



Fot. 1. Packard no 1, 1899 Ohio Model A

Packard po latach – reaktywacja marki?

Wszyscy interesujący się przemysłem motoryzacyjnym znają markę amerykańskiego producenta samochodów Packard. Założycielami firmy byli bracia James Ward i William Doud Packard, którzy 11 lipca 1899 wraz ze swoim wspólnikiem Gerge'm L. Weiss'em założyli firmę samochodową pod nazwą Ohio Automobile Co. z siedzibą w Warren w stanie Ohio. W tym samym roku wyprodukowali swój pierwszy samochód.

Wszyscy interesujący się przemysłem motoryzacyjnym znają markę amerykańskiego producenta samochodów Packard. Założycielami firmy byli bracia James Ward i William Doud Packard. To oni 11 lipca 1899 roku, wraz ze swoim wspólnikiem Gerge'm L. Weiss'em, założyli firmę samochodową pod nazwą Ohio Automobile Co. z siedzibą w Warren, stan Ohio. W tym samym roku wyprodukowali swój pierwszy samochód.

Od samego początku ich celem była produkcja samochodów luksusowych. Uważali, że rynek na dobra luksusowe w Ameryce już dojrzał do tego, aby rozpocząć wytwarzanie takich pojazdów. Wszystko szło w dobrym kierunku biznesowym. W 1903 roku zdobyli zaufanie inwestorów na czele z Henry'm Bourne'm i jego szwagrem Truman'em Hand'y'm Newberry. Zmienili nazwę na Packard Motor Car



Fot. 2. Łabędź Packard'a, Mike Valentine



Fot. 3. Logo Packard Twelve



Fot. 4. Packard Twelve Model 1005-643 z roku 1933



Fot. 5. Packard Twelve Model 1106-275 z roku 1934



Fot. 6. Packard Twelve, Model 1207-821 z roku 1935



Fot. 7. Packard Twelve, Model 1407-939 z 1936 roku

Company i przenieśli się do Detroit w stanie Michigan. Od tego momentu firma wkroczyła na drogę dynamicznego rozwoju. Na szczególną uwagę zasługuje model Packard Twelve i podjęta pół wieku później, w 1999 roku, próba jego reaktywacji.

Produkcję modelu Twelve zainaugurowano 1933 roku, a zakończono w 1939 roku.

Poniżej widzimy kolejne modele Twelve, reprezentatywne dla okresu przed drugą wojną światową. Wszystkie one były wyposażone w oryginalne silniki Packard'a. Do 1934 roku jednostki napędowe używane przez Packarda miały pojemność 7,3 l i moc 160 kW. Od 1935 roku montowano silniki o pojemności 7,8 l i mocy 175 kW. Warto nadmienić, że od 1937 we wszystkich modelach swych samochodów Packard montował hamulce hydrauliczne.

Packard Twelve był bardzo popularny w ponad 60 krajach świata. Szczególnie upodobała sobie tę markę arystokracja. Jeździły nim powszechnie znane osobistości: cesarz Japonii, Józef Stalin, prezydent Stanów Zjednoczonych Ameryki Franklin Delano Roosevelt. Bardzo ciekawym ze względów politycznych jest Packard Twelve używany przez Stalina. W roku 1935 prezydent Roosevelt podarował w prezencie Stalinowi samochód, właśnie Packard Twelve Model 1208-835 w wersji panczernej (fot. 21). Na długie lata stał się on ulubionym pojazdem dyktatora. Pozostaje jednak wielką tajemnicą, czym kierował się Roosevelt, robiąc tyranowi taki prezent. Pewne jest, że wywiad amerykański wiedział, w jaki sposób Stalin realizuje swoje cele polityczne i jak krwawe są to działania. Może kiedyś uda się rozwikłać zagadkę tego dziwnego epizodu w stosunkach USA - ZSRR.

