

## 99 CLASSICAUTO

GRUDZIEŃ 2014

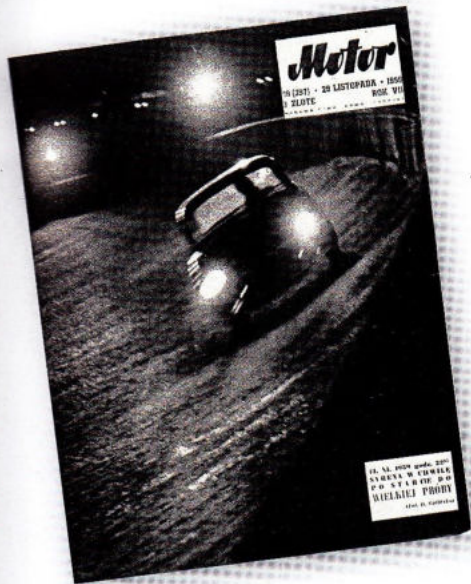
- 03 EDYTORIAŁ
- 04 CO W NUMERZE?
- 06 REDAKCJA
- 08 NEWSY I WYDARZENIA
- 11 MĘSKIE RZECZY  
Co stylowy facet potrzebuje do życia
- 12 WYDARZENIA  
50 lat Centrum Designu Opla
- 13 INWESTUJ W KLASYKI  
Nowy dział w Classicauto
- 14 40 LAT PORSCHE 911 TURBO  
Obiektem muzealnym jedziemy na Paradę Porsche
- 16 ADVERTORIAŁ  
Z golarką Philipsa... w kosmos
- 18 WYDARZENIA  
63. rocznica FSO
- 19 WYDARZENIA  
Najpopularniejszy diesel świata ma 25 lat!
- 20 WYDARZENIA  
Rajd Żubrów
- 22 BERLIN 1989-2014  
Jak Trabant przyczynił się do zburzenia berlińskiego muru
- 24 BERLIN 1989-2014  
Złot na 25-lecie obalenia muru i aukcja pamiątek z NRD
- 26 NOWE SAMOCHODY  
Volvo V60 Ocean Race i Mercedes G500
- 28 ROCZNICE  
Czasy najnowsze
- 30 FELIETON
- 32 DODGE MONACO 1974  
Tajemnice gliniarskiego wozu Blues Brothers
- 44 FIAT 1300/1500  
Złoty wiek Fiata
- 52 DŁUGI DYSTANS  
Syrena w walce o rekord
- 58 TEST CLASSICAUTO  
Redaktor Pawtowski i 12 cylindrów BMW 850
- 62 POLSKIE MIKROSAMOCHODY  
Samochodzik zwany po prostu samochodzikiem
- 68 CLASSICAUTO CUP  
Podsumowanie sezonu
- 70 ZABYTEK POD PARAGRAFEM  
Oldtimery w Unii Europejskiej: wyniki wielkiej ankiety
- 73 MADE IN POLAND  
Dobry polski design ze spółdzielni ŁAD
- 74 SAMOCHÓD KAMERA AKCJA  
Blues Brothers
- 76 CZŁOWIEK I... SAMOCHODY  
Z życia najstarszego autokomisu w Warszawie

- 78 PORADNIK KUPUJĄCEGO  
Ford Sierra RS Cosworth
- 80 OKO NA RYNEK  
Samochody dziwne, a warte uwagi
- 81 CENNIK CLASSICAUTO
- 82 OGŁOSZENIA
- 94 KALENDARZ CLASSICAUTO
- 96 RELACJE Z IMPREZ
- 98 DZIAŁ MODELI  
Mercedes Pagoda prosto z Japonii

## Dawno temu w Warszawie, w listopadzie

55 lat temu na torze próbnym FSO miał miejsce zapomniany wyczyn. Dwóch kierowców przez 65 godzin jazdy non stop zmieniło się za kierownicą Syreny. Cel: jak najszybciej przejechać 5000 km. Tomek Szczerbicki dotarł do niepublikowanej wcześniej, fascynującej relacji jednego z uczestników rekordowej jazdy, o czym przeczytacie w numerze. Na zdjęciu Marek Wałowski i Andrzej Zieliński z niedowierzaniem patrzy, jak wyglądają opony po zaledwie 4 godzinach jazdy. W tym czasie mechanicy zakładają nowe





**Oktładka tygodnika** „Motor”, w którym ukazała się relacja z morderczej próby. Autorem tego przepięknego zdjęcia jest D. Gulińska.

