



Autor przy samochodzie
pożarniczym na podwoziu
Stara 20

Fot. archiwum autora

Nieistniejąca od kilku lat marka „Star” jest bardzo zasłużona dla polskiej motoryzacji. Jako jej miłośnik pamiętający czasy, kiedy w rodzimych fabrykach produkowano polskie samochody, tworząc cykl książek o historii naszej motoryzacji, nie mogłem pominąć tego, co działo się w Starachowicach. Skupiłem się na okresie od zakończenia II wojny światowej do czasu przejścia starachowickiej fabryki przez niemiecki koncern MAN. Zamieściłem także informacje o firmach zajmujących się modernizacją pojazdów produkowanych niegdyś w FSC.

Z lat młodości pamiętam, że na polskich drogach samochody Star były wszechobecne. Przeważnie wykorzystywano je w transporcie lokalnym, głównie do przewozu towarów z hurtowni

lub mleczarni czy piekarni do sklepów. Ciężarówki Star spotykało się też na budowach. Pamiętam, gdy jako dziecko przyglądałem się z balkonu, jak pod moim domem budowano dużą ulicę, parkingi i chodniki. Małe wywrotki na podwoziu Stara 28 lub 29 przywoziły piasek. Starem 200 na plac budowy przywożono płyty chodnikowe, a żuraw samochodowy na podwoziu Stara 25 ustawiał uliczne latarnie. Z drugiej strony mieszkania przez okna widywałem z kolei, jak Star 28 chłodnia przywozi towar do sklepu mięsnego, a tuż obok cofał samochód ciężarowy Star z zabudową kontenerową po brzegi wyładowany pieczywem. Do palącego się śmietnika (wtedy takie podpalenia były dość częste) na sygnale przyjeżdżał Star 244. A wojsko na poligon



Star 25 żuraw samochodowy

Fot. M. Kuc

jechało Starami 660 i 266. Tak w wielkim skrócie mogą opisać wspomnienia z dzieciństwa związane z marką Star.

W kolejnych latach rostem ja i zmieniały się samochody Star. Miedzy innymi pojawił się wydłużony model 1142 o zwiększonej ładowności. Natomiast tuż po transformacji gospodarczej fabryka wreszcie wdrożyła do produkcji najmniejsze mo-

de ciężarówek Star 742. Lata dziewięćdziesiąte ubiegłego wieku to czas nieustających modernizacji, unowocześniania i tworzenia wielu nowych wersji Starów. Niestety, walka o przetrwanie została przegrana. Fabryka samochodów Star samodzielnie nie była w stanie sprostać zachodniej konkurencji. W grudniu 1999 roku została przejęta przez niemiecki koncern MAN AG. Pomimo



Star 244 z nadwoziem pożarniczym Jelcz 005

Fot. M. Kuc



Samochody Star z różnych lat produkcji

Fot. M. Kuc

modernizacji produkowanych w Starachowicach ciężarówek i sporej liczby odbiorców, zwłaszcza modeli terenowych, pod koniec 2003 roku zarząd niemieckiego koncernu zdecydował o stopniowym wygaszeniu produkcji samochodów ciężarowych (najpierw szosowych, a w 2006 r. – terenowych). Po kilku latach od podjęcia tej decyzji Stary zaczęły znikać z polskich dróg. Polska marka podzieliła los podobnych producentów z dawnych

krajów socjalistycznych, takich jak Robur, IFA, Liaz lub Praga albo węgierski Csepel.

Współcześnie na polskich drogach widuje się niewiele ciężarówek marki Star. Tym bardziej więc cieszy fakt, że wojskowe Stary przechodzą remonty kapitalne i nadal służą polskiej armii. Życząc miłej lektury, mam nadzieję, że udało mi się przybliżyć wiele interesujących faktów z blisko 60-letniej historii zasłużonej marki Star.

Podziękowania

Napisanie i zilustrowanie książki o samochodach ciężarowych Star okazało się niełatwym zadaniem. Mimo że marka jest polska, uzyskanie wiarygodnych informacji oraz interesujących i wartościowych zdjęć wymagało wielu starań, wyjazdów, spotkań i rozmów. Gdyby nie pomoc życzliwych przedstawicieli instytucji i firm oraz osób prywatnych, być może książka by się nie ukazała. Za okazane wsparcie merytoryczne ogromnie wszystkim dziękuję.

Sz szczególnie słowa wdzięczności pragnę skierować do pracowników Instytutu Transportu Samochodowego w Warszawie, Przemysłowego Instytutu Motoryzacji – Sieci Łukasiewicz w Warszawie oraz Muzeum Przyrody i Techniki „Eko-muzeum” im. Jana Puzdura w Starachowicach.

Jestem niezmiernie wdzięczny także wielu osobom prywatnym, które wsparły mnie zdjęciami lub rysunkami swego autorstwa albo zachowanymi materiałami archiwalnymi. Dziękuję Panom: Markowi Czerwonogrodzkiemu, Robertowi Jabłońskiemu, Wojciechowi Połomskiemu, Maciejowi Pawlusowi, Mirosławowi Matuszewskiemu, Leszkowi Wiśniewskiemu i Sławomirowi Sokalowi, jak również Robertowi Przybylskiemu i Bartoszowi Wojtowskiemu.

Jeśli zamieszczone w niniejszej książce zdjęcia lub rysunki zostały opisane nieprawidłowo bądź nie zawierają imiennego podpisu ich autora, wynika to z braku możliwości ustalenia osoby, która jest ich autorem. Za ewentualne błędy zaistniałe w ich opisie z góry serdecznie przepraszam.

