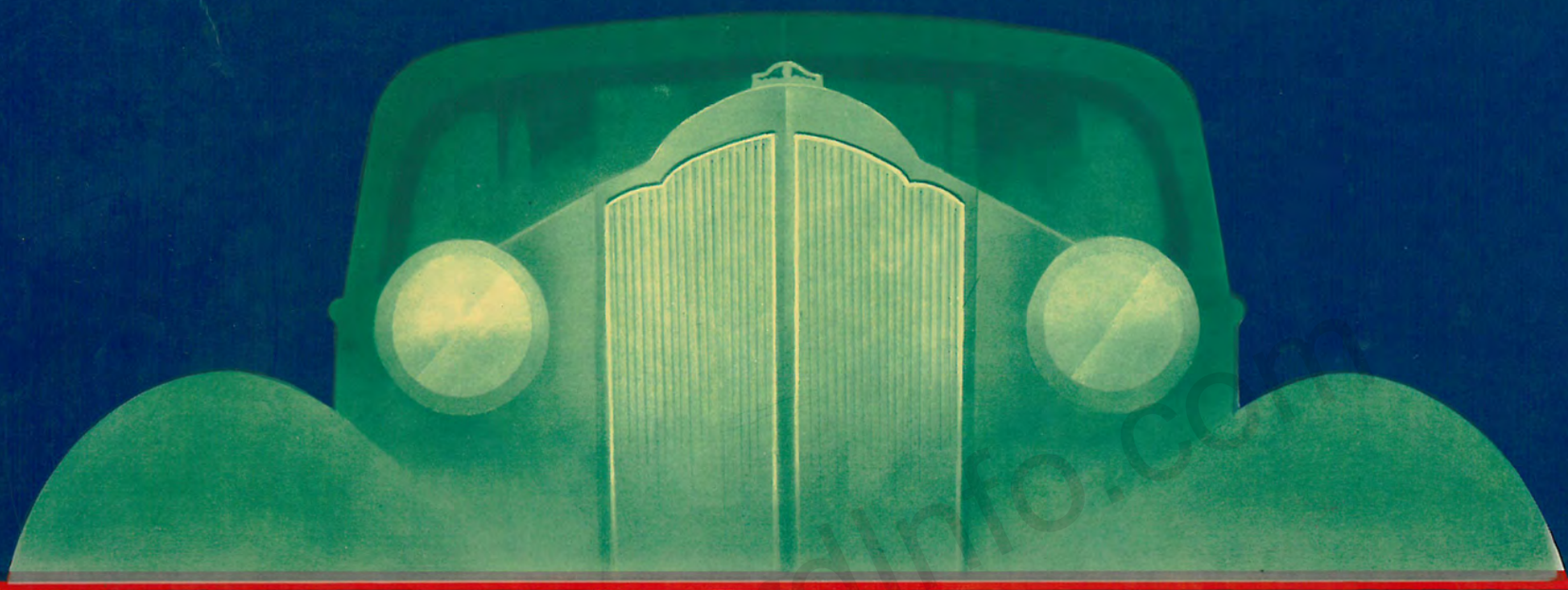


For 1938

THE PACKARD EIGHT

THE PACKARD SIX

PACKARD OCHO

PACKARD SEIS

CALIDAD PACKARD

PackardInfo.com

El Nuevo PACKARD OCHO *para 1938*

(ANTES LLAMADO MODELO 120)

•

El Nuevo PACKARD SEIS *para 1938*

(UN SEIS DIFERENTE)

Packardinfo.com

COCHES FACILES DE ADQUIRIR Y DE SOSTENER

destacando

Mayor longitud y tamaño con capacidad para seis pasajeros . . . Suavidad de marcha desconocida hasta ahora en cualquier clase de suspensión . . . Carrocerías todo-acero con techo enteramente metálico, realmente silenciosas . . . Identidad Packard realzada por la mayor belleza de coche grande . . . Larga duración mecánica todavía prolongada por nuevas mejoras en el motor y chasis . . . Y una multitud de perfeccionamientos que aumentan el placer de ser dueño de un Packard.

PACKARD OCHO

PACKARD SEIS

CALIDAD PACKARD

DOS NUEVAS SOLUCIONES AL PROBLEMA DE

Solución 1 *Este es el nuevo Packard Ocho, anteriormente llamado el Packard 120. Tiene la sedosa suavidad del potente funcionamiento de un ocho cilindros, unida a una belleza y suntuosidad que lo hacen el coche realmente lujoso de la clase de precio moderado.*

ENTRE los 26 millones de automovilistas que ruedan por las carreteras, hay millones de ellos que compran sus coches negligentemente, sin analizar primero el valor que les ofrece cada uno para estar seguros de si están recibiendo el mayor valor por su dinero.

El sincero propósito de Packard al presentar su nuevo Ocho y su nuevo Seis de 1938, es llevar a esa multitud de automovilistas el gran placer de que podrían gozar poseyendo y conduciendo un Packard. Este propósito instó a Packard a entrar en el campo del coche de precio moderado hace poco menos de 3 años. Desde entonces, cerca de 200,000 compradores aceptaron la sugestión de Packard de que *hay* un coche mejor de no mayor gasto total; y su experiencia les ha demostrado que un Packard es fácil de adquirir y fácil de sostener.

Uno de los factores principales de la economía de un automóvil es su sostenimiento. Traducido a dinero efectivo, esto significa el servicio normal de mantenimiento, esmerilar las válvulas, forrar los frenos, o algun otra operación rutinaria de servicio. Cuando son necesarias, son factores importantes en el costo de tener automóvil.

Esta es una de las principales razones por las que la posesión de un Packard Seis o un Packard Ocho es económica, pues esos coches están construidos por ingenieros experimentados cuya labor está basada en dos principios fundamentales: precisión y simplicidad. Cada parte componente está diseñada y construida con tanto esmero que no se produce desgaste alguno que se pueda atribuir a fabricación poco cuidadosa. En cuanto a simplicidad, los motores Packard están construidos en forma que todas sus partes son fácilmente accesibles, quedando por tanto reducido a un mínimo absoluto el costo de la mano de obra.

Es al acierto de estos principios que el Packard Seis y el Packard Ocho deben su duración y su económico servicio. Para conocer el precio

PackardInfo.com

LA COMPRA NEGLIGENTE DE AUTOMOVILES

exacto de los trabajos corrientes de servicio, pregunte al distribuidor Packard de su localidad y compárelos con el precio de trabajos similares en otros coches.

