

Ocalić od zapomnienia

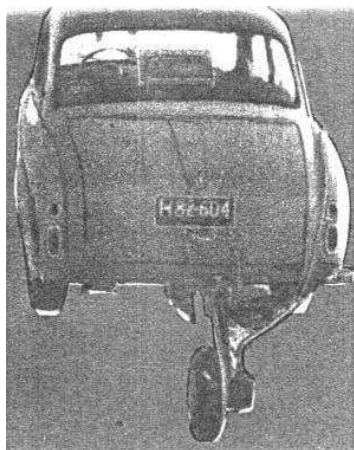
**[www.polskie-auta.pl](http://www.polskie-auta.pl)**

przedstawia:

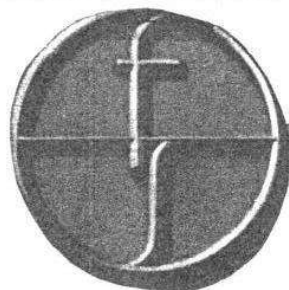
***„Badanie drogowe Syreny 100”  
Motor nr: ?? / rok ??***

*Jeśli do czytania używasz Adobe Acrobat Readera ustaw powiększenie na 200% dla najlepszego efektu*

*Wszelkie rozpowszechnianie a tym bardziej sprzedaż zabronione !*



# Motor 7 **BADANIE DROGOWE**



## Syrena

Zwykliśmy rozpoczynać ocenę samochodu od historii jego powstania oraz powiązań konstrukcyjnych z pokrewnymi modelami. W przypadku FSO Syreny odstępimy od tego zwyczaju, gdyż ten polski samochód jest powszechnie znany, zresztą piszemy obszernie o jego „narodzinach” na innych stronach MOTORU.

FSO Syrena stanowi jako całość konwencjonalne rozwiązanie samochodu z napędem na przednie koła, ramowym podwozkiem oraz całkowicie metalowym, nieniosącym nadwoziem. Zarówno dwusuwowy silnik zblokowany z zespołami napędowymi, jak i siłownia nadwozia z dużą powierzchnią oszkloną stanowią pierwszą konstrukcję polską, na ogół udaną konstrukcję, nie wybiegającą jednak przed przeciętne współczesne samochody małolitrażowe.

Wymiary wnętrza FSO-Syreny na ogół odpowiadają podobnym, spotykanym w samochodach tej klasy. Dotyczy to zarówno wygodny wsiadania i wysiadania z samochodu jak i przestrzeni dla pasażerów po zajęciu miejsca w wozie. Nieuzasadnioną oszczędnością jest użycie jednego tylko zamka do drzwi samochodu, czego wynikiem jest konieczność wsiadania do zamkniętego wozu tylko prawymi drzwiami, i przesuwania się na miejsce kierowcy po przednim siedzeniu. O ile szerokość siedzeń jest najzupełniej wystarczająca, o tyle po odsunięciu przedniego siedzenia do tyłu ilość miejsca dla nóg pasażerów jest o-



FSO Syrena; model którego badanie drogowe przeprowadziła nasza redakcja

liśmy przecieki wody przy uszczelnieniu przedniej szyby oraz przenikanie kurzu poprzez nieszczelne drzwi.

Widoczność zarówno do przodu jak i do tyłu nie budzi zastrzeżeń dzięki znacznej powierzchni oszklonej samochodu oraz spadzistej linii maski i bagażnika — co zapewnia możliwość obserwacji drogi bezpośrednio przed i za samochodem. Kąt widzenia zasłaniany przez słupki jest niewielki.

Przejdźmy do oceny własności drogowych wozu.

Zawieszenie samochodu na poprzecznych resorach piórowych odznacza się umiarkowaną sztywnością, uniemożliwiając „dobijanie” na gorszych drogach, ale nie zapewniając miękkiego resorowania na popołowanym asfalcie. Bezwzględnie jednak przydałby się drugi amortyzator przy tylnej osi samochodu.