**Jedna z licznych** napraw w czasie trwania próby. Kilka ciekawostek widać na drugim planie zdjęcia. Niosą one sporo ciekawych informacji o samochodzie i tamtych czasach, np. dwubarwne malowanie, które w seryjnych Syrenach z późniejszych lat nie występowało. Ubrania obserwatorów pokazują ówczesne trendy mody w naszym kraju. I jak widać, próba miała raczej kameralny charakter. Zdjęcia w tym artykule są publikowane po raz pierwszy.

# Syrena pędzi po rekord

TEKST: TOMASZ SZCZERBICKI  
ZDJĘCIA: ZE ZBIORÓW RYSZARDA ZGODY, ARCHIWUM

Każdy słyszał o rekordach Polskiego Fiata 125p z 1973 roku. Zupełnie zapomniany jest natomiast inny wyczyn sprzed 55 lat, na samochodzie Syrena. Próba podjęta

na torze FSO była być może równie trudna, co osiągnięcia ekipy Polskiego Fiata. W 1959 roku dwóch śmiazków pędziło po rekord w jeździe długodystansowej nie nowowoczesnym Fiatem lecz Syreną, nie w środku lata lecz w listopadzie, nie po gładkiej autostradzie lecz po dziurawym i brukowanym torze... Oto niepublikowana nigdy relacja z tego wyczynu.

**D**okładnie 55 lat temu, w przysłowiowy piątek trzynastego listopada 1959 roku, o godzinie 22:00, na fabrycznym torze przy ul. Stalingradzkiej rozpoczęto jazdę wytrzymałościową samochodu FSO Syrena. Auto prowadzili na zmianę Marek Wachowski i Andrzej Zieliński. Jak podawał oficjalny komunikat: (...) Po 65 godzinach jazdy Syrena przebyła dystans 5000 km z przeciętną szybkością 76,5 km/h. (...). Przy okazji ustanowiono kilkanaście innych rekordów Polski, zgodnych z regulaminem FIA (Federation Internationale de l'Automobile). W momencie rozpoczynania wspomnianej próby, Syreny były od 1,5 roku produkowane seryjnie w Fabryce Samochodów Osobowych na warszawskim Żeraniu, a kilka tysięcy egzemplarzy tego auta trafiło już do prywatnych odbiorców w całej Polsce.

## KARTKI HISTORII

W numerze 48 tygodnika „Motor” z 29 listopada 1959 roku, zamieszczono obszerną relację z tego wyczynu. Oczywiście wydźwięk i forma tego przekazu musiały być zgodne z oficjalną linią rządowej propagandy – delikatna krytyka dla dodania „smaku”, rozbudowana retoryka stopniująca napięcie, a w finale hurra- optymizm. Dziś prawie wszystkie artykuły historyczne na temat owej jazdy wytrzymałościowej Syreny opierają się właśnie na relacji opublikowanej wówczas w „Motorze”. Każdy może je przeczytać, udając się choćby do większej biblioteki. Okazuje się jednak, że zachowały się również inne, niepublikowane relacje, i to z pierwszej ręki...

Bohaterami tego wyczynu byli wspomniani kierowcy: Marek Wachowski i Andrzej Zieliński oraz główni mechanicy

i obsługa: Leszek Kulczycki i Ryszard Zgoda. Ta czwórka wcześniej podobną próbę, lecz trwającą tylko 24 godziny przeprowadziła na skuterze Osa. Dziś spośród nich żyje jeszcze tylko jeden z kierowców – Marek Wachowski. Ryszard Zgoda był moim sąsiadem na warszawskiej Saskiej Kępie. Często spotykaliśmy się na długie rozmowy i wymianę lektur, gdyż łączyły nas wspólne zainteresowania motoryzacją i historią II wojny światowej. Kilka lat temu pan Ryszard zmarł. Po jego śmierci dostałem od wdowy na pamiątkę kilka książek i kilka pożółkłych kartek maszynopisu. Okazało się, że zawierają niecodzienny materiał.

