

Samochód osobowy Syrena 105

AUTOR / WYTWÓRCA

CZAS I MIEJSCE

Czas powstania:
1973

Miejsce powstania:
Bielsko-Biała, Polska

DANE TECHNICZNE

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

Materiał:

Technika:

PRAWA

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).

POZOSTAŁE INFORMACJE

MIM 293/II-33

SŁOWA KLUCZOWE

eksport, PRL, przemysł, ropa naftowa,
samochód osobowy, transport indywidualny,
ulica

OPIS



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