sedamdesetih godina te je uskoro predstavljen veći model pod nazivom GS. Novi model GS bio je moderan i tehnološki avangardan automobil. Ukupno je proizvedeno 21 000 domaćih GS-a koji su s tvorničke trake silazili u slovenskim pogonima CIMOS-a te Buzetu.³¹⁶

Početak osamdesetih CIMOS je bio nadaleko poznat po kvaliteti svojih proizvoda i tradicionalnom povjerenju svojih kupaca. Proizvodnja u Šempetru bila je nezamisliva bez šezdesetak kooperanata, među kojima su najveći bili Sava iz Kranja i Jugoplastika iz Splita. Precizni proračuni govorili su kako Citroënova vozila na inozemnim tržištima imaju 5% dijelova jugoslavenske proizvodnje, dok su CIMOS-ovi modeli bili dostupni u 14 auto salona diljem zemlje, uz 70 servisnih centara.³¹⁷

Također, 1980. predstavljen je novi model pod nazivom GA. Radilo se o jugoslavenskoj inačici modela GSA, koji je kako u Jugoslaviji, tako i u inozemstvu zamijenio model GS. Po svojoj vanjštini nije se previše razlikovao od svog prethodnika GS, dok se novitet skrivao ispod poklopca motora u obliku novog zrakom

³¹³ „CIMOS nova zvijezda na jugoslavenskom nebu“, *Vozač i saobraćaj*, 10, 1972., 257.

³¹⁴ Duda, *Pronađeno blagostanje*, 215.

³¹⁵ Krovinović, Branko, „DYANE 6 – Ljepotica ili kućna pomoćnica“, *Vozač i saobraćaj*, 10, 1968., 234.

³¹⁶ „Sjećate se ovog Citroëna? Silazio je s proizvodnih traka u Istri!“, *Istarski.hr*, <https://istarski.hr/node/67247-sjecate-se-ovog-citroena-silazio-je-s-proizvodnih-traka-u-istri>, 13. listopada 2023.

³¹⁷ Pajić, Milijan, „Kvalitetom do povjerenja“, *Automoto savez Hrvatske magazin*, Prosinac, 1980., 7.

hlađenog boxer motora sa zapreminom 1 299 kubika i 65 konjskih snaga.³¹⁸

Međutim, zajamčene cijene automobila u dogovornoj ekonomiji i inflacija koja je sa 20% u sedamdesetima skočila na skoro 50% u osamdesetima, zadaju težak udarac slovenskoj tvornici.³¹⁹ Nakon devalvacije dinara 1980. dolazi do obustave prodaje i zastoja u proizvodnji. Do lipnja iste godine CIMOS je počeo poslovati s minusima u proizvodnji i prodaji vozila.³²⁰ Nakon znatnih gubitaka, smanjenja proizvodnje i nerealnih cijena pojedinih modela, CIMOS se našao u teškoj situaciji s gubicima od 20 milijardi dinara. Vlasnik licence Citroën također bilježi smanjenje prodaje, uz sve veću ovisnost o Peugeotu. CIMOS stoga postupno u dogovoru s Francuzima zaustavlja proizvodnju osobnih automobila 1981. godine. Međutim, suradnja dviju tvrtki je održala kontinuitet u vidu proizvodnje dijelova te je sukladno tome 1983. predviđen novi ugovor o nastavku industrijske kooperacije. Tako je CIMOS nastavio proizvodnju dostavnih i teretnih automobila do 1985. godine.³²¹

6.2 Pretis / UNIS / TAS

Godine 1948. u Vogošći, u blizini Sarajeva, nastaje jedna od najmodernijih tvornica za proizvodnju oružja u Europi pod nazivom Pretis. Tvrtka od 1965. sklapa njemačke automobile NSU te se 1967. udružuje s drugim kompanijama za preradu metala pri čemu nastaje UNIS, lider u preradi metala na području Bosne i Hercegovine.³²² Uz preradu metala, UNIS je isporučivao dijelove automobila za njemačke kompanije NSU i Volkswagen, a od 1969. započinje s proizvodnjom popularne Volkswagen „bube“, kasnije i ostalih modela njemačkog proizvođača u tada novoizgrađenoj Tvornici automobila Sarajevo (TAS). Godine 1971. pripremljena je linija za montažu gotovo 60 000 vozila marke NSU i Volkswagen. Međutim, tvornica je 1973. montirala svega 1 653 automobila, dok jedini novitet naredne

³¹⁸ Mesaroš, Tomislav, „Novi GA iz Cimosa“, *Automoto savez Hrvatske magazin*, Siječanj, 1981., 8-9.

³¹⁹ „Sjećate se ovog Citroena? Silazio je s proizvodnih traka u Istri!“, *Istarski.hr*, <https://istarski.hr/node/67247-sjecate-se-ovog-citroena-silazio-je-s-proizvodnih-traka-u-istri>, 13. listopada 2023.

³²⁰ Pajić, Milijan, „Kvalitetom do povjerenja“, *Automoto savez Hrvatske magazin*, Prosinac, 1980., 7.

³²¹ Mesaroš, Tomislav, „CIMOS kao fenix“, *Automoto savez Hrvatske magazin*, Siječanj, 1982., 19.; „Sjećate se ovog Citroena? Silazio je s proizvodnih traka u Istri!“, *Istarski.hr*, <https://istarski.hr/node/67247-sjecate-se-ovog-citroena-silazio-je-s-proizvodnih-traka-u-istri>, 13. listopada 2023;

Mesaroš, Tomislav, „Ponovno neispunjenje plana“, *Automoto savez Hrvatske magazin*, Travanj, 1983. 19.

³²² „About“, *Pretis*, <https://web.archive.org/web/20140113062543/http://pretis.ba/about/>, 13. listopada 2023.; Miljković, „Mercedes za srce, fičo za žep“, 46.

godine bila nova izvedenica bube 1303 J.³²³

Brojka proizvedenih vozila se u narednim godinama povećala zasigurno zahvaljujući Volkswagenovom „bestselleru“, modelu Golf. Vjerojatno najuspješniji europski automobil, Golf je nastao 1974. kao nasljednik bube. Radilo se o kompaktnom vozilu kojeg se smatra utemeljiteljem istoimene klase automobila.³²⁴

Nakon prethodnih najava početka montaže novog automobila u sarajevskim pogonima, TAS 1976. odustaje od proizvodnje „bube“ te temeljem petnaestogodišnjeg ugovora s Volkswagenom prelazi na proizvodnju novog modela Golf.³²⁵ Sarajevski Golf nosio je oznaku J iza naziva modela te se nudio s benzinskim motorom snage 50 konjskih snaga. Domaći primjerci, za razliku od njemačkih, imali su posebne oznake u svrhu asocijacije na zemlju proizvodnje: J, JL, JX, JD, JLD i JGL.³²⁶ Radilo se o udobnom i prostranom automobilu, dugačkom svega 3,7 metara, kojeg je krasila ekonomičnost, odnosno niska potrošnja goriva od 8,3 litre na 100 kilometara.³²⁷ U početku se Golf proizvodio s 25 % domaćih dijelova, dok je trošak uvoza ostalih dijelova bio pokriven izvozom dijelova iz vlastite proizvodnje.³²⁸ Dijelovi koje se nije uvozilo bili su proizvedeni od strane domaćih kooperanata te su ispunjavali najstrože standarde kvalitete, samim time, domaći primjerak kvalitetom nije odstupao od njemačkog.³²⁹ Dapače, urbana legenda kaže „kako je Golf s oznakom TAS bio bolji od originala“.³³⁰ U prilog navedenoj tvrdnji ide podataka kako je sarajevska tvornica bila četvrta po kvaliteti među ukupno 20 Volkswagenovih tvornica. Proizvodnja je već 1977. dosegla brojku od 5 000 primjeraka, uz tendenciju rasta, tako se do kraja sedamdesetih u Sarajevu proizvodilo 15 000 Golfova i tisuću Audija 100. Iste godine, predstavljena je dizelska inačica koja će u narednim godinama postati „najtraženiji jugoslavenski automobil“.³³¹

³²³ Miljković, „Mercedes za srce, fičo za žep“, 124.; Koprivica, Miroslav, „Tmurno na automobilskoj „fešti“ i oko nje“, *Vozač i saobraćaj*, 5, 1974., 106

³²⁴ „Volkswagen Golf (1974. – 2020.), kult od prvog dana, mjerilo kvalitete do danas“, *Autoprotal*, <https://autoportal.hr/tehnika/volkswagen-golf-1974-2020-kult-od-prvog-dana-mjerilo-kvalitete-do-danas/>, 14. listopada 2023.

³²⁵ „Krojački salon“, *Vozač i saobraćaj*, 10, 1976. 18.; Duda, *Pronađeno blagostanje*, 216.