## CZTERY EGZEMPLARZE

Ów maszynopis został sporządzony w czterech kopiach przez Andrzeja Zielińskiego, po zakończeniu rekordowej jazdy Syreną. Były to osobiste refleksje i podsumowanie owego wyczynu. Jedna kopia została u Andrzeja Zielińskiego, a pozostałe trzy dostali: Marek Wachowski, Leszek Kulczycki i Ryszard Zgoda. Można więc powiedzieć, że strony, które trzymam w rękach, to absolutny unikat. Oto jak kilka dni po zakończeniu rekordowego przejazdu wspominał to wydarzenie Andrzej Zieliński (pisownia oryginalna):

„Morderczy wysiłek, szczyt wytrzymałości i temu podobne epitety znajdują na ogół zastosowanie przy wszelkich opisach długotrwałych wyczynów sportowych. W czasie wielogodzinnych etapów jazdy na torze FSO miałem dostateczną ilość czasu na sformułowanie własnego zdania na ten temat. Wkrótce po udanej 24-godzinnej próbie skutera OSA na czwórka, to jest: Marek Wachowski, Leszek Kulczycki,

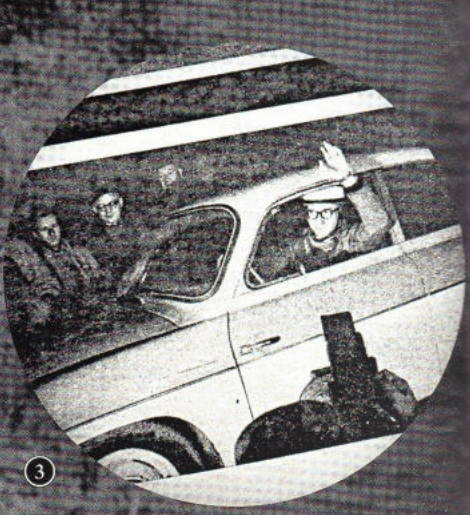




**MOTOR**  
**FSO-SYRENA**  
 - 5000 km  
 - 76,5 km/godz.

RELACJE Z JAZDY WYTRZYMAŁOŚCIWEJ NA ŻERAŃSKIM TORZE PODAJE ST. SZELICHOWSKI

...taki wiec rekord w...  
 ...i nie zarejestrowany.  
 ...następnie zarejestrowane  
 ...126 zmian  
 ...Red.  
 ...niech. Najlepsze wiec okaz  
 ...do walczenia nalepiono  
 ...Okręcenie za  
 ...medal przyznanym  
 ...ty do podzi. K  
 ...Kawonitca.  
 ...zatrza  
 ...



...cm walki z czasem. Prawa  
 ...nicy w pozycji godziny 2-ej,  
 ...nie odrywając rąk od kie-  
 ...ważniejsze prawe skrety na  
 ...pety. **ИДУЩИХ** Nogi  
 ...lewa w podłogę, a p  
 ...unięte poz

Ryszard Zgoda i kronikarz ostatnich wrażeń, zasiadła do omawiania planów kolejnego wyczynu. Pomysł jak zwykle dostarczył Marek. Tym razem 24 godziny to żaden wyczyn – trzeba się będzie przygotować do prawdziwych długodystansowych rekordów. Nasz cel ostateczny to 5000 kilometrów, po drodze ustanowimy 18 innych długodystansowych rekordów krajowych.

Każdy z nas pamiętał, jak czuliśmy się po próbie z Osą. Nigdy nie zapomnę jak nie mogłem wejść na schody do ulubionej kawiarni. Nie, to chyba po prostu niemożliwe. Sześćdziesiąt kilka godzin takiej imprezy nie sposób przetrwać. Kierowcy zmieniliby się co 6 godzin, no a mechanicy? Tak, przecież oni musieliby dyżurować bez przerwy. Ostatecznie ustaliliśmy, że jakoś tam MUSI być i basta.