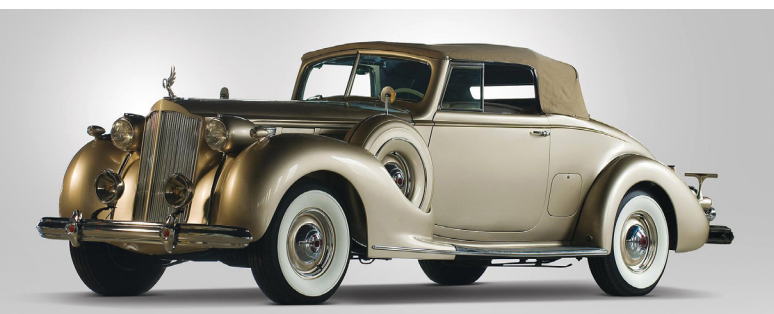
Na zdjęciu (fot.11) wyraźnie widać, jak masywna była konstrukcja tego modelu. Ujawnia to choćby grubość drzwi.

W skład parku samochodowego prezydenta Roosevelta wchodziły marki Cadillac, Ford, Lincoln, Packard i Plymouth. Zdjęcie (fot. 22) prezentuje słynny President Cabriolet zbudowany specjalnie dla Roosevelta przez firmę Packard.

Firma Packard największy swój sukces rynkowy osiągnęła, gdy najpierw w 1910 dyrektorem generalnym, a od 1916 roku prezesem firmy został Alvan Macauley. Piastował tę funkcję do 1939 roku. Później pozostał w firmie jako Przewodniczący Rady Nadzorczej do 1948 roku. To dzięki niemu Packard przestawił się na produkcję silników lotniczych na licencji firmy Rolls-Royce'a. Macauley doprowadził do uruchomienia produkcji silników Roll-Royce Merlin, co było kluczowym czynnikiem sukcesów myśliwca P-51 Mustang w czasie drugiej wojny światowej. Po wojnie gospodarka amerykańska uległa zdecydowanemu przeobrażeniu. Nowe technologie oraz rosnące tempo rozwoju spowodowało, że Wielka



Fot. 8. Packard Twelve Model 1508-1073 z 1937 roku



Fot. 9. Packard Twelve Model 1607-1139 z 1938 roku



Fot. 10. Packard Twelve Model 1708-1253 z 1939 roku

Trójka (The Big Three) czyli: General Motors, Ford i Chrysler zdominowały rynek samochodowy. Firmie Packard było coraz trudniej sprzedawać swoje wyroby. Do tego doszła niechęć dystrybutorów i dealerów do trudno sprzedawalnych produktów. Stopniowo rezygnowali z umów i przechodzili do konkurencji. Należy zwrócić uwagę, że problemem Packard'a była oczywiście ostra konkurencja, ale najważniejszym – paradoksalnie – powodem spadku sprzedaży stała się wysoka jakość samochodów. Klienci wracali na zakupy średnio po okresie 3-4 lata dłuższym niż u konkurencji. W 1950 roku powstał plan stworzenia firmy, która mogłaby dołączyć do Wielkiej Trójki. W ramach tego ambitnego projektu, w maju 1952 roku, zatrudniono Jame-