³²⁶ „Volkswagen Golf (1974. – 2020.), kult od prvog dana, mjerilo kvalitete do danas“, *Autoprotal*, <https://autoportal.hr/tehnika/volkswagen-golf-1974-2020-kult-od-prvog-dana-mjerilo-kvalitete-do-danas/>, 14. listopada 2023

³²⁷ „Automobil nove generacije“, *Automoto savez Hrvatske magazin*, Ožujak, 1981. 17.

³²⁸ Duda, *Pronađeno blagostanje*, 216.

³²⁹ „Prije 40. godina počela proizvodnja Golfa u Sarajevu“, *Carlander*, <https://www.carlander.ba/automobili/legendarni-automobili/prije-40-godina-pocela-proizvodnja-golfa-u-sarajevu/>, 14. listopada 2023.

³³⁰ Pogačar, 57.

³³¹ Duda, *Pronađeno blagostanje*, 216.

Početak osamdesetih, na tržištu se pojavljuje Jetta, limuzina koja se po svojim dimenzijama nalazila između Golfa i Passata. Njezin idejni začetnik bio je Golf, od kojeg je Jetta bila duža 40 centimetara. Na jugoslavenskom se tržištu pojavila u proljeće 1980., dok se za domaću inačicu čekao kraj godine.³³²

Godine 1981. sarajevska tvornica je već proizvodila 21 038 automobila, odnosno 2 951 modela Jetta i 18 087 modela Golf. Val poskupljenja automobila s početka osamdesetih svrstao je sarajevske modele među one skuplje. Međutim, poskupljenja modela nisu smanjila potražnju te su Volkswagenovi modeli bili omiljeni odabir društvenog sektora i rent-a-car tvrtki. Također, s obzirom na veliku potražnju, TAS nije imao problema s kreditima kao ostali domaći proizvođači.

Godine 1982. TAS je na Salonu automobila u Beogradu predstavio potpuno novi model pod nazivom Caddy.³³³ Radilo se o pick-up izvedenici Golfa koji se nudio u verziji s kabinom i bez nje, uz širok izbor opreme i motora. Tako je „simpatično vozilo, odličnog izgleda“ pobudilo veliko zanimanje kupaca diljem Europe. Volkswagen je bio iznimno zadovoljan suradnjom sa sarajevskom tvornicom te je cjelokupnu proizvodnju novog modela za tržište zapadne Europe povjerio TAS-u. U proizvodnju su bili uključeni mnogi domaći kooperanti, između ostalog slovenska tvornica skija i skijaške opreme Elan, koja je proizvodila kabine ekskluzivno za Caddyja. U Sarajevu je već 1983. planirana isporuka 15 000 Caddyja diljem Europe, dok su domaći kupci morali pričekati još koju godinu kako bi se novi automobil pojavio na jugoslavenskom tržištu.³³⁴

Uz nove Caddyje, U Zapadnu Njemačku su svakog dana iz sarajevske tvornice u isporučivani ispušni lonci, elektro kablovi, zadnji mostovi, akumulatori, farovi i ostali dijelovi.³³⁵ Razvojna strategija temeljila se na poboljšanju kvalitete, što je bio jedan od razloga velike potražnje za vozilima sarajevske tvornice, na čiju su izradu zamjerke bile rijetke. Također „dizelski“ model Golfa nudio je jeftino održavanje uz veoma nisku potrošnju goriva, što je ga je činilo izuzetno poželjnim i prikladnim za jugoslavenske prilike u vrijeme krize.

Samim time ne začuđuje veliki interes jugoslavenskog tržišta nakon predstavljanja potpuno novog Golfa druge generacije. Dizajniran od strane njemačkih

³³² „VW JETTA - produženi golf“, *Automoto savez Hrvatske magazin*, Ožujak, 1980., 12-13.

³³³ Mesaroš, Tomislav, „Novi vjetrovi auto industrije“, *Automoto savez Hrvatske magazin*, Ožujak, 1982., 7.

³³⁴ Žutelija, Željko, „'Caddy' osvaja Europu“, *Automoto savez Hrvatske magazin*, Veljača, 1983., 11.

³³⁵ Mesaroš, Tomislav, „Ponovno neispunjenje plana“, *Automoto savez Hrvatske magazin*, Travanj, 1983., 19.

dizajnera, novi golf nudio je tri benzinska motora zapremine 1 272, 1 595 i 1 781 kubika te dva dizel motora zapremine 1 585 kubika. Najviše ocjene automobil je dobio na račun prostranosti, ubrzanja, voznih svojstava i ekonomičnosti. Novi motori bili su ekonomičniji od prijašnjih te je svaki model bio opremljen disk kočnicama. Novi Golf druge generacije je za domaće prilike bio skup i luksuzan automobil, premda interes javnosti nije jenjavao. Međutim, za domaću inačicu se ipak trebalo malo strpiti u 1984. započinju pripreme za usvajanje proizvodnje novog modela koji je prvim kupcima isporučen godinu kasnije.³³⁶

Sredinom osamdesetih, predsjednik UNIS-a mogao se pohvaliti rastom proizvodnje, do 1986. proizvodnja je porasla na 25 000 primjeraka godišnje, uz perspektivu rasta do 40 000 primjeraka u narednom razdoblju. Istovremeno, svakog jutra su u Njemačku stizale dvije kompozicije dijelova iz Sarajeva. Premda su plaće u Sarajevu bile osam puta manja od onih u ostalim Volkswagenovim pogonima, krajem osamdesetih dolazi do povećanja radne snage te je 1989. sarajevska tvornica dostigla brojku od 37 411 proizvedenih automobila. Početkom devedesetih napravljeno je nekoliko probnih primjeraka Golfa treće generacije, međutim početak rata u Bosni i Hercegovini zaustavio je razvoj tvornice čiji su pogoni pretrpjeli pljačku i razaranja. Tvornica je nakon rata krenula s obnovom i ponovnom proizvodnjom automobila iz Volkswagen grupacije. Međutim s obzirom na mali broj proizvedenih automobila koji nije bio isplativ te potrebu velikih ulaganja u obnovu tvornice, proizvodnja je nedugo zatim trajno obustavljena.³³⁷

6.3 Litostroj

Godine 1947. s radom je započela nova jugoslavenska ljevaonica i tvornica za izradu strojeva pod nazivom Litostroj. Na otvaranju novog postrojenja prisustvovao je i sam Josip Broz Tito, po kojem je tvornica dobila ime.³³⁸ Francuski proizvođač automobila Renault 1969. sklapa ugovor o montaži svojih vozila u pogonima

³³⁶ „Golfovo novo ruho“, *Automoto savez Hrvatske magazin*, Prosinac, 1983., 18-19.

³³⁷ „Prije 40. godina počela proizvodnja Golfa u Sarajevu“, *Carlendar*, <https://www.carlander.ba/automobili/legendarni-automobili/prije-40-godina-pocela-proizvodnja-golfa-u-sarajevu/>, 14. listopada 2023; Duda, *Pronađeno blagostanje*, 216.

³³⁸ Bandur, Simona, „Litostroj po 65 letih: ni dneva, ko ne bi srećali litostrojčana“, *Delo*, <https://old.delo.si/druzba/panorama/litostroj-po-65-letih-ni-dneva-ko-ne-bi-srećali-litostrojčana.html>, 15. listopada 2023.

Litostroja.³³⁹

U studenom iste godine započinje montaža popularnog Renaultovog modela 4 koji ubrzo postaje najprodavaniji i najpopularniji model francuskog proizvođača na prostoru Jugoslavije.³⁴⁰ Uz model 4, u Sloveniji su se proizvodili Renaultovi modeli 8, 10 i kombi limuzina 16.³⁴¹

Model 16 bio je automobil napredne koncepcije, koji se na jugoslavenskom tržištu smatrao „teškom šminkom“. Dodatnu popularnost svakako mu je priskrbila zapažena uloga u posljednjoj epizodi popularne serije *Naše malo misto*, dok je glumac iz serije Boris Dvornik privatno također posjedovao Renault Litostroj. Međutim, montaža ovog u automobila odnosila se samo na jednostavne elemente kao što su akumulator, ratkape, brisači. Cilj je bio predstaviti Renault 16 kao domaći proizvod, kako bi se automobil bez velikih davanja prodavao za dinare.³⁴²

Uz navedeni model 16, 1970. u ponudi je bila limuzina pod nazivom 12. Automobil se reklamirao pod sloganom „strelica koja sigurno dostiže cilj“, pokretao ga je motor zapremine 1 289 kubika s kojim je Renault 12 bio sposoban postići brzinu od 145 kilometara na sat uz prosječnu potrošnju od 8,5 litara benzina na 100 kilometara.³⁴³

Uz montažu automobila, Litostroj je istovremeno proizvodio komponente mjenjača za Renaultova vozila proizvedena u Sloveniji.³⁴⁴ Već 1971., Litostroj zajedno s Renaultom započinje projekt izgradnje zajedničke tvornice.³⁴⁵ Međutim, suradnja nije dugo potrajala te već naredne godine francuska tvrtka sklapa novi ugovor o suradnji s drugom slovenskom tvornicom IMV.³⁴⁶

³³⁹ Miljković, „Mercedes za srce, fičo za žep“, 46.

