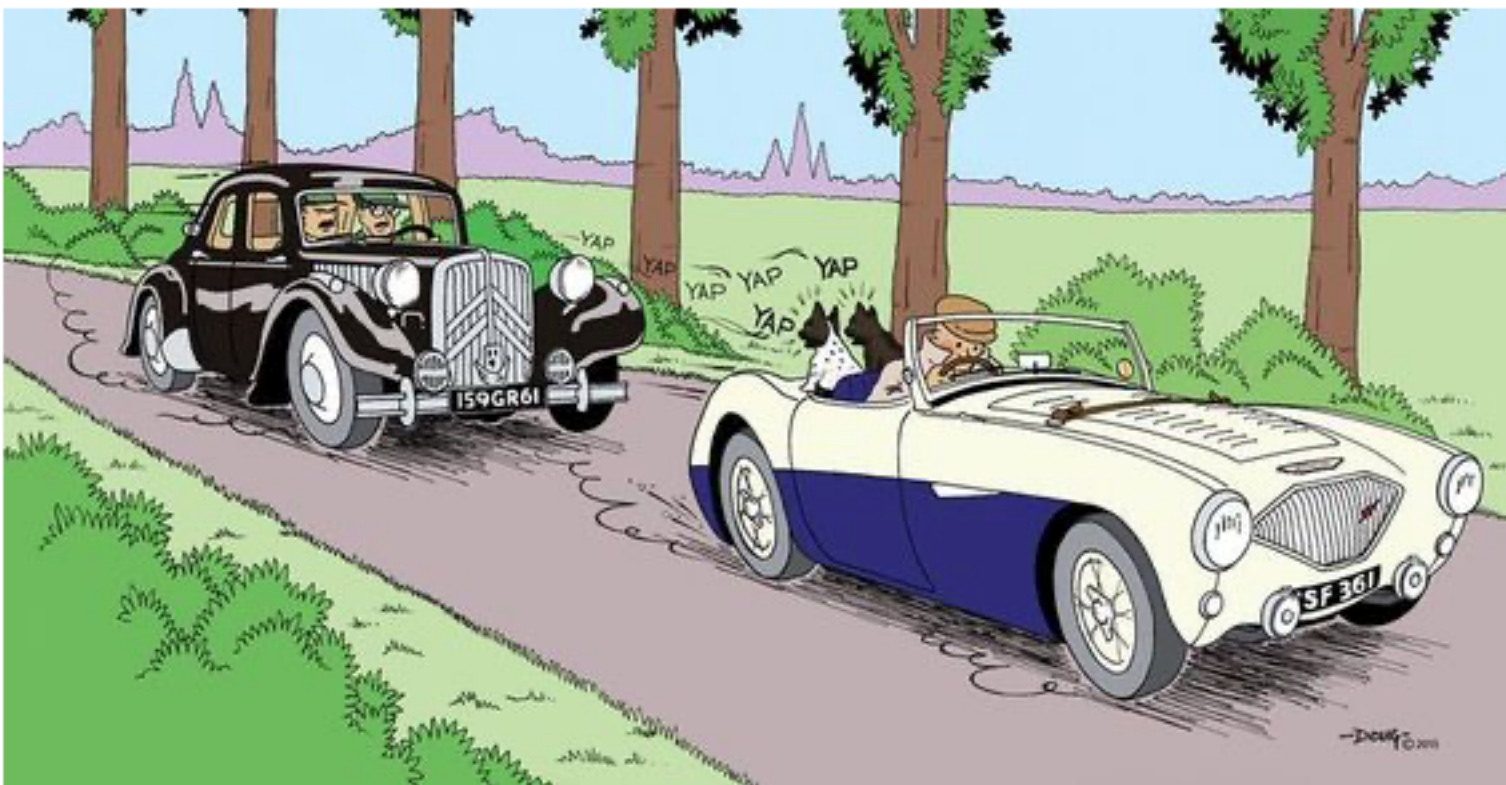




Historia z kołem w tle

O zabytkowej i nietypowej motoryzacji na okrągło od 2014 roku.

BLOG O BLOGU NASZ YOUTUBE CENY PALIW KALENDARZ PZMOT GIELDA ARCHIWUM

Z pokolenia na pokolenie, albo amerykański Citroen

przez Zbigniew Kluczkowski | 26 października, 2024

0 komentarzy

Znaczna liczba przedsiębiorstw, w tym także tych związanych z motoryzacją, powstała jako biznes rodzinny. Najstarszą, choć dziś już nie produkującą, amerykańską firmą rodzinną produkującą samochody był Studebaker. Nazwa ta pochodzi od nazwiska 5 braci o tym samym nazwisku. Zaczęli już w 1852 r. od produkcji wozów konnych przeznaczonych na użytek rolnictwa oraz wojska. Nieoficjalnie początki tej marki datuje się nawet na ... 1736 rok, gdyż wtedy Peter Studebaker – holenderski imigrant osiedlił się w nowej „zamorskiej kolonii” i zaczął wytwarzać części do wozów konnych.

