

Fabryka Samochodów Ciężarowych – zarys historii



Biuro Główne Zakładów Starachowickich

Tradycja wytwarzania pojazdów w Starachowicach sięga czasów przedwojennych. Produkowano tu wówczas osie do kuchni polowych i podwozia dla wieżyczki działa Bofors. Tuż przed 1939 rokiem czyniono przygotowania do uruchomienia produkcji ram samochodowych.

Po wojnie decyzją Ministra Przemysłu i Handlu z kwietnia 1948 roku upaństwowione w całości Zakłady Starachowickie otrzymują jako przedmiot produkcji samochody ciężarowe. Pierwsza polska ciężarówka była w całości rodzimą konstrukcją, stworzoną w latach 1946 -1948 w łódzkim Centralnym Biurze Konstrukcyjnym nr 5, a następnie na terenie Ursusa.

Zespołem konstruktorów kierował prof. Jan Werner zaś po decyzji umiejscowienia produkcji w Starachowicach nad pracami wdrożeniowymi czuwał kierownik miejscowego Biura Technicznego inż. Józef Szafraniec. Pierwsze pięć prototypów pojazdu oznaczonego jako Star 20 zostało oficjalnie zaprezentowanych 15 XII 1948 roku w Warszawie podczas tzw. Kongresu Zjednoczeniowego PPR i PPS. Datę tą przyjmuje się jako symboliczny początek produkcji samochodów ciężarowych Star. W 1949 roku fabrykę opuściło 245 pojazdów, w 1950 – 782, zaś w 1951 już 2568. Łącznie starachowickie zakłady, które od 1952 roku otrzymały nazwę Fabryka Samochodów Ciężarowych im. Feliksa Dzierżyńskiego w Starachowicach (FSC), wyprodukowały ponad 50 tys. modelu Star 20. Samochód ten miał ładowność 3.5 t. zaś zużycie paliwa oscylowało wokół 26 l/ 100 km .



Montaż Stara 20 (połowa lat '50 XX w.)

Ta prymitywna konstrukcja, stopniowo ulepszana produkowana była do 1957 roku, kiedy to zastąpił ją Star 21, o ładowności 4 t. W momencie październikowej „odwilży” roku 1956 starachowickie samochody stanowiły 60% wszystkich ciężarówek eksploatowanych w kraju.

Druga połowa lat '50 to narodziny kolejnych modeli: Star 66 (produkowany od 1958 roku głównie na potrzeby wojska), oraz Star 25 (od 1959 roku) – następcą „przejściowego” modelu Star 21. Nowy pojazd wyposażony został w unowocześniony silnik S 472 o mocy 95 KM. W tym samym czasie trwały prace zmierzające do stworzenia pierwszego silnika wysokoprężnego S53, który ostatecznie ujrzał światło dzienne w 1958 roku. Każdy z wymienionych modeli wytwarzany był w kilku odmianach na potrzeby poszczególnych działów gospodarki. Dla przykładu wymienimy: ciągnik C 60 (do naczepy, podwozie do wywrotek W 14, podwozie dla autobusów A 50 i A 51, podwozia dla żurawi czy samochodów pożarniczych). Nie zaprzestając produkcji udanego modelu Star 25, który zdominował polskie drogi przez całą dekadę lat '60, starachowicka fabryka wypuściła na rynek kolejną wersję Star 27 (od 1962 roku). Od „dwudziestki piątki” odróżniał się zastosowaniem pierwszego wysokoprężnego silnika S 53. Jednak jasnym stało się, że dalsze ulepszanie tej przestarzałej konstrukcji nie jest już możliwe.



Star 21 (1957-1959)

Od początku lat '60 rozpoczęły się intensywne prace nad stworzeniem całkiem nowej generacji ciężarówek oznaczonej symbolem Star 200. W 1960 roku FSC zatrudniała 2 300 pracowników umysłowych i 9 300 fizycznych. Dwa lata później bramę fabryki opuścił 100 – tysięczny Star, zaś łączna produkcja wyniosła 14 000 samochodów

W ramach prac nad wdrożeniem nowej generacji pojazdów powstało kilka ciekawych prototypów zarówno nadwozi, elementów jezdnych, jak i silników. Przedłużające się problemy z uruchomieniem produkcji rodziny Star 200 spowodowały, że zakłady

zdecydowały się przestawiać na ich wytwarzanie etapami. Pierwszym krokiem było uruchomienie w roku 1968 produkcji „przejściowego” modelu Star 28 i Star 29 (ten ostatni to zarazem ostatni Star z silnikiem benzynowym), które zastąpiły wysłużone modele 25 i 27.

Bez wątpienia jedną z przyczyn opóźnień we wdrażaniu nowoczesnych rozwiązań konstrukcyjnych było poważne niedoinwestowanie fabryki. Zgodnie z założeniami kolejnych pięciolatek nakładano na FSC coraz większe obciążenia w dziedzinie socjalnej oraz podnoszono wymagania dotyczące limitów produkcyjnych przy jednoczesnym przekazywaniu kwot na inwestycje nie sięgających założonym wcześniej planom. Pierwsza poważna modernizacja parku maszynowego fabryki miała miejsce w latach 1971 – 1975. Pozwoliła ona stopniowo uruchamiać seryjną produkcję oczekiwanych od dawna pojazdów.