³⁴⁰ „Pedeset pet leta Renaulta 4“, *N1 Srbija*, <https://n1info.rs/magazin/auto/a135546-renault-4-istorijat/>, 15. listopada 2023.

³⁴¹ „Istorija ex-yu automobilizma: Slovenija“, *Magazin auto*, <https://www.magazinauto.com/istorija-ex-yu-automobilizma-slovenija/>, 15. listopada 2023.

³⁴² Jakovlić Milić, Dino; Marušić, Željko, „Prije 55 godina proizveden prvi Renault 16, pionir kombilimuzina s petorim vratima“, *Glas Istre*, <https://www.glasistre.hr/automoto/prije-55-godina-proizveden-prvi-renault-16-pionir-kombilimuzina-s-petorim-vratima-607958>, 15. listopada 2023.; Duda, *Pronađeno blagostanje*, 235.

³⁴³ „Renault i Litostroj predstavljaju novitet“, *Vozač i saobraćaj*, 9, 1970., 217.

³⁴⁴ „Pedeset pet leta Renaulta 4“, *N1 Srbija*, <https://n1info.rs/magazin/auto/a135546-renault-4-istorijat/>, 15. listopada 2023.

³⁴⁵ Gašić, 127.

³⁴⁶ Duda, *Pronađeno blagostanje*, 213.

6.4 IMV

Premda je ugovor s francuskim Renaultom potpisan 1972., tvornica iz Novog Mesta je s montažom vozila započela nekoliko godina prije. Već pedesetih godina tvrtke Agroservis i Moto Montaža započinju s popravcima poljoprivrednih strojeva i proizvodnjom lakih teretnih vozila.³⁴⁷ Sve je započelo u skromnom objektu servisa koji su preživljavali zahvaljujući prihodima koje su ostvarivali prodajom goriva na benzinskoj pumpi. Prvotni uspjesi s servisiranjem traktora, automobila te proizvodnjom drljača za konjsku i traktorsku zapregu nisu bili dostatni razvitku. U takvim uvjetima mladi kolektiv donosi za tadašnje prilike hrabru odluku o početku montaže lakih dostavnih vozila marke DKW.³⁴⁸

Početak proizvodnje lakih dostavnih vozila, tvrtka Moto Montaža se preimenuje u Industriju motornih vozila, odnosno IMV.³⁴⁹ Korak po korak, mala tvornica iz Novog Mesta osvaja domaće tržište lakih teretnih vozila te se uskoro orijentira prema izvozu svojih proizvoda, plasirajući nekoliko tipova lakih teretnih vozila na europskom tržištu. Radilo se o domaćem proizvodu za čiju se proizvodnju uvezio jedino motor. S obzirom na uspješan izvoz proizvoda, IMV je bez većih problema pribavljao devize, dok su nove proizvodne hale financirane isključivo novcem tvrtke. U narednim godinama, IMV je svoj asortiman proširio na proizvodnju kamp prikolica uz preuzimanje zastupništva engleskog koncerna BMC 1967. godine. Tada su krenule glasine kako bi slovenska tvornica mogla usvojiti proizvodni program osobnih automobila BMC.³⁵⁰

Tako je već 1968. potpisan ugovor o montaži modela Austin 1300 koja je trebala započeti iste godine, uz cijenu od 2 985 000 starih dinara.³⁵¹ Ponuda modela se širila, pa je tako 1970. predstavljena domaća inačica Austin Maxi. Radilo se o kombi-limuzini koja je trebala popuniti prazninu između modela 1300 i 1800. Po dimenzijama nešto manji od Fiata 124 te 18 centimetara duži od Opel Kadetta, Maxi je spadao u vozila srednje kategorije. Opisan izrazima „Nije ružan, niti izrazito lijep“, prodavao se po cijeni od 39 877,50 dinara uz rok isporuke od 45 dana za devizne uplate te 120 dana za dinarske.³⁵²

³⁴⁷ „Zgodovina“, *Revoz*, <https://revoz.si/sl/zgodovina/>, 16. listopada 2023.

³⁴⁸ „Novorođenče bez kumova“, *Saobraćaj*, 4, 1970., 74.

³⁴⁹ „Zgodovina“, *Revoz*, <https://revoz.si/sl/zgodovina/>, 16. listopada 2023.

³⁵⁰ Pecikozić, Ante, „Sajam u Beogradu – iznenađenje za svakoga!“, *Vozač i saobraćaj*, 5, 1967., 128.

³⁵¹ „Beogradski salon 1968.“, *Vozač i saobraćaj*, 5, 1968., 126.

³⁵² Koprivica, Miroslav, „IMV-Austin na testu“, *Vozač i saobraćaj*, 4., 1970., 84-85.

Uz modele 1300 i 1800, na tržištu se pojavljuje domaća inačica legendarnog Austina Mini, automobila koji je na britanskom tržištu prvi puta predstavljen još davne 1959. godine. Revolucionarno djelo čuvenog engleskog konstruktora Issigonisa, sa svojih malo više od tri metra dužine još je uvijek spadao u najpraktičnije automobile malih dimenzija. Međutim, uz sve prednosti, prva testiranja domaće inačice ovog modela ukazivala su na stine propuste u proizvodnji, za koje su novinari okrivili IMV.³⁵³

Godine 1971., u zadanim rokovima te iz vlastitih sredstava, s radom započinje nova tvornica. Novi proizvodni pogon bio je velik 35 000 kvadratnih metara te se uklapao u otprilike 100 000 kvadratnih metara postojeće natkrivene proizvodne površine. Uz novi proizvodni pogon, IMV je raspolagao s tvornicom dijelova u Brežicama, pogonom za izradu opreme za vozila u Mirni i Brežicama, pogonom za izradu sastavnih elemenata za prikolice u Črnomelju, Semiču, Metliki i Mirni, pogonom za izradu servisne opreme u Belom Manastiru i već spomenutom tvornicom u Novom Mestu.³⁵⁴

Nedugo zatim, s obzirom na sve brojniju konkurenciju, IMV predstavlja svoj novi model IMV 1300 special, kao odgovor na Zastavin model 101. Uz micanje imena Austin u nazivu modela, komforna obiteljska limuzina dobila je snažniji motor s dva karburatora, snage 60 konjskih snaga. Pojedini mediji su stojadinovog konkurenta počeli nazivati „drugo nacionalno vozilo“, ne ulazeći previše u raspravu koliko su navedena vozila „nacionalna“ ili nisu.³⁵⁵

Godine 1972. IMV širi svoj posao s prodajom kamp prikolica u inozemstvu te otvara nove pogone za proizvodnju prikolica u Belgiji. Cilj je bio približiti se tržištima Skandinavije i Zapadne Europe. Planirana je proizvodnja 12 500 prikolica godišnje, čija bi se brojka u narednom razdoblju podigla na 25 000.³⁵⁶

Iste godine dolazi do velikih promjena te IMV potpisuje ugovor o suradnji s francuskom tvrtkom Renault.³⁵⁷ Bila je to suradnja na obostranu korist kojom je Renault uspješno riješio pitanje plasmana svojih vozila na jugoslavenskom tržištu, dok je IMV našao partnera s kojim nije imao problema oko isporuke sastavnih

³⁵³ „Veliki među malima“, *Vozač i saobraćaj*, 4, 1972., 96-98.

³⁵⁴ „Novorođenče bez kumova“, *Saobraćaj*, 4, 1970., 74-75.

³⁵⁵ Pecikozić, Ante, „Brže s ljepšim IMV 1300 specialom“, *Vozač i saobraćaj*, 10, 1972., 239-240.

³⁵⁶ „Industrija motornih vozila u Belgiji“, *Vozač i saobraćaj*, 10, 1972., 257.