Prowadzenie wozu wymaga dużej uwagi ze względu na konieczność przyzwyczajenia się do manewrowania dźwignią zmiany biegów nie synchronizowanej przekładni samochodu. Ponieważ do niełatwego przełączania biegów konieczne jest stosowanie „międzygazu” lub odciążanie na wyrównanie szybkości kół zębatach — nie bez znaczenia pozostaje niewygodne posługiwanie się pedałami. Stateczność pojazdu jest dobra zarówno w czasie jazdy po prostej jak i podczas pokonywania zakrętów, przy czym w tym drugim przypadku samochód wykazuje tendencję do nadsterowności. Daje się to szczególnie odczuwać przy jeździe w dwie osoby, na zakrętach o nierównej nawierzchni i bruku. Dobre „trzymanie się” drogi jest wynikiem napędu na przednie koła oraz dość sztywnego zawieszenia, — co pozwala na stosunkowo szybką i pewną jazdę z szybkością mi podrożnymi przekraczającą 80 km/godz i więcej. Dzięki małemu przełożeniu IV-go biegu (0,965) przy rozwijaniu znacznych szybkości, silnik nie pracuje na nadmiernych wysokich obrotach, co odbija się oczywiście na przyspieszeniach i zdolności pokonywania wzniesień które na najwyższym biegu są dość sponkowo niskie. Obok tego, przekładnia pozostałych trzech biegów, s tak dobrane, że zapewniają dobrą zdolność pokonywania wzniesień i raz dostateczne przyspieszenia. Szyb-

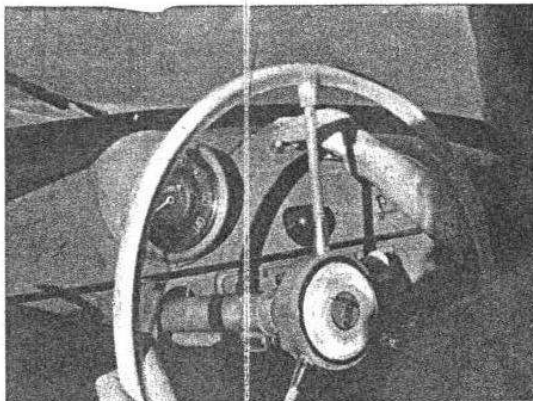
przedniego siedzenia do tyłu ilość miejsca dla nóg pasażerów jest ograniczona. Osobnego oświetlenia wymaga pozycja kierowcy, która dla osób o wzroście ponad 1,75 m jest zdecydowanie niewygodna. Składa się na to wysokie umieszczenie poduszki siedzenia, niskie położenie koła kierownicy o dużej średnicy, jak też mała odległość pedałów od siedzenia. W efekcie zmusza to kierowcę do odchylenia prawej nogi — w chwili jakże częstego, przenoszenia stopy z pedału przyspiesznika na hamulec oraz stanowi niewygodę przy dolnym położeniu dźwigni zmiany biegów w pozycji biegu III-go. Poza tym mała przestrzeń między siedzeniem, a kierownicą utrudnia kierowcy wsłanie.

W samochodzie zmieścić można dostateczną ilość bagażu, w dostępnym z zewnątrz bagażniku, chociaż jego pokrywa w pozycji otwartej zasłania dostęp do wnętrza. Służne jest oddzielenie dolnej części bagażnika, w której umieszczone jest koło zapasowe, narzędzia oraz lejek, konieczny do nalewania paliwa.

Wyposażenie wnętrza FSO Syreny jest ubogie i ogranicza się do najniezbędniejszych wskaźników i akcesoriów. W czasie eksploatacji samochodu odczuwa się jednak brak takiego podstawowego wyposażenia jak zastona przeciwsłoneczna, ciężka nad miejscem kierowcy, popielniczka czy też schowek na drobiazgi, nie mówiąc już o miejscu na radiodiodę. Wyłącznik kierunkowskazy umieszczony przed przednią szybą jest mało wygodny w użyciu, zaś pojedyncze piórko wycieraczki przeciera zbyt małą powierzchnię szyb, co utrudnia bezpieczną jazdę w czasie opadów.

