



# ES WAR EINMAL IN AMERIKA

Frag jemanden, der einen hat. So lautete einst das Motto der *Packard Motor Car Company*. Dennoch präsentierte das Werk Broschüren von feinsten Qualität, die heute den Rang von Antiquitäten haben. Wir trafen **Dr. Andreas Straube**, der die Erzeugnisse dieses Herstellers schätzt – und für die Gegenwart zugänglich macht

TEXT Till Schauen • FOTOS Stephan Lindloff



**M**al langsam. Ein Stück wirklich guter Schokolade darf man nicht kauen, die muss im Mund zergehen, nur so entfaltet sie ihr Aroma und bereitet den vollen Genuss. So ist es mit Rotwein, Whisky oder einem Packard nebst zugehörigem Prospekt. Letztgenannte sind freilich ein besonderer Genuss, nicht zuletzt, weil in der Alten Welt sehr rar. Die Produkte der Packard Motor Car Company blieben fast gänzlich der US-Kundschaft vorbehalten, und so weiß hier kaum jemand ihren Stellenwert zu schätzen. Und der ist beachtlich: Zu seinen besten Zeiten, bis etwa 1940, war Packard eins der fabelhaften *Drei P* – gehörte also neben Peerless und Pierce Arrow zu den besten US-Automarken.

Packard baute feine Autos und wusste sie zu bewerben. Für jeden Jahrgang gab das Werk Prospekte heraus – wobei das Wort „Prospekt“ ungefähr so passend ist, als würde man die Bibel ein „Geschichtsbuch“ nennen. Es sind prachtvolle Werke, graphisch aufwendig und detailreich, die Autos von Künstlerhand dramatisch in Szene gesetzt. Fotos gibt's auch, aber eher zur Illustration der sorgfältigen und hingebungsvollen Arbeit im Werk. Welch enormen Aufwand Packard trieb! Es gab Druckwerk zu Baureihen, Sonderkarosserien und Aspekten der Qualitätssicherung oder Herstellung. Der

mit 5,2 Liter Hubraum und 120 PS, und selbst mit seinem langem Radstand von mehr als dreieinhalb Metern wahrte das Auto wunderbare Proportionen. Die Kotflügel umschlangen die Räder, was in die Zukunft weist, aber der Kühlergrill sitzt noch nobel zurückhaltend über der Vorderachse, was in die Vergangenheit deutet. Die Karosserielinien sind aufrecht, aber nicht stramm gerade – wir können schon verstehen, was Straube an diesem Auto so gut gefällt.

**ZUM PACKARD GEKOMMEN** ist er auf der Suche nach Ersatzteilen für seinen Ford T, den er seit 2008 hat. An das Vorkriegsthema ist er schon früh durch seinen Vater herangeführt worden, der sich seit Mitte der Neunziger mit dem T-Model befasst. Und wo findet man die besten, seltsamsten, günstigsten Teile für US-Autos? Auf dem gewaltigsten aller Teilemärkte, dem *Swap Meet* in Hershey, Pennsylvania (offizielle: *AACA Eastern Regional Meet*). 2010 streifte Dr. Straube über das Gelände. „Irgendwann stand ich vor einem Riesenauto, ein gewaltiges Stück. Ich war tief beeindruckt und hatte keine Ahnung, was es ist. Auf der Radkappe stand *Packard*.“ Und es war um ihn geschehen.

Gleich begann er, sich in die Literatur zu vertiefen und entdeckte bald den 1934er Jahrgang, werksintern die elfte Baureihe: „Ein ausgereifter Reihenachtzylinder, dazu ein paar technische Spezialitäten wie die automatische Zentralschmierung, hydraulische Stoßdämpfer, die während der Fahrt verstellbar sind. Oder die Unterdruck-Scheibenwischer, die aber nicht schlapp machen, wenn man sie am dringendsten braucht, weil sie nicht nur am Ansaugkrümmer hängen, sondern auch an der Benzinpumpe. Der Bremskraftverstärker ist in vier Stufen einstellbar.“ Straube, Techniker von Beruf und Berufung, findet großes Vergnügen an solchen Details.

