



Der Packard Clipper mit in der Karosserie integrierten Kotflügeln und Kofferraum.



Tatü Tata – die Packard-Feuerwehr ist da.

Bilder Nicole Trucksess

# IM PACKARD DURCHS ALBULATAL

Der Packardclub Schweiz feierte seinen 25. Geburtstag mit einer Jubiläumsfahrt  
Von Nicole Trucksess

Es war wie ein Déjà-vu mit Gangsterbossen aus Filmklassikern, die in den 1930er-Jahren spielen, als ein knallrotes Feuerwehrauto und gleich dahinter eine grosse schwarz-glänzende Karosse um die Ecke bogen. Nicht nur Oldtimer-Liebhaber drehen sich um, als am vergangenen Wochenende zahlreiche historische Packards durchs Albulatal rollten.

Die Teilnehmer der Jubiläumsfahrt starteten in ihren glänzend herausgeputzten Nobelkarossen von Flims aus durch das Domleschg nach Thusis. Von dort aus ging es über Sils im Domleschg nach Alvaschein und Tiefencastel, weiter durch das obere Albulatal, vorbei an den Viadukten bis nach Berggün. Ein Besuch im Eisenbahnmuseum und eine Führung durch das Museum der Rhätischen Bahn durften nicht fehlen. Nach der Mittagspause im Hotel «Kurhaus» in Berggün ging es frisch gestärkt über Alvaneu Bad, Rothenbrunnen, Reichenau und Tamins zurück

## Der Packardclub Schweiz besteht seit 25 Jahren

Richtung Flims. Der Packardclub Schweiz wurde 1993 gegründet und setzt sich seither für den Erhalt der historisch bedeutenden Packard-Automobile ein. Aktuell zählt der Verein rund 40 Mitglieder, die sich mit Herz und Seele den Packards verschrieben haben und mit ihren historischen Fahrzeugen auf den Strassen unterwegs sind. Der

Packardclub Schweiz ist dem amerikanischen «Mutterclub» Packard Automobile Classics Inc. als sog. Overseasregion angeschlossen, aber trotzdem völlig unabhängig. Gegründet wurde der US-Amerikanische Automobilhersteller Packard von den Brüdern James Ward Packard und William Doud Packard sowie George L. Weiss 1899 als Ohio Automobile Company mit Sitz in Warren (Ohio). 1903 wurde das Unternehmen dann in Packard Motor Car Company umbenannt.

Im Jahr 1904 wurde der Unternehmenssitz nach Detroit (Michigan) verlegt. Die Pa-

ckards waren grosse, hochwertig verarbeitete luxuriöse Autos, aber gleichzeitig auch konservativ. Sie erfreuten sich grosser Beliebtheit bei wohlhabenden Kunden, Staatsoberhäuptern – und Gangsterbossen. Packard war bei einigen Innovationen im Automobilbereich der Vorreiter. So verfügte der 1899 gebaute Packard Model A als erstes Automobil der Welt über eine H-Kullissenschaltung. Als eines der ersten Autos der Welt wurde das Model C von 1901 mit einem Lenkrad statt einem Lenkhebel ausgestattet. Innovativ war Packard nicht nur im Autobau, sondern auch in der Ausbildung seiner Mechaniker: 1903 gründete die Firma die erste Schule für Mechaniker, die später mit einer Fachbibliothek erweitert wurde. Auch der erste serienmässige V12-Motor ist bei Packard zu finden: Ab 1915 eroberten die 12-Zylinder die Strassen. In den 1930er-Jahren waren die Packards zusammen mit Cadillac wohl die besten Automobile, die man finden konnte. Nach den goldenen Zwanzigern beendete der «Black Friday» am 29. August 1929 mit dem Beginn der Weltwirtschaftskrise den Höhenflug vieler Automobilhersteller. Auch Packard hatte mit Problemen zu kämpfen: Von noch über 55 000 verkauften Autos der 6. Serie (1. August 1928 bis 20. August 1929) sank die Zahl der abgesetzten Fahrzeuge der 7. Serie (20. August 1929 bis 13. August 1930) auf rund 34 000. Die 8. Serie (14. August 1930 bis 22. Juni 1931) wurde noch etwas über 15 000-mal verkauft, die 9. Serie (23. Juni 1931 bis 1. Januar 1933) konnte sich mit 16 659 verkauften Autos dann leicht erholen. Grund für den leichten Verkaufsanstieg waren das neue Einstiegsmodell Light Eight und der neue Twin Six mit 160 PS und 7,3 Litern Hubraum. Der Twin Six wurde nur ein Modelljahr lang mit einer verkauften Auflage von 549 Stück produziert, ein Jahr später wurde er bereits in Twelve umbenannt. Er wurde vom 6. Januar bis zum 20. August 1933 gebaut und trotz der Weltwirtschaftskrise konnten 547 Fahrzeuge verkauft werden. Mit dem Twelve wurde der konservative Packard et-



Auch mit geschlossenem Dach macht der Convertible eine gute Figur.