Gdy wybuchła gorączka złota bracia zbili majątek na sprzedaży dużych, krytych powozów, które kupowano z myślą o odkrywaniu nowych złóż. Dzięki temu bracia rozwinęli własny biznes a oferta szybko powiększała się o nowe typy zabudowy. Najpopularniejszą była oczywiście ta znana z westernów – duży, prosty wóz z ławą z ławą z materiałową oponą, która była przytwierdzona do drewnianej konstrukcji dachu. Profil produkcji zmieniono dopiero kilka pokoleń później, gdy interes został formalnie nazwany a marka zyskała bardziej wymagającą klientelę.

Bracia Studebaker



Źródło: studebakermuseum.org

Pod koniec XIX wieku powozy Studebakera były znane w całej Ameryce. Jednak w latach 90-tych coraz większa liczba nowych, bardzo majątnych klientów pragnęła pojazdu podobnego do tego, który kilka lat wcześniej zaprezentowali panowie Daimler i Benz. Podczas, gdy na przełomie XIX i XX w. Ford oraz liczn, drobni producenci już montowali pojazdy w krótkich seriach, Studebaker dopiero w 1902 roku zaprezentował własny elektromobil. Dwa lata później fabrykę opuścił pierwszy model napędzany silnikiem benzynowym.

Bracia Studebaker wykorzystali moment. Na początku XX wieku klienci bardziej niż benzynowe, niebezpieczne automobile wybierali elektryczne – choć ich zasięg był niewielki, ale były ciche i przede wszystkim nie „kopciły”. Elektromobil Studebakera nie wyróżniał się niczym szczególnym a powstałe egzemplarze sprzedawano za dość bająnskie sumy najbogatszym przedsiębiorcom, którym służyły do promocji własnej osoby na licznych rautach oraz przejażdżkach po samym centrum Michigan – na tyle pozwalały im ówczesne akumulatory. Elektryczne modele produkowano do 1912 r.

Podobne teksty: [Kontynentalny luksus](#)

Reklama elektromobilu Studebaker z 1902 r.



Źródło: Car Geek Journal

Rodzinny interes powoli przekształcał się w dużą korporację produkującą pojazdy rodzinne jak i ciężarowe. Samochody braci Studebaker były bardzo solidne a ich cena niewygórowana, dzięki czemu zainteresowanie klientów stale wzrastało. Finansowania produkcji podjęły się nawet instytucje finansowe prowadzone przez m.in. braci Lehman i Goldmana Sachsa – rekinów nowojorskiej giełdy. Ci przecież wiedzieli, że to bardzo dobry interes. Firma rozwijała się a zyski ze sprzedaży pozwalały na dalsze, coraz większe inwestycje.

Po kryzysie Studebaker zaczął produkować małe, „budżetowe” samochody. W miarę jak oddalało się widmo bankructwa powrócono do dawnych rozmiarów produkcji a klientom zaoferowano bardzo nowoczesny design i europejskie osiągi. Co ciekawe, podczas II Wojny Światowej profil produkcji zmieniono i odtąd w miejsce średniej klasy modeli pojawiła się seria „U” – średniej wagi ciężarówek, które można było dostosować do różnych potrzeb. Dzięki kontraktowi z US Army łączna produkcja w latach 1941-1945 przekroczyła 200 tys. sztuk.

Powojenne modele były o wiele bardziej atrakcyjne niż oferta Forda, Chryslera czy GM. Cechą szczególną modeli z końca lat 40-tych był element przypominający „dziób” samolotu, który wieńczył osłonę chłodnicy. Inżynierowie widzieli w tym miejscu trzeci reflektor, ale wobec niezgodności z ówczesnym prawem w tym miejscu pojawił element przypominający osłonę osprzętu śmigła samolotowego. Co ciekawe, 4 – drzwiowe nadwozia posiadały jeszcze tylną parę drzwi otwieraną do tyłu. Ta cecha nie świadczyła o przestarzałej konstrukcji, ale podkreślała wyjątkowość modeli tej marki.

Studebaker Champion i jego „śmigło”



Źródło: Pinterest

Jednak na początku lat 50 – tych kryzys ponownie dopadł Studebakera i konieczne było zawarcie sojuszu z konkurentem – Packardem, dzięki czemu można było ciąć koszty i dalej móc sprostać wymaganiom rynku. Sojusz dwóch marek o podobnym profilu tylko zwiększył wewnętrzną konkurencję, co z kolei nie poprawiało kondycji finansowej. Sprzedaż nie była zadowalająca a rynek w tej klasie pojazdów nadal był zdominowany przez Buicka, Mercurego i Plymoutha – marek oferujących podobny poziom wyposażenia i wykonania.

Podobne teksty: [Kryzysowe paliwo](#)

Za większość powojennych projektów Studebakera odpowiadał osobiście Raymond Loewy oraz Virgil Exner, który wprowadził wzornictwo motoryzacyjne w „erę kosmiczną”. Nowy styl projektowania zapoczątkowany przez model Commander Starlight Coupe z 1953 roku był odmianą wobec konkurencyjnych modeli. Eleganckie, opływowe kształty przypominały europejski styl projektowania, ale nie zrezygnowano z nadmiaru chromów. Wkomponowano je tak, aby nie zakłócały linii nadwozia a jedynie je podkreślały.