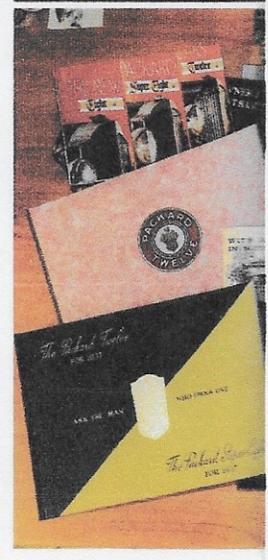
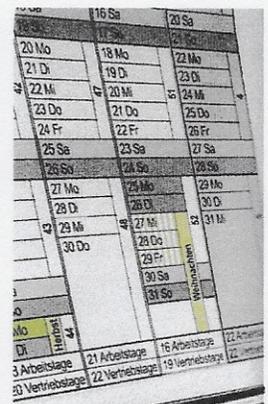
Der US-Automobilbau war damals unangefochten Weltspitze: Kein anderes Land brachte so viele Autos auf so hohem technischen Niveau in die Welt. Packard, die Edelmarke, kam 1934 auf eine Gesamtstückzahl von 8000 – wohlge-merkt in der tiefsten Senke der Wirtschaftskrise. Der vergleichbare deutsche Hersteller Horch in Zwickau brachte es (als Teil der Auto Union versteht sich) im selben Jahr auf 1534 Stück.

Dr. Straube war recht bald im Bilde über seine neue Lieblingsmarke und wollte natürlich ein Auto: „Mir war wichtig, dass das Auto möglichst original ist, also wenn die Nummern ungefähr stimmen und nicht viel gemurkst

*„Irgendwann stand ich vor einem Riesenauto – und ich war zutiefst beeindruckt...“*