Von Bergün aus ging die Fahrt durchs Albulatal über Alvaneu Bad nach Flims.

was leichter und eleganter, technische Neuerungen waren eine Einscheiben-Trockenkupplung sowie ein automatischer Choke.

Der 1935 gebaute One-Twenty avancierte zum wichtigsten Modell: Erstmals gab es einen Packard für weniger als 1000 Dollar (im Vergleich hierzu legte man für einen Twelve mal schnell mehr als 15000 Dollar auf den Tisch). Der «Volks-Packard» verkaufte sich hervorragend: Innerhalb eines Jahres wechselten über 25000 Fahrzeuge den Besitzer. Die grossen Modelle wie der Super Eight, der über einen Achtzylinder mit

### Wechselvolle Geschichte der Automobile

150 PS verfügte, verkauften sich zwar nicht so gut wie der «kleine» Packard, doch technisch präsentierten sich diese Modelle hervorragend. Die Laufruhe des Achtzylinders galt als vorbildlich. Vom 3. September 1936 bis 9. September 1937 wurde die 15. Serie gebaut, die die Einzelradaufhängung aus dem One-Twenty sowie hydraulische Bremsen bekam. Ende der 1930er-Jahre wurden die «Junior»-Modelle eingeführt, zum One-Twenty gesellte sich der One-Ten. Die «kleinen» Packards wurden nicht mehr in Handarbeit gebaut, sondern liefen vom Band. Von den

guten Verkaufszahlen der Vorjahre entfernte man sich aber immer mehr, die goldenen Zeiten für die grossen Zwölfzylinder waren vorbei, denn sie waren auch technisch nicht mehr auf dem neuesten Stand wie der One-Twenty.

1940 brachte Packard als erster Hersteller eine Klimaanlage in einem Serienauto auf den Markt. 1941 überraschte Packard dann mit einem neuen Design. Der vorgestellte Clipper hatte integrierte vordere Kotflügel, der Kofferraum war ebenfalls in

der Karosserieform eingegliedert. Technisch entsprach der Clipper dem bewährten One-Twenty mit 125 PS. Der Clipper wurde vom Start weg zum Bestseller: Vom 1. April bis 24. August 1941 wurden 16600 Autos verkauft. Nach dem Krieg stieg Packard bereits 1946 wieder in die Produktion ein, allerdings wurden nur noch Oberklasse-Modelle gebaut, das Luxus-Segment wurde eingestellt. Ein Fehler, wie sich zeigen sollte. Konkurrent Cadillac brachte 1948 ein vollkommen neues Design auf den Markt, Packard hielt am Altbewährten fest – und verlor den Wettbewerb mit seinem Konkurrenten. 1950 brachte Packard ein eigenes Automatikgetriebe heraus. 1954 er-

folgte mit Studebaker die Fusion zur Studebaker-Packard Corporation. Der letzte «echte» Packard kam 1955 auf den Markt: Er verfügte über einen modernen V8-Motor und eine innovative Drehstabfederung. Ein Jahr später kam eine Automatikbedienung per Knopfdruck sowie eine eigene Servolenkung. Ebenfalls 1956 verbot Studebaker-Packard für sich das erste Sperrdifferential in einem Serienauto und verfügte auch über einen der stärksten Serienmotoren. Ebenfalls 1956 übernahm der Rüstungskonzern Curtiss-Wright den Automobilhersteller und schloss die Produktion in Detroit. Die produzierten Modelle wurden zu Varianten des Studebaker President und Hawk. Die Produktion wurde aufgrund des rückläufigen Absatzes schliesslich 1958 eingestellt. 1962 verschwand der Namensteil «Packard» aus dem Firmennamen. Mehrere Versuche, die Marke wiederzubeleben, sind bislang gescheitert.

Ungeachtet dessen lebt der Packard in den Händen begeisterter Liebhaber weiter und bereichert das Strassenbild mit wunderschönen, edlen Karossen – und der Erinnerung an die alten Gangsterfilme.

Mehr Bilder: [www.facebook.com/RedaktionNovitats](https://www.facebook.com/RedaktionNovitats)



Die Automobile von Packard waren schon in den 1930er Jahren ein Hingucker auf der Strassen.

Anzeige

Der **BERG** ruft

Wir haben die Ausrüstung für Sie

**ALEXANDER SPORT** Valbella