Obserwowany ostatnio rozwój turystyki motorowej pozwala przypuszczać, że FSO Syrena będzie często wykorzystywana do celów turystycznych. Wskazane więc byłoby umożliwienie rozkładania przednich siedzeń dla noclegu dwóch osób; przypomnieć należy, że rozwiązanie to dające jednocześnie możliwość regulacji kąta pochylecia oparcia stosowane było w prototypach i z niewiadomych przyczyn zarzucone.

W warunkach jazdy letniej — otwarte i opuszczane szyby w drzwiach zapewniają dostateczne przewietrzanie wnętrza samochodu. W zimie natomiast przy temperaturze otoczenia poniżej  $-5^{\circ}\text{C}$  zarówno ogrzewanie nadwozia jak i odmrążanie szyb przedniej są niewystarczające, nie mówiąc już o niepraktycznej „rozetce” regulacyjnej, nie nadającej właściwego kierunku strumieniowi ciepłego powietrza. Często spotykanym efektem niezbyt starannego montażu są nieszczelności nadwozia, przez które przedostają się do wnętrza kurz lub woda. W testowym samochodzie stwierdzi-



Niewygodne jest duże koło kierownicy, nietłoty dostęp do często używanego w ruchu ulicznym wyłącznika kierunkowskazy. Popielniczka też nie typowa.



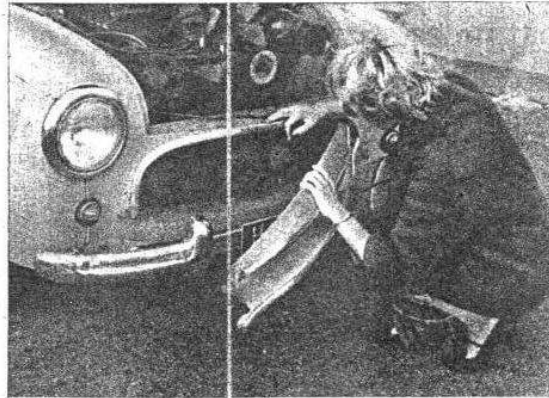
Duża tylna szyba zapewni rzeczywiście dobrą widoczność

#### PRZECZYTAJ RÓWNIEŻ:

I odcinek zaleceń eksploatacyjnych dla samochodu FSO-Syrena, zamieszczony w 36/58 numerze Motoru jak też wszystkie inne artykuły dotyczące tego samochodu w niniejszym numerze. Życzymy przyjemnej lektury!



Aby sprawdzić ilość paliwa w zbiorniku, trzeba po otwarciu maski odczytać jego poziom na miarce. Rozwiązanie jak na samochód „anno domini 1958” nieco archaiczne!



Dostęp do regulacji przerywaczy po odjęciu ozdobnego elementu.

Zdjęcia St. Szeliowski

**CENA SAMOCHODU:** 72.000 zł, względnie 69.000 zł dla modeli z ręcznie wykonanym nadwoziem, a więc takim, jak w badanym samochodzie.

zobność pokonywania wzniesień oraz dostateczne przyspieszenia. Szybkość maksymalna rzędu 100 km/godz. jest dla samochodu klasy 750 cm<sup>3</sup> zupełnie zadowalająca.

Hamulce FSO Syreny dające znaczne wielkości opóźnień wymagają zbyt dużego nacisku na pedał. W czasie badania drogowego zauważymy wyraźne zmniejszenie się skuteczności hamowania w miarę zagrożenia hamulców. Działanie hamulca ręcznego jest wystarczające.