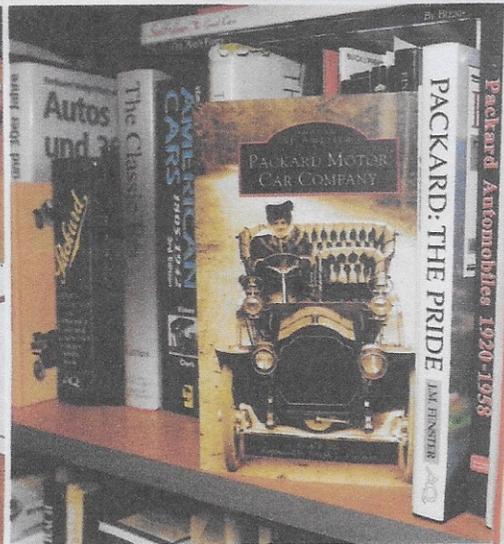
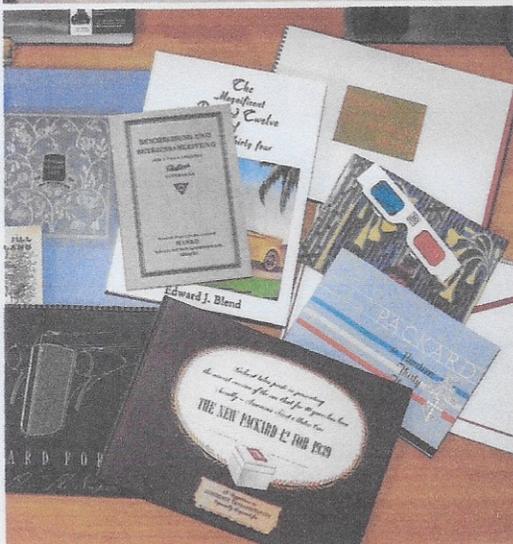
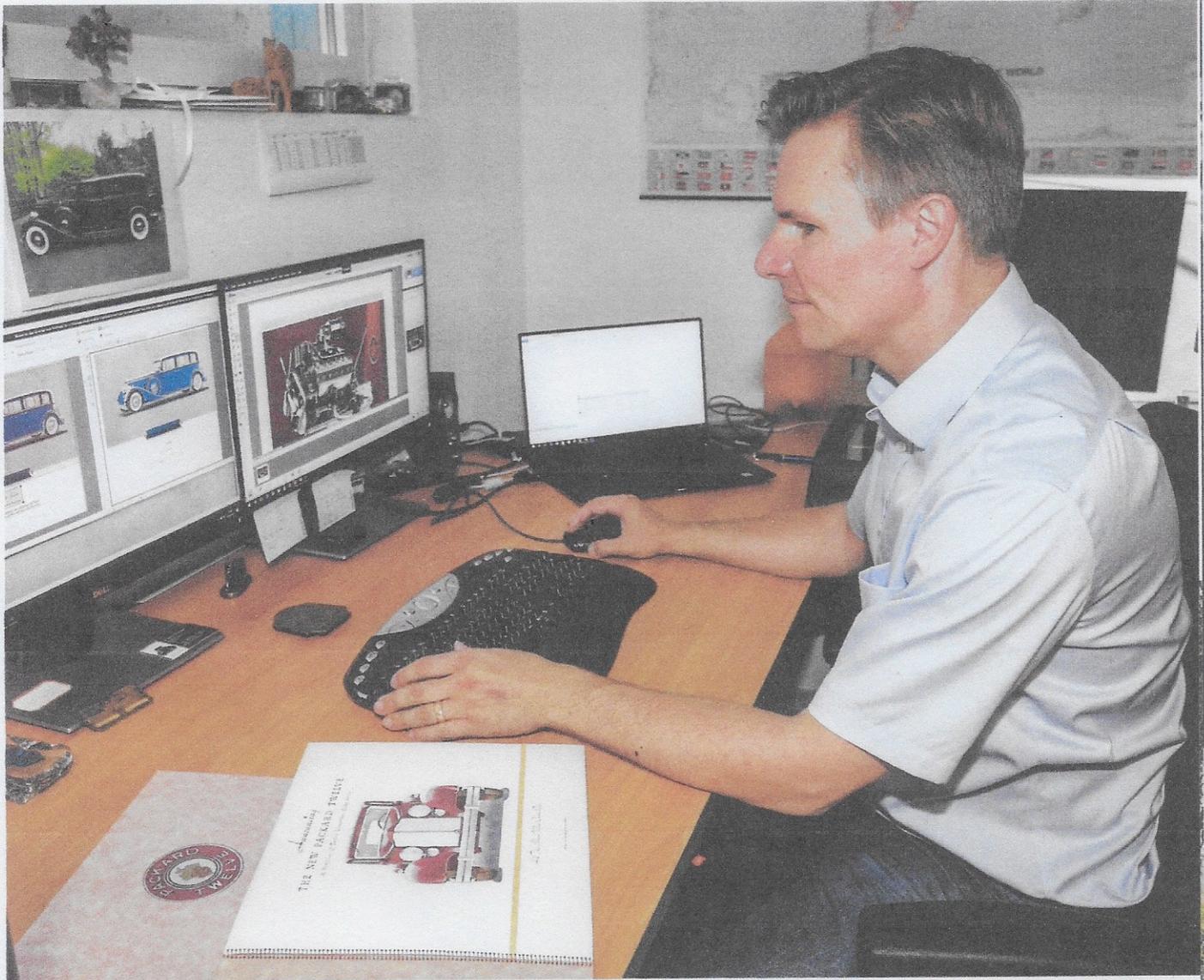
Effekt ist stellenweise anderweltlich: Der 1934er Prospekt zum Packard Twelve beispielsweise kontrastiert pastellfarbene Abbildungen der Autos mit Schwarzweißbildern technischer Details – und die sind so kunstvoll inszeniert, dass man nicht weiß, ob es Fotos oder Grafiken sind. Werbemittel? Pah! Dies sind Leckereien für den Connoisseur, zu genießen abends bei Pfeife und Whisky.

Dr. Andreas Straube aus Waging am See ist ein Genießer. In einem sorgfältig gehüteten Regal reihen sich seine Packard-Prospekte, vor der Tür steht ein Packard Eight Sedan, Jahrgang 1934. Genau dieses Baujahr muss es sein, Straube findet es das schönste Packard-Jahr: „Die Form! Der Spitzkühler. Die Kotflügel laufen ins Trittbrett aus. Aufrecht-würdevoll, aber noch ohne die Stromform, die danach kam.“ Unter der langen Haube sitzt ein Reihenachtzylinder



