

Syrena

MŁODSZE POKOLENIE POLSKICH MIĘOŚNIKÓW MOTORYZACJI NIE BARDZO ROZUMIAŁO, O CO CHODZI, GDY POD KONIEC UBIEGŁEGO ROKU POJAWIŁ SIĘ W MEDIACH TRIUMFALNE KOMUNIKATY O „WIELKIM POWROCIE NASZEJ KRÓLOWEJ SZOS”



NAJDŁUŻEJ PRODUKOWANY MODEL SYRENY 105 (LATA 1972–1983)

Sprawy do końca nie wyjaśniały też informacje, że oto w firmie AMZ Kutno dzięki unijnej dotacji z programu Innowacyjna Gospodarka skonstruowano najnowszy model samochodu Syrena, mający już wkrótce trafić do sprzedaży. Potem nadeszła wiadomość o rozbiciu pierwszego prototypu podczas jazd testowych w Warszawie i jakoś wszystko ucichło.

W zamierzonych czasach

Nie bardzo jest dziś komu przeżywać ponownie takie dawno wygasłe emocje. Bezspornie pozytywny charakter miały one ostatnio w 1957 roku, w którym na warszawskim Żeraniu rozpoczęła się entuzjastycznie zapowiadana i oczekiwana produkcja polskiego małolitrażowego auta. Spodziewano się po nim, że faktycznie już wkrótce zapanuje na polskich drogach, dostarczając fascynujących wrażeń licznej rzeszy „racjonalizatorów, przodowników pracy, aktywistów, naukowców i przodujących przedstawicieli inteligencji”.

Wbrew tym, szumnie brzmiącym zapowiedziom państwowych władz, rzeczywistość okazała się inna. To nic, że Syrena od początku sprzedawana była za ponad siedemdziesiąt tysięcy ówczes-

nych złotych, podczas gdy średnia miesięczna płaca jej wyżej wspomnianych potencjalnych nabywców wynosiła około dwóch tysięcy. Polak potrafił i wtedy wydawać znacznie więcej niż oficjalnie zarabiał. Gorzej przedstawiała się wielkość produkcji, do której końca w 1983 roku z taśmy montażowej opuściło łącznie niewiele ponad pół miliona tych pojazdów. Rosnący popyt trzeba więc było uzupełniać importem, w większości z bratnich, socjalistycznych krajów.

Na tle lekkiego i zwinnego Trabant, solidnego Moskwicza, eleganckiego Wartburga i pięknej Škody, a zwłaszcza późniejszych licencyjnych Fiatów – Syrena prezentowała się wręcz obciachowo. Przegrywała we wszelkich konkurencyjnych relacjach, a u kresu swej historii stanowiła najwyżej nagrodę pocieszenia dla najmniej zamożnych amatorów motoryzacji, którym nie udało się uzyskać przydziału na „malucha”.

Żenujące realia

Nie był zatem ten twór polskiej myśli inżynierskiej „królową szos”, lecz raczej kopcuchem zarówno w przenośnym, jak i w dosłownym znaczeniu. Jego dwusuwowe, najpierw dwucylindrowe, a po-

tem trzycylindrowe paliwożerne silniki zapożyczono żywcem z przedwojennych konstrukcji strażackich motopomp. Z powodu prymitywnego (ślizgowego) łożyskowania główek korbowodów wymagały one obfitego dolewania oleju do benzyny, więc z ich rur wydechowych wydobywały się nieustannie chmury niebieskiego dymu, niemal nieobecne w przypadku tak samo dwusuwowych trabantów i wartburgów.

Skrzynie biegów początkowo niesynchronizowane (nieznane zupełnie z innych powojennych konstrukcjach) wymagały od kierowców ekwilibrystycznych sztuczek, z włączaniem każdego przełożenia w kilku kolejnych etapach. Późniejsze zastosowanie synchronizatorów niewiele pomogło, ponieważ wiotkie połączenie dźwigni ze skrzynią pozostało do końca bardzo nieprecyzyjne w działaniu. Ręcznie regulowane bębnowe hamulce bez wspomagania „brały” przeważnie z opóźnieniem i nierówno.

Zawieszenie na dwóch resorach poprzecznych, z których tylny był jedynym końcem mocowany przesuwnie do sztywnej osi, sprawiało, iż po prostej drodze samochód toczył się zawsze łagodnym zygziem.

Najbardziej kuriozalne rozwiązania dotyczyły jednak dwudrzwiowego nadwozia, stanowiącego oddzielne, ciężkie pudło, przykręcone śrubami do archaicznej już wówczas belkowej ramy. Zawiasy drzwi aż do początku lat siedemdziesiątych osadzone były na tylnej ich krawędzi, co sprawiało, iż przypadkowe otwarcie podczas jazdy mogło mieć skutki tragiczne. Z drugiej jednak strony, dzięki temu Syrena była jedynym wtedy europejskim samochodem zdolnym w swym wnętrzu przewozić kontrabasy. Do tego też czasu dla oszczędności tylko w prawych drzwiach instalowano zamek otwierany z zewnątrz kluczykiem. Kierowca musiał zatem wsiadać pierwszy i wysiadać ostatni po przeczołganiu się w poprzek przednich foteli.

Przez kilka pierwszych lat syreny wysyłano na ich własnych kołach z warszawskiej fabryki do wszystkich krajowych punktów sprzedaży. Trafiły więc tam jako używane ze sporym niekiedy przebiegiem. Dziwna ta koncepcja miała i pewną zaletę, gdyż pojazdy z ujawnionymi poważnymi usterkami wracały do poprawek, choć z masą drobniejszych nabywców zmuszeni byli borykać się do końca eksploatacji.



PIERWSZE EGZEMPLARZE Z LAT 1957-1958 – MODEL 100



PRZYKŁADY RÓŻNYCH, WYKONYWANYCH FABRYCZNIE BĄDŹ HOBBYSTYCZNIE MODYFIKACJI MODELU PODSTAWOWEGO

Chybione inicjatywy

Wszelkie modernizacje wprowadzane do konstrukcji Syreny bardzo opornie i mało trafnie nawet wtedy, gdy chodziło o eliminację ewidentnych błędów. I tak żadna z wersji dwusuwowych silników nie doczekała się nigdy unowocześnienia systemu rozrządu, choć lepsze rozwiązanie znane było już od dawna. To samo dotyczyło zawodnych i nietrwałych układów przeniesienia napędu, chłodzenia, groźnych w przypadku kolizji sztywnych kolumn kierowniczych, wyposażenia elektrycznego, wystroju wnętrza. Większość komponentów przejętych na początku z licencyjnej Warszawy stosowano uparcie do końca, choć w mniej-

szym samochodzie były one za duże i za ciężkie.

Różne poważniejsze innowacje zdawały się wynikać raczej z jakiegoś kompromisu między kaprysem konstruktorów a obiektywami księgowych, niż z uwzględnienia rzeczywistych potrzeb potencjalnych użytkowników. Na tej zasadzie powstała „rolnicza” bagażówka Syrena R20, której rolnicy kupować nie chcieli, a także różne nieprzemysłane pomysły nikomu niepotrzebnych syren sportowych, pseudoturystycznych, a nawet mikrobusów.

Czy warto dziś do tego wszystkiego wracać inaczej niż wspomnieniami o własnej dawno minionej młodości?

Hubert Kwarta