Tradycje motoryzacyjne zakładów w Starachowicach sięgają lat 30. XX wieku. W 1936 roku rozpoczęto w nich bowiem wytwarzanie ram do samochodów Chevrolet, FIAT i Saurer. Podczas II wojny światowej niemieccy okupanci prowadzili w fabryce produkcję zbrojeniową, a wraz z końcem wojny maszyny wywieźli do Niemiec, natomiast pozostałe urządzenia i infrastrukturę zniszczyli.

Poniżej w telegraficznym skrócie ujęto najważniejsze fakty z powojennej historii fabryki w Starachowicach.

- 1946**
 - Poświęcono i uruchomiono wielki piec, który naprawiono w ramach odbudowy zniszczonej infrastruktury po wyzwoleniu zakładu.
- 1947**
 - Utworzono Zakłady Starachowickie – Przedsiębiorstwo Państwowe Wyodrębnione w Starachowicach. Głównym produktem zakładu była wtedy surowka, z której wykonywano wyroby odlewnicze, m.in. odlewy pneumatycznych hamulców kolejowych Westinghouse'a, części do maszyn rolniczych i osie do wozów konnych, jak również produkowano przyczepy samochodowe.
- 1948**
 - Powołano Biuro Uruchomienia Produkcji Samochodów, którym kierował inż. Emil Matyka. Rozpoczęto także produkcję pierwszej polskiej powojennej ciężarówki Star 20.



Ciągnik siodłowy Star C60

Fot. archiwum PIMOT

- 1951** • Wprowadzono do produkcji pierwszy polski ciągnik siodłowy Star C60.
- 1952** • Rozpoczęto produkcję podwozi do autobusów Star A50, samochodu pożarniczego Star A20P oraz wywrotki Star W14.
- 1953** • Wyprodukowano 10-tysięczny egzemplarz samochodu Star. Zapoczątkowano również eksport samochodów Star – pierwszym zagranicznym odbiorcą była Chińska Republika Ludowa. Rok później Stary wyjechały na drogi Wietnamu, Turcji, Kuby, Egiptu oraz Bułgarii.
- 1954** • Uruchomiono produkcję zespołów napędowych do kombajnu Vistula. Oddano do użytku pierwszą automatyczną linię do obróbki głowic oraz utworzono Wydział Budowy Prototypów.
- 1955** • Zmieniono nazwę Zakładów Starachowickich na Fabrykę Samochodów Ciężarowych im. Feliksa Dzierżyńskiego w Starachowicach. Opracowano prototyp skrzynki biegów o pięciu przełożeniach do jazdy w przód.
- 1956** • Wykonano 5 prototypów samochodu Star 21. Uruchomiono produkcję uproszczonych kabin N23 oraz zbudowano przedprototyp samochodu Star 25 z kabiną K26.
- 1957** • Model Star 20 zastąpiono jego unowocześnioną wersją – rozpoczęto wytwarzanie samochodu Star 21. Wyprodukowano 60-tysięczny silnik typu S42. Zaczęto przygotowania do uruchomienia produkcji modelu Star 25. Zunifikowano konstrukcję ram, tworząc 3 zamiast 6 jej odmian.
- 1958** • Wykonano pierwszą partię pilotażową 25 egzemplarzy samochodów terenowych Star 66, które przekazano Ministerstwu Obrony Narodowej.
- 1959** • Wyprodukowano pierwszy silnik wysokoprężny polskiej konstrukcji typu S53.
- 1960** • Uruchomiono produkcję kolejnej modernizacji szosowego Stara 25 z silnikiem benzynowym typu S472.



Star 66

Fot. M. Kuc

- 1961** • Rozpoczęto seryjną produkcję modelu Star 66. W fabryce uruchomiono nową odlewnię metali.
- 1962** • Zapoczątkowano produkcję pierwszych egzemplarzy samochodów Star 27 wyposażonych w silnik wysokopreżny S53. Z fabryki wyjechał 100-tysięczny egzemplarz samochodu ciężarowego Star. Rozpoczęto produkcję przegubów równobieżnych oraz hamulców naciśnieniowych do samochodów Star.
- 1963** • Zaczęto produkować uproszczoną kabinę kierowcy N20.1 do samochodów szosowych. Wykonano przedprototyp samochodu Star 200 z kabiną opracowaną przez Instytut Wzornictwa Przemysłowego w Warszawie. Rozpoczęto produkcję odlewów tylnego mostu i skrzynki biegów do ciągnika rolniczego czechosłowackiej marki Zetor.
- 1964** • Podjęto budowę obiektów Działu Głównego Konstruktora, Prototypowni i Działu Badań.