DR. ANDREAS STRAUBE  
LÄSST PACKARD AUFERSTEHEN

4



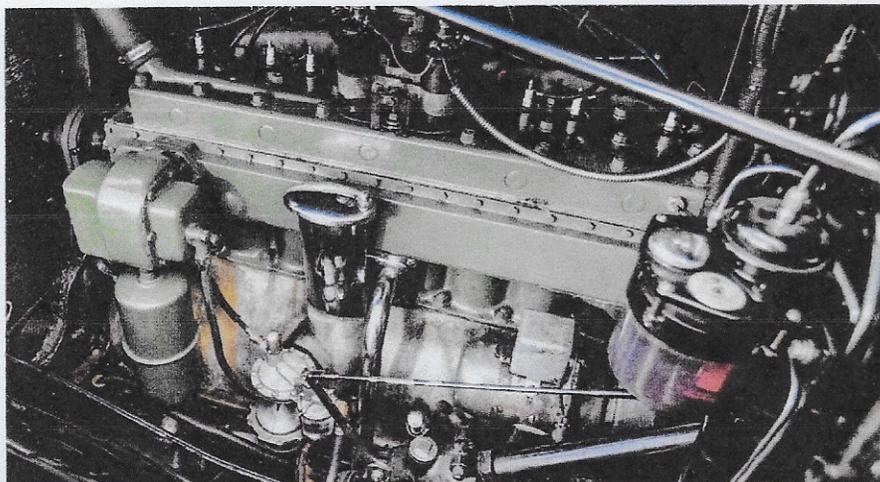
Erst hochwertige Scanner und die passende Bildbearbeitungs-Software lieferten Straube zufriedenstellende Ergebnisse. Erste Versuche mit einfachem Equipment scheiterten

wurde.“ Allerdings sind originale 1934er Packard nicht gerade häufig, und selbst wenn der Packard-Club (packardclub.org) bei der Suche hilft, ist so ein spezifischer Wunsch schwierig zu erfüllen. Trotzdem ging es vergleichsweise schnell, allerdings musste Andreas Straube dafür 2011 in die USA reisen. Das Auto stand an der Küste von New Hampshire, weit im Nordosten. Er fuhr – aber nur eben so: „Wir haben eine Probefahrt gemacht auf einem Feldweg, die Stoßdämpfer waren leer, die Bremsbeläge falsch montiert, die Reifen hatten unterschiedlichen Druck, das Lenkgetriebe zuviel Spiel...“ Eine haarsträubende Fahrt, aber in der Substanz machte das Auto einen guten Eindruck, seine Historie war dokumentiert.

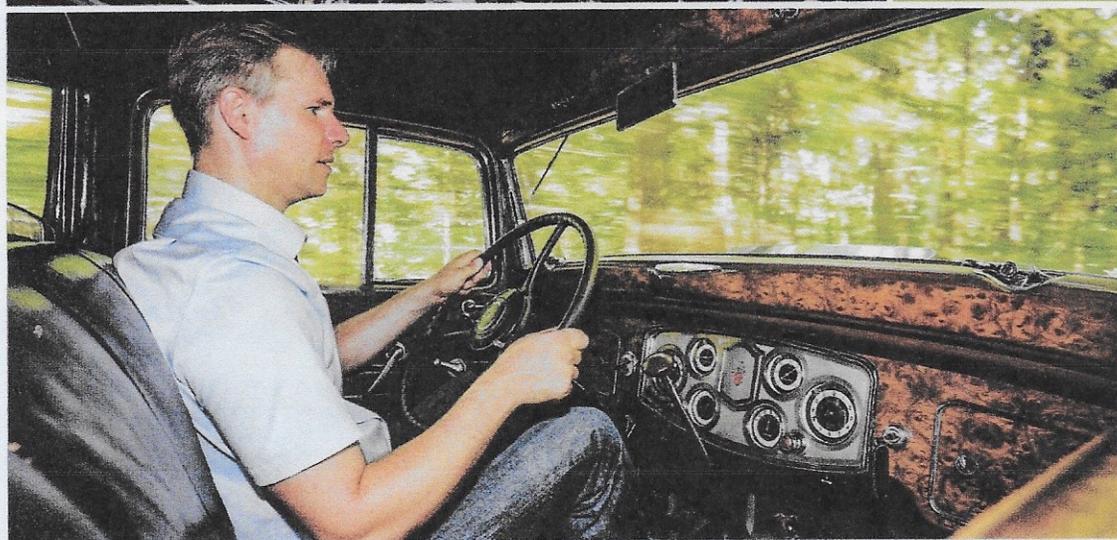
**ES WURDE 1934** nach Oakland, Kalifornien, ausgeliefert und diente einem betuchten Haushalt als Chauffeurswagen mit Trennscheibe zum herrschaftlichen Separée, Signalglocke und der Option auf Telefon (Einweg versteht