Star 27 (1962 -1968)

I tak w roku 1973 fabryka zaprezentowała Stara 266 – następcę modelu 660, z którego produkcji zresztą nie zrezygnowano aż do 1982 roku. Star 266 to typowo wojskowy, 3 - osiowy pojazd przystosowany do poruszania się w ekstremalnie trudnych warunkach terenowych, w tym do pokonywania przeszkód wodnych o głębokości do 1,8 m.

Samochód o ładowności 3,5 t. wyposażony był w silnik S-359 o mocy 150 KM, zużycie paliwa dochodziło do 27 l/100km. Star 266 stał się podstawowym samochodem ciężarowym używanym przez Wojsko Polskie w przeciągu kolejnych czterech dekad. Jego walory techniczne zostały docenione na Międzynarodowych Targach Poznańskich w 1980 roku, gdzie zdobył on złoty medal oraz nagrodę vice Mister Eksportu. Star 266 sprzedawany był do wielu krajów, których klimat bywał zabójczy dla innych ciężarówek (Birma, Jemen, Angola, Egipt, Libia) Eksportowano go również na Węgry i do ZSRR. Pierwsze modernizacje miały miejsce w 1983 i 1985 roku, pozwalając w dalszym ciągu utrzymać się tej konstrukcji w gronie nowoczesnych i pożądaných produktów starachowickiego zakładu. Po przejęciu Zakładów Starachowickich przez niemiecki koncern MAN wprowadzono nowe pojazdy terenowe Star 944 i Star 1466, które pomimo wyższego komfortu jazdy i nowocześniejszych rozwiązań technicznych nie notowały takich osiągnięć jak model 266. Wszystko to spowodowało, że Star 266 wytwarzany był aż do 2000 roku, kiedy to ostatecznie zastąpił go

„mannowski” Star 1466 (produkowany do 2006 roku). Po udanym debiucie wprowadzano kolejne modele nowej generacji rodzimych ciężarówek. W roku 1974 zaprezentowano Stara 244, z przystosowaniem głównie na potrzeby rolnictwa, zaś rok później z taśmy seryjnej produkcji zjechały pierwsze Stary 200. Ten ostatni wytwarzany do 1994 roku wyposażony był w 6 cylindrowy, 100 konny silnik S 359 (taki sam jak model 266). Rodzina „dwusetek” stała się tym samym podstawą oferty FSC przez kolejne dwie dekady.



Star 28 (1968-1989)

Wzrost nakładów inwestycyjnych, oraz wprowadzenie do sprzedaży nowoczesnych wówczas samochodów spowodowały szybki rozwój zakładów, a wraz z nimi całego miasta. Rok 1976 okazał się momentem szczytowym w historii fabryki. Wyprodukowano wówczas 26 tysięcy pojazdów, ilość która nigdy więcej nie zostanie przekroczona.

Zatrudnienie osiągnęło poziom 22 tysięcy pracowników. Jednak widoczne już stawały się symptomy załamania. Gwałtowna rozbudowa fabryki, połączona z wyśrubowanymi normami produkcji spowodowała konieczność przenoszenia pewnych jej elementów do zakładów filialnych, oraz kooperantów. Ich sieć rozrzucona po całym kraju, budowana w latach prosperity (1971-1977), zaczęła funkcjonować coraz gorzej. Rosła liczba wad produkcyjnych, a wraz z nią ciężar remontów gwarancyjnych. Nieterminowe dostawy części spowodowały zakłócenia w płynności produkcji i dostaw. Jednocześnie obciążenie fabryki inwestycjami w budownictwo mieszkalne i rozbudowę infrastruktury miejskiej osiągnęło apogeum, uniemożliwiając zakładom inwestowanie w rozwój i modernizację starzejącego się z każdym rokiem parku maszynowego. Na problemy te nakładała się dodatkowo coraz gorsza kondycja niewydolnej gospodarki PRL czasów „późnego” Gierka. Jakkolwiek rok 1977 uznać można jeszcze za udany (wyprodukowano wówczas 24 tysiące aut, zaś wyeksportowano największą w historii FSC liczbę samochodów – prawie 4 tysiące), to jednak załamanie stało się faktem. W roku 1978 taśmę produkcyjną opuściło 21 tysięcy, a rok później niespełna 18 tysięcy Starów. Pomimo spektakularnych sukcesów odnoszonych na wystawach, targach oraz... misjach wojskowych przez modele 266 i 244, wielki kryzys początku lat '80 XX



Star 244 (1975-1998)

Z drugiej strony pracowano nad prototypem modelu 1142 – pojazdu o ładowności 6,5 t., który wszedł do seryjnej produkcji w 1986 roku.