Kabina typu 642 przeznaczona dla rodziny samochodów Star 200

Fot. M. Kuc

- 1965** • Uruchomiono produkcję samochodu Star 660 – zmodernizowanego następcy Stara 66. Rozpoczęto prace nad nową rodziną samochodów Star 28/29.
- 1966** • Prowadzono prace konstrukcyjno-badawcze nad wysokoprężnymi silnikami dwusuwowymi DSV6. Zakończono prace nad prototypem kabiny typu 642 przeznaczonej dla nowej rodziny samochodów ciężarowych Star 200.
- 1967** • Wyprodukowano 200-tysięczny egzemplarz samochodu ciężarowego Star.
- 1968** • Rozpoczęto produkcję modeli przejściowych Star 28/29, wyposażonych w nowoczesną kabinę opracowaną wspólnie z francuską firmą Chausson, które zostały bardzo dobrze przyjęte przez rynek, a ich produkcję planowaną na około 5 lat zakończono dopiero w połowie lat 80. ubiegłego wieku. Zapoczątkowano eksport na Węgry samochodów Star 28/29 oraz kabin typu 642 wykorzystywanych do produkcji węgierskich samochodów ciężarowych Csepel.
- 1969** • Otwarto fabryczną stację obsługi.
- 1970** • Linie produkcyjną fabryki opuścił 250-tysięczny egzemplarz samochodu Star.
- 1971** • Rozpoczęto prace nad wdrożeniem nowej rodziny samochodów Star 200 (4×2), Star 244 (4×4) i Star 266 (6×6). Zakończono produkcję modeli Star 25/27.
- 1972** • Bramy fabryki opuścił 300-tysięczny egzemplarz samochodu Star.
- 1973** • Rozpoczęto produkcję nowej generacji samochodu ciężarowego Star 266 (6×6) przeznaczonego głównie na potrzeby wojska. Uruchomiono produkcję silników wysokoprężnych typu 359. Wykonano prototyp samochodu Star 262 o ładowności zwiększonej do 8,9 t.
- 1975** • Po wielu latach przygotowań rozpoczęto produkcję rodziny Star 200. Oprócz odmiany z napędem 4×2, uruchomiono produkcję samochodów uterenowionych Star 244 (4×4). Wykonano także serię prototypowych wywrotek dla rolnictwa Star 244R oraz zaprezentowano prototyp samochodu Star 12,5 t (o ładowności 7 t) z odchylaną kabiną kierowcy i pneumatycznymi hamulcami.
- 1976** • Wyprodukowano 400-tysięczny samochód Star oraz 10-tysięczny egzemplarz silnika wysokoprężnego. Konstruktorów samochodu Star 266 uhonorowano Nagrodą Państwową II stopnia.
- 1977** • Uruchomiono produkcję nowych odmian samochodu Star 200, takich jak ciągnik siodłowy C200 oraz podwozie A200P.
- 1978** • Z taśmy montażowej zjechał 450-tysięczny egzemplarz samochodu Star. Rozpoczęto eksport modelu Star 266 do Angoli. Powstała koncepcja zakupu licencji na samochody ciężarowe o większej ładowności od firmy Steyr. Rozważano rozpoczęcie produkcji licencyjnych ładowarek International Harvester Corporation. W Starachowicach zmontowano dwie ładowarki IHC 510.



Star 200

Fot. archiwum FSC



Star 260

Fot. archiwum FSC

- 1979**
- Na 51. Międzynarodowych Targach Poznańskich samochód Star 244RS otrzymał złoty medal. Rozpoczęto przygotowania do produkcji mostów napędowych wg licencji firmy Steyr. Powołano Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Samochodów Ciężarowych Średniej i Dużej Ładowności.
- 1980**
- Na 52. Międzynarodowych Targach Poznańskich samochód Star 266 Tropic otrzymał złoty medal i tytuł wicemistera eksportu. Zespół konstruktorów OBRSC uhonorowano nagrodą II stopnia za opracowanie konstrukcji specjalizowanego pojazdu dla rolnictwa.
- 1981 (marzec)**
- Fabryczną linię produkcyjną opuścił 500-tysięczny egzemplarz samochodu Star.
- 1982**
- Wykonano pierwszy prototyp samochodu ciężarowego Star 1142.
- 1983**
- Zakończono wytwarzanie samochodów Star 29 (z silnikami benzynowymi). Uruchomiono produkcję silników wysokoprężnych 359M i 338M o kadłubie żeliwnym oraz wykonano prototyp samochodu uterenowionego Star 1144.
- 1984 (30 listopada)**
- Zakończono produkcję samochodu Star 660. Na Międzynarodowych Targach Płowdiw (w Bułgarii) cysternie na podwoziu Star 266 CD-5 przyznano złoty medal.
- 1985**
- Wyprodukowano 550-tysięczny egzemplarz samochodu Star. Kabiny wszystkich modeli pojazdów Star zmodernizowano po raz pierwszy. Powstał prototyp małej ciężarówki Star 742, który przekazano do badań eksploatacyjnych. Podpisano dwa znaczące kontrakty eksportowe z Chińską Republiką Ludową na dostawę 5000 samochodów Star 200 oraz z Angolą na dostawę Starów 266.
- 1986 (3 grudnia)**
- Rozpoczęto produkcję serii próbnej samochodu Star 1142 (wyposażonego w odchylaną kabinę kierowcy, o ładowności zwiększonej do 6,5 t).
- 1987**
- Dwa specjalnie przygotowane fabrycznie ciągniki siodłowe Star C200 wzięły udział w rajdach na Węgrzech i w Finlandii.

1988

- Dwa fabryczne Stary 266 wzięły udział w rajdzie Paryż-Dakar. Samochody Star C200 ponownie wystartowały na torze Hungaroring w Budapeszcie. Cztery samochody Star w wykonaniu specjalnym (określone jako Unistar 4×4) wzięły udział w rajdzie zorganizowanym przez Jelczańskie Zakłady Samochodowe. Ponadto wyprodukowano tysięczne podwozie samochodu Star 1142.



Jubileuszowe tysięczne podwozie samochodu star 1142

Fot. archiwum MPiT „Ekomuzeum” w Starachowicach

1989

- Wprowadzono elektrostatyczne malowanie kabin. Wykonano prototypy nowych wersji modelu 1142 – przedłużoną (super long) oraz z kierownicą umieszczoną po prawej stronie. Zbudowano też 3 prototypy nowego samochodu terenowego model 1366 oraz 2 prototypy nowej gamy pojazdów specjalistycznych Unistar 844 (przystosowanych do montażu wyposażenia tj. koparka, świder, zmiatarka oraz malowarka do pasów ulicznych).

1989 (21 sierpnia)

- Z taśmy montażowej zjechał 600-tysięczny egzemplarz samochodu Star – model 1142.

(27 października)

- Podjęto decyzję o usunięciu spod biura fabryki pomnika Feliksa Dzierżyńskiego, który przestał być patronem starachowickiej fabryki.