³⁵⁷ „Zgodovina“, *Revoz*, <https://revoz.si/sl/zgodovina/>, 16. listopada 2023.

dijelova za proizvodnju svojih vozila.³⁵⁸ Tako već 1973. posljednji modeli Austina silaze s tvorničkih traka u Novom Mestu te ih zamjenjuju oni francuskog Renaulta. Prvotno se započelo s montažom legendarnog modela 4 i malom količinom modela 12, 16 i 18.³⁵⁹ Oni su nudili širok izbor u pogledu karoserije, veličine prtljažnog prostora i udobnost. Motori su bili zapremine 845, 1 289 i 1 565 kubika, razvijali su 34, 54 i 87,5 konjskih snaga, s prosječnom potrošnjom od 5,5, 8,5 i 9,3 litara na stotinu kilometara.³⁶⁰ Nedugo zatim, IMV započinje s ugradnjom francuskih motora u svoja dostavna vozila, dok su uz modele 4, 12 i 16, 1974. u ponudi bili i uvozni modeli 5, 15 i 17.³⁶¹

S obzirom na prvu naftnu krizu, domaćem tržištu je posebno bio zanimljiv malen, praktičan i ekonomičan model 4. Potrošnja je iznosila 6,5 litara na 100 kilometara, dok se kvalitetan i trajan motor smatrao dugotrajnijim od onih iz modela konkurentnog Volkswagena.³⁶² Popularna kvatrica gotovo je u potpunosti izrađena u Novom Mestu te su iz Francuske dolazili motori i neki sastavni dijelovi, dok su karoserija, kotači i ostali dijelovi proizvodili slovenski radnici.³⁶³ Krajem sedamdesetih predstavljena je snažnija verzija pod nazivom Renault 4 GTL, opremljena motorom zapremine 1 100 kubika.³⁶⁴

Na krilima francuskih modela, tvornica je 1974. planirala proizvesti 22 500 osobnih automobila te 2 500 dostavnih vozila, uz proširivanje kapaciteta na 50 000 jedinica godišnje do 1976. godine. Iste godine planirana je proizvodnja 35 000 kamp prikolica Adria caravana namijenjenih europskom tržištu, čime se IMV našao pri samom vrhu europskih proizvođača prikolica.³⁶⁵

Tako je već krajem sedamdesetih IMV proizvodio 52 000 automobila, među kojima je najzastupljeniji bio model 4 s 42 000 primjeraka, od kojih je 10 000 bilo namijenjeno izvozu.³⁶⁶ Vrh ponude tog vremena predstavljao je Renault 30 TS, koji se smatrao najluksuznijim i najskupljim „domaćim“ automobilom s cijenom preko 500 000 dinara. Model 30 bio je prvi „domaći“ automobil opremljen motorom s šest cilindara, jačine 128 konjskih snaga te je nudio iznimnu opremu, udobnost i zvučnu

³⁵⁸ „IMV: Renault“, *Vozač i saobraćaj*, 9, 1974., 172.

³⁵⁹ „Zgodovina“, *Revoz*, <https://revoz.si/sl/zgodovina/>, 16. listopada 2023.

³⁶⁰ Duda, *Pronađeno blagostanje*, 217.

³⁶¹ „IMV: Renault“, *Vozač i saobraćaj*, 9, 1974., 172.

³⁶² „R 4“, *Vozač i saobraćaj*, 1, 1974., 12.

³⁶³ „Auto-industrija u svijetu 1976 g. i mi...“, *Vozač i saobraćaj*, 10., 1976., 50.

³⁶⁴ „Premalo robe za gladne“, *Vozač i saobraćaj*, 4., 1978., 58.

³⁶⁵ „Nezakonito dijete..... I danas“, *Vozač i saobraćaj*, 4., 1974., 85.

³⁶⁶ Duda, *Pronađeno blagostanje*, 217.

izolaciju.³⁶⁷

Početak osamdesetih IMV se našao u problemima s nelikvidnošću i mukotrpnom konsolidacijom poduzeća.³⁶⁸ Sve je eskaliralo 1979. kada slovenska tvornica prestaje s isporukom unaprijed plaćenih automobila svojim kupcima, uz nemogućnost povrata novca, s obzirom da je račun slovenske tvrtke bio blokiran. U studenom 1980. IMV je dugovao 9 000 modela 4 i 2 000 modela 18, za koje su kupci čekali duže od godinu i pol dana. Jedinu utjehu pružalo je obećanje slovenske tvrtke o isporuci 6 000 modela 4 i 450 modela 18 do kraja godine. Dodatni problem predstavljalo je slobodno formiranje cijena koje je dovelo do poskupljenja proizvoda. Samim time kupci koji su htjeli svoje unaprijed plaćeno vozilo, morali su doplatiti do 100% iznosa s obzirom na novonastala poskupljenja. Tvrtka se na takav način štitila od poslovanja s gubicima, a uz probleme s isporukama vozila, prisutne su bile ucjene kooperanata. Nezadovoljni i ogorčeni kupci, njih otprilike 1 200 angažiraju odvjetnike s ciljem ostvarivanja cijene vozila kakva je navedena u kupoprodajnom ugovoru prije spomenutog poskupljenja. Na dan obilježavanja 25 godina rada tvrtke, ogorčeni kupci su zaposjeli upravnu zgradu tvornice uz parole „dajte nam pare ili automobile!“. Umjesto isprika rukovodstvo tvornice je kupcima obećalo njihove automobile do kraja prosinca te za sve njihove nedaće optužilo kooperante.³⁶⁹ Ovo nije bio prvi slučaj zakidanja kupaca od strane slovenske tvrtke jer se 1975. špekuliralo kako IMV i sarajevski TAS koče proizvodnju čekajući povećanje cijena svojih proizvoda.³⁷⁰

Tako je drugi najveći domaći proizvođač automobila odlučio udovoljiti kupcima te su oni koji su svoje modele 4 uplatili krajem 1979. i početkom 1980., svoj automobil dobili po povoljnijim uvjetima. Gubitci tvrtke su 1980. iznosili gotovo 720 milijuna dinara duga, a naznake su govorile kako slovensku tvrtku ista sudbina čeka i naredne godine. U prvih šest mjeseci planiran je gubitak od 277 milijuna dinara, međutim on je obilato premašen te je dug iznosio 422 milijuna dinara. Gubitci su se odrazili na proizvodnju, tako je umjesto najavljivanih 50 000 automobila plan proizvodnje smanjen na 38 500 od kojih je gotovo pola bilo namijenjeno kupcima u inozemstvu.

Uz gubitke, blokirane račune i duge rokove isporuke automobila, najveći problem za slovensku tvrtku bio je odnos s kooperantima. IMV nije imao dovoljno

³⁶⁷ Pleters, Tom, „Reprezentativnost za dinare“, *Vozač, vozilo saobraćaj*, 10-11, 1979., 12.

³⁶⁸ Duda, *Pronađeno blagostanje*, 217.

³⁶⁹ Pajić, Milijan, „Isporuke bez granice“, *Automoto savez Hrvatske magazin*, Siječanj, 1981., 7.

³⁷⁰ Duda, *Pronađeno blagostanje*, 237.

sredstva za podmirivanje računa za isporučenu robu, samim time kooperanti prestaju snabdijevati tvornicu svojim proizvodima. Dolazi do dogovora između obje strane te je tvrtki produžen rok plaćanja za dodatnih 180 dana.³⁷¹ U trenucima kada je tvornica prema planovima trebala proizvoditi do 70 000, 1982. je planirana proizvodnja bila gotovo upola manja. Proizvodnja je bila usmjerena prema izvozu koji je bio neophodan za nabavku deviza kojima su se plaćali motori, mjenjači i ostali dijelovi iz inozemstva koji su bili neophodni za proizvodnju. Zbog svih otežavajućih okolnosti, tvornica je tek 1982. započelo s isporukom davno uplaćenih modela 18, dok je zbog poljuljanog povjerenja kupaca potražnja za modelom 4 na domaćem tržištu bila sve manja.³⁷²

Unatoč smanjenoj potražnji, Renault i IMV nisu odustali od proizvodnje modela 4 te je novim ugovorima proizvodnja preko 20 godina starog modela produžena do 1986. godine. Također, model 4 je i dalje predstavljao najvažniji model tvornice, najviše zbog smanjene potražnje za modelima 9 i 18.³⁷³ Godine 1987. tvornica započinje s prodajom svojih kamp prikolica Adria na domaćem tržištu, dok se godinu kasnije na salonu automobila u Beogradu počelo govoriti o početku proizvodnje živahnog gradskog modela 5, s čijim početkom proizvodnje IMV uspješno privodi kraj desetljeća.³⁷⁴

Krajem osamdesetih francuski Renault se nalazio u poteškoćama te se IMV odlučuje za potragu za novim partnerom. Nakon dugih pregovora dolazi do nastavka suradnje s Renaultom te novim ugovorom iz 1989. nastaje nova tvrtka pod nazivom Revoz koja posluje i danas.³⁷⁵ U novu tvrtku domaći IMV je uložio 80% udjela, dok je francuski partner uložio 20%. S jugoslavenske strane u novu tvrtku su ušle postojeća infrastruktura, oprema i ljudstvo, dok su Francuzi omogućili stručnu pomoć, znanje i licencijska prava. Glavna uzdanica tvornice bio je model 5 koji je nakon pojeftinjenja od 15% izazvao veliki interes domaćih kupaca. Planovi proizvodnje 1989. iznosili su 3 000 primjeraka, od kojih je polovica bila namijenjena domaćem tržištu, dok se naredane godine predviđala proizvodnja 35 000, od kojih bi čak 30 000 bilo

³⁷¹ Koprivica, Miroslav, "Proizvođačima teško – kupcima ništa lakše", *Automoto savez Hrvatske magazin*, Rujan, 1981. 10.

³⁷² Mesaroš, Tomislav, "Novi vjetrovi auto industrije", *Automoto savez Hrvatske magazin*, Ožujak, 1982., 7.

³⁷³ Krovinić, Branko, "R 4 sigurno do 1986. godine". *Automoto savez Hrvatske magazin*, Prosinac, 1982., 19.