Zawarta wówczas umowa rządowa przewidywała produkcję rzędu 4 000 ciężarówek rocznie, jednak z powodu pogarszającej się sytuacji gospodarczej zamówienia były stopniowo redukowane. Pociągnęło to za sobą konieczność zwalniania kolejnych grup pracowników, oraz znacznego ograniczenia kosztów nieprodukcyjnych. Pomimo tego rosło zadłużenie a kondycja fabryki postawiła ją u progu lat '90 na krawędzi upadku. Ówczesny premier Bielecki, w trakcie wizyty w Starachowicach stwierdził, że najlepszym rozwiązaniem byłoby



Star 742 (1991 – 2000)

„zaoranie” zakładów i stworzenie na ich miejsce nowych miejsc pracy. Długi przewyższały – ogromny przecież – majątek FSC. Pomimo tego podjęto decyzję o dokonaniu radykalnej restrukturyzacji firmy. Pierwszym krokiem na tej drodze stało się przekształcenie FSC w tzw. 1-osobową spółkę Skarbu Państwa w roku 1991. Przywrócono przy tym historyczną nazwę : Zakłady Starachowickie „Star” S.A.

W wyniku przekształceń pracę straciło kilka tysięcy osób a Starachowice stały się na kolejnych kilkanaście lat miastem dotkniętym głębokim, strukturalnym bezrobociem. Dopiero wskutek znacznego ożywienia gospodarczego kraju, związanego również z wejściem Polski do Unii Europejskiej sytuacja Starachowic zaczęła się stopniowo poprawiać, jakkolwiek poziom bezrobocia jest nadal wysoki i wynosi 15,4% (2009). Zwolnienia nie były jedynym zabiegiem koniecznym dla ratowania zakładu. Dostyc szybko pozbył się on też ogromnego majątku, który nie pozostawał w związku z procesem produkcji (osiedla mieszkaniowe, klub sportowy, ośrodki wczasowe, szkoły zawodowe itd.) Wszystko to pozwoliło skoncentrować cały wysiłek na produkcji ciężarówek. Kolejnym krokiem było rozpoczęcie skomplikowanego procesu układowego z wierzycielami spółki. Ten zupełnie pionierski jak na ówczesne realia zabieg zakończył się sukcesem w 1994 roku. Warto dodać, że spośród wielkich zakładów przemysłowych obok starachowickiego jedynie Stocznia Szczecińska zakończyły pomyślnie swój proces oddłużenia. W wyniku układu, długi zamieniono na udziały, których większość znalazła się w ręku Polskiego Banku Rozwoju oraz



Star 8.125 (2000 – 2006)

W tym okresie burzliwych przemian w miejsce przestarzałych modeli Starów stopniowo wprowadzano nowe. I tak, w roku 1989 zakończono produkcję Stara 28, zaś w 1994 – Stara 200. Rozpoczęto zaś wytwarzanie modeli „małych ciężarówek” Star 742 (od 1991) i 744 (od 1992) – będą one produkowane do końca XX wieku. W 1996 roku spółka odnotowała po raz pierwszy od niemal dwóch dekad dodatni bilans handlowy. Był to już jednak czas, w którym nowy nabywca poszukiwał inwestora chętnego do przejścia zakładów. W 1999 roku zostają one podzielone na Star Trucks Sp. z o. o. oraz Invest Star Sp. z o. o. Te ostatnie ulegną stopniowej likwidacji w ciągu kilku następnych lat, zaś właścicielem

pierwszych w grudniu 1999 roku zostanie niemiecki koncern MAN.



Hala montażowa (pocz. XXI w.)

Niemal nazajutrz wygaszona zostaje produkcja dotychczasowych modeli aut, a w ich miejsce wprowadzone zostają Star 944, Star 1466, Star 8.125, oraz Star 12.155, będące de facto „polskimi” wersjami poprzednich modeli MAN’a. Rozpoczęto również wytwarzanie samochodów serii S 2000 (analogicznej do MAN L 2000), w której skład weszły modele: 8.117; 10.157; 12.157; 12.227; 13.227; 14.227 i 15.227

W roku 2003 zakłady zostają połączone z MAN BUS Polska sp. z o.o. i w wyniku tej fuzji powołano do życia MAN STAR Trucks and Buses z siedzibą w Sadach k. Poznania. Od 2004 roku w Starachowicach wytwarzane są szkielety niskopodłogowych autobusów MAN, zaś produkcję ciężarówek stopniowo ograniczano. Przeniesiono między innymi wytwarzanie samochodów serii S 2000 do Austrii (gdzie produkowane były do 2006 roku) Ostatnia partia Starów 944 i 14 66 zjechała z taśmy montażowej starachowickich zakładów w 2006 roku. Rok później sprzedano ostatnią „starachowicką” ciężarówkę. Od 2009 rok z firmy zniknęła nazwa „Star” i odtąd zakład nosi nazwę MAN Bus Sp. z o. o. Zatrudnia blisko 1 500 pracowników.

tekst: Paweł Kołodziejcki

foto: zbiory Muzeum Przyrody i Techniki w Starachowicach