¿Una afirmación sorprendente? Sí; y aquí van algunas más igualmente sorprendentes, sobre los nuevos Packard Ocho y Packard Seis de 1938:

—que le darán la marcha más suave que jamás haya gozado en un automóvil;

—que tienen una suspensión trasera exclusiva que da a las ruedas posteriores el soberbio efecto de una suspensión de ruedas independientes;

—que tienen una nueva seguridad en curvas y en pavimento húmedo;

—que tienen la primera carrocería toda de acero realmente silenciosa con techo totalmento metálico;

—que tienen mayor longitud y dimensiones y un lujo nunca ofrecido a su precio;

—que tienen economía de sostenimiento y la de requerir lubricación sólo dos veces al año en menos puntos del chasis que otros coches.

—que son los únicos coches de su categoría que ofrecen el doble valor de una larga duración mecánica y una identidad permanente.

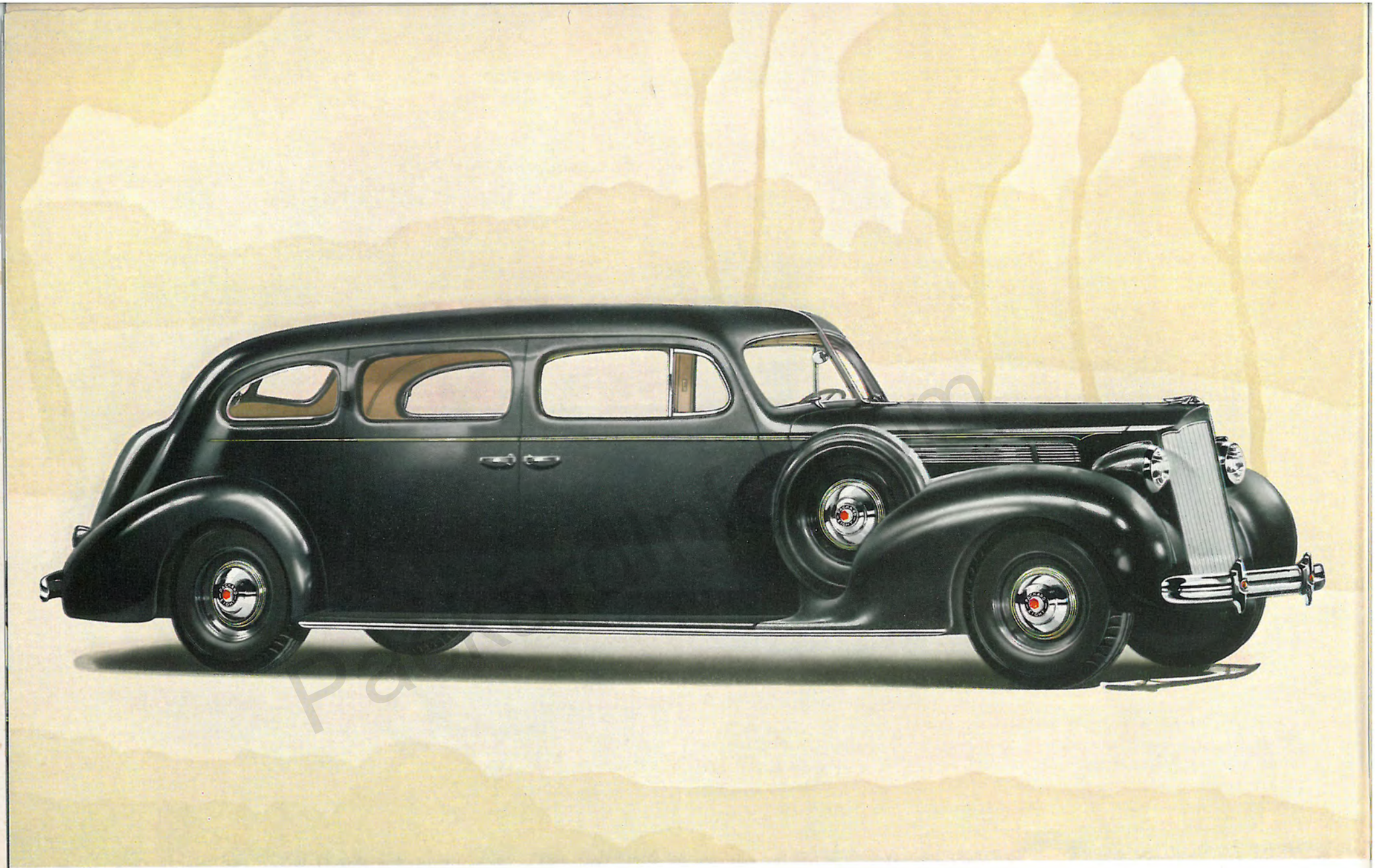
¿Afirmaciones extraordinarias? Sí; pero el agente Packard está dispues to a probárselas todas, incluyendo la verdad de que Ud. *puede* llegar a tener un Packard. Pida estas pruebas. Haga la compra de su próximo automóvil con más cuidado, averiguando primero las cifras de Packard de acuerdo con su caso propio. Entonces ya no tendrá que renunciar a la realización del antiguo deseo de SER "quien tenga uno."

Con tal intención, ¿por qué no dobla la página y sigue leyendo?

Solución 2 *Este es el nuevo Packard Seis de 1938, una clase de seis diferente. Tiene la suave superposición de impulsos propia del tipo más popular de motor, junto con el mayor tamaño y majestad que lo hacen el seis sobresaliente.*