³⁷⁴ „Novosti iz IMV Novo Mesto“, *Vozač, vozilo i saobraćaj*, 6, 1987., 4.; Duda, *Pronađeno blagostanje*, 217.; Borisavljević, „27. međunarodni salon automobila u Beogradu“, *Vozač, vozilo i saobraćaj*, 3-4.

³⁷⁵ „Zgodovina“, *Revoz*, <https://revoz.si/sl/zgodovina/>, 17. listopada 2023.

isporučeno stranim kupcima. Domaća petica nosila je oznaku Campus, bila je opremljena motorom zapremine 1 108 kubika koji je razvijao 47 konjskih snaga. Radilo se o baznom modelu koji su domaći auto časopisi opisali kao „odličan izbor za one koji traže jednostavna, udobna i štedljiva kola bez vidljivih šlampera i mana“. ³⁷⁶ Početkom devedesetih započinje proizvodnja popularnog Clija, a 2004. francuski Renault postaje 100% vlasnik tvrtke. ³⁷⁷

6.5 IDA

AD Livnica iz Kikinde od 1969. započinje s proizvodnjom dijelova za njemački Opel te 1977. sklapa ugovor o montaži Opelovih modela s General Motorsom. Tako nastaje tvrtka pod imenom Industrija delova automobila, odnosno IDA Kikinda koja je 51% bila u vlasništvu AD Livnice i 49% u vlasništvu General Motorsa. ³⁷⁸

Sredinom kolovoza 1979. Opel je na tržištu predstavio svoj prvi automobil s prednjim pogonom pod nazivom Kadett, s ponuđenim motorima zapremine 1 200 i 1 300 kubika, snage od 50, 60 i 70 konjskih snaga. Novi Kadet pobudio je veliku pažnju domaćeg tržišta, a uskoro su krenule i novinske špekulacije o početku montaže novog modela u Kikindi. ³⁷⁹

Međutim, za početak montaže bilo je potrebno pričekati završetak izgradnje novih postrojenja koja su dovršena početkom osamdesetih. Za izgradnju dva moderna postrojenja utrošeno je 1,76 milijardi dinara te su svi objekti završeni prije roka. Podignuta je moderna ljevaonica kapaciteta 15 000 tona u kojoj se proizvodilo u dvije smjene. Prije otvaranja novih pogona, tvornica je montirala svega 836 automobila Ascona i Senator te se nakon unaprjeđenja pogona i proširivanja ponude na „domaći“ Kadett, predviđala brojka od preko 4 000 automobila godišnje. ³⁸⁰

U ponudi su bili modeli Rekord, Commodore, Senator, Ascona i Kadett, od kojih je najprodavaniji do početka prodaje Kadetta bio Rekord. U danima kad su domaći proizvođači početkom osamdesetih teško prodavali svoje automobile, Kadetti i Ascone su se tražili preko veze, ponajviše zbog promijenjene osnovice za plaćanje općeg poreza na promet i Asconine laskave titule jugoslavenskog automobila

³⁷⁶ Koprivica, Miroslav, „Domaće je domaće!“, *Auto Klub*, 12, 1989., 10-12.

³⁷⁷ „Zgodovina“, *Revoz*, <https://revoz.si/sl/zgodovina/>, 17. listopada 2023.

³⁷⁸ Mesaroš, Tomislav, „Sve više „Opel““, *Automoto savez Hrvatske magazin*, Siječanj, 1982., 22.; Miljković, „Mercedes za srce, fičo za žep“, 47.

³⁷⁹ „Opel vuče na prve kotače“, *Vozač, vozilo i saobraćaj*, 8-9, 1979., 15.

³⁸⁰ Mesaroš, Tomislav, „Sve više „Opel““, *Automoto savez Hrvatske magazin*, Siječanj, 1982., 22.;

godine.³⁸¹

Potrebno je napomenuti kako u suštini ni jedan Opel nije bio proizveden u Kikindi, već se radilo o razmjeni između General Motorsa i tvornice iz Kikinde koja je proizvodila odljevke za General Motors, dok je za protuvrijednost dobivala automobile. Kada se sve zbroji i oduzme, automobili koji su dolazili iz Kikinde bili su kud i kamo skuplji od istih automobila u Njemačkoj, iskoristivši mogućnosti slobodnog formiranja cijena.³⁸² Govorilo se kako automobili dolaze u potpunosti sklopljeni direktno iz Njemačke, dok bi se iz njih u Kikindi naknadno izvadila dodatna oprema, s ciljem prodaje istog automobila kao baznog modela. Izvađena oprema bi se naknadno prodavala kupcima po puno višoj cijeni.³⁸³

Godine 1984. po prvi puta se pojavljuje automobil koji je umjesto Opelovog nosio naziv IDA, a radilo se velikoj limuzini IDA Senator 3,0 CD. Limuzina koju je pokretao motor zapremine 3 000 kubika, bila je na udaru kritika zbog svoje cijene od 5,25 milijuna dinara što je bilo gotovo pet puta skuplje od cijene na tržištu Zapadne Njemačke.³⁸⁴

U drugoj polovici osamdesetih iščekivao se početak prodaje novog „domaćeg“ Kadetta koji je bio daleko aerodinamičniji i suvremeniji od svog prethodnika.³⁸⁵ Posebno se isticao sportskom inačicom GSI, „koja se svojim performansama mogla ravnati s slabijim modelima Porschea“, međutim domaćem tržištu je najzanimljivija bila dizelska inačica Kadetta.³⁸⁶ Montaža Opelovih modela trajala je do 1992. te je s tvorničkih traka u Kikindi izašlo ukupno 38 700 automobila.³⁸⁷

6.6 UPIM / INVEST – METALI

Osamdesetih godina započela je montaža automobila Peugeot u Prištini. Tvrtka pod nazivom UPIM je 1980. prodala 94 automobila pod značkom francuskog

³⁸¹ Mesaroš, Tomislav, „Opel IDI Asconi - laskava titula“, *Automoto savez hrvatske magazin*, Ožujak, 1983., 8.; Mesaroš, Tomislav, „Novi vjetrovi auto industrije“, *Automoto savez Hrvatske magazin*, Ožujak, 1982., 7.

³⁸² Pajić, Milijan, „Senator za – senatora“, *Automoto savez Hrvatske magazin*, Veljača, 1984., 11.

³⁸³ „Zanimljivost dana: Da li se Opel zaista proizvodio u Kikindi?“, *Autorepublika*, <https://autorepublika.com/2018/09/21/zanimljivost-dana-da-li-se-opel-zaista-proizvodio-u-kikindi/>, 15. listopada. 2023.

³⁸⁴ Pajić, Milijan, „Senator za – senatora“, *Automoto savez Hrvatske magazin*, Veljača, 1984., 11.

³⁸⁵ Mesaroš, Tomislav, „Tendencija blagog rasta“, *Automoto savez Hrvatske magazin*, Travanj, 1984., 19.

³⁸⁶ Koprivica, Miroslav, „Vozili smo Kadet 1,5 TD s japanskim srcem“, *Auto Klub*, 14, 1989., 20-21.

³⁸⁷ „Opel iz Banata“, *Moderni žurnal*, <https://modernizurnal.com/post/2019/6/27/opel-iz-banata>, 15. listopada 2023.

Peugeota.³⁸⁸ Naredne godine na tržište je plasirano 380 automobila, uglavnom velikih limuzina 604 i 505, dok su se u ponudi kasnije našli manji modeli 104 i 305.³⁸⁹ Plan za 1983. iznosio je 1 000 automobila, premda je realizirano svega 750 od čega najviše modela 305, njih 253 primjeraka, uz približno isto modela 104 i 504 te simboličnih 43 primjeraka modela 604. Iste godine tvrtka mijenja naziv u INVEST – METALI.³⁹⁰

Poslovanje tvrtke INVEST – METALI ili UPIM usko je vezano uz Tvornice amortizera Priština. Spomenuta tvornica amortizera imala je dugu tradiciju proizvodnje za razne inozemne tvrtke kao što su britanski Armstrong, njemački Sust kao i francuski Peugeot. Tvornica amortizera je između 1989. do 1990. proizvodila 3,3 milijuna jedinica svake godine i zapošljavala više od 1 500 radnika.³⁹¹ Upravo je njihova suradnja Peugeotom bila ključna za montažu francuskih automobila na Kosovu, s obzirom da su automobili dolazili za protuvrijednost izvezenih amortizera.³⁹²

6.7 Pokušaji ostalih inozemnih tvrtki

Navedene tvrtke nisu bile jedine koje su ulazile u suradnju s inozemnim proizvođačima automobila. Početkom sedamdesetih američki Ford je vodio pregovore s Udruženjem metalske industrije iz Beograda. Želja američke kompanije bila je proboj na jugoslavensko tržište s ciljem proizvodnje traktora i gospodarskih vozila stvaranjem zajedničke tvrtke. Ford je u novu tvrtku bio spreman investirati do 49% maksimalnog dopuštenog iznosa, dok bi novonastala tvrtka svoje proizvode plasirala na domaće i inozemno tržište, uz širu kooperaciju s domaćim partnerima. Također, govorilo se kako će Ford započeti s proizvodnjom traktora u Osijeku, teretnih modela Ford Transit u Beogradu, dok bi se kroz određeno vrijeme započelo s proizvodnjom osobnih automobila.³⁹³

Ovo nisu bili jedini pregovori domaćih tvrtki s inozemnim partnerima jer u

³⁸⁸ Mesaroš, Tomislav, „Dolazi li zatišje ?“, *Automoto savez Hrvatske magazin*, Ožujak, 1981., 26-27.

