

# Nostalgiczna kolekcja

Firma EPO Trans Logistic S.A. z Tychów jest zapewne znana zarówno stałym czytelnikom TRAILER Magazine, jak również bywalcom zlotu Master Truck. To między innymi właśnie tam można było podziwiać zabytkowe ciężarówki z kolekcji właściciela i prezesa tej spółki Piotra Ozimka. My postanowiliśmy przyjrzeć się im z bliska, odwiedzając siedzibę EPO Trans.

Grzegorz Rutka (tekst i zdjęcia)



O tym, jakie motoryzacyjne skarby kryją garaże pana Piotra wiedzieliśmy już wcześniej, choćby ze strony internetowej EPO Trans. Z przekroju kolekcji widać wyraźnie, że jego największym zainteresowaniem cieszą się samochody produkowane w Polsce, choć jest tam też kilka ciekawych wyjątków. Seniorem zbiorów jest opływowy Peugeot 402 z 1938 roku z charakterystycznymi reflektorami ukrytymi za atrapą. Jest też Wolga Gaz 21 oraz

Mercedes-Benz 280S (W108). Aktualnie w warsztacie trwają prace nad odbudową ciągnika Volvo F89 oraz Jelcza 315.

Dumą pana Piotra są Warszawy M20 z 1956 roku oraz 203 z 1966 roku. Wchodząc do biurowca EPO Trans można natknąć się na Mikrusa MR300 z 1958 roku, który z racji rozmiarów bez problemu zmieścił się do niewielkiego hallu.

**NAJWIĘKSZE** wrażenie na miłośnikach klasycznych polskich ciężarówek bez wątpienia ro-

bią dwa odrestaurowane Stary, które zdobyły uznanie m.in. na Master Trucku jak i na wystawie pojazdów zabytkowych na zamku Topacz.

Starszy z nich to skrzyniowy Star 25 L wyprodukowany w 1963 roku. Prototypowy Star 25 został zaprezentowany w 1956 roku jako następca modelu 20. W samochodzie tym zastosowano m.in. nową kabinę typu K26 oraz 6-cylindrowy silnik benzynowy S470 o mocy 95KM. Dzięki modyfikacji zawieszenia ładowność wzrosła do 4.000 kg.

Problemy z wdrożeniem do produkcji modelu 25 doprowadziły do uruchomienia produkcji przejściowego Stara 21, w której konstrukcji zastosowano tylko część nowych rozwiązań.

**STAR 25** trafił na linię produkcyjną dopiero w 1960 roku. Napędzał go silnik S472 o mocy 95KM współpracujący z 5-biegową niesynchronizowaną skrzynią przekładniową. Przednia sztywna oś została oparta na resorach piórowych oraz hydraulicznych amortyzatorach

ramieniowych. Z tyłu zastosowano półeliptyczne resory piórowe wyposażone w dodatkowe resory pomocnicze. Niestety ówczesna technologia jaką dysponowała FSC nie pozwoliła na uruchomienie produkcji nowocześniejszej kabiny K26, wyposażonej m.in. w pojedynczą giętą szybę przednią. Prototyp pożarniczego Stara 25 z taką kabiną można dziś podziwiać w Centralnym Muzeum Pożarnictwa w Mysłowicach.

W rezultacie w Starach 25 montowano kabiny N20 produ-

rowane przez SHL w Kielcach (z charakterystyczną zaobloną ścianą przednią) oraz uproszczone kabiny N23 będące własnym wyrobem FSC. I to właśnie w taką „szoferkę” z płaską ścianą przednią jest wyposażony Star 25L będący własnością EPO Trans.

Literka L dodatkowo wskazuje na zastosowanie w pojeździe wydłużonej ramy, przez co rozstaw osi zwiększono z 3.000 mm do 3.850 mm. Podwozia takie stosowano w odmianach przeznaczonych do transportu



O izolacji czy tapicerce nie było wówczas mowy. Wietrzenie ułatwiała odsuwana tylna szybka



Kierunkowskazy świetne zastąpiły wcześniejsze ramieniowe

Korba kotysała się na zderzaku. Czasem bywała niezbędna...

Atrapa chłodnicy to zwykła siatka. Na niej dumnie błyszczy się napis Star 25



W ramach odbudowy trzeba było odtworzyć oryginalną skrzynię ładunkową. Dziś Star 25L wygląda lepiej niż gdy wychodził z fabryki



Skrzyni minimalizm w wystroju kabiny. Malutkie lusterko bardzo utrudnia manewrowanie ciężarówką



Star dysponował 200 mb węży tłocznych W-75 i 75 mb W-52



Tylna szafka z wysuwającym łożem pod motopompę M-800



Wnętrze Stara z kabiną N20.1 było nieco lepiej wyposażone niż uproszczonej N23. Na początku lat 70. było już jednak anachroniczne



Zwijadło z gumowym węzłem urządzenia szybkiego natarcia



Łączność pomiędzy kabinami zapewniał specjalny rękaw

tu ładunków o większych gabarytach oraz wozach pożarniczych (A25P). Na skróconych ramach z rozstawem osi wynoszącym 2.500 mm powstawały natomiast ciągniki siodłowe C25 i wywrotki W25.