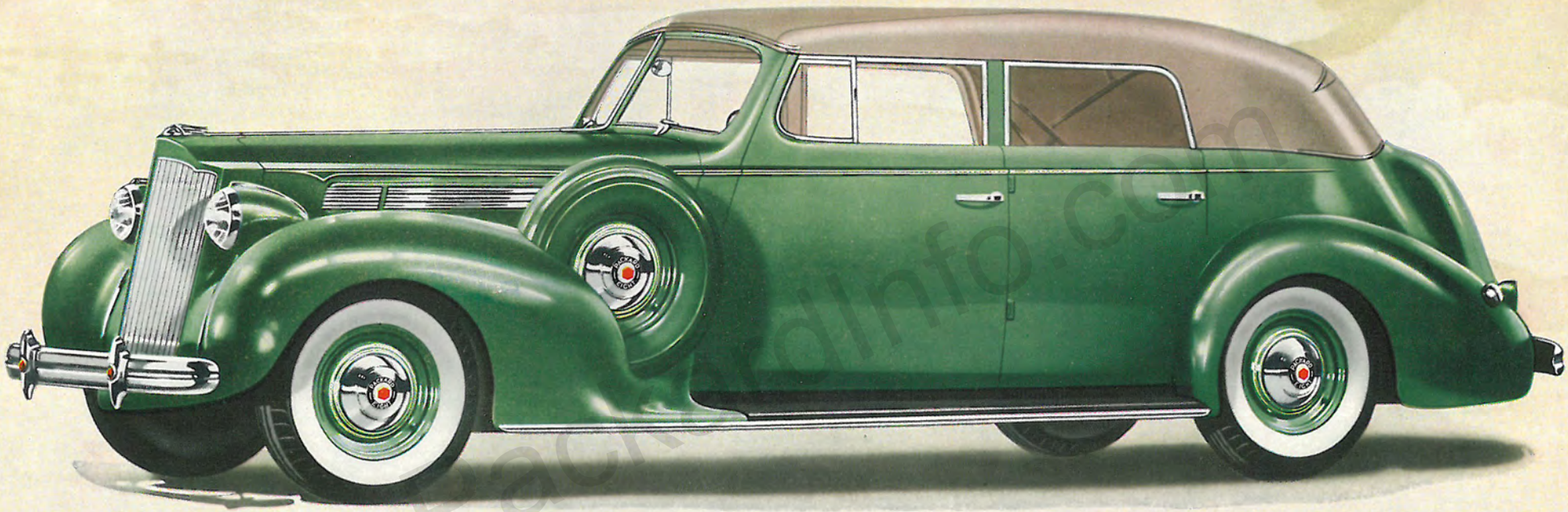
PackardInfo.com

PACKARD OCHO PACKARD SEIS CALIDAD PACKARD



EL PACKARD OCHO *Sedán de Siete Pasajeros*

Aquellos que necesitan mayor capacidad o prefieren que su coche sea conducido por un chauffeur, se verán complacidos con el precioso Packard Ocho de siete pasajeros. Ofreciéndose como sedán o como sedán-limusina con división de cristal, llena una necesidad sentida hace tiempo en el campo del Packard Ocho. Su distancia entre ejes es excepcionalmente larga: 148 pulgadas (3.76 mts.).



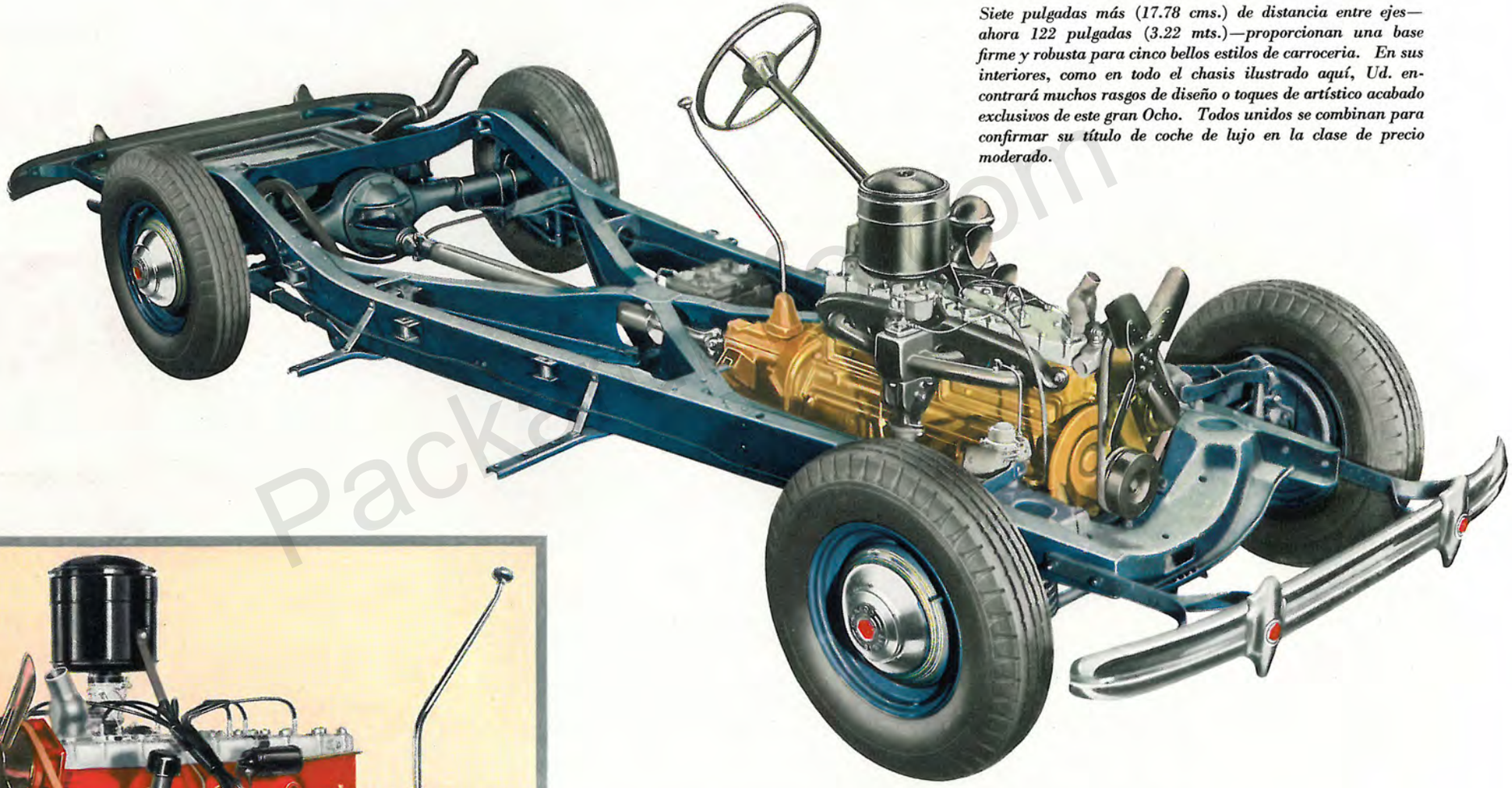
EL PACKARD OCHO *Sedán Convertible*

El más práctico de los tipos convertibles, este flamante Packard Ocho, causa admiración al contemplarlo y emoción al conducirlo. Tapizado ricamente con el cuero del color que Ud. seleccione, sus finas líneas y lujoso interior son una invitación al viaje, como coche abierto con la capota ajustadamente plegada, o como coche cerrado con la capota levantada.