1991 (25 stycznia)

- Minister Przekształceń Własnościowych podpisał akt notarialny dotyczący przekształcenia Fabryki Samochodów Ciężarowych w Starachowicach w jednoosobową spółkę akcyjną skarbu państwa pod nazwą Zakłady Starachowickie Star S.A. Pomimo coraz cięższej sytuacji ekonomicznej fabryki rozpoczęto produkcję rodziny małych dystrybucyjnych ciężarówek Star 742.



Star 742

Fot. archiwum autora

- 1992**
- Trwały poszukiwania zagranicznego inwestora strategicznego. Starachowice odwiedzali przedstawiciele francuskiego koncernu Renault. Opracowano także prototypy nowych modeli Star: 1142E (ekologiczny), 1142T (Turbo), Unistar-K (dla ratownictwa kolejowego), 744, 744LUZES (dla lotnictwa), 642, 1344 i 1366 (dla wojska).
- 1993**
- Sytuacja finansowa fabryki staje się tragiczna – występuje spadek produkcji i brak pieniędzy na wynagrodzenia dla pracowników. Mimo to zakład funkcjonuje, wdraża nowe modele i uczestniczy w Międzynarodowych Targach Poznańskich.
- 1997** (30 czerwca)
- Inwestorem strategicznym w Zakładach Starachowickich Star S.A. został Holding Sobiesław Zasada „Centrum” S.A., który przejął kontrolę nad przedsiębiorstwem.
- (11 grudnia)
- Podpisano umowę licencyjną w Seulu pomiędzy przedstawicielami spółki Sobiesław Zasada „Centrum” S.A. i Hyundai Corporation oraz Hyundai Motor Company o powołaniu spółki akcyjnej Hyundai Centrum Polska, która miała reprezentować na polskim rynku interesy tego południowokoreańskiego koncernu. Spółka miała zająć się dystrybucją i sprzedażą samochodów Hyundai, jak również części zamiennych oraz produkcją w Starachowicach części do montażu samochodu Hyundai Atos. Montaż końcowy miał odbywać się w Głownie, w zakładach należących do Sobiesława Zasady.
- 1998** (lipiec)
- Podpisano list intencyjny dotyczący podjęcia współpracy pomiędzy koncernem MAN Nutzfahrzeuge AG i Zakładami Starachowickimi Star S.A.
- 1999** (17 grudnia)
- Nastąpiła sprzedaż udziałów głównej części zakładów – spółki Star Trucks Sp. z o.o. niemieckiemu koncernowi MAN AG.

- 2003** (31 grudnia)
 - Z fabryki w Starachowicach wyjechał ostatni cywilny Star. Wytwarzanie cywilnych odmian samochodów Star przeniesiono do fabryki Steyr w Grazu (Austria) należącej do koncernu MAN. W Starachowicach kontynuowano produkcję modeli Star 944 i 1466 dla Wojska Polskiego.
- 2003** (1 sierpnia)
 - Nastąpiło połączenie spółek MAN Star Trucks oraz MAN Bus Polska i powstała jedna firma o nazwie MAN Star Trucks & Buses.
- 2006**
 - Zakończono produkcję samochodów ciężarowych w Starachowicach.
- 2009** (8 stycznia)
 - Spółka MAN Star Trucks & Buses zmieniła nazwę na MAN Bus Sp. z o.o., lecz nadal pozostała właścicielem znaku firmowego Star.
- 2016**
 - Uruchomiono produkcję autobusów w Starachowicach, czego skutkiem było wygaszenie zakładu MAN w Sadach k. Poznania.



Star 266 był najbardziej udanym modelem fabryki w Starachowicach

Fot. M. Kuc

Star 20 (1948–1957)



Prototyp samochodu
Star 20

Fot. M. Kuc

Niespełna rok po zakończeniu II wojny światowej w Polsce z inicjatywy Jana Wernera rozpoczęto prace koncepcyjne nad odbudową przemysłu motoryzacyjnego. Przed wojną w naszym kraju istniało sporo zagranicznych montowni, lecz w szybkim tempie rozwijał się też rodzimy przemysł motoryzacyjny. Wojnę udało się przeżyć sporej liczbie inżynierów branży motoryzacyjnej. W czerwcu 1946 roku w Łodzi utworzono Centralne Biuro Badań i Konstrukcji Przemysłu Motoryzacyjnego nr 5 (CBBK-5). Opracowało ono dokumentację techniczną pierwszego powojennego polskiego samochodu ciężarowego. Pra-

ce nad silnikiem rozpoczęto jesienią 1946 roku w Zakładzie Doświadczalnym Przemysłu Motoryzacyjnego w Ursusie. Konstruktorzy zatrudnieni w obu wymienionych ośrodkach w latach 30. XX wieku pracowali w Biurze Studiów Państwowych Zakładów Inżynierii i budowali prototypy samochodów ciężarowych, takich jak PZInż. 703, 713 i 723.

Autorem ogólnej koncepcji prototypu Stara 20 był Mieczysław Dębicki, który zaprojektował ramę, zawieszenie i układ kierowniczy tego pojazdu. Jan Werner odpowiadał za pracę zespołu tworzącego silnik (typu S40). Jerzy Werner kiero-



Kabiny samochodów PZInż. 713 (z lewej) i Star 20 (z prawej)

Fot. archiwum autora

wał pracami konstrukcyjnymi dotyczącymi układu przeniesienia napędu (sprzęgło, skrzynka biegów, wał napędowy, tylny most) i wspomaganie układu hamulcowego, Bronisław Mrozowski koordynował projektowanie osi przedniej i układu hamulcowego, Stanisław Panczakiewicz odpowiadał za projekt kabiny kierowcy i skrzyni ładunkowej, a Zygmunt Grzonkowski – za instalacje elektryczną samochodu. Tak zwana szofera Stara 20 (umieszczona na silniku) wyglądem przypominała kabinę przedwojennego samochodu PZInż. 713.