³⁸⁹ Mesaroš, Tomislav, „Novi vjetrovi auto industrije“, *Automoto savez Hrvatske magazin*, Ožujak, 1982., 7.

³⁹⁰ Mesaroš, Tomislav, „Tendencija blagog rasta“, *Automoto savez Hrvatske magazin*, Travanj, 1984., 19.

³⁹¹ *Investing in Kosovo*, Economic Initiative for Kosovo, Priština, 2011., 13.

³⁹² Mesaroš, Tomislav, „Novi vjetrovi auto industrije“, *Automoto savez Hrvatske magazin*, Ožujak, 1982., 7.

³⁹³ „Konac ili početak priče o Fordu ?“, *Vozač i saobraćaj*, 5, 1970., 110.

Sloveniji se planirala proizvodnja talijanskog Alfa Romea, u Bosni i Hercegovini se govorilo o suradnji Škode i mostarskog Sokola.³⁹⁴ U Crnoj Gori se službeno govorilo o početku montaže britanskog Land Rovera, premda do nje nikad nije došlo.³⁹⁵ Hrvatske tvornice, izuzev bužetskog CIMOSA, nisu bile previše zastupljene niti kao kooperanti, premda su kružile priče o suradnji s inozemnim tvrtkama. Tako je riječki Torpedo vodio pregovore s japanskim Nissanom, zadarski Bagat s Mazdom, osječki OLT s Fordom, a Autodubrava i Autodalmacija sa Simcom.³⁹⁶ Pregovori, međutim, nisu urodili plodom te nikad nije došlo do trajnih suradnji s inozemnim partnerima.

³⁹⁴ Duda, *Pronađeno blagostanje*, 220.

³⁹⁵ Mesaroš, Tomislav, „Dolazi li zatišje?“, *Automoto savez Hrvatske magazin*, Ožujak, 1981., 26-27.

³⁹⁶ Duda, *Pronađeno blagostanje*, 220.

ZAKLJUČAK

Automobil je izum koji je uvelike promijenio živote ljudi diljem svijeta te utjecao na niz društvenih, kulturnih, gospodarskih i političkih promjena. Kako u ostatku Europe, tako u Hrvatskoj prvi automobili izazivali su miješane emocije. Mnogi su bili zapanjeni novim tehnološkim čudom, no zasigurno nisu mogli ni zamisliti koliko će ovaj izum izmijeniti svakodnevnicu građana u narednim desetljećima. Krajem 19. i početkom 20. stoljeća automobili su služili kao simbol prestiža i luksuza, a njihova pojava na domaćim cestama bila je izrazito rijetka. Bile su potrebne godine i desetljeća kako bi postali sastavni dio svakodnevnice građana. Uz visoku cijenu i komplicirane popravke, otežavajuća okolnost za širenje automobila bila je loša infrastruktura. Nakon Prvog svjetskog rata uporaba automobila proširila se izvan djelatnosti sporta i rekreacije imućnih te on postaje sastavni dio gradskih i međugradskih službi. Međutim, niska razvijenost zemlje i način života nisu davali veliki polet u motorizaciji, a Velika ekonomska kriza dodatno je otežala razvoj procesa motorizacije na tlu Jugoslavije.

Tijekom i neposredno nakon Drugog svjetskog rata Jugoslavija je doživjela jedan od najvećih padova životnog standarda u Europi. S obzirom na industrijsku nerazvijenost zemlje, nakon rata proveden je sovjetski model forsirane industrijalizacije. Za uspješan razvoj industrije neophodno je bilo razvijati cestovni promet, samim time vlasti ubrzo uviđaju prednosti automobila i važnost razvoja autoindustrije. Međutim, u prvim poslijeratnim godinama jugoslavenska industrija još uvijek nije bila sposobna proizvesti sve dijelove koji su bili potrebni za izradu vozila.

Pedesetih i šezdesetih godina dolazi do poleta u procesu motorizacije, čije zasluge možemo prepisati jugoslavenskom privrednom čudu i pojavi automobila domaće proizvodnje koji je ujedno cjenovno dostupan. U razdoblju drugog petogodišnjeg plana ojačava uloga republičke vlasti, gospodarstvo postaje samostalnije u odnosu na saveznu državnu administraciju i naglasak se stavlja na robu široke potrošnje. Jugoslavija doživljava najveći gospodarski rast u Europi, koji se ujedno odrazio na povećanje kupovne moći građana. Na tržištu se tada pojavljuje prvi domaći automobil namijenjen širokim masama, a radi se naravno o fići.

Sedamdesetih godina dolazi do pojave naftne krize koja je uvelike naštetila europskoj industriji i životnom standardu. Međutim, kriza nije ostavila izravnog

utjecaja na jugoslavensko gospodarstvo. Rast motorizacije je osjetan, ali nedovoljan da se zemlja po stupnju motorizacije približi zapadnoeuropskim državama. Početkom osamdesetih dolazi do prvih ozbiljnih problema za vrijeme Druge naftne krize. Dugovi su počeli stizati na naplatu uz nemogućnost novog većeg zaduživanja. Jugoslavija uskoro ulazi u dužničku krizu, koja je zbog potrebe smanjenja uvoza i povećanja izvoza uzrokovala nestašicu mnogih proizvoda i sirovina. Broj vozila u osamdesetima se dalje povećavao, premda sa smanjenim indeksom rasta. Restrikcije goriva uzrokovane Drugom naftnom krizom smanjile su dnevno korištenje automobila u kućanstvima. Dolazi i do poskupljenja sirovina koje su se odrazile na likvidnost domaćih proizvođača automobila, koji podižu cijene vozila te učestalo kasne s isporukom, a u međuvremenu je došlo i do zasićenja tržišta. Uz sve nedaće, Jugoslavija je 1987. sa 143 automobila na tisuću stanovnika praktički dostigla prag temeljne motorizacije koji iznosi 150 automobila na tisuću stanovnika.

Razvoj automobilske industrije na tlu Jugoslavije usko je vezan za razdoblje nakon 1945. godine. Poslijeratna Jugoslavija u svojim počecima nije imala potrebnu tehnologiju i iskustvo za proizvodnju osobnog automobila. Vladalo je mišljenje kako su osobni automobili buržoaska ideja te je razvoj mobilnosti bio usmjeren prema javnom prijevozu. Politički sukob između Staljina i Tita iz 1948. dovodi do radničkog samoupravljanja u tvornicama i postupnog uvođenja svojevrzne inačice socijalističke tržišne ekonomije, dok se fokus usmjerava prema lakoj industriji i robi široke potrošnje. Već ranih pedesetih domaće tvornice proizvodile su gotovo sve komponente koje su potrebne za sastavljanje osobnog automobila. Ono što je kočilo budući razvoj bila je borba s održivošću novih tvornica, usvajanje novih tehnologija i manjak koordinacije unutar njih.

No, već do kraja pedesetih domaća industrija je dovoljno ojačala te je započela sa serijskom proizvodnjom automobila. Suradnja Fiata i Crvene zastave bila je primjer političkih i ekonomskih zaokreta u zemlji, dok je odluka o početku proizvodnje osobnog automobila bila volja kolektiva koja je proizašla iz sustava samoupravljanja. Uskoro, gradnjom novih pogona 1962., dolazi do povećanja kapaciteta koji su bili ključni za buduću ekspanziju. Povećanjem kapaciteta nastali su problemi s kooperantima koji nisu mogli pratiti rast tvornice. Širenje asortimana modela te sve bliža suradnja s Fiatom stvorili su mogućnost plasmana proizvoda u inozemstvo. Međutim, krizne osamdesete uvelike su pogodile poslovanje Crvene zastave. Tadašnja politika Jugoslavije bila je orijentirana zarađivanju deviza, samim

time Zastava je morala povećati svoj izvoz u druge zemlje kako bi povećala devizna sredstva nužna za normalno poslovanje. Zasićenje domaćeg tržišta, pad kupovne moći stanovništva i potreba za devizama primorale su Crvenu zastavu da se orijentira prema izvozu proizvoda i stvaranju projekta Yugo America. Nakon kratkoročnog početnog uspjeha Yugo je ubrzo stekao negativnu reputaciju koja je uvjetovala njegovu buduću sudbinu na tržištu SAD-a. U suštini Crvena zastava nije mogla ispuniti očekivanja koja su bila neophodna za uspješan plasman proizvoda na tržištu SAD-a. Politička situacija početkom devedesetih te početak rata trajno su obustavili normalno funkcioniranje tvornice.