Na kilka dni przed rozpoczęciem właściwej imprezy przystąpiliśmy do jazd próbnych na torze. Każda taka sesja mogła się odbywać jedynie po godzinie 22, kiedy objeżdżacz fabryczni przestają z niego korzystać. Taki trening niejednokrotnie kończył się około drugiej w nocy. Stałe przeprowadzano poprawki i zmiany, które miały na celu usprawnienie obsługi wozu w czasie imprezy. Niestety, wóz dostaliśmy zbyt późno, aby nasza obsługa techniczna w osobach Leszka Kulczyckiego i Ryszarda Zgody zdołała w pełni opanować wszelkie tajemnice Syreny. Wóz był uprzednio sprawdzany przez warsztaty na terenie wytwórni FSO i uznany za dostatecznie przygotowany do 5000 rejsu na pełnym gazie po torze.

Na starcie przedstawiciele: prasy, filmu, radia i telewizji – wszystko gotowe do startu. Tymczasem gdzieś dalej, w świetle migających lamp, trwają ostatnie przygotowania naszej stacji obsługi. Wszystko trzeba było zorganizować we własnym zakresie: beczki, wąż i końcówkę węża do paliwa, trochę niezbędnych narzędzi, puszkę z olejem silnikowym i dwukolową cysternę z paliwem.

Noc – pierwsza noc i mój pierwszy turnus wypoczynkowy. Przez otwarte okno dawnego gmachu dyrekcji FSO, gdzie urządzone było legowisko dla kierowców, dochodził regularnie szum przejeżdżającego samochodu. „Syrena krąży”, pomyślałem i chciałem zmusić się do snu, gdy wszelkie odgłosy nocy wygłuszyło wycie sygnału samochodowego. To forma niezawodnej pobudki, jaką ustalił Rysiek. Chyba nigdy nie zapomnę tego przejmującego jazgotu, taki nieprzyjemny, wprost ohydny ryk.

Przypomina mi się ten letni ranek, kiedy kilka lat temu wyruszyłem samochodem do Zakopanego. Wtedy jechałem z jednym przystankiem po paliwo przez sześć i pół godziny. Teraz pocieszałem się, też tylko sześć godzin, ale sześć godzin w kółko po torze liczącym zaledwie 2203 metry. No i przejadę więcej kilometrów, nasza norma to 80 km/h, a trzeba zawsze starać się o nadróbki. Pisk opon na szorstkiej asfaltowej nawierzchni – Marek wysiada niezgrabnie z Syreny. Krótka wymiana poglądów odnośnie stanu nawierzchni toru – trzeba gonąć, bo było już kilka nieprzewidzianych postojów. Maskę błyskawicznie podnosi się w górę, Leszek wlewa paliwo, Rysiek rzuca okiem na opony – po dwóch minutach odjazd.

Marek wykręcił najlepsze okrążenie w 1 minutę 26 sekund – bijąc tym samym mój treningowy rekord o jedną sekun-

dę – czy zdołam wykręcić równorzędny czas? Te czasy to pewien doping, to cały sens tej jazdy, to przeciwstawienie monotonii krążenia po wyboistym torze. Wykorzystuję całą dotychczasową wiedzę odnośnie ukształtowania toru. Nasz niestrudzony punkt obsługi dodaje mi otuchy wystawiając tablicę z napisem: „22,4” – czytaj: 1 minuta 22,4 sekundy = 96,3 km/h. To zupełnie jak jakiś wyścig Grand Prix, w którym kierowcy starają się dać z siebie wszystko, by uzyskać najkrótszy czas przejazdu jednego okrążenia trasy. Tam płacą za to pieniądze, zdobywa się punkty do Mistrzostw Świata – tutaj to tylko kwestia osobistej satysfakcji, to czysto amatorski wyczyn. Wtem strzałka szybkościomierza zaczyna opadać, pod koniec prostej na wejściu w zakręt południowy nie mogę dojść do

95 km/h – migam światłami, z samochodu zaparkowanego tuż przy stoisku wybiegają Leszek i Rysiek, oni czuwają bezustannie, na nich można polegać. Ten postój to początek całej serii, zaczynają się wymiany prądnic, regulatorów napięcia, nie mówiąc o niezliczonych kompletach świec zapłonowych. Wśród doradców nie zabrakło i osób samego naczelnego konstruktora FSO, inż. Pioniera.