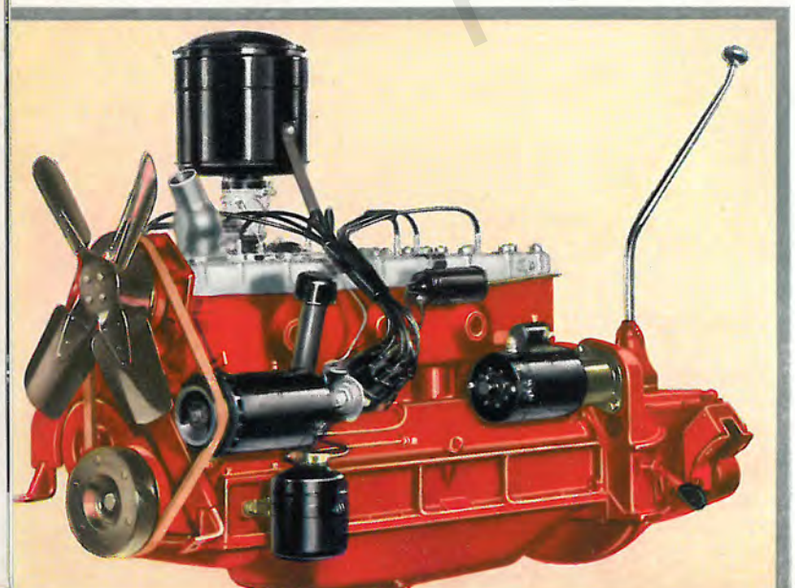
PackardInfo.com

PACKARD PERFECCIONA EL OCHO-EN-LINEA ELEVANDOLO A UN NUEVO NIVEL

Para aquellos que desean un coche mayor y más veloz que el grande y potente Packard Seis, Packard ha perfeccionado su nuevo Ocho de 1938. Miles de propietarios de coches de precio mediano se verán irresistiblemente atraídos por sus muchas ventajas. En él hallarán la proverbial calidad Packard, superlativa ejecutoria de ocho cilindros, lujoso confort y sorprendente economía, todo a un precio que compite con el de coches inferiores.



Siete pulgadas más (17.78 cms.) de distancia entre ejes—ahora 122 pulgadas (3.22 mts.)—proporcionan una base firme y robusta para cinco bellos estilos de carroceria. En sus interiores, como en todo el chasis ilustrado aquí, Ud. encontrará muchos rasgos de diseño o toques de artístico acabado exclusivos de este gran Ocho. Todos unidos se combinan para confirmar su título de coche de lujo en la clase de precio moderado.



Packard fué el primero en construir motores de ocho-en-línea en cantidades. Su último tipo perfeccionado refleja la herencia riquísima de su larga experiencia en la construcción de motores, la que se hace evidente en muchas formas de su diseño y fabricación. Tiene un diámetro de 3¼ pulgadas (82.5 mm.), una carrera de 4¼ pulgadas (108 mm.), un desplazamiento de 282 pulgadas cúbicas (4.62 litros), y desarrolla 120 caballos de fuerza a 3800 r.p.m.

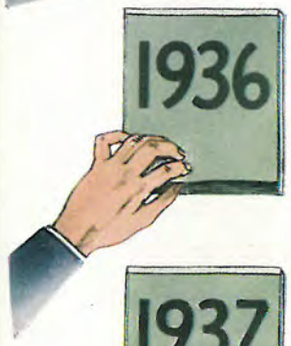
CALENDARIO DE EXITOS DEL PACKARD OCHO

Breve historia del mayor exito jamás alcanzado por ningún automóvil nuevo

El Packard Ocho es introducido como el Packard 120, un flamante nuevo concurrente en un campo de fuerte competencia, cuyos críticos dictaminaron que el coche era demasiado bueno para ser fabricado a su precio.

☆ ☆ ☆

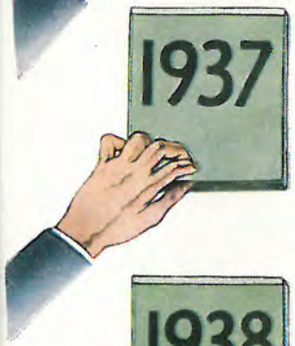
Nacido con la identidad de un Packard



Dentro del primer año, se coloca en el primer lugar en los registros de coches nuevos que obtuvieron licencia, entre todos los de precio modérado.

☆ ☆ ☆

Una vez más, estilo Packard



Continúa gozando de tal favor entre los entusiastas del coche grande y los del pequeño, que el creciente barómetro de la aceptación pública eleva la producción a 49,290 coches al año.

☆ ☆ ☆

Familiarmente un Packard

Ahora, llegando a 129,385 el número de propietarios, el Packard Ocho entra en su cuarto año con nuevos rasgos y nuevos refinamientos que prometen ganarle todavía un mayor número de leales adeptos.

Packard en aspecto, desde luego

¿Qué otro nuevo coche puede mostrar un record tan elocuente de pública aceptación en tan corto tiempo?

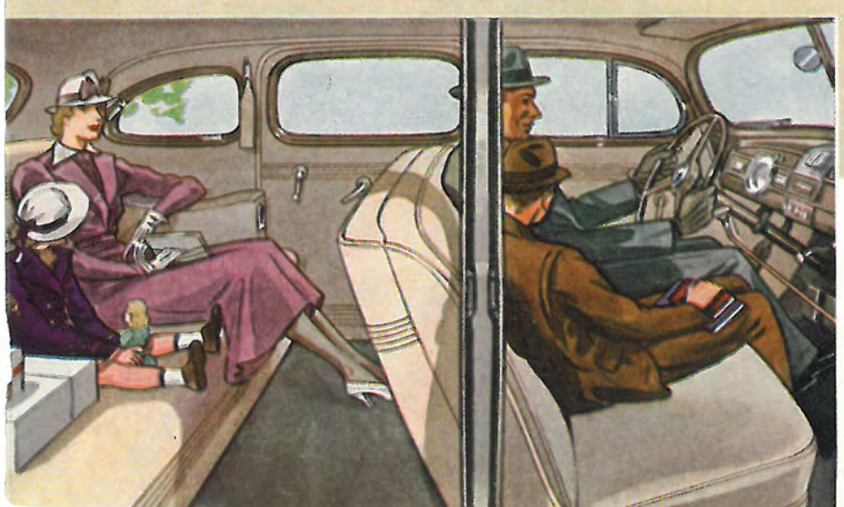
¿Qué otro automóvil puede proteger igualmente la inversión del comprador con un estilo permanente?