Pierwszy z trzech prototypów samochodu Star 20 był gotowy w czerwcu 1948 roku. Oficjalna prezentacja ówczesnym władzom Ministerstwa Przemysłu i Handlu nastąpiła w Warszawie 19 czerwca 1948 roku. Pojazd nazwano „Star” od pierwszego członu nazwy miasta Starachowice, w którym miał być produkowany. W sierpniu zbudowano kolejne dwa prototypowe podwozia, które przekazano do zabudowy, a następnie samochody poddano jazdom testowym. Na podstawie przeprowadzonych prób postanowiono wprowadzić drobne zmiany kształtu kabiny kierowcy.



Kabina N20 seryjnej wersji
Stara 20

*Fot. archiwum
MPiT „Ekomuzeum”
w Starachowicach*

W seryjnej wersji Stara 20, wyposażonego w kabinę N20 produkowaną w Zakładach Wyrobów Metalowych SHL w Kielcach, zmieniono przednią ścianę, pozostawiając jednak jej wypukłe ukształtowanie. Natomiast reflektory nie były już odstające, jak w prototypowej konstrukcji, lecz wkomponowane w poszycie kabiny. Przednie płaskie dwudzielne szyby miały możliwość uchylania, co polepszało przewietrzanie kabiny. Zmieniono też kształt dolnej krawędzi drzwi. Zastosowano jednocześnie opuszczane szyby w drzwiach oraz odmienny kształt błotników i stopnia ułatwiającego wejście do kabiny. Wnętrze kabiny pozostało spartańskie, bez tapicerki na ścianach wewnętrznych.

Pojazd był napędzany 6-cylindrowym rzędownym silnikiem o zapłonie iskrowym (benzynowym), oznaczonym symbolem S42, o pojemności skokowej 4,188 dm³, rozwijającym moc 62,5 kW (85 KM), który współpracował z czterobiegową skrzynką sterowaną ręcznie. Napęd był przenoszony na tylny most zawieszony na wzdłużnych półeliptycznych resorach piórowych głównych, wspartych na półeliptycznych resorach piórowych pomocniczych. Przednia oś była sztywne, zawieszona na wzdłużnych półeliptycznych resorach piórowych. Tylny koła były bliźniacze. Ramę podłużnicową, spawaną, wykonano z tłoczonych blachy stalowej.

15 grudnia 1948 roku pięć pierwszych egzemplarzy samochodów skrzyniowych Star 20 w wersji



Wnętrze kabiny seryjnego samochodu Star 20

Fot. M. Kuc

produkcyjnej zaprezentowano w Warszawie podczas Kongresu Zjednoczeniowego PPS i PPR przed budynkiem Politechniki Warszawskiej.

Do końca 1948 roku w ramach produkcji seryjnej wykonano łącznie 10 egzemplarzy samochodów Star 20. W 1949 roku powstało ich 245, w 1950 – 782, a w 1951 – 2568. Produkcja systematycznie rosła, przekraczając poziom 7 tysięcy rocznie.

Pierwszą seryjnie produkowaną wersją był samochód skrzyniowy o ładowności 3,5 tony.



Star 20 w odmianie skrzyniowej

Fot. archiwum PIMOT



Ciągnik siodłowy Star C60 z naczepą D60

Fot. archiwum PIMOT

W 1949 roku rozpoczęto prace nad stworzeniem ciągnika siodłowego opartego na konstrukcji Stara 20, oznaczonego jako Star C60. W pojeździe wykorzystano tę samą kabinę kierowcy, silnik i zawieszenie. Natomiast wymagał on nowej, krótszej ramy, gdyż rozstaw osi zmniejszono o 500 mm względem odmiany skrzyniowej. Podczas gdy w Starachowicach trwały prace nad ciągnikiem siodłowym, w Sanoku opracowano przystosowaną dla tego ciągnika naczepę skrzyniową typu D60. Ładowność naczepy wynosiła 5500 kg, a długość powierzchni ładunkowej 6000 mm. Naczepa miała drewniane burty i podłogę oraz mogła być wyposażona w stelaż i opończę (plandekę) zabezpieczającą towary

przed wpływem czynników atmosferycznych. Produkcję ciągnika siodłowego Star C60 uruchomiono w 1952 roku.

Dynamiczny rozwój produkcji Stara 20 spowodował, że Zakłady Wyrobów Metalowych SHL w Kielcach nie nadążały z produkcją kabin. Postanowiono więc w Starachowicach skonstruować alternatywną dla kieleckiej kabinę o uproszczonej konstrukcji. Nowy model kabiny, którą skonstruował Andrzej Zgliczyński, oznaczony jako N23, o płaskiej ścianie przedniej, produkowano w Starachowicach od 1952 roku. Kabina N23 nie wymagała głębokiego tłoczenia, co upraszczało i skracało cały proces produkcji, więc była tańsza i mniej czasochłonna.

Z biegiem czasu do oferty dołączały kolejne odmiany, między innymi samochód samowyładowczy. Na krótszej ramie, pochodzącej z ciągnika siodłowego, zbudowano skrzynię samowyładowczą przechylaną jednostronnie (do tyłu). W 1953 roku zaprezentowano taki pojazd samowyładowczy o oznaczeniu Star W14. Skrzynię ładunkową i mechanizm wywrotu opracowano w Zakładach Naprawczych Taboru Kolejowego w Oławie k. Wrocławia. Mechaniczny wyładunek realizowano po wcześniejszym uniesieniu skrzyni ładunkowej, o ładowności 3500 kg, za pomocą wysięgnika hydraulicznego. Fabrykę w Starachowicach opuszczały podwozia z kabinami, które następnie transportowano do Oławy na montaż skrzyni samowyładowczej.