Fot. 11. Packard Twelve Model 1208-835 wersja pancerna z 1935 roku

Fot. 12. Prezydent Franklin Delano Roosevelt i jego Packard Twelve





Fot. 13. Packard 58L z 1958 roku, Sedan 5 passanger

sa Johna Nance'a na stanowisku prezesa i dyrektora generalnego Packard'a. Plan bazował na fuzji Packarda ze Studebakerem, który miał bardzo dobrze rozwiniętą sieć sprzedaży, a z drugiej strony Nash Motors Company miał połączyć się z firmą Hudson Motor Car Company, która była w tym czasie wystawiona na sprzedaż. Zadanie to miał zrealizować George Mason. Smaczku tej ciekawej historii biznesowej dodaje fakt, że Nance przyszedł do Packarda z firmy Hotpoint, której właścicielem był General Electric. Ludzie GE dokładnie znali zalety nowego prezesa i jego plany, czemu dali wyraz kupując 25000 akcji Packarda. Ten ruch miał przyspieszyć założenie firmy produkującej cztery marki samochodowe, a liderem tej firmy powinien stać się właśnie Packard. Taka fuzja powinna doprowadzić do wypierzenia Chrysler'a oraz zajęcia miejsca w Wielkiej Trójce. Niestety, w 1954 roku umiera nagle George Mason, jeden z filarów całego planu. Dodatkowo firma Packard odkryła, że Studebaker zawyżył swoje wyniki finansowe, co dodatkowo skomplikowało sytuację. Nadmienić należy, że sytuacja finansowa Packarda w tym czasie była bardzo dobra, ale nie na tyle, żeby udźwignąć działania dwóch firm. Nadal próbowano prowadzić działania w kierunku uruchamiania produkcji nowych modeli samochodów. Jeden z nich, Packard Clipper, stał się inspiracją do reaktywacji marki Packard w 1999 roku. Dalsze kłopoty pojawiły się, kiedy ludzie Studebaker'a ratując sytuację próbowali wykorzystać swoje kanały sprzedaży do wprowadzenia na rynek marki Daimler Benz, z którym udało im się podpisać bardzo dobrą finansowo umowę. Gdy Daimler Benz zorientował się, że Studebaker - Packard ma zamiar wprowadzać na rynek nowe modele samochodów Packard, zagrożono zerwaniem umowy na dystrybucję i podobno dodatkowo zażądano usunięcia z nazwy firmy logo Packard. Ostatecznie zniknęło ono z początkiem 1963 roku (data decyzji 26 kwietnia 1962 roku). Ostatnim modelem samochodu wyprodukowanym był Packard 58L, którego pożegnalny egzemplarz opuścił taśmę montażową 25 lipca 1958 roku. Cechowała go kontrowersyjna stylizacja, co spowodowało, że wielu sympatyków marki nazywało ten model ironicznie „Packardbaker”.

Marka Packard zniknęła na długie lata. Jednak w 1978 roku C. Budd Bayliff przejął prawa do nazwy i znaków towarowych marki. Członkowie The Packard Club są zdania, że to przejęcie nie odbyło się zgodnie z prawem, ale jak do tej pory nikt nie wystąpił do sądu z roszczeniami.

Bayliff był bardzo dobrym specjalistą od budowania replik i wkrótce wprowadził linię replik Packard Custom Sedan i Coupe opartych na różnych modelach samochodów osobowych GM.



Fot. 14. 1949 Packard Bayliff Roadster



Fot. 15. Packard Clipper z 1941

Jego repliki obejmowały drobne zmiany kosmetyczne, jak i rozbudowane modyfikacje nadwozia. Na przykład takie, jak nowe struktury przedniej i tylnej części nadwozia z przednimi błotnikami z lat 30. XX wieku z bocznymi mocowaniami kół zapasowych i oddzielnymi bagażnikami. Na fot 14 widnieje piękna replika 1949 Packard Bayliff Roadster ukończona w 2003 roku. W 1992 roku Bayliff sprzedał prawa do marki i znaku towarowego entuzjaście Packarda. Roy Gullickson nabył je podobno za wyjątkowo niską cenę: 50000 USD.

Od dłuższego czasu marzeniem Gullickson'a było nie tylko zbudowanie, ale wprowadzenie do produkcji nowego samochodu pod marką Packard oraz uruchomienie firmy pod nazwą Packard Motor Car Company. Plany produkcyjne zakładały wytwarzanie do 2000 luksusowych samochodów rocznie przy cenie detalicznej na poziomie 160000 USD.

A kim jest ów Roy Gullickson? To absolwent The University of Oklahoma, gdzie uzyskał tytuł licencjata w dziedzinie inżynierii mechanicznej. Jest autorem kilku patentów. Posiada bardzo duże doświadczenie w inżynierii i zarządzaniu. Pracował dla Massey Ferguson, Canterra Engineering, od wielu lat jest członkiem The Society of Automotive Engineers. Był współzałożycielem firmy Keho Alta Industries Ltd, w której udziały sprzedał w 1993 roku. Pozyskane ze sprzedaży środki w dużej części przeznaczył na realizację swojego marzenia, uruchomienia projektu Packard Motor Car Company. Przekonał do swoich zamiarów żonę Barbarę Gullickson, osobę z dużym doświadczeniem w zarządzaniu, marketingu i promocji. Zatrudnił Lawrence'a Johnson'a, inżyniera z wieloletnim doświadczeniem w produkcji i projektowaniu pojazdów specjalnych. To w jego rękach spoczęła odpowiedzialność za układ napędowy, podwozie i zawieszenie. Do zespołu dołączył Mike Towner jako główny mechanik, odpowiedzialny za montaż samochodu oraz elektroniczną kontrolę zespołu silnik-przekładnia. Nowa firma miała współpracować z partnerami zewnętrznymi, co jednak nie było specjalnie upublicznione.