Najbardziej ekonomicznym zakresem szybkości samochodu jest 40-50 km/godz; przy szybszej jeździe zużycie paliwa wzrasta, osiągając przeciętne wartości eksploatacyjne rzędu 8-9 l/100 km. Jest to bez wątpienia zbyt dużo, jak na samochód małolitrażowy o przeciętnych osiągnięciach. Należy dodać, że w razie wzrostu oporów jazdy (pokonywanie wzniesień, jazda pod silny wiatr itp.) zużycie paliwa nieproporcjonalnie szybko wzrasta. Zastosowanie urządzenia wolnego koła, zabezpieczające przed szarpaniem silnika przy jeździe z zamkniętą przepustnicą obniża jednakże eksploatacyjne zużycie paliwa; jego wyłączenie jest jednak kłopotliwe i wymaga wprost nie lada wprawy.

Stożenie trudności przeprowadzania czynności obsługowych i regulacyjnych uznać należy za przeciętne, przy czym ilość punktów wymagających smarowania jest stosunkowo duża (36) choć dostęp do nich na ogół jest łatwy. Niewygodna jest obsługa akumulatora np. w czasie sprawdzania poziomu elektrolitu, jak też jego wybudowywanie. Wynikiem niskiej jakości wykonania samochodu są stosunkowo często występujące uszkodzenia np. mechanizmu zmiany biegów, linek, instalacji elektrycznej itp.

Reasumując ocenę FSO Syreny — pierwszego całkowicie polskiego samochodu — stwierdzić należy, że stanowi on dosyć udany, lecz nie najnowocześniejszy samochód małolitrażowy o przeciętnych walorach trakcyjnych, który cieszyłby się u nas dużo lepszą opinią, gdyby jakość wykonania przez Fabrykę Samochodów Osobowych na Zeranlu stała na właściwym — wysokim poziomie — do czego dodatkowo zobowiązuje wysoka cena samochodu.

#### NASZE ŻYCZENIA:

- Wyższa jakość wykonania i wykończenia.
- Wygodniejsze siedzenia pasażerów i kierowcy.
- Łatwiejsze przełączanie biegów.
- Lepsze ogrzewanie i bogatsze wyposażenie wnętrza.
- Nierozdzielne własności dynamiczne i ekonomiczne.
- Lepszy układ hamulcowy, wymagający mniejszego nacisku na pedał.
- Przystosowanie samochodu do możliwości spania dla dwóch osób.

Marka  
Model  
Wytwórnia

Ok. produkcji

SIŁNIK  
Marka i typ  
Rodzaj obrotu

Liczba i ilość cylindrów

Średnica cylindra

Śred. tłoka

Stosunek s/d

Pojemność skokowa

Stopień sprężania

Śred. maksymalna

Maksymalny moment o-

brótowy

Średnia szybkość tłoka przy

obr. mocy maks.

budowa silnika

Smarowanie

Chłodzenie

Gaznik

Filtr powietrza

INSTALACJA ELEK-

TRYCZNA

Zapłon

Kolejność zapłonu

Świece

Prądnicą

Akumulator

PRZENIESIENIE NAPĘDU

Szerokość

Wolne koło

Skrzynia biegów

Przekładnia główna

Przeguby

Koła

Opumlenie

ZAWIESZENIE

przód

tył

MECHANIZM

NICZY

Koła kierownicze

UKŁAD HAMULCOWY

Hamulec nożny

Hamulec ręczny

FSO

Syrena

Fabryka Samochodów Osobowych, Warszawa,  
Al. Stalingradzka 13. (silnik: Wytwórnia Sprzętu  
Mechanicznego — Bielsko, Partyzantów 33)  
1958

S-15

dwusuwowy z przepłukiwaniem zwrotnym,

gaznikowy,

rzędowy, dwucylindrowy

76 mm

82 mm

1,08:1

746 cm<sup>3</sup>

6,8 — 7

27 KM przy 3800 obr/min

6,2 kGm przy 2800 obr/min

10,5 m/sek

głowica — ze stopu lekkiego, kadłub — z że-

liwa szarego, wał korbowy — składany, pod-

party na trzech łożyskach rolkowych i jed-

nym kulkowym; tłoki ze stopu aluminiowe-

go z dwoma pierścieniami uszczelniającymi

i jednym zgarniającym

mieszaną paliwą z olejem w stosunku 25:1

(30:1 przy oleju Extra 15)

wodne, o samoczynnym obiegu (termosyfo-

nowe)