Betoniarka Star 20 z uproszczoną kabiną N23

Fot. archiwum PIMOT



Wywrotka Star W14

Fot. archiwum PIMOT

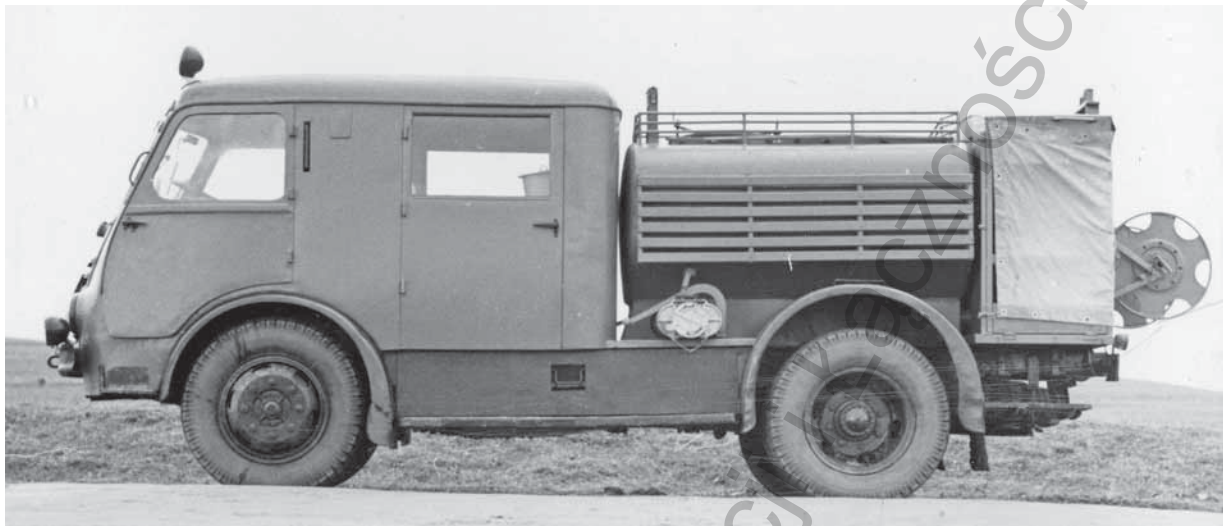
Kolejnym pojazdem zbudowanym na podwoziu Stara 20 był samochód pożarniczy karosowany w Sanoku. Wydłużono w nim kabinę kierowcy, uzyskując dodatkowe miejsce do przewozu motopompy oraz przedział osobowy dla załogi. W tylnej części pojazdu montowano zbiornik na wodę. W ścianach bocznych stworzono zamknięte luki do przewozu sprzętu pożarniczego. Po bokach, za tylną osią umieszczono szpule do nawijania węży strażackich.

Wykonano jeszcze inny model pojazdu pożarniczego na bazie Stara 20, wyposażony we własny zbiornik wody. Z tego powodu miał on mniej różnego rodzaju schowków na sprzęt bojowy. Wiele firm i instytucji wykonywało zabudowy nadwozia Stara 20 we własnym zakresie. Powstawały liczne odmiany specjalistyczne o różnicowanym przeznaczeniu. Jedną z nich było pogotowie sieciowe, wyposażone w warsztatowe nadwozie furgonowe z podnośnikiem koszowym umiesz-



Samochód pożarniczy Star 20-GA16/N72

Fot. archiwum PIMOT



Samochód pożarniczy (beczkowóz) Star 20-SBM2200/8

Fot. archiwum PIMOT

czonym na dachu furgonu. Kosz podnośnika był unoszony za pomocą wysięgnika pneumatycznego zamontowanego we wnętrzu nadwozia. Samochód Star 20 był prezentowany na wielu wystawach i targach, na których zyskiwał spore zainteresowanie. W wyniku tych zabiegów rozpoczęły się też zamówienia eksportowe. Fabryka musiała sprostać wyższym wymaganiom za-

granicznych klientów. Niektóre eksportowane samochody Star 20 fabrycznie malowano dwukolorowo. Sporym rynkiem zbytu okazały się na przykład Chiny, w których na zamawianych podwoziach z kabiną montowano własne nadwozia ciężarowe, np. nadwozie pożarnicze czy cysternę. Zdarzało się, że na podwoziu Stara 20 budowano także nadwozie autobusowe.

W kolejnych latach konstrukcja Stara 20 była kilkakrotnie modernizowana i usprawniana, zwłaszcza w odniesieniu do układów chłodzenia i smarowania silnika. W latach 1951–1956 wprowadzono do produkcji m.in. ulepszoną pompę oleju, dodatkowy boczny filtr ole-



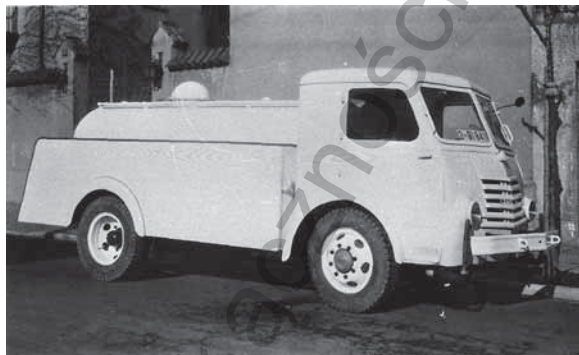
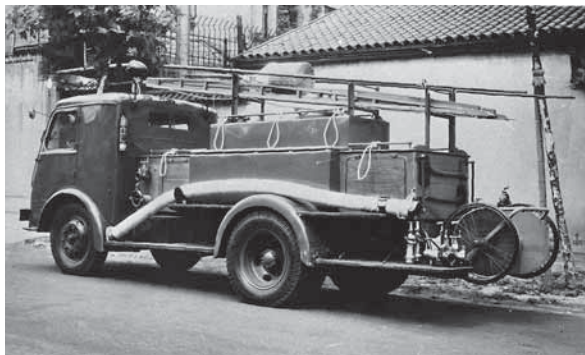
Samochód pogotowia sieciowego zbudowany na podwoziu Star 20

Fot. archiwum PIMOT



Chińskie nadwozie autobusowe zbudowane na podwoziu Star 20

Fot. archiwum PIMOT



Przykłady dwóch chińskich ciężarowych nadwozi specjalistycznych zbudowanych na podwoziu Star 20

Fot. archiwum PIMOT

ju, sześciopłatkowy wentylator chłodnicy oraz usprawnioną chłodnicę i ulepszoną pompę cieczy chłodzącej.