Fot. 16. 1999 Packard Twelve Concept

roku. Oficjalna prezentacja miała miejsce 1999 roku, w 100 rocznicę powstania firmy Packard. Twórcy samochodu podkreślali jego wyjątkowość, używając określeń: ultra luksusowy, wysokiej jakości, pełnowymiarowy amerykański samochód o umiarkowanie progresywnej charakterystyce stylistycznej, zawierający tradycyjne elementy wzornictwa firmy Packard.

Wyposażony w wyścigowy silnik górnozaworowy z bezpośrednim wtryskiem paliwa V12 o mocy 573 KM, chłodzony cieczą. Moment obrotowy na wale - 804 Nm przy pojemności cylindrów 8600 cm³. Z niewiadomych powodów niedostępna była informacja o producencie silnika. Według informacji i badań literaturowych producentem silnika była firma Ryan Falconer Racing Engines. Do silnika dodano wtrysk paliwa Delco i zapłon GM oraz aluminiowe kolektory dolotowe i wydechowe własnej produkcji.

Napęd współpracuje z 4-biegową automatyczną skrzynią biegów GM 4L80E, którą wyposażono w skrzynię rozdzielczą firmy Borg-Warner. Pozwoliło to na rozkład mocy w stosunku 35/65 pomiędzy przednią a tylną osią samochodu. Do tego mechanizmy różnicowe Dana-Spicer o ograniczonym poślizgu, ze współczynnikiem TBR 2,59:1. Samochód z tak skonstruowanym napędem podobno jest w stanie rozpędzić się do 100 km/h w ciągu 5s (autor nie znalazł żadnych potwierdzonych badań trakcyjnych tego samochodu). System hamulcowy został wyposażony w solidne 35 cm tarcze hamulcowe i ABS.

Układ resorowania to poprzeczne resory piórowe dosyć popularne w USA, w kultowych samochodach takich jak Chevrolet Corvette C6 i C7. Wszystko posadowione na solidnej, całkowicie aluminiowej ramie podłużnicowej.

Dane wymiarowe: to masa pojazdu 1700 kg, rozstaw osi 3m, rozstaw kół przód, tył 1,5m, całkowita długość 5,3m, szerokość 1,85m, wysokość 1,37m. Karoseria aluminiowa 4-drzwiowa, z obszernym bagażnikiem. Kabina przeznaczona dla 4-pasażerów, wnętrze samochodu wykończone tapicerką skórzaną, z wieloma elementami z drewna egzotycznego. Ponadto elektroniczny system ogrzewania i klimatyzowania, elektryczny mechanizm opuszczania i podnoszenia szyb, elektryczne sterowanie

W ramach opracowywania koncepcji nowego samochodu pod logo Packard przyjęto, że linia stylistyczna będzie nawiązywała do samochodu Packard Clipper z 1941 roku (fot. 15), a obok (fot. 16) samochód 1999 Packard Twelve Concept.

Założono, że będzie to pojazd z napędem na cztery koła, silnikiem 450-500 KM, 4-sobowy, z pełną elektroniczną obsługą, klimatyzacją, automatyczną skrzynią biegów. Powstał samochód koncepcyjny, który po fazie projektowej i prototypowej pojawił się w połowie 1998

położenia przednich foteli. Komfortu dopełnił system audio zawierający radio i odtwarzacz CD ze zmieniarką płyt. Deska rozdzielcza wyposażona w typowe wskaźniki i elementy sterowania elektrycznego. Za projekt odpowiedzialni byli Arunas Oslapus i Don Johnson, którzy stylizowali między innymi Zimmer Quicksilvera.