PackardInfo.com

PACKARD OCHO

PACKARD SEIS

CALIDAD PACKARD

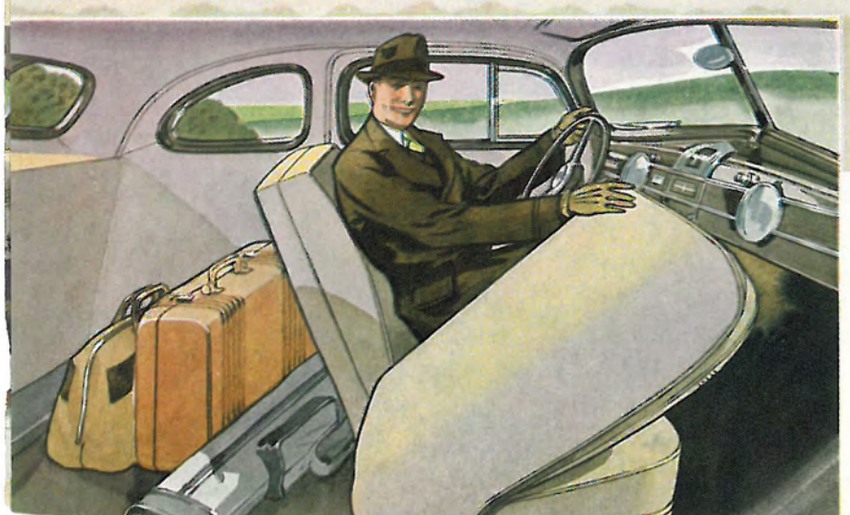


PACKARD OCHO *El Sedán de Turismo*

Este es el tipo de carrocería más popular de toda la línea Packard. Su amplia capacidad para los pasajeros y el cómodo baúl construido en la parte posterior dan al coche un alto grado de utilidad del que todos disfrutan. Realmente, es el gran coche familiar para la gran familia automovilista que es la clientela Packard.

PACKARD OCHO *El Sedán de Turismo de 2 Puertas*

Este es un estilo de carrocería cuyas muchas y excepcionales ventajas le harán rivalizar con el tipo más popular en el favor público. La familia con hijos menores apreciará la seguridad del compartimiento posterior, pues no tiene puertas que la curiosidad de unos dedos infantiles pueda abrir inadvertidamente.



PACKARD OCHO *El Cupé de Negocios*

Para el profesional que solo necesita la capacidad de un asiento, o el hombre de negocios que necesita espacio abundante para llevar equipaje bajo llave, este es el coche apropiado. Además de la capacidad interior indicada, tiene el compartimiento posterior de costumbre protegido por su cerradura.

PackardInfo.com

PACKARD OCHO *El Cupé Convertible*

Especialmente la juventud preferirá esta graciosa nueva creación de Packard de líneas fugaces y gran capacidad. Con la capota levantada o plegada en forma invisible, puede acomodar dos pasajeros adicionales en los asientos separados y plegables que lleva en el interior.

PACKARD OCHO *El Club Cupé*

También es difícil predecir la aceptación que tendrá el tipo más popular cuando sienta la presión de un tipo tan original como éste. Habrá muchos—mayormente los de familia corta—que dirán: ¡éste es el tipo de carrocería más práctico que hemos visto hasta ahora!

ESPECIFICACIONES CONDENSADAS DEL PACKARD OCHO

Motor—Ocho cilindros en línea, con culata en L. Cilindros y parte superior del cárter fundidos de una sola pieza de hierro-níquel. Culata de aluminio, de alta compresión y gran turbulencia. Embolos autotérmicos de aleación de aluminio con anillos de alta compresión y anillos reguladores de aceite del tipo amortiguador. Diámetro y carrera, 3¼″ x 4¼″ (82,5 x 108 mm.). Desplazamiento de los émbolos, 282.04 pulg. cúb. (4.62 litros). Compresión, 6.5 a 1. Potencia efectiva, 120 C.F. a 3800 revoluciones por minuto. Cigüeñal equilibrado 100% provisto de contrapesos integrales y amortiguador de vibración. Peso del cigüeñal 95 libras (43.2 kilos). Montaje Equineutro del motor apoyado en tres puntos sobre bloques de caucho.

Lubricación del Motor—Completamente a presión a todas las chumaceras del cigüeñal y de las bielas, pasadores de émbolo y elevadores de válvula. Salpique dosificado a las paredes de los cilindros y a la cadena de distribución. Filtro de aceite como equipo normal. La ventilación del cárter expulsa los gases nocivos y la humedad, reduciendo la dilución del aceite.

Sistema de alimentación—Bomba mecánica con filtro de combustible integral. Indicador eléctrico del nivel de combustible, en el tablero de instrumentos. Tuberías de cobre para el combustible, debidamente protegidas, reduciendo al mínimo la posibilidad de interrupciones por evaporación. Tanque de 20 galones (75.7 litros) detrás del bastidor.

Carburación—Mejorada, sistema dual de aspiración descendente. Control automático del aire. Frenaje del combustible condensado. Filtro de aire de baño en aceite y silenciador. Control automático del calor en las tuberías de admisión. Control automático del límite de marcha lenta del motor. Ajuste compensador para combustibles de distintas graduaciones.

Sistema de enfriamiento—Persianas automáticas en el radiador controladas termostáticamente, característica propia de coches finos, exclusiva de Packard en la clase de precio moderado. Radiador de panal celular, montado independientemente en un bastidor metálico amortiguado. Ventilador de 18 pulgadas (45.7 cms.) Nuevos túneles de ventilación debajo de los guardabarros. Bomba de agua de tipo centrífugo montada sobre cojinete de bolas. Camisas de agua de grandes dimensiones circundando las cilindros completamente. Tubo enfriador dentro de la cámara de agua, que distribuye los chorros de agua fría directamente desde la bomba a los asientos de las válvulas y a los cilindros. Termómetro en el tablero de instrumentos. Capacidad del radiador, 4 galones (15.14 litros).

Embrague—Tipo semi-centrífugo enfriado por aire. Disco único de 10 pulgadas de diámetro (25.4 cms.). Impulso amortiguado por resortes. Amortiguador de fricción.

Transmisión—Sincronizada y silenciosa con todos los engranajes de corte espiral, templados al carbono, duros, de larga duración y silenciosos a cualquier velocidad. Siete cojinetes de bolas y rodillos donde usualmente van tres o cinco.

Bastidor—Refuerzo cruzado en "X" con brazos cónicos de sección en "I" con largueros laterales de sección cuadrangular delante y detrás.

Suspensión—Sistema Safe-T-fleX completo delante y detrás, con todos los elementos montados en caucho.

Delante—Suspensión independiente de las ruedas delanteras sistema Packard Safe-T-fleX montada sobre almohadillas de caucho vivo. Amotiguadores integrales hidraúlicos de doble acción.