Samochód Star 20 produkowano do 1957 roku, wykonując około 50 000 pojazdów. Zastąpiono go nowocześniejszym modelem Star 21.

Podstawowe dane techniczne samochodu Star 20 w wersji standardowej skrzyniowej

Układ napędowy: silnik umieszczony podłużnie z przodu, napęd na koła tylne (4×2).

Silnik: typu S42, o zapłonie iskrowym, rzędowy 6-cylindrowy, chłodzony cieczą, o pojemności skokowej 4,188 dm³, mocy znamionowej 62,5 kW (85 KM) przy 2800 obr/min i maksymalnym momencie obrotowym 246 N·m przy 1700 obr/min.

Skrzynka biegów: mechaniczna, niesynchronizowana, 4-biegowa plus bieg wsteczny, sterowana ręcznie.

Zawieszenie kół przednich: zależne, sztywne oś o przekroju dwuteowym, wsparta na wzdłużnych półeliptycznych resorach piórowych.

Zawieszenie kół tylnych: zależne, sztywne most napędowy, wsparty na wzdłużnych półeliptycznych resorach piórowych głównych, współpracujących z pomocniczymi półeliptycznymi resorami piórowymi.

Hamulec roboczy: uruchamiany hydraulicznie, jednoobwodowy, z bębnowymi mechanizmami hamulcowymi kół przednich i tylnych, wspomagany podciśnieniowo.

Hamulec awaryjny: mechaniczny, działający na szczękę hamulcowe kół tylnych.

Układ kierowniczy: przekładnia ślimakowa, globoidalna z podwójną rolką, bez wspomagania.

Koła: pojedyncze z przodu, podwójne (bliźniacze) z tyłu, tarczowe stalowe, obręcze jednoczęściowe o profilu płaskim 5.00×20", ogumienie dętkowe o wymiarach 8,25–20" Kabina kierowcy: typu N20, wagonowa, całkowicie metalowa z blachy stalowej, zamknięta, dwumiejscowa, dwudrzwiowa, z drzwiami zawieszonymi na słupkach tylnych. Długość pojazdu: 5860 mm.

Szerokość pojazdu 2200 mm.

Wysokość pojazdu (bez obciążenia): bez opończy 2200 mm, z opończą 2800 mm.

Rozstaw osi: 3000 mm.

Masa własna: 3360 kg.

Ładowność: 3500 kg

Dopuszczalna masa całkowita: 7250 kg.

Prędkość maksymalna: 85 km/h.

Zużycie paliwa: 26 dm³/100 km.

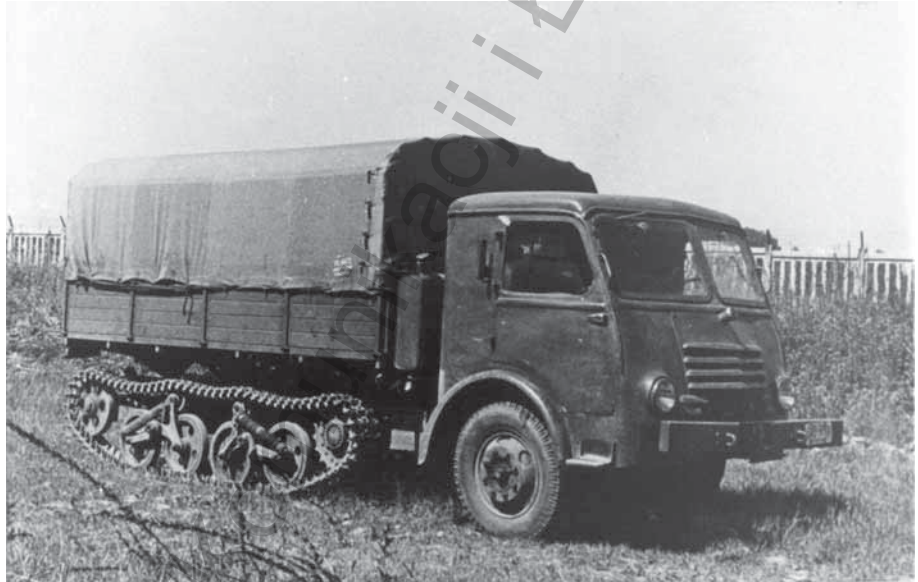
Star 30 (projekt 1948)

Większość obszaru powojennej Polski pokrywała sieć dróg o złej jakości, dlatego po przygotowaniu w 1948 roku szosowego samochodu ciężarowego władze zleciły konstruktorom Centralnego Biura Technicznego Przemysłu Motoryzacyjnego opracowanie projektu uterenowionego samochodu ciężarowego z napędem 4×4. Zakładano przy tym, że dzięki lepszym własnościom terenowym taki pojazd będzie mógł być wykorzystywany przez cywilne służby techniczne i wojsko. Ze względów ekonomicznych w założeniach konstrukcyjnych przyjęto, że nowo projektowany pojazd terenowy miał wykorzystywać jak największą liczbę części pochodzących z samochodu Star 20 oraz mieć dodatkowy napęd na oś przednią. Konstruktorzy Centralnego Biura Technicz-

nego Przemysłu Motoryzacyjnego opracowali projekt takiego samochodu ciężarowego, wykorzystując maksymalnie dużo podzespołów produkowanego seryjnie Stara 20.

