

Samochód osobowy Syrena 105

AUTHOR

TIME AND PLACE OF CREATION

Time:

1973

Place:

Bielsko-Biała, Polska

TECHNICAL DATA

Dimensions:

wys.: 1515 mm, sze.: 1560 mm, dł.: 4040 mm

Materials:

Technique:

Laws

Właściciel obiektu: Muzeum Inżynierii i

Techniki. Wizerunki cyfrowe i metadane

obektu: domena publiczna. Opis

kontekstowy: licencja CC BY-NC-SA 3.0 PL

(Uznanie autorstwa - Użycie niekomercyjne -

Na tych samych warunkach 3.0 Polska).

OTHER

MIM 293/II-33

KEYWORDS

eksport, PRL, przemysł, ropa naftowa,

samochód osobowy, transport indywidualny,

ulica

DESCRIPTION



Historia tej konstrukcji sięga lat 50. XX wieku. Prezydium Rządu podjęło wówczas decyzję, że Polska potrzebuje, obok produkowanej już Warszawy, nowego samochodu małolitrażowego. Opracowanie projektu zlecono warszawskiej FSO. W lipcu 1953 roku zespół konstruktorów pod przewodnictwem Karola Pionniera, w skład którego weszli także: Kazimierz Dębski, Fryderyk Bluemke, Stanisław Panczakiewicz, Jerzy Werner oraz Kazimierz Studziński, przystąpił do prac. Po czterech latach, 20 marca 1957 roku, rozpoczęto produkcję pojazdu – pierwsza Syrena miała oznaczenie 100. Syrena jest powszechnie uznawana za jedyny samochód osobowy polskiej konstrukcji wytwarzany seryjnie po II wojnie światowej. W rzeczywistości pojazd powielał rozwiązania z niemieckich samochodów DKW z lat 30. XX wieku i był przestarzały już w momencie uruchomienia produkcji seryjnej. Kolejne etapy w rozwoju samochodu to: Syrena 101, Syrena 102, Syrena 102 S, Syrena 103, Syrena 103 S, Syrena 104 oraz opisywana niżej Syrena 105. Projekt Syreny 105 i 105L powstał w Ośrodku Badawczo Rozwojowym Samochodów Osobowych przy Fabryce Samochodów Osobowych w Warszawie, jako model rozruchowy dla Fabryki Samochodów Małolitrażowych w Bielsku Białej. Samochód Syrena 105 umożliwia przewóz czworga dorosłych osób. Posiada ramową konstrukcję i dwudrzwiowe nadwozie typu sedan. Źródłem napędu jest trzycylindrowy, dwusuwowy silnik, połączony z czterobiegową przekładnią, napędzającą koła przednie. Przednie zawieszenie ma konstrukcję wahaczową z resorem poprzecznym. W tylnym zawieszeniu zastosowano resor poprzeczny i sztywną oś. Tłumienie drgań zapewniają amortyzatory teleskopowe. Wszystkie koła wyposażono w hamulce bębnowe. Modernizacja modelu 105 względem wcześniejszego 104, polegała głównie na zmianie kierunku otwierania drzwi oraz adaptacji niektórych elementów na przykład zamków i klamek z Polskiego Fiata 125p. Potoczna nazwa syreny ma swoje źródło w żarciu. Samochód zasilany był mieszanką benzyny i oleju, która w czasie spalania dawała niebieski dym o charakterystycznym, nieprzyjemnym zapachu. Z tego powodu pojazd powszechnie nazywano „skarpetą”. Łącznie powstało 347 648 egzemplarzy Syreny 105, 105L oraz odmian dostawczych R20 i 105B. Opracował: Szymon Czyżyk