Przeciętna prędkość doznaje dużej redukcji na skutek licznych przestojów, każda sekunda jest cenna, trzeba jechać jak najostrzej. Przy szosie wiodącej obok toru pomyka pierwszy tramwaj. Jeszcze mam kilka godzin jazdy przed sobą. Silny wiatr uniemożliwia poprawienie dotychczasowego rekordu, ale staram się podróżować w granicach przeciętnej 90 km/h. Godzina 10 – koniec zmiany, teraz wolny czas do czwartej po południu. Losy rekordu przekazuję Markowi.

W dzień przybywają znajomi, przedstawiciele prasy i fabryki pojazdów. Każdy chce się dowiedzieć: „Jak idzie?”. Właściwie to nienajgorzej, ale te drobne defekty pożerają zbyt dużo czasu. Osobiście jestem zdziwiony, że wszyscy się tak dobrze czujemy. Zupełnie tak, jakby to był dla nas chleb powszedni, przecież przed nami jeszcze cała noc, cały dzień, cała noc i właściwie jeszcze jeden dzień.

Koń na trasie! Nie bacząc na tablice ostrzegawcze „Chodzenie po trasie grozi śmiercią”, siwek z całym spokojem przekroczył jezdnię od strony szosy i teraz podąża na przelaj w stronę wału ochronnego Wisły. W tej sytuacji nie chodzenie, ale jeżdżenie po torze może pociągać za sobą fatalne skutki. Ekipa mechaników zdołała jednak usunąć to tak nietypowe zjawisko. Nim Syrena dojechała do mety mieliśmy okazję zapoznać się z innymi zgoła nieprzewidzianymi objawami: nawierzchnia toru na obu podniesionych zakrętach zaczęła ulegać erozji, pod wpływem wirujących i ślizgających się kół naszego samochodu. W czasie jednej ze swoich jazd zmuszony byłem zatrzymać się i wezwać do interwencji straży przemysłowej, ze względu na sympatyczną grupkę młodocianych obserwatorów, która uważała za stosowne urozmaicić mi pracę rzucając kamieniami w przednią szybę samochodu akurat w momencie pokonywania południowego podniesionego zakrętu przy szybkości ok. 90 km/h. Tak, to były dla



#### Ryszard Zgoda

dzięki któremu publikujemy tę relację. Tutaj w 1959 roku, przy zaimprovizowanej „stacji benzynowej”. Jazda z gazem w podłodze spowodowała, że Syrena zużywała o wiele więcej paliwa niż przewiduje fabryczna instrukcja obsługi.

#### 1 Sprawozdanie

na gorąco można było przeczytać w tygodniku „Motor”. Potem o wyczynie Syreny słuch praktycznie zaginął.

#### 2 Dwaj bohaterowie

tego rekordu, od lewej: Marek Wachowski, Andrzej Zieliński.

#### 3 Marek Wachowski

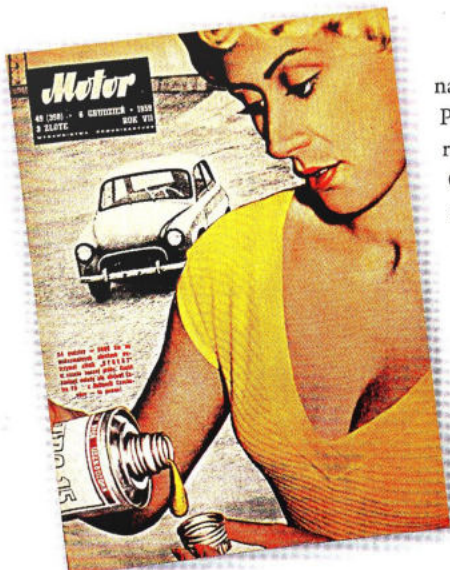
startuje do próby długodystansowej, jest 13 listopada 1959 roku, godzina 22:00.