sich, der Chauffeur hatte wenig zu melden). 1967 übernahm der Chauffeur das Auto, möglicherweise als Abschiedsgeschenk, verkaufte es aber gleich wieder, diesmal an einen Selbstfahrer: „Der Zweitbesitzer hat das Auto so geliebt, dass seine Frau ihm eine Skizze davon auf den Grabstein gravierte“, sagt Straube und sucht ein Foto des Grabsteins heraus. Der Zweitbesitzer war ein Glücksfall für diesen Packard, denn das Auto wurde sorgsam gepflegt und gefahren, das Interieur blieb unberührt, nur die Karosserie erhielt in den Sechzigern frischen Lack. 2009 ging es nach New Hampshire.

„Ich hatte gehört, dass Packard das beste Auto der Dreißiger sei, und dachte, die Technik kann man bestimmt richten.“ Sie ließ sich richten. Knifflig war die Einstellung der Bremsen, die über Seilzug betätigt werden und ohne Ausgleichsgetriebe auskommen, das braucht Fingerspitzengefühl und Geduld. Ebenso wichtig war eine neue Füllung für die Dämpfer, „ohne Dämpfer ist das Auto so gut wie unfahrbar.“

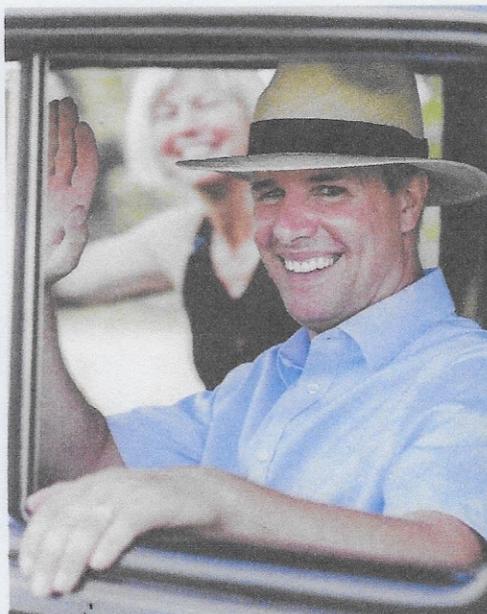


Der stattliche sv-Reihenachtzylinder schöpft aus 5231 Kubik 120 PS bei 3200 U/min. Dabei gilt der Langhuber (B x H: 81 x 127 mm) als äußerst solide und zuverlässig. Im Innenraum (unten) dominieren feinste Hölzer und eine zentral angeordnete Instrumentenkonsole. Der ewig lange Schalthebel sortiert drei Fahrstufen – und will von einer kundigen Hand geführt werden



**ES IST HERRSCHAFTLICHES FAHREN.** Hinten hat der Insasse reichlich Platz und freie Sicht nicht nur auf die Welt, sondern auch auf die Schultern des Chauffeurs – der wiederum durch Sitz und Lenkrad nicht anders kann als aufrecht und würdevoll seinen Dienst zu versehen. Aber auch das Selbstfahren ist ein Vergnügen. Das Auto verträgt problemlos die heutige Verkehrsdichte. Im Juni 2017 lief es auf eigener Achse zum europäischen Packard-Treffen im Harz, 700 Kilometer pro Strecke: „Tacho 120 Dauertempo ist überhaupt kein Problem“, sagt Straube und erwähnt einen mechanischen Overdrive, nachgerüstet noch in den Sechzigern in Kalifornien, ohne den die Langstrecke deutlich mühsamer wäre.