Detrás—Muelles semi-elípticos de ballesta de 54″ x 2″ (137 x 5 cms.). Almohadillas de caucho y discos metálicos impregnados de aceite entre las hojas. Soporte delantero y manecilla trasera ambos con núcleo de caucho. Amortiguadores de doble acción montados en el eje. Los brazos de control están orientados el de un amortiguador hacia delante y el del otro hacia atrás. Una barra de control ayuda a evitar el balanceo en las curvas, etc. Un nuevo estibilizador lateral mantiene el coche estable a todas las velocidades.

Sistema eléctrico—Generador de gran capacidad, enfriado por aire, con regulador de voltaje. Distribuidor perfeccionado con avance de chispa por vacío y compensador de combustible. Moderno alumbrado de rayos luminosos variables con señal roja indicadora.

Arbol transmisor—Sistema Hotchkiss, por uniones montadas en cojinetes de rodillos y árbol transmisor de tres pulgadas (7.62 cms.) de diámetro al eje trasero de tipo hipoidal. No hay túneles ni protuberancias en el piso de la parte delantera ni en el de la parte trasera de la carrocería.

Cojinetes del chasis—El chasis tiene sus partes vitales montadas sobre 48 "rubíes", es decir, 48 cojinetes de bolas o rodillos que prolongan la duración del coche.

Lubricación del chasis—Sólo 16 puntos en todo el chasis requieren lubricación y esto solamente dos veces al año.

Ruedas y Neumáticos—Ruedas de disco con grandes tapacubos de cromo de 10 pulgadas (25.4 cms.) y ranuras para colocar cadenas. Llantas de centro acanalado. Los neumáticos son de 7.00 x 16 de baja presión y cuatro capas.

Distancia Entre Ejes—127 pulgadas (3.22 mts.).

Carrocerías—Completamente de acero de doble seguridad con techo metálico de una pieza y piso de acero. Un aislamiento especial absoluto hace de esta carrocería Packard la carrocería de acero más silenciosa que se fabrica hoy. Se usan once combinaciones distintas de material aislante. Cristal inastillable en el parabrisas y en todas las puertas y ventanas. Aberturas para deshielo en el marco del parabrisas. Tapicería de magnífico material en dos selecciones. Descansabrazos delante y detrás y nuevos resplandecientes herrajes con manecillas de color marfil. Compartimiento para equipaje extraordinariamente amplio, aparte del destinado a la rueda de recambio. Gran espacio para equipaje bajo la tapa posterior de los cupés y acómodo para dos pasajeros adicionales o equipaje extra en el interior del compartimiento delantero de los mismos.

Mandos e Instrumentos—Espléndido tablero de instrumentos acabado en color avellana Antiqua con adornos fundidos enchapados el cromo. Velocímetro, manómetro de aceite, amperímetro, medidor de combustible y termómetro agrupados bajo cristal e eluminados indirectamente. La intensidad de la iluminación es graduable por un interruptor reostático. Espacio previsto para colocar los cuadrantes del receptor de radio y también para colocar una bocina auxiliar en el respaldo del asiento delantero. En la parte derecha del tablero de instrumentos hay un compartimiento de tamaño excepcional para guantes, provisto de cerradura.

Equipo regular—Planchuelas para el gato. Una rueda de recambio. Gato y equipo de herramientas. Ventilación de la carrocería. Dos viseras interiores para el sol. Dos limpiadores automáticos en el parabrisas. Espejo de retrovisión. Porta-mantas de ajuste elástico automático. Apoyo para los pies en el compartimiento trasero. Combinación de farol de parada, piloto y botón reflector. Alumbrado en el techo y en el compartimiento delantero. Bocina. Ventilador en la bóveda con rejilla accionado por un mando de leva. Asideros colgantes junto a las ventanillas. Reloj eléctrico.

Nos reservamos el derecho de modificar las especificaciones y los precios sin incurrir en ninguna responsabilidad en cuanto a los coches vendidos anteriormente.