Do budowy prototypu zaprojektowanego pojazdu jednak nie doszło, ponieważ nasze władze wojskowe zdecydowały, że na potrzeby Wojska Polskiego należy zbudować pojazdy specjalnie zaprojektowane od podstaw, które dzięki temu będą mogły charakteryzować się dobrymi parametrami i gwarantować odpowiednią dzielność terenową. Podjęte decyzje doprowadziły do powstania w 1952 roku opisanych dalej prototypów samochodów terenowych Star 44 i 66 oraz uruchomienia produkcji Stara 66 w 1958 roku.

Star SG-10 (prototypy 1949–1952)



Prototypowy ciągnik
artyleryjski Star SG-10

Fot. archiwum PIMOT

W lutym 1949 roku w warszawskim Centralnym Biurze Konstrukcyjnym nr 5 Ministerstwo Obrony Narodowej zamówiło opracowanie półgąsienicowego ciągnika artyleryjskiego przeznaczonego do holowania armat lub przyczep towarowych w trudnym terenie. Pojazd miał powstać z wykorzystaniem zespołów samochodu ciężarowego produkowanego w Polsce. Jako wzór wybrano pojazdy produkowane przez firmy Ford, Opel i GAZ. Budowę prototypu rozpoczęto w zakładach Ursus w Warszawie, wykorzystując zespoły samochodu ciężarowego Star 20. W seryjnym pojeździe tylną oś przesunięto jak najbliżej skrzynki biegów. Zamiast tylnych kół zamontowano wózek gąsienicowy pochodzący z samochodu Ford. Adaptacja wymagała zmiany mocowania koła za-

pasowego, zbiornika paliwa oraz skrzynki akumulatorów. Zmodyfikowano też układ hamulcowy. Do napędu ciągnika Star SG-10 wykorzystano standardowy silnik samochodu Star 20. Kabina kierowcy i skrzynia ładunkowa również pochodziły z tego pojazdu.

We wrześniu 1949 roku rozpoczęto badania ciągnika SG-10. Pojazd testowano zarówno w terenie, jaki i na drogach utwardzonych. Badania prowadzono również z pełnym obciążeniem 2000 kg wraz z przyczepą z ładunkiem 3000 kg. Sprawdzano też dzielność terenową pojazdu podczas holowania armaty lub haubic. Niestety, wykonane testy dowiodły, że pojazd ma nieprawidłowo dobrane przełożenia, a jego silnik rozwija zbyt małą moc. Dalsze próbne jazdy prowadzi-



Ciągnik artyleryjski
Star SG-10 holujący
przyczepę podczas prób
poligonowych

Fot. archiwum PIMOT

no po wymianie czterobiegowej skrzynki na zespół o pięciu przełożeniach do jazdy w przód, pochodzący z Forda. Na drogach twardych ciągnik SG-10 rozwijał prędkość maksymalną 60 km/h, a w terenie – 30 km/h.

W 1952 roku zlecono wykonanie kolejnych trzech prototypów. Wyposażyono je w zmodernizowane

silniki krajowej produkcji. Testy pojazdów zakończono w 1954 roku z wynikiem zadowalającym. Zaprzesano jednak dalszych prac nad tym pojazdem, z powodu zmiany koncepcji i skoncentrowania się na budowie samochodów ciężarowych z napędem przenoszonym na 4 i 6 kół – Star 44 i 66 przeznaczonych na potrzeby wojska.

Star 44 (prototyp 1952–1954)



Prototyp samochodu ciężarowego Star 44

Fot. archiwum PIMOT

Ministerstwo Obrony Narodowej zgłosiło zapotrzebowanie na opracowanie samochodów ciężarowych o zwiększonych możliwościach pokonywania trudnego terenu. Pod koniec lat 40. XX wieku podjęto próby opracowania dwóch prototypowych pojazdów maksymalnie wykorzystujących zespoły samochodu Star 20. Pierwszy z nich, projekt oznaczony jako Star 30, miał mieć napęd na obie osie, natomiast drugi, prototypowy Star SG-10, był ciągnikiem artyleryjskim o konstrukcji kołowo-gąsienicowej. Oba rozwiązania nie zostały jednak zatwierdzone przez MON.

Postanowiono od podstaw opracować rodzinę samochodów z napędem 4×4 i 6×6, z możliwością odłączania napędu przedniej osi, mogącą wykorzystywać zespoły produkowanego seryjnie samochodu Star 20, lecz z kabiną w więk-

szym stopniu przystosowaną do pełnienia funkcji militarnych. Za opracowanie konstrukcji i budowę prototypów odpowiadało Biuro Konstrukcyjne Przemysłu Motoryzacyjnego – oddział Łódzki zajął się podwoziem, a w Warszawie pracowano nad zwiększeniem osiągnięć silnika S42. W tym celu zwiększono pojemność skokową wyjściowego silnika do 4,680 dm³, uzyskując dla prototypowej jednostki Stara 44, oznaczonej jako S44, moc znamionową 63 kW (86 KM) oraz maksymalny moment obrotowy 235 N·m.

Samochody wyposażono w nowe stalowe kabiny o uproszczonej konstrukcji, z ograniczoną liczbą wytłoczek oraz składanym dachem wykonanym z brezentu. Za kabiną umieszczono koło zapasowe przewożone w pozycji pionowej, a za nim skrzynię ładunkową z nadstawkami zwiększają-