— Ten Star ciekawy trafił w nasze ręce z dość nietypowego źródła. Przez ostatnie lata

służył on w jednym z kół łowieckich do transportu ustrzelonych podczas polowań zwierząt, wyjaśnia Paweł Ozimek. Z tego też powodu ciężarówka była wyposażona jedynie w platformę pozbawioną burt. To zmusiło nas do całkowitego odbudowania skrzyni ładunkowej we własnym zakresie, dodaje.



Działko wodne potrzebowało nieco ponad 2 min. by opróżnić zbiornik wody Stara

Produkcję Starów 25 zakończono w 1971 roku. Od 1964 roku pod maski modelu 25M1 trafiały benzynowe silniki S474 o mocy zwiększonej do 105 KM.

**DRUGI** z odrestaurowanych w EPO Transie Starów to prawdziwa ikona polskiej straży pożarnej. Przez blisko trzy dekady wozy pożarnicze tego typu stanowiły trzon wyposażenia remiz najpierw zawodowej straży pożarnej oraz OSP.

Sredni samochód gaśniczy wodno-pianowy (w nomenklaturze fachowej oznaczony jako GBAM 2/8+8) nosi pełną nazwę Star A26P Jelcz 003. Pojazd był efektem współpracy fabryk w Starachowicach i Jelczu. FSC dostarczało kompletne podwozia ciężarowe, natomiast JZS montowało na nich własne zabudowy pożarnicze. Model Jelcz 003 był produkowany od 1969 roku jako rozwinięcie typu 028 wytwarzanego od 1964 roku.

Podstawowe modyfikacje objęły zastosowanie zaworów kulowych do układu wodno-pianowego oraz powiększenie zbiornika środka pianotwórczego do 200 litrów. Zmieniono również układ szafek na sprzęt oraz zastosowano niezależne ogrzewanie przedziału załogi za pomocą importowanych z NRD urządzeń OETF Sirokko.

**POŻARNICZY** Star należący do kolekcji EPO Trans został wyprodukowany w 1972 roku i jest wyposażony w kabinę N20.1. W zabudowie pożarniczej znajduje się przedział dla załogi pozwalający na przewóz czterech strażaków. Siedzą oni na drewnianej ławce tyłem do kierunku jazdy. Dzięki otwieraniu lukowi znajdującemu się w dachu przedziału możliwa jest obsługa działka wodno-pianowego o wydajności 800 l/min.

Na wyposażeniu wozu znajdowały się autopompa PO-35 (zasilana łańcuchem Galła) oraz wyjmowana z tylnej szafki motopompa M-800 Po-



Kłapa w dachu dla obsługującego działko wodno-pianowe



Z Pawłem Ozimkiem można rozmawiać o samochodach godzinami. Jego kolekcja ciągle się powiększa

lonia. Zamontowany w pojeździe zbiornik mieścił 2.000 litrów wody.

— Tego pożarniczego Stara udało nam się znaleźć w jednej ze strażnic Ochotniczej Straży Pożarnej we wschodniej Polsce. Wymalowane na boku i z tyłu numery są zgodne z tymi które miał podczas służby, mówi pan Paweł. Wóz był w całkiem dobrej kondycji, mimo to został przez nas rozebrany i od podstaw odnowiony. Udało nam się uzupełnić jego wyposażenie, choć nadal szukamy jeszcze kilku jego elementów, dodaje z wyraźną dumą.

**TRZEBA PRZYZNAĆ**, że oba Stary wzbudzają ogromne zainteresowanie praktycznie u wszystkich. Podczas sesji zdjęciowej w tyskiej bazie wywołałyśmy niewielkie zbiegowisko.

Praktycznie każdy kto się w niej pojawił musiał z bliska obejrzeć obie ciężarówki, a nawet zrobić sobie w nich pamiątkowe zdjęcie.

To jeszcze nie koniec pre-

zentacji zabytków z EPO Trans. W jednym z kolejnych wydań TRAILER Magazine poznacie znacznie mniejszego kolegę Starów, czyli Żuka nazywanego niegdyś „smutkiem”. □



Filtr powietrza znajduje się tuż za siedzeniem pasażera



Niskie drzwi nie ułatwiały zajmowania miejsc w kabinie