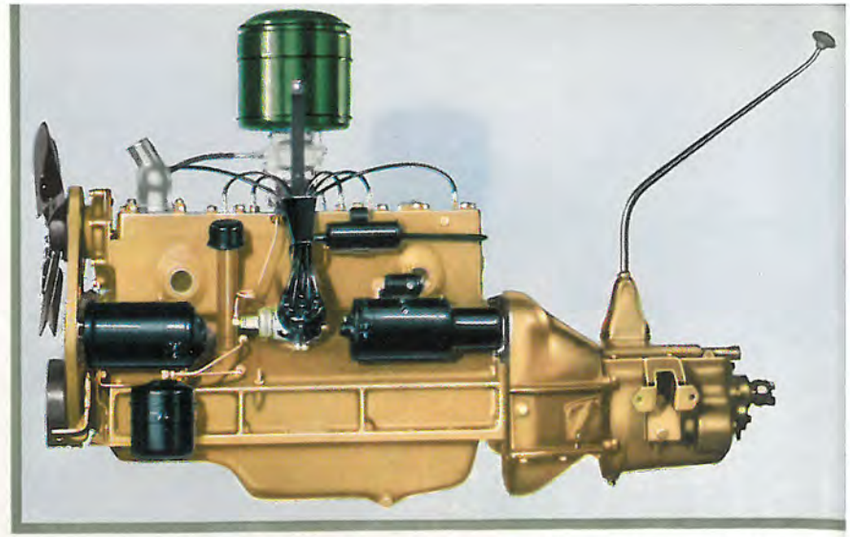
Packardinfo.com

PACKARD SEIS

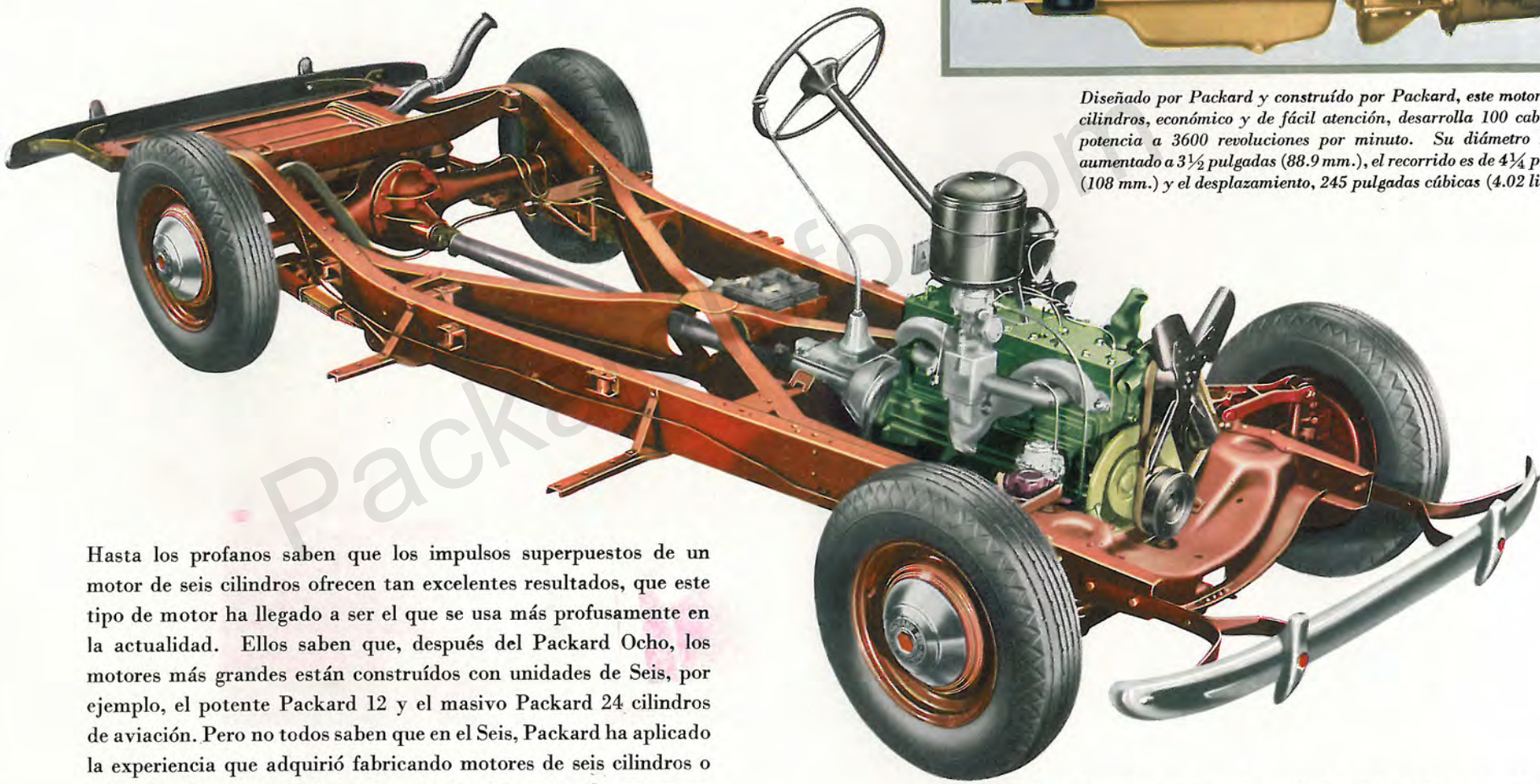
CALIDAD PACKARD

UN SEIS DIFERENTE—EL PACKARD SEIS

Este coche posee la grandiosidad y lujo que instintivamente se espera de un Packard. El Seis está a la altura del nombre que lleva, en este aspecto y en muchos otros, incluyendo el muy importante de la economía. A pesar de sus amplias dimensiones y peso, las pruebas han mostrado una economía de gasolina y aceite excepcional aún comparada con los coches pequeños.



Diseñado por Packard y construído por Packard, este motor de seis cilindros, económico y de fácil atención, desarrolla 100 caballos de potencia a 3600 revoluciones por minuto. Su diámetro ha sido aumentado a 3½ pulgadas (88.9 mm.), el recorrido es de 4¼ pulgadas (108 mm.) y el desplazamiento, 245 pulgadas cúbicas (4.02 litros).



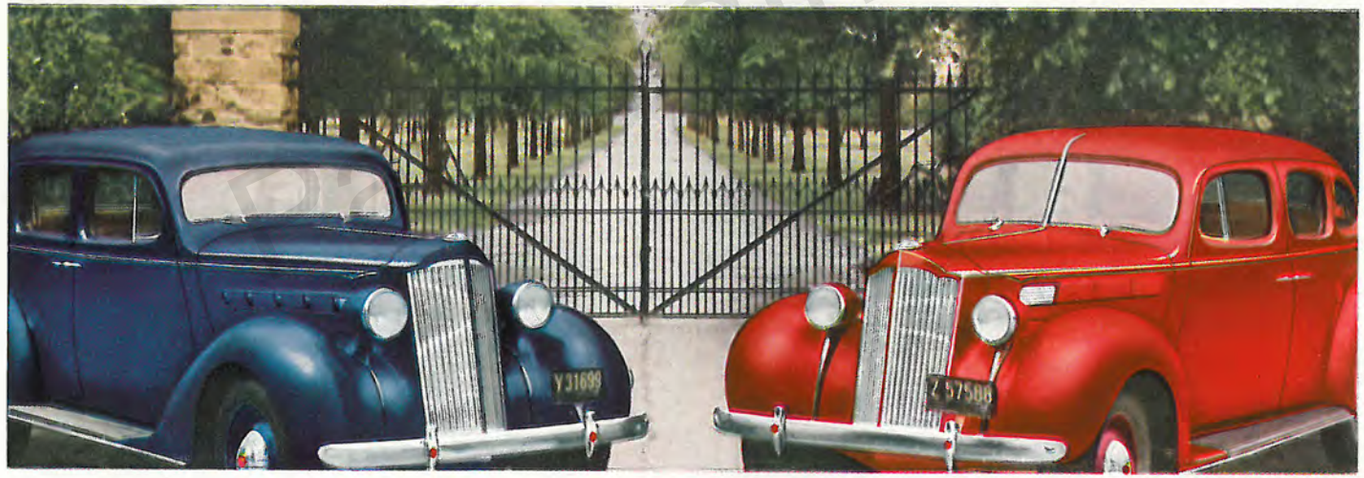
Hasta los profanos saben que los impulsos superpuestos de un motor de seis cilindros ofrecen tan excelentes resultados, que este tipo de motor ha llegado a ser el que se usa más profusamente en la actualidad. Ellos saben que, después del Packard Ocho, los motores más grandes están construídos con unidades de Seis, por ejemplo, el potente Packard 12 y el masivo Packard 24 cilindros de aviación. Pero no todos saben que en el Seis, Packard ha aplicado la experiencia que adquirió fabricando motores de seis cilindros o múltiplos de seis durante un cuarto de siglo, creando un nuevo coche de seis cilindros cuya impresionante potencia, amplitud y majestad, lo colocan absolutamente aparte entre los coches de seis cilindros.