JIKOV 35 POH. Poziomy, Średnica gardzieli

30 mm. Dysza paliwowa główna 360, dysza

powietrzna główna 410, dysza paliwowa bie-

gu jałowego 42,

suchy, z tłumikiem szmerów ssania

12V

baterijny, dwie cewki zapłonowe, dwa przery-

wacze, automatyczny przyspieszacz zapłonu

1 — 2

gwint M 14×1,5, wartość cieplna 175 lub 225

wg. Boscha

12 V, 130 W

12 V, 37,5 Ah

napęd na koła przednie

jednotarczowe, suche o średnicy 180 mm

wyłaczone dźwignią na przegrodzie czołowej

czteroprzekładniowa niesynchronizowana plus

wstępczy, system włączania dźwigniowo-lin-

kowy. Przełożenia: I bieg — 3,91:1, II b. —

2,37:1, III mb. — 1,525:1, IV b. — 0,965:1,

tyl. b. — 7,5:1

mechanizm różnicowy stożkowy o zębach lu-

kowych z dwoma satelitami; przełożenie

4,875:1

krzyżakowe przy skrzyni biegów i homokine-

tyczne przy zwrotnicach

tarczowe, mocowane na 5 śrubach z obręczami

4,00 Ex — 16

5,25 × 16

zawieszenie na resorze poprzecznym i waha-

czach z amortyzatorami tłoczkowymi, dzia-

lającymi dwustronnie

oś „plywająca“ z wysoko zamocowanym re-

sosem poprzecznym oraz jednym amortyza-

torem działającym dwustronnie

przekładnia globoidalna: ślimak z podwójnym

krażkiem oraz dwa drażki kierownicze ru-

rowe prowadzone na ramieniu kierowniczym

i na dźwigniach zwrotnic; przełożenie 20:1

o średnicy 440 mm. typu FSO Warszawa, ma-

ksymalny obrót 575° tj. ok. 2 3/4 obrotu

hydrauliczny, działający na wszystkie koła

mechaniczny, linkowy, działający na szczęki

bębnow hamulcowych tylnych kół, urucha-

# WYNIKI POMIARÓW

Pomiary przeprowadzone na samochodzie FSO-SYRENA nr. silni-  
ka 561111, nr. podwozia 268, wyprodukowanym w 1958 r.

Pomiary drogowe wykonano przy użyciu handlowej benzyny etylizowa-  
nej LO 70 i oleju silnikowym Extra 15.

W czasie pomiarów silnik posiadał nastawy fabryczne. Warunki atmo-  
steryczne w czasie pomiarów: wiatr boczny o szybkości 1,4—1,9 m/sek,  
temperatura + 23°C, ciśnienie barometryczne 749 mm Hg.

## POMIARY STATYCZNE

Ciężar samochodu w stanie gotowym do drogi

921 kG

Ciężar samochodu z obciążeniem 2 osób

1075 kG

Ciężar samochodu z pełnym obciążeniem

1273 kG

Obciążenie osi przedniej

628 kG/49%

Obciążenie osi tylnej

645 kG/51%

Najmniejszy promień skrętu w lewo

7,07 m,

Najmniejszy promień skrętu w prawo

7,33 m,

## POMIARY DROGOWE

Szybkość maksymalna

Średnia z czterech pomiarów przy obciążeniu 2 osób — 98,4 km/godz.

Średnia z czterech pomiarów przy pełnym obciążeniu — 95,9 km/godz.

Najlepszy uzyskany wynik — 98,9 km/godz.

Zakresy szybkości na poszczególnych biegach

I bieg 9 — 42 km/godz (zalecane 10 — 25 km/godz)

II bieg 14 — 64 km/godz (zalecane 15 — 45 km/godz)

III bieg 18 — 79 km/godz (zalecane 20 — 65 km/godz)

IV bieg 30 — 98,4 km/godz (zalecane 45 — 90 km/godz)

Czasy rozpędzania na poszczególnych biegach

II bieg III bieg IV bieg

obc. 2 os. pełne obc. obc. 2 os. pełne obc. obc. 2 os. pełne obc.