Fot. 17. Patrick Erzen



Fot. 18. Imbraicing.be



Fot. 19. Patrick Erzen



Fot. 20. Imbraicing.be

Tyle faktów. Jako autor powyższego i pasjonat luksusowej motoryzacji chcę się z Czytelnikami podzielić moją oceną. Oczywiście subiektywną, ale niech to będzie przyczynek do dyskusji dla sympatyków marki Packard. Niestety muszę powiedzieć jasno – w mojej ocenie nie jest to udana wizja, na jaką zasługuje marka Packard. Cały proces przygotowania prototypu został poprowadzony za szybko, z niewystarczającą ilością środków finansowych, bez wnikliwej analizy rynku. Co w przypadku reaktywowanej marki wydaje się być kluczowe, nie konsultowano projektu z przedstawicielami The Packard Club. A ci wielokrot-



Fot. 21. Patrick Erzen



Fot. 22. Patrick Erzen



Fot. 23. Deska rozdzielcza. Patrick Erzen



Fot. 24. Wnętrze przód. Patrick Erzen



Fot. 25. Wnętrze tył. Patrick Erzen



Fot. 26. Komora silnikowa. Patrick Erzen

nie dawali wyraz niezadowolenia z takiego sposobu procedowania od momentu opracowania założeń, przez prace koncepcyjne, aż do wykonania prototypu. Ta niechęć była obustronna. Firma Packard Motor Car Company unikała prezentacji swojego projektu, a nawet pokazywania gotowego już prototypu na zjazdach organizowanych przez sympatyków marki Packard. Do tego dochodziła opinia o niejasnym wejściu w posiadanie praw do marki. Fakt, że nie podjęto prawnie umocowanych działań, które mogłyby tę sprawę wyjaśnić do końca.

Samochód zaproponowany przez Roy Gullikson'a (według mojej oceny) ma zaburzoną proporcję przez rozstaw kół. Chodziło zapewne o uniknięcie ograniczenia przestrzeni bagażnika przy jego zwiększeniu. To powodowałoby konieczność zwiększenia rozstawu kół przód – tył. Konsekwencją byłoby przekonstruowanie zawieszenia, co nie pozostałoby bez wpływu na założenia koncepcyjne. Pozostawiono te parametry bez zmian i mamy wrażenie, że bagażnik może zaraz odpaść od samochodu. A miał to być samochód luksusowy! Wystarczy popatrzeć na wymiary innych samochodów z tego segmentu. Dostrzega się różnice na poziomie 0,5-0,8 m rozstawu kół. Packard Clipper ma lepsze proporcje, wystarczy popatrzeć na zdjęcia 15, 18 i 20. Poniżej prezentuję samochody z różnych ujęć, co wydaje się potwierdzać moją opinię. Na zdjęciach widać, że 1999 Packard Twelve Concept faktycznie ma wiele elementów zainspirowanych Packard Clipper'em.

Najbardziej udana jest stylistyka przodu samochodu. Nawiązuje do maskownicy Packard Clipper, a podwójne lampy przednie robią dobre wrażenie i nadają samochodowi pewnej dynamiki. Gorzej jest z tylnymi, wyraźnie przypominają lampy przednie Forda Scorpio z 1996 roku. Na obronę można przytoczyć argument, że lampy Packard Clipper też są małe, lecz wtedy panowała inna moda stylizacyjna.

Wnętrze samochodu jest dosyć ubogie, z wyjątkiem tapicerki skórzanej i wykończeń z drewna egzotycznego. Dobre wrażenie robią zegary na desce rozdzielczej, niestety widać słabą jakość prac wykończeniowych elementów drewnianych. Jest dużo zapożyczonych elementów. Wydaje się, że pochodzą z tanich marek samochodowych. Dźwignie kierunkowskazów, świateł i sterownia wycieraczkami, przełączniki, kratki wentylacyjne i wiele innych nie prezentują jednolitej formy i wysokiej jakości, co widać na zdjęciach poniżej. Tapicerka jest wykonana z dobrej skóry, ale prace tapicerskie mogłyby być wykonane lepiej. Bagażnik robi wrażenie dużego, choć zastosowanie ramy podłużnicowej powoduje, że podłoga w bagażniku jest dwustopniowa.

Nie wszystko wygląda źle. Duże wrażenie robi zawieszenie, które ma dobrze przemyślaną konstrukcję. Dyskusyjna jest sprawa resorowania poprzecznego, ale na ten temat zdania są podzielone. Myślę, że to rozwiązanie wybrano jako tańsze i umożliwiające łatwe montowanie karoserii do ramy. Zabudowa silnika z akcentami Packard jest właściwie jednym z niewielu elementów które mówią nam, że mamy do czynienia z luksusowym samochodem.