#### 4 Cytowana relacja

Andrzeja Zielińskiego została spisana na odwrocie papieru firmowego Ambasady USA w Warszawie.

#### Tak wyglądają opony po 4 godzinach jazdy.

Można dojść do przerażających wniosków na temat jakości ówczesnych opon polskiej produkcji. Z drugiej strony jazda poślizgami po zakrętach pokrytych szorstką kostką musiała dawać takie skutki...



**Podczas jazdy** długodystansowej, silnik Syreny nawet na maksymalnych obrotach niezawodnie smarował olej Extra 15 z rafinerii Czechowice.

**Pit-Stop** podczas próby – statym punktem programu była wymiana opon, które w tych warunkach wytrzymały około 350 km. Mechanicy dla większej wygody używają dużego, autobusowego lewarka.

**Prądnice** strzelały jedna po drugiej. Właśnie kolejna dokonana żywota. Syrenę męczyły też inne, trudne do zlokalizowania problemy z instalacją elektryczną.

nas kierowców chwile naprawdę emocjonujące. Przed końcem swej tury Marek zdołał dorównać aktualnemu rekordowi okrążenia. Od godz. 16 do 22 będę miał okazję walczyć o jeszcze lepszy wynik. Warunki atmosferyczne są względnie dobre, dym z kominów elektrociepłowni leniwym łukiem przepływa nad Wisłą. Po kilku okrążeniach otrzymuję sygnał ze stoiska: „22,0”, czyli nowy rekord. Teraz trzeba jeszcze bardziej skoncentrować się nad zadaniem walki z czasem. Prawa ręka znajduje się na kierownicy w pozycji godziny 2, lewa – 8. W ten sposób nie odrywając rąk od kierownicy można wykonać najważniejsze prawe skrety na wejściach w nachylone zakręty. Nogi szeroko rozstawione i zaparte w lewą podłogę, a prawa o pedał gazu. Siedzenie kierowcy odsunięte poza normalną regulację do tego stopnia, że Syrena stała się samochodem dwumiejscowym. Nie byłoby to konieczne, gdyby nie tak niesamowicie długa kolumna kierownicy. Taka postawa jest jak najbardziej zbliżona do tej, jaką w chwili obecnej stosują kierowcy wozów wyścigowych. Pod kołami linia startowa, chronometrażu. W tym punkcie oficjalna komisja Polskiego Związku Motorowego mierzy czas każdego okrążenia. O ile próba osiągnie swój ostateczny cel, trzeba będzie ogółem ponad dwa tysiące zanotowanych czasów. Wóz kieruje się po przekątnej na środek jezdni. Przede mną mur ochronny zewnętrznej strony zakrętu. Teraz z dokładnością wyczuł dosłownie na milimetry mocne szarpnięcie kierownicą w prawo. Wóz uślizgiem bocznym zbliża się do muru ochronnego, przygodni widzowie cofają się o kilka metrów. Teraz lekka korekcja kierownicą i wóz pędzi jak po szynach w kierunku wyjścia z nachylonego łuku. Tam znowu ostre szarpnięcie w prawo, by ominąć wyrwę w jezdni i powrót na wewnętrzną stronę toru. Lekki płaski zakręt w lewo trzeba pokonać dosłownie trącając przydrożny piasek przednimi kołami. Tył wozu idzie trochę szerzej – ślizga się. Strzałka szybkościomierza wskazuje 95, potem 100 i teraz jeszcze jeden lekki skręt w lewo, znowu ta sama technika. Jezdnia usłana jest po zewnętrznej stronie tych skrętów drobnymi kamykami wyrzucanymi z pobocza. Teraz trzymając się nadal zewnętrznej strony, z prędkością 105 km/h, pokonuję ostatecznie dwa lekkie skrety w lewo. Ręce nie przesuwają się na kierownicy, są jakby przyklejone – jeszcze moment, by skontrolować wskaźnik temperatury wody i ładowania prądnicy – 110 km/h i ostry skręt kierownicą w prawo, pisk opon i wóz mknie po samej górnej krawędzi podniesionego łuku północnego – teraz nieprzyjemny wybój i wyjście z zakrętu. Teraz jazda po niezbyt gładkiej prostej w stronę stoiska obsługi. Lekki skręt w lewo i znowu po przekątnej jezdni do linii mety. Koniec kolejnego okrążenia, teraz jeszcze raz i dowiem się wyniku: „21” – najlepszy czas okrążenia.