Una distancia entre ejes siete pulgadas (18 cms.) mayor—ahora 122 pulgadas (3.10 mts.) permite instalar en el chasis cinco preciosos estilos de carrocería. Mecánica y artísticamente el chasis y la carrocería se combinan en tantas características de calidad, que este Packard Seis se ha colocado de una vez en el primer lugar entre todos los coches de seis cilindros.

QUIENES COMPRAN EL PACKARD SEIS

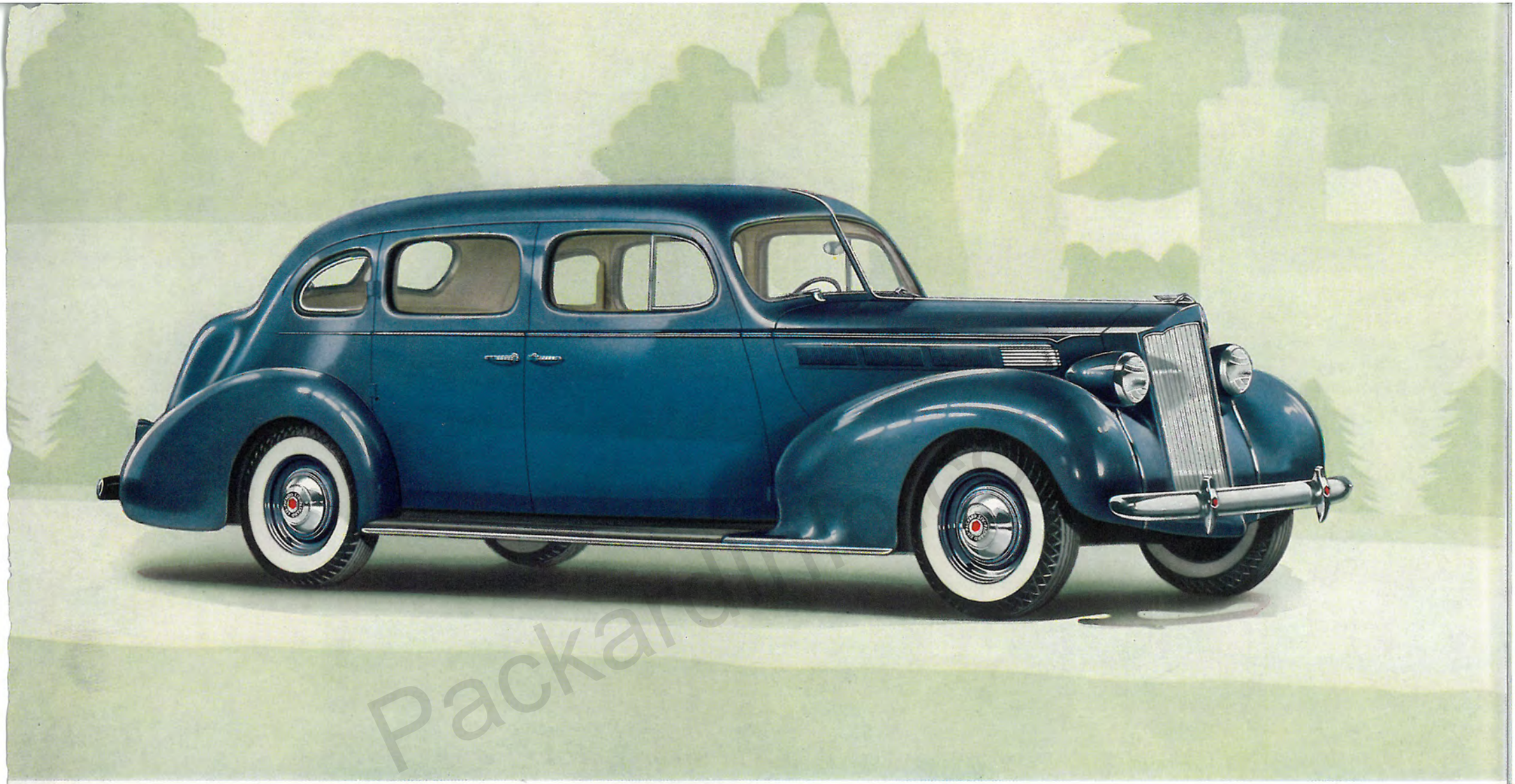
Entre los 65,401 propietarios de Packard Seis en su primer año de producción, el análisis de los coches de uso que entregaron revela que más de la mitad de ellos poseían coches de cinco asientos baratos. Tan amplia aceptación confirma nuevamente el hecho de que quien pueda tener un automóvil, mucho mejor puede tener un Packard. En 1938, esta afirmación es aún más cierta, como verá al leer lo que decimos acerca del nuevo Packard Seis.

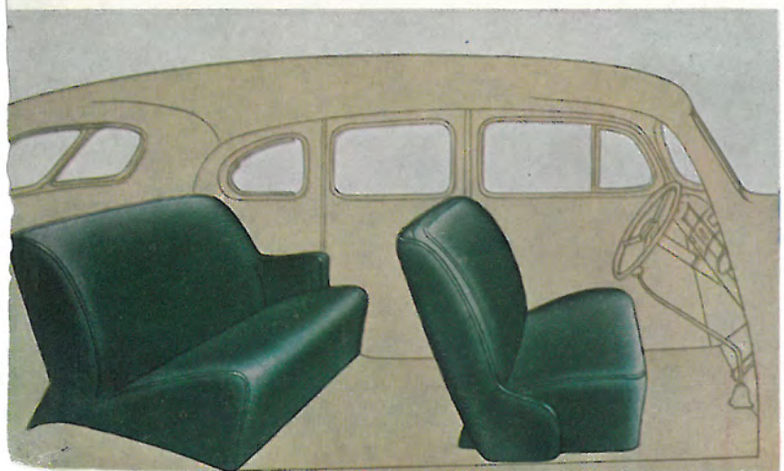
PORQUE LO COMPRAN



He aquí el nuevo y el viejo y ambos tienen la identidad de Packard que es el mejor de los rasgos de coche fino que posee el nuevo Packard Seis de 1938. Con la introducción de este segundo coche, Packard tenía la oportunidad de seguir la tendencia existente en su categoría de precio, dejando fuera de moda a su predecesor con un cambio radical de aspecto. Por el contrario, ha seguido su política de mantener su identidad, adhiriéndose a las mismas familiares líneas que identificaron tan rápidamente el primer Packard Seis como la nueva y sutil belleza de los coches que aparecen en estas páginas.