Nemogućnost Crvene zastave da potpuno zadovolji potrebe domaćeg tržišta stvorila je pojavu ostalih domaćih proizvođača. Međutim, tvornica iz Kragujevca smatrala se jedinim pravim proizvođačem automobila dok ostale tvornice zbog svog modela poslovanja nikad nisu ostvarile takvu reputaciju. Radilo se o inozemnim tvrtkama koje su na nabujalom jugoslavenskom tržištu željele bolji plasman svojih proizvoda, koje su bez deviznih uplata mogle prodavati kao domaći proizvod. Tako se jugoslavensko tržište podijelilo u nekoliko interesnih sfera koje su sačinjavali Fiat, Citroën, Volkswagen, Opel i Renault. Većina tvornica je proživljavala teške trenutke tijekom osamdesetih, dok se danas samo u Novom Mestu još uvijek proizvode automobili.

IZVORI I LITERATURA

Izvori

Saobraćaj, 1953 – 1964.

Vozač i saobraćaj, 1966 – 1978.

Vozač, vozilo i saobraćaj, 1979., 1986 – 1988.

Automoto savez Hrvatske – Magazin, 1980 – 1985.

Auto Klub, 1989.

Literatura

1. Arčabić, Goran, *Zagrebački zbor kao poveznica hrvatskog i europskog gospodarstva (1922.-1940.)*, Srednja Europa, Zagreb, 2013.
2. Bilandžić, Dušan, *Historija Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije; glavni procesi 1918-1985.*, Školska knjiga, Rijeka, 1985.
3. Bilandžić, Dušan, *Hrvatska moderna povijest*, Golden marketing, Zagreb, 1999.,
4. Day, Lance, *Biographical Dictionary of the History of Technology*, Routledge, London, 1998.
5. Duda, Igor, *U potrazi za blagostanjem. O povijesti dokolice i potrošačkog društva u Hrvatskoj 1950-ih i 1960-ih*, Srednja Europa, Zagreb, 2005.
6. Duda, Igor, „Nema goriva. INA, nestašice i mjere štednje u Hrvatskoj 1979.-1984.“, *Iz hrvatske povijesti 20. stoljeća – Iz hrvaške zgodovine 20. stoletja*, ur. Iveljić, Iskra; Matković, Stjepan; Lazarević, Žarko, Inštitut za novejšo zgodovino, Ljubljana, 2012.
7. Duda, Igor, *Pronađeno blagostanje. Svakodnevni život i potrošačka kultura u Hrvatskoj 1970-ih i 1980-ih*, Srednja Europa. Zagreb, 2009.
8. Duda, Igor, „Svakodnevni život u obje jugoslavenske države. Hvatanje koraka sa evropom“, *Jugoslavija u istorijskoj perspektivi*, ur. Sonja Biserko, Helsinški odbor za ljudska prava u Srbiji, Beograd, 2017.
9. Edensor, Tim, „*National Identity and Everyday Life*“, Berg, Oxford-New York, 2002.
10. Gartman, David, „Three Ages of the Automobile The Cultural Logics of the Car“, *Automobilities*, ur. Mike Featherstone, Nigel Thrift, John Urry, Sage Publications, London, 2005.
11. Gašić, Ranka, *Jugoslovenski Detroit”: Automobilaska industrija u Kragujevcu 1953-*

- 1991., Beograd: Institut za savremenu istoriju, Beograd, 2017.
12. *Investing in Kosovo*, Economic Initiative for Kosovo, Priština, 2011.
 13. Jones, David W., *Mass Motorization + Mass Transit: An American History and Policy Analysis*, Indiana University Press, Bloomington, 2008.
 14. Koshar, Rudy, „Cars and Nations Anglo-German Perspectives on Automobility between the World Wars“, *Automobilities*, ur. Mike Featherstone, Nigel Thrift, John Urry, Sage Publications, London, 2005.
 15. Koshar, Rudy, „On the history of the automobile in everyday life“, *Contemporary European History*, 10:1., 2001.
 16. Miljković, Marko, „Kako se kalio 'fića': jugoslovenski radnici i italijanska tehnologija u Crvenoj zastavi, 1955.–1962.“, *Narodna umjetnost : hrvatski časopis za etnologiju i folkloristiku*, Vol. 51 No. 2, 2014.
 17. Miljković, Marko, „Mercedes za srce, fičo za žep“, *Dialogi*, No. 9, 2016
 18. Miljković, Marko, „Sajmovi automobila u Kraljevini Jugoslaviji kao mjesta promidžbe nacističke Njemačke“, *Časopis za suvremenu povijest*, Vol. 45 No. 2, 2013.
 19. Miljković, Marko, „Škoda i Crvena zastava: razvoj automobilske industrije u Čehoslovačkoj i Jugoslaviji do sredine 1960-ih godina“, *Izazovi izučavanja ekonomske istorije u Srbiji*, ur. Vesna Aleksić, Aleksandar Matković, Marko Miljković, Institut ekonomskih nauka u Beogradu, 2020., 155.
 20. Palaret, Michael, „The Rise and Fall of Yugoslav Socialism. A 18. Case Study of the Yugo Automobile Enterprise 1954–1992“., *Economic Transformations in East and Central Europe: Legacies from the Past and Policies for the Future*, ur. David F. Good, Routledge, London, 1994.
 21. Pogačar, Martin, *Fičo, auto za sve: zvijezda jugoslavenskog automobilizma između cesta i uspomena*, Srednja Europa, Zagreb, 2022.
 22. Siegelbaum, Lewis H., *Cars for Comrades: The Life of the Soviet Automobile*, Cornell University Press, New York, 2008.
 23. Staklarević, Neda, *Dolazak prvog automobila u Zagreb*, Tehnički muzej Zagreb, Zagreb, 2008.
 24. Stanković, Milan J., „Zavodi 'Crvena Zastava': Yugoslav Self-Management Socialism and Challenges for the Automobile Industry“, *Etnoantropološki problemi / Issues in Ethnology and Anthropology* , 12(3), 2017.

25. *Statistički godišnjak Jugoslavije 1990*, Savezni zavod za statistiku, Beograd, 1990.
26. Valjak, Valentino, *Bešte, ljudi – ide auto (Povijest automobilizma u Hrvatskoj 1898.-1945.)*, Citroën klub Croatia, Zagreb, 2012.
27. Vuic, Jason, *The Yugo: The Rise and Fall of the Worst Car in History*, Hill and Wang, New York, 2010.
28. Živković, Marko, „Little Cars that Make Us Cry Yugoslav Fića as a Vehicle for Social Commentary and Ritual Restoration of Innocence“, *Vehicles: cars, canoes, and other metaphors of moral ambivalence*, ur. David Lipset, Richard Handler, Berghahn Books, New York-Oxford, 2018.

Mrežni izvori

1. „Najgori auto u povijesti" - Yugo je prvak!“, *Express*, <https://express.24sata.hr/life/najgori-auto-u-povijesti-yugo-je-prvak-10158>, 10. listopada 2023.
2. „1300/1500“, *Zastava automobili*, <https://zastavanacionale.com/Default.aspx?lng=en-us&mode=models&id=1300>, 9. listopada 2023.
3. „1950s“, *Zastava automobili*, <https://zastavanacionale.com/Default.aspx?lng=en-us&mode=heritage&id=1950s>, 5. listopada 2023.
4. „About“, *Pretis*, <https://web.archive.org/web/20140113062543/http://pretis.ba/about/>, 13. listopada 2023.
5. „Automobil“, *Hrvatska enciklopedija*, <https://www.enciklopedija.hr/clanak/4751>, 14. kolovoza 2023.
6. „Fiat 1953.“, *Classic car catalouge*, https://classiccarscatalogue.com/FIAT_1953.html, 6. listopada 2023.
7. „Ford, Henry“, *Hrvatska enciklopedija*, <https://enciklopedija.hr/clanak/20114>, 16. kolovoza 2023.
8. „istorija ex-yu automobilizma: Slovenija“, *Magazin auto*, <https://www.magazinauto.com/istorija-ex-yu-automobilizma-slovenija/>. 15. listopada 2023.
9. „Jernej Kožar in njegov avtomobil „Naš“ ali „Ciganka“ iz leta 1948 (črno-beli spomini)“, *Ribnica 24*, <https://www.ribnica24.eu/utrip-casa/jernej-kozar-in-njegov->