Nie wszystkie okrążenia były tak szybkie. Częste nieprzewidziane postoje i naprawy pochłonęły dużo cennego czasu. Nie zdołaliśmy dopiąć zamierzonego celu – po

65,5 godzinach przejechaliśmy 5000 kilometrów, w tym straciliśmy ponad 11 godzin na naprawy. Nasza przeciętna wyniosła 76,8 km/h. Wynik nienajgorszy, ale... Teraz to nieuniknione pytanie: „Co pan sądzi o Syrenie?” Tutaj zmuszony jestem dostarczyć wymijającej odpowiedzi: Właściwie trudno jest coś powiedzieć wobec niesamowitej ilości defektów jednego z podstawowych działów akcesoriów nowoczesnego samochodu – awaria sześciu prądnic sama w sobie wskazuje na duże niedomagania w tym resorcie. Oczywiście ograniczę się do zasugerowania drobnych zmian, które poprawią praktyczne walory wozu: skrócenie kolumny kierowniczej, wykonanie wygodniejszych foteli.

Mam nadzieję, że ktokolwiek w przyszłości zajmie się poprawieniem naszego wyniku na Syrenie, będzie miał o wiele łatwiejsze zadanie. Chciałbym aby nasze doświadczenia posłużyły FSO i jej kontrahentom w usunięciu tych, doprawdy niewytłumaczalnych, defektów instalacji elektrycznej samochodu, którym chcieliby się posługiwać kierowcy amatorzy, a nie tylko eksperci branży motoryzacyjnej.

## SYRENA, JAKA BYŁA?

Emocjonującą relację Andrzeja Zielińskiego przytoczyliśmy w pełnym, oryginalnym brzmieniu. Owe wspomniane na początku dodatkowe rekordy Polski to m.in.: 50 km – 83,36 km/h; 100 km – 85,87 km/h; 200 km – 67,61 km/h, 500 km – 74,39 km/h; 1000 km – 82,26 km/h; 2000 km – 69,77 km/h oraz 1 godzina – 85,5 km; 3 godziny – 201,58 km, 6 godzin – 453,75 km; 12 godzin – 985 km.

W późniejszych latach nikt nie podjął się poprawienia wyniku końcowego którymsz z kolejnych modeli Syreny. Aczkolwiek miały miejsce inne spektakularne wyczyny – Syrena pojechała na rajd Adriatyku i sławny rajd Monte Carlo, stała się głównym bohaterem filmu w doborowej obsadzie „Kochajmy Syrenki”, pojawiała się na krajowych trasach rajdów i wyścigów samochodowych.

Abstrahując od ocen technicznych i konstrukcyjnych samochodu FSO Syrena, należy uczciwie powiedzieć, że był on ważnym etapem naszej historii. Jego znaczącą rolę bardziej upatrywałbym w historii społecznej niż motoryzacji. Dla wielu był to pierwszy własny samochód, pojazd, którzy otworzył przed nimi świat i nowe możliwości. Przedmiot zapewniający pewnego rodzaju awans społeczny. Wspaniała metalowa skrzynka integrująca rodzinę podczas wspólnych wycieczek.

Może były to biedne czasy, może samochód był bardzo awaryjny i pozostawiał wiele do życzenia – ale (!) jego właściciele byli wówczas młodzi, silni, prężni, radośni, piękni i pełni życia. Nie narzekali z byle powodu. Dziś właśnie te wspomnienia wpływają na subiektywne oceny i ogromną powszechną gloryfikację samochodu Syrena, który konstrukcyjnie był najwyższej przeciętny.

Trzeba jednak zaznaczyć, że główne problemy z codzienną eksploatacją Syreny nie wynikały z jej konstrukcji. Ta, w założeniach, mieściła się w standardach owych lat. Sedno problemu stanowiły katastrofalnie niskiej jakości części, z których budowano Syreny.

