

Wpisany przez Łukasz Cacko
piątek, 04 listopada 2011 12:18



Ważną datą w historii polskiego przemysłu motoryzacyjnego był rok 1966, w którym zamknięto Warszawską Fabrykę Motocykli. Gdzieś za ministerialnym, czy komitetowym biurkiem zdecydowano o zupełnej zmianie produkcji w Warszawskiej Wytwórni. Budynki, park maszynowy i częściowo pracowników przejęły Zakłady Optyczne. Cały dorobek techniczny WFM została zaprzepaszczony. Prototypy motocykli i skuterów oraz opracowania dla sportu przekazano klubom motorowym, skąd rozplynęły się bez śladu. PZO jeszcze przez jakiś czas montowała WFM-ki, wykorzystując podwozia, znajdujące się w magazynach i silniki produkowane w Nowej Dębie. Od tej chwili Świdnik stał się centrum produkcji polskich motocykli. Przyczyniła się też to tego decyzja w tym samym roku o zaprzestaniu produkcji innego polskiego motocykla, „Junaka”, w Szczecinie.



Ważną datą w historii polskiego przemysłu motoryzacyjnego był rok 1966, w którym zamknięto Warszawską Fabrykę Motocykli. Gdzieś za ministerialnym, czy komitetowym biurkiem zdecydowano o zupełnej zmianie produkcji w Warszawskiej Wytwórni. Budynki, park maszynowy i częściowo pracowników przejęły Zakłady Optyczne. Cały dorobek techniczny WFM została zaprzepaszczony. Prototypy motocykli i skuterów oraz opracowania dla sportu przekazano klubom motorowym, skąd rozplynęły się bez śladu. PZO jeszcze przez jakiś czas montowała WFM-ki, wykorzystując podwozia, znajdujące się w magazynach i silniki produkowane w Nowej Dębie. Od tej chwili Świdnik stał się centrum produkcji polskich motocykli. Przyczyniła się też to tego decyzja w tym samym roku o zaprzestaniu produkcji innego polskiego motocykla, „Junaka”, w Szczecinie.

Na dwóch kołach. Subiektywnie o polskich motocyklach – WSK. Cz. 2

Wpisany przez Łukasz Cacko
piątek, 04 listopada 2011 12:18