- avtomobil-nas-ali-ciganka-iz-leta-1948-crno-beli-spomini/, 3. rujna 2023.
10. „Na današnji dan proizveden je posljednji Stojadin“, *Index.hr*, <https://www.index.hr/auto/clanak/na-danasnji-dan-proizveden-je-posljednji-stojadin/2413631.aspx>, 5. listopada 2023.
 11. „Opel iz Banata“, *Moderni žurnal*, <https://modernizurnal.com/post/2019/6/27/opel-iz-banata>, 15. listopada 2023.
 12. „Pedeset pet leta Renaulta 4“, *N1 Srbija*, <https://n1info.rs/magazin/auto/a135546-renault-4-istorijat/>, 15. listopada 2023.
 13. „Prije 10 godina proizveden je posljednji Yugo“, *Index.hr*, <https://www.index.hr/auto/clanak/prije-10-godina-proizveden-je-posljednji-yugo/2041661.aspx>, 5. listopada 2023.
 14. „Prije 40. godina počela proizvodnja Golfa u Sarajevu“, *Carlander*, <https://www.carlander.ba/automobili/legendarni-automobili/prije-40-godina-pocela-proizvodnja-golfa-u-sarajevu/>, 14. listopada 2023.
 15. „Sjećate se ovog Citroena? Silazio je s proizvodnih traka u Istri!“, *Istarski.hr*, <https://istarski.hr/node/67247-sjecate-se-ovog-citroena-silazio-je-s-proizvodnih-traka-u-istri>, 13. listopada 2023.
 16. „Stanko Bloudek“, *Travel – Slovenia*, <https://www.travel-slovenia.si/stanko-bloudek/>, 1. rujna 2023.
 17. „Volkswagen Golf (1974. – 2020.), kult od prvog dana, mjerilo kvalitete do danas“, *Autoprotal*, <https://autoportal.hr/tehnika/volkswagen-golf-1974-2020-kult-od-prvog-dana-mjerilo-kvalitete-do-danas/>, 14. listopada 2023.
 18. „Zanimljivost dana: Da li se Opel zaista proizvodio u Kikindi?“, *Autorepublika*, <https://autorepublika.com/2018/09/21/zanimljivost-dana-da-li-se-opel-zaista-proizvodio-u-kikindi/>, 15. listopada. 2023.
 19. „Zgodovina“, *Revoz*, <https://revoz.si/sl/zgodovina/>, 17. listopada 2023.
 20. Bandur, Simona, „Litostroj po 65 letih: ni dneva, ko ne bi srečali litostrojčana“, *Delo*, <https://old.delo.si/druzba/panorama/litostroj-po-65-letih-ni-dneva-ko-ne-bi-srecali-litostrojcana.html>, 15. listopada 2023.
 21. Jakovlić Milić, Dino; Marušić, Željko, „Prije 55 godina proizveden prvi Renault 16, pionir kombilimuzina s petorim vratima“, *Glas Istre*, <https://www.glasistre.hr/automoto/prije-55-godina-proizveden-prvi-renault-16-pionir-kombilimuzina-s-petorim-vratima-607958>, 15. listopada 2023.
 22. Marušić, Željko, „Fiat 1300 (1961. – 1966.): naš direktorski auto, licencna

- Zastava 1300, Tristać,, *Autoportal*, <https://autoportal.hr/vremeplov/fiat-1300-1961-1966-direktorski-auto-na-nasim-cestama-kao-licencna-zastava-1300-tristac/>, 9. listopada 2023
23. Marušić, Željko, „Fiat 1400, prvi Fiat sa samonosećom karoserijom, predstavljen 16. ožujka 1950.“, *Autoportal*, <https://autoportal.hr/vremeplov/fiat-1400-prvi-fiat-sa-samonosecom-karoserijom-predstavljen-16-ozujka-1950/>, 6. listopada 2023.
24. Matak, Monika, „Podsjetnik na pola stoljeća Zastave 101“, *Automobili.hr*, <https://automobili.hr/novosti/zanimljivosti/podsjetnik-na-pola-stoljeca-zastave-101>, 23. rujna 2023.
25. Milić-Jakovlić, Dino, „Automobil“, *Portal hrvatske tehničke baštine*, <https://tehnika.lzmk.hr/automobil/>, 18. kolovoza 2023.
26. Orbanić, Josip; Duda, Igor, „Automobil“, *Istrapedia*, <https://www.istrapedia.hr/hr/natuknice/1760/automobil>, 18. kolovoza 2023.
27. Sečen, Ernest, „Vožnja s prvim slovenskim avtom je bila pravo razkošje“, *Dnevnik.si*, <https://www.dnevnik.si/1042711443>, 1. rujna 2023.
28. Stilling, Stack, „Introducing the automobile to Austria-Hungary“, *PreWarCar.com*, <https://www.prewarcar.com/introducing-the-automobile-to-austria-hungary>, 18. kolovoza 2023.
29. Šuligoj, Boris, „Cimos: od ustanovitve do prodaje“, *Delo*, <https://old.delo.si/gospodarstvo/podjetja/cimos-od-ustanovitve-do-prodaje.html>, 12. listopada 2023.
30. Tasić, Marko, „Stojadina“, *Leksikon YU mitologije*, <https://www.leksikon-yu-mitologije.net/stojadin/>, 10. listopada 2023.
31. Tasić, Marko; Popović, Boris, „Yugo“, *Leksikon YU mitologije*, <https://www.leksikon-yu-mitologije.net/yugo/>, 10. listopada 2023.
32. Tomažić, Agata, „Stojadin“, *Leksikon YU mitologije*, <https://www.leksikon-yu-mitologije.net/stojadin/>, 9. listopada 2023.
33. Tošić, Ozren, „Priča o pjesmi Zabranjenog pušenja: Yugo 45“, *Express.ba*, <https://express.ba/kolumne/318281/prica-o-pjesmi-zabranjenog-pusenja-yugo-45/>, 10. listopada 2023.
34. Žic, Igor, „Priče iz riječke prometne povijesti: Fordovi jadranski jadi“, *Žmigavac*, <https://zmigavac.hr/3234-2/>, 1. rujna 2023.

SAŽETAK

Automobil je jedan od izuma bez kojeg u današnje vrijeme gotovo da ne možemo zamisliti svakodnevni život. Prvi automobili pojavili su se već krajem devetnaestog stoljeća, a svoju ekspanziju doživljavaju u dvadesetom stoljeću. U prvoj polovici toga stoljeća započinje proces motorizacije i razvoja autoindustrije u zapadnoeuropskim zemljama i SAD-u. Međutim, Jugoslavija svoju punu ekspanziju doživljava tek nakon Drugog svjetskog rata. Jugoslavensko društvo u šezdesetim i sedamdesetim godinama upoznaje sve prednosti posjedovanja automobila i slobode koju vozilo pruža. Dolazi do užurbane motorizacije društva, razvoja popratne infrastrukture te velikih društvenih i kulturnih promjena. Crvena zastava započinje suradnju s talijanskim Fiatom te ubrzo postaje lider na jugoslavenskom tržištu. Kulturni fičo postaje simbol motorizacije i novog društva te nezaboravan dio obiteljskih sjećanja. Početkom sedamdesetih isti proizvođač javnosti predstavlja Zastavu 101 koja je postala njezin najprodavaniji model u povijesti s više od milijun primjeraka. Desetljeće kasnije Zastava je predstavila svoj Jugo 45, automobil koji je tvornici iz Kragujevca priskrbio svjetsku slavu. Uz popularne Zastavine modele, na jugoslavenskim cestama su bili prisutni ostali automobili kao što su Volkswagenova buba, Renault 4 i Citroen GS koji su plod rada domaćih tvornica automobila. Ovaj rad proces motorizacije, razvoj automobilske industrije i njihov utjecaj na svakodnevicu prati na temelju literature i niza godišta nekoliko jugoslavenskih automobilskih časopisa.

Ključne riječi: automobili, autoindustrija, motorizacija, Zastava, Jugoslavija, Yugo

ABSTRACT

Cars and the Automobile Industry in Socialist Yugoslavia

The car is one of the inventions without which we can hardly imagine everyday life nowadays. The first cars appeared already at the end of the nineteenth century, and they experienced their expansion in the twentieth century. In the first half of that century, the process of motorization and development of the automobile industry began in Western European countries and the USA. However, Yugoslavia experienced its full expansion only after the Second World War. In the 1960s and 1970s, the Yugoslav society learned about all the advantages of owning a car and the freedom it provides. There is a rapid motorization of society, the development of accompanying infrastructure, as well as major social and cultural changes. The factory Crvena Zastava begins cooperation with the Italian Fiat and soon becomes the leader on the Yugoslav market. The cult *fičo* car becomes a symbol of motorization and the new society, and an unforgettable part of family memories. At the beginning of the seventies, Zastava presented the model Zastava 101, which became its best-selling model in history with more than a million copies. A decade later, Zastava presented its Yugo 45, a car that brought the factory from Kragujevac world fame. In addition to the popular Zastava models, there were other cars on Yugoslav roads, such as the Volkswagen Beetle, Renault 4 and Citroen GS, which are the result of the work of local car factories. The master thesis follows the process of motorization, the development of the automobile industry and their impact on everyday life on the bases of literature and several Yugoslav automotive magazines.

Keywords: cars, automobile industry, motorization, Zastava, Yugoslavia, Yugo