So ein Treffen wäre der richtige Anlass, die zugehörigen Prospekte zu präsentieren, die wie oben angedeutet selbst von feinsten Qualität sind – aber 80 Jahre alt und daher eigentlich nur mit Handschuhen zu berühren. Schade eigentlich, dachte sich Andreas Straube, die Prospekte bringen viel zeitgenössische Atmosphä-



VITA

ANDREAS STRAUBE

Dr.-Ing. Andreas Straube, Jahrgang 1974, hat Maschinenbau studiert und dann promoviert und ist jetzt Produktionsleiter. Zur Oldtimerei ist er über seine Begeisterung für Technik gekommen und über das gemeinsame Hobby mit dem Vater. Er lebt mit seiner Frau Elisabeth in Waging am See.





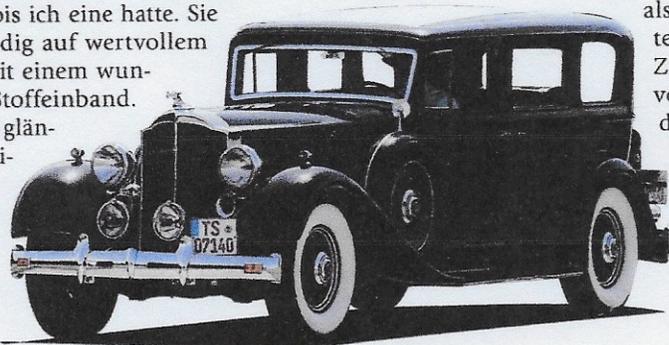
Beine ausstrecken, Seele baumeln lassen: Und wie es sich für einen ordentlichen Chauffeur-Wagen gehört, bietet der wohnliche Packard-Eight-Fond jede Menge Platz



re, viel Kontext, eben den Atem einer Zeit, die uns höchstens aus Fernsehdokus bekannt ist, in flimmerigem Schwarzweiß statt satten Farben. Klar, man kann *The Great Gatsby* lesen, aber auf einem Treffen nutzt das wenig. „Solche schönen Dinge sind zu schade, um sie ins Auto zu legen, aber es wäre auch schade, sie gar nicht zu zeigen. Also habe ich eine Kopie gemacht. Die wurde nicht besonders gut.“ Wenn man eine Reproduktion herstellt, sollte die schon ein wenig von der Qualität und dem Flair des Originals haben, findet Straube. Das war der Anstoß für seine Packard-Reprints.

„Angefangen hat es mit der 1934er Zwölfzylinder-Broschüre. Die ist sehr selten, ich habe lange suchen müssen, bis ich eine hatte. Sie ist sehr schön, aufwendig auf wertvollem Papier gedruckt und mit einem wunderbar transparenten Stoffeinband. Die Schwarzweißdrucke glänzen heute noch wie Seide.“ Aber um dem Original gerecht zu werden, brauchte es eine deutlich bessere Ausstattung: einen Scanner auf Profi-Niveau, pas-

**Dr. Straubes Packard wurde einst in der exklusiven De-Luxe-Ausführung ausgeliefert, also mit zwei jeweils im Kotflügel integrierten Reserve­rädern und Kofferträger**



sende Bildbearbeitungs-Software, einen farb­echten Bildschirm und eine gute Druckerei.

**INZWISCHEN HAT STRAUBE** etwa 30 Packard-Druckwerke aus den Jahren 1924 bis 1939 digitalisiert ([www.packard-reprints.com](http://www.packard-reprints.com)), darunter auch Broschüren zu Herstellung und Erprobung, Bedienungsanleitungen, Werkstatt­hand­bücher und solche Besonderheiten wie den 1929er Prospekt in stereoskopischem Druck mit Rotgrünbrille. Die Brille liegt natürlich bei. „Reich wird man damit nicht. Es gibt zu wenige Interessenten – ich mache das aus Begeisterung für Packard und für die Prospekte.“

Das Werk beschrieb den idealen Kunden als einen Mann, der die Alten Meister ebenso schätzt wie eine gute Zigarre und sich daheim mit wertvollen Dingen umgibt. Ob der durchschnittliche Packard-Fahrer diesem leicht plüschigen Ideal entsprach, ist kaum mehr zu ergründen. Aber nach einer Fahrt mit Dr. Straube steht fest, dass Genuss und Wertschätzung noch immer zum Packard-Erlebnis gehören. ◀