15 — 45 km/godz 7,1 sek 8,8 sek — — — —

20 — 50 km/godz 7,3 „ 9,7 „ 11,7 sek 13,8 sek — —

30 — 65 km/godz 11,8 „ 12,5 „ 14,8 „ 19,1 „ 28,4 sek 34,5 sek

50 — 80 km/godz — — — — — — 28,0 „ 33,2 „

65 — 95 km/godz. — — — — — — 50,0 „ 60,5 „

Czas osiągnięcia 400 m przy obc. 2 osób — 27,4 sek.

Zużycie paliwa

Jazda w ruchu wielkomiejskim 8,1 — 10,3 l/100 km

Jazda po szosie z szybkością średnią ok. 50 km/godz 7,8 — 8,3 l/100 km

Jazda po szosie z szybkością średnią ok. 65 km/godz 8,9 — 9,6 l/100 km

Normalne zużycie paliwa 6,8 — 7,4 l/100 km

## HAMOWANIE

Opóźnienie maksymalne (Tapley) dla samochodów z pełnym obciążeniem:

Szybkość początkowa Nacisk na pedal Opóźnienia Przybliżona droga

km/godz. KG % g hamowania w m.

30 20 27 15

50 50 50 8

90 79 6 6

50 26 41

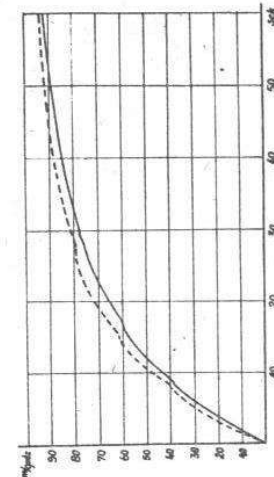
50 51 24

90 76 15

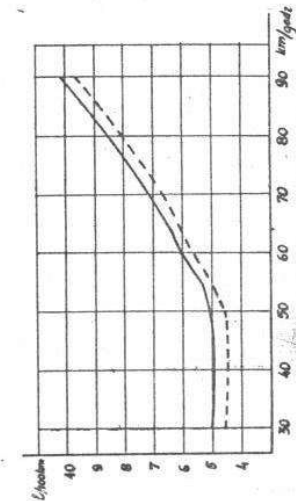
20 26 81

50 52 45

21



Wykres rozpędzania przez biegi (linia ciągła — pełne obciążenia, linia przerywana — obciążenie dwóch osób).



Wykres zużycia paliwa.

Szerokość szcęk hamulcowych  
Średnica bębnow hamulcowych  
Wielkość kąta opasania  
Całkowita powierzchnia okładzin hamulcowych  
Wymiary tarczki hamulcowych

RAMA

NADWOZIE

Konstrukcja

szczyby

Bagażnik

Wyposażenie

miany za pomocą dźwigni umieszczonej na podłodze z lewej strony siedzenia kierowcy

30 mm

280 mm

szcęką współbieżna 127°, przeciwbieżna 82°

612,5 cm<sup>2</sup>

7/8"

dwupodłużnicowa, podłużnice 45 x 90 o przekroju prostokątnym, połączone poprzeczkami kareta dwudrzwiowa, czteroosobowa, z dwiema otwieranymi do przodu nadwozie niepracujące, całkowicie metalowe zamocowane na ramie podwozia, przednia i tylna gięta, w drzwiach szyby obrotowe oraz opuszczane.

o łącznej pojemności 0,39 m<sup>3</sup> z przedziałem na koło zapasowe i narzędzia ogrzewanie wnętrza i odmrażanie szyby przedniej nadmuchiemy świeżego powietrza z chłodnicy; szybkościomierz z licznikiem kilometrów, amperomierz, wskaźnik temperatury wody, lampka kontrolna kierunkowskazy, oświetlenie wnętrza włączane samoczynnie przy otwieraniu drzwi, pojedyncza wycieraczka przedniej szyby.