Właściciel firmy Packard Motor Car Company, Roy Gullikson, zdając sobie sprawę że nie będzie w stanie finansowo realizować projektu, próbował sprzedać firmę wraz z prototypem za ok. 1700000,- USD. Nie znalazł nabywcy. Podjęto wobec tego próbę sprzedaży samego



Fot. 27. Studium koncepcyjne Packard Coupe (Packard Motor Company)

samochodu. Zlecono to znanemu i największemu na świecie domowi aukcyjnemu RM Sotheby's. Ekspertcy wyznaczyli cenę estymacyjną sprzedaży w przedziale od 125000,- do 250000,- USD. Podczas aukcji RM Motor City która rozpoczęła się 26 lipca 2014 roku w związku z Concours d'Elegance of America w St. Johns, w dniu 28 lipca 2014 roku, samochód 1999 Packard Twelve Concept został sprzedany za cenę 143000,-USD. Firma Packard Motor Car Company nadal funkcjonuje, zajmując się sprzedażą różnego rodzaju akcesoriów do samochodów Packard. Podobno jest nadal skłonna do odsprzedaży praw do znaku i firmy. Mam nadzieję, że znajdzie się inwestor z dużym potencjałem finansowym, który będzie żywo zainteresowany reaktywacją marki luksusowego samochodu z logo Packard, na podobieństwo Maybach'a zrealizowanego przez firmę Daimler Benz. Istnieje rynek na takie samochody, choć nie mówimy o produkcji wielkoseryjnej, a raczej o krótkich seriach i indywidualnych zamówieniach.

Ostatnio taką próbę stworzenia luksusowej marki zaprezentowali Rosjanie, tworząc dla prezydenta W. Putina samochód Aurus, który był dla wszystkich dużym zaskoczeniem. Jak mi wiadomo, jest spore zainteresowanie rynku tą marką. Do sprzedaży trafią zapewne modele z innym wyposażeniem i w odmiennej konfiguracji, niż dla prezydenta Rosji.

Na koniec, opierając się na opiniach fanów marki i luksusowych samochodów z Packard Motor Company, wyrażam nadzieję, że znajdzie się długo oczekiwany inwestor. Odkupi od Roy'a Gullikson'a prawa do marki i skorzysta z propozycji koncepcyjnych dedykowanych Packard'owi.

Na zdjęciach 27 i 28 są wizualizacje samochodu sportowego i limuzyny Packard.



Fot. 28. Studium koncepcyjne Packard Sedan Deluxe (Packard Motor Company)

Widać wyraźnie, że koncepcja została oparta na stylistyce Packard Clipper z 1941 roku, jednak z dużo lepszym efektem stylizacyjnym w porównaniu z propozycją Arunas'a Oslapusa'a i Don'a Johnson'a. Gdyby do tego dołożyć silnik elektryczny lub napęd hybrydowy no i najważniejsze – duży budżet, moglibyśmy odnotować wielki powrót marki Packard.

Roy Gullikson na realizację swojego projektu budowy 1999 Packard Twelve Concept przeznaczył podobno 1500000,-USD i zaangażował dobrych fachowców. To nie wystarczyło, by reaktywować markę luksusowego samochodu tak, jak to Daimler Benz zrobił z Maybach'em. Trzeba dysponować olbrzymim finansowaniem, zapleczem projektowym i realnymi możliwościami produkcyjnymi. W przypadku 1999 Packard Twelve Concept wszystkie działania, choć z dobrymi intencjami, można opisać jednym stwierdzeniem – nieuchronna droga do zdeprecjonowania wartości marki. Może jednak nie wszystko stracone?

Paweł Gogolewski

Bibliografia:

1. Pre-War 1899-1942 Packard Stuf, 2. The New Packard Twelve 1934 Catalogue, 3. The Packard Twelve and The Packard Super – Eight 1938 Catalogue
4. Sales Facts for Packard People, Packard Motor Corporation Detroit, Michigan, 5. Studebaker – Packard Corporation Annual Report 1954
6. Studebaker – Packard Corporation Annual Report 1962, 7. RM Sotheby's Motor City 26 July 2014 Auction Catalogue, 8. Packard: A History of The Motor Car and Company, Beverly Kimes, 9. Prototype for Packard revival project heads to auction, Daniel Strohl, Hemings, 10. Packard is back., Forbes, Feb,07,2000 , 11. www.packardmotorcar.com