Studebaker Commander z 1953 r.



Źródło: Bring a Trailer

Niestety ani względnie taki Lark, ani awangardowe Avanti nie przyczyniły się do zmiany losu marki, która została wchłonięta przez innego, a znacznie większego producenta – bo AMC, które także nieco później spotkał ten sam los. Ostatnie modele z rocznika 1966 sprzedano w pierwszych miesiącach 1967 roku. Choć markę próbowano wskrzesić staraniem jednego z producentów replik, dotychczas się to nie udało a nazwę „Commander” przejęło kilku innych producentów, w tym australijski Holden i amerykański Jeep.

Podobnie jak Studebakera, również innego producenta wozów konnych, znanego do niedawna z produkcji przedłużanych limuzyn – O’Gara, Hess & Einsenhart, zamknięto. O’Gara przetrwał na rynku nieco dłużej, do początku XXI w. Do dziś jest to jedna z najdłuższych działających marek związanych z motoryzacją. Jediną marką z porównywalnym stażem jest Peugeot, ale „Stu” ma w sobie „coś” z Citroena. Zawsze był inny, ale w tym dobrym znaczeniu. Na szczęście marka jest doceniana przez kolekcjonerów i nie da o sobie tak łatwo zapomnieć.

Visited 11 times, 1 visit(s) today

Kategoria: Historyczne wpisy Tagi: elektromobil, Studebaker, StudebakerBrothers, StudebakerChampion, StudebakerCommander

Nawigacja wpisu

← Limuzyna po japońsku

Koniec pewnej epoki →

Dodaj komentarz

Twój adres email nie zostanie opublikowany. Wymagane pola są oznaczone *

Komentarz *

Nazwa *

Adres email *

Witryna internetowa

☐

Zapamiętaj moje dane w tej przeglądarce podczas pisania kolejnych komentarzy.

[Dodaj komentarz](#)



Wyszukiwarka:

[Szukaj](#)

Pogoda:

Łódź

Teraz, 23 lipca, 17:00, Czwartek

17°C

25 km/h

0.7 mm

Jakość powietrza

źródło: AIRLY

Bardzo dobra

PM 2.5: 25%

PM 10: 10%

Dziś

17°C

Jutro

22°C

Godzina po godzinie

Na 16 dni

twojapogoda

Wyszukuj według kalendarza:

lipiec 2026						
P	W	Ś	C	P	S	N
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		
« CZE						

Najnowsze na Youtube:

Popularne na Facebook:

19.07.2026 Czeski błąd I
#historiazkołemwtle
Brabus G36, nie 63. Pod maską 6 cylindrów o mocy 231 KM. Mało? W 1990 roku terenówka osiągająca 200 km/h i przyspieszająca do setki w 8 sekund była wyjątkiem. Silnik pochodził z modelu E300, który poddano kilku modyfikacjom.

[Polub](#) [Skomentuj](#) 1

Najnowszy wpis na X:

Historia z kołem w tle

@blog_hzkwt · Obserwuj

23.07.2026 Powrót | #historiazkołemwtle

Audi A2 wraca w elektrycznej formie. Będzie większe i dłuższe od poprzednika. Nam brakuje innej wersji nadwozia. Był prototyp sedana, który ostatecznie pozostał w garażach z innymi prototypami. A szkoda ...

3:50 PM · 23 lip 2026

1

Odpowiedz

Skopi...

[Przeczytaj więcej w serwisie X](#)

Komentarze:

StałyCzytelnik - Syn Forda

Najczęściej czytane:

Reklama motoryzacyjna wczoraj i dziś – od...

Halo, dzwonię z samochodu

Polskie przedwojenne motocykle od A do Z

DNA marki według „Historii ...”, #41 – Dodge

Cytryna z krainy dyktatora

Tagi:

AlfaRomeo (14) AstonMartin (6) Audi (7) Bentley (9) BMW (25) Bugatti (15) Cadillac (10) cechymarki (43) cennyceści (7) Chrysler (7) Citroen (10) Daihatsu (13) DNAmar-ki (36) felieton (79) Ferrari (20) Fiat (30) Ford (21) Formula1 (7) Jaguar (6) kierowcywyścigowi (18) kitcar (7) Lancia (8) Lincoln (6) Mercedes (28) mikrosamochód (7) napędparowy (6) Nissan (11) normyspalin (7) Opel (8) Peugeot (15) pojazdyelektryczne (10) pojazdyrekordowe (12) pojazdywyj- skowe (14) Porsche (14) pracowniekaroseryj- ne (8) projektancisamochodów (17) prototypy (13) reklama (8) rekordyprędkości (12) Renault (15) RollsRoyce (7) SUV (9) Toyota (14) v8 (8) Volvo (9)

Liczba wyświetleń: 13 013

Wszystkie wpisy: 603

Historia z kołem w tle © 2014-2026

Projekt i wykonanie: Zbigniew Kluczkowski

Iconic One Theme | Powered by Wordpress