## WSKAŹNIKI

Moc jednostkowa silnika — 36,2 KM/l

Stosunek ciężaru samochodu do pojemności silnika — 1,236 (1,708) t/l

Stosunek mocy silnika do ciężaru samochodu — 29,3 (21,2) KM/t

Szybkość na III biegu odpowiadająca 1000 obr./min. silnika — 16,5 km/godz

Stosunek powierzchni okładzin ciernych hamulców do ciężaru samochodu — 665 (481) cm<sup>2</sup>/t

## DANE REGULACYJNE I OBSŁUGOWE

Rozwarcie styków przerywacza — 0,35 — 0,45 mm. Ustawienie zapłonu — 1 mm przed gmp. Przerwa iskrowa na świecach zapłonowych 0,6—0,7 mm. Jałowy skok pedału sprzęgła — 20 mm. Ciśnienie powietrza w ogumieniu — przy jeździe z obciążeniem 2 osób: przód 1,7 at, tył 1,4 at, przy jeździe z pełnym obciążeniem: przód 1,7 at, tył 1,5 at. Ustawienie mechanizmu kierowniczego: kąt pochylenia sworznia zwrotnicy — 80°, kąt pochylenia kół — 1030'; kąt wyprzedzenia — 19, rozbieżność kół w stanie obciążonym 0—2 mm. Ugięcie paska klinowego 10—15 mm.

Pojemności: zbiornik paliwa — 36 l (w tym 5—6 l rezerwy), układ chłodzenia — 6,5 l, skrzynia biegów i przekładnia główna — 2 l, układ hamulców hydraulicznych — 0,4 l, przekładnia kierownicza — 0,33 l, amortyzatory przednie 0,235 l każdy, amortyzator tylny — 0,145 l, piasta przedniego koła 250 g każda, piasta koła tylnego — 125 g każda.

Okresowe czynności obsługowe: co 1500 km: lewy i prawy przegub krzyżakowy, smar PL, 4 pkt. smar; przeguby kulowe drążków kierowniczych, ST, 4 pkt; pedały sprzęgła i hamulca, ST, 1 pkt; cięgła sprzęgła, ST+PL, 1 pkt; cięgło zmiany biegów, ST+PL, 2 pkt; linka hamulca ręcznego, ST+PL, 2 pkt; łożysko wyciskowe sprzęgła, ST, 1 pkt; lewa i prawa zwrotnica, ST+PL, 8 pkt; łożysko wentylatora, ST, 2 pkt. Co 3000 km: uzupełnienie ilości oleju w bloku napędowym i w kierownicy, S-13, 2 pkt; smarowanie ślizgacza resoru tylnego, ST, 2 pkt; smarowanie przegubów zmiany biegów, ST, 4 pkt; zwilżenie filcu smarującego krzywkę przerywacza, S-13, 2 pkt; smarowanie linki przedniej hamulca ręcznego, PL, 1 pkt; ponadto należy oliwić smarem S-13 lub smarować smarem ST dźwignie gaźnika, pedału gazu, zmiany biegów, wycieraczki, zamki, zawiasy oraz podpórki maski i bagażnika. Woskiem lub smarem ST należy smarować rygle zamków drzwi, prowadnice i ich gniazda. Uwaga! Oznaczenie ST+PL określa mieszaninę 50% oleju przekładniowego PL.

90

73

31

Błąd wskazań szybkościomierza

Szybkość wg szybkościomierza km/godz.

Szybkość rzeczywista km/godz.

Błąd w %

10  
20  
30  
40  
50  
60  
70  
80  
90

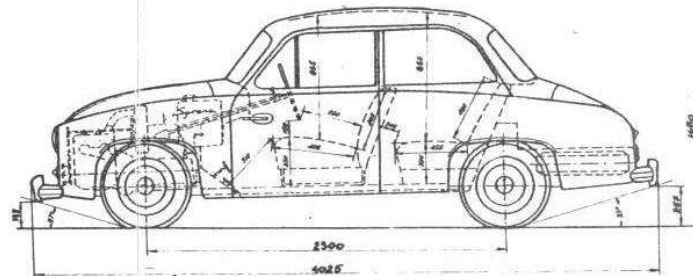
14  
21  
32  
43  
52  
63  
73  
83  
93

— 40  
— 5  
— 7  
— 7  
— 4  
— 5  
— 4  
— 4  
— 3

Błąd wskazań licznika odległości — 2,5%



Bagażnik jest stosunkowo pojemny, lecz pokrywa zasłania dostęp do wnętrza i aby był on wygodny, trzeba ją stale podtrzymywać.

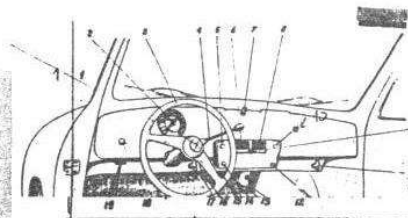


Zasadnicze wymiary samochodu. Inne wymiary nie podane na rysunku: szerokość samochodu — 1520 mm, rozstaw osi — 1420 mm, prześwit — 205 mm, wysokość środka ciężkości 470 — 613 mm.

## WARUNKI DOCIERANIA

Pełny okres docierania samochodu trwa 3000 km. Najważniejszy jest przebieg pierwszych 500 km, w czasie którego nie należy przekraczać następujących szybkości: I bieg — 13 km/godz, III — 22, III — 40, IV — 60. Po przebiegu 500 km można przez około 10 sekund rozwijać większe szybkości jazdy, naturalnie przy nie całkowitym obciążeniu i na poziomej, gładkiej nawierzchni. Przy stanie licznika między 500 a 1000 km dopuszczalne szybkości są następujące: I bieg — 17 km/godz, II — 28, III — 45, IV — 65. W okresie 1000 — 2000 km winny być nie przekraczane następujące prędkości: I — 26, II — 33, III — 50, IV — 80, zaś w ostatnim okresie docierania (2000—3000 km): I—22, II—40, III—55 oraz IV bieg — 90 km/godz.

Podczas docierania należy stosować mieszaninę benzyny z olejem w stosunku 20 : 1 lub 25 : 1 przy stosowaniu oleju Extra 15. Temperatura wody chłodzącej winna być utrzymana w granicach 70—90°C. Należy unikać jazdy w górach i ciężkim terenie. W okresie docierania należy unikać jazdy ze zbyt małą szybkością na poszczególnych biegach i nie stosować większego otwarcia przepustnicy, niż jest konieczne dla danych obrotów silnika.



Fragment deski rozdzielczej samochodu. 1 — przycisk sygnału, 2 — szybkościomierz i licznik kilometrów, 3 — koło kierownicy, 4 — dźwignia zmiany biegów, 5 — przełącznik oświetlenia tablicy rozdzielczej, 6 — amperomierz, 7 — przełącznik kierunkowskazy, 8 — wskaźnik temperatury wody, 9 — lampka kontrolna kierunkowskazy, 10 — wyłącznik wycieraczki, 11 — rączka cięgła zamka maski, 12 — trójpołożeniowy wyłącznik świateł głównych, 13 — dźwignia kurka paliwa, 14 — zamek zapłonu, 15 — cięgło ogrzewania, 16 — zastawka regulacyjna ogrzewania, — cięgło wylączenia wolnego koła, 18 — cięgło ssania, 19 — przycisk rozrusznika.

Badanie drogowe MOTORU nr 7 samochodu FSO — Syrena przeprowadzili w okresie od 31.VII—2.IX.1958 roku inż. St. Szelichowski i inż. Andrzej Cichowski przy wykorzystaniu specjalnej aparatury pomiarowej Instytutu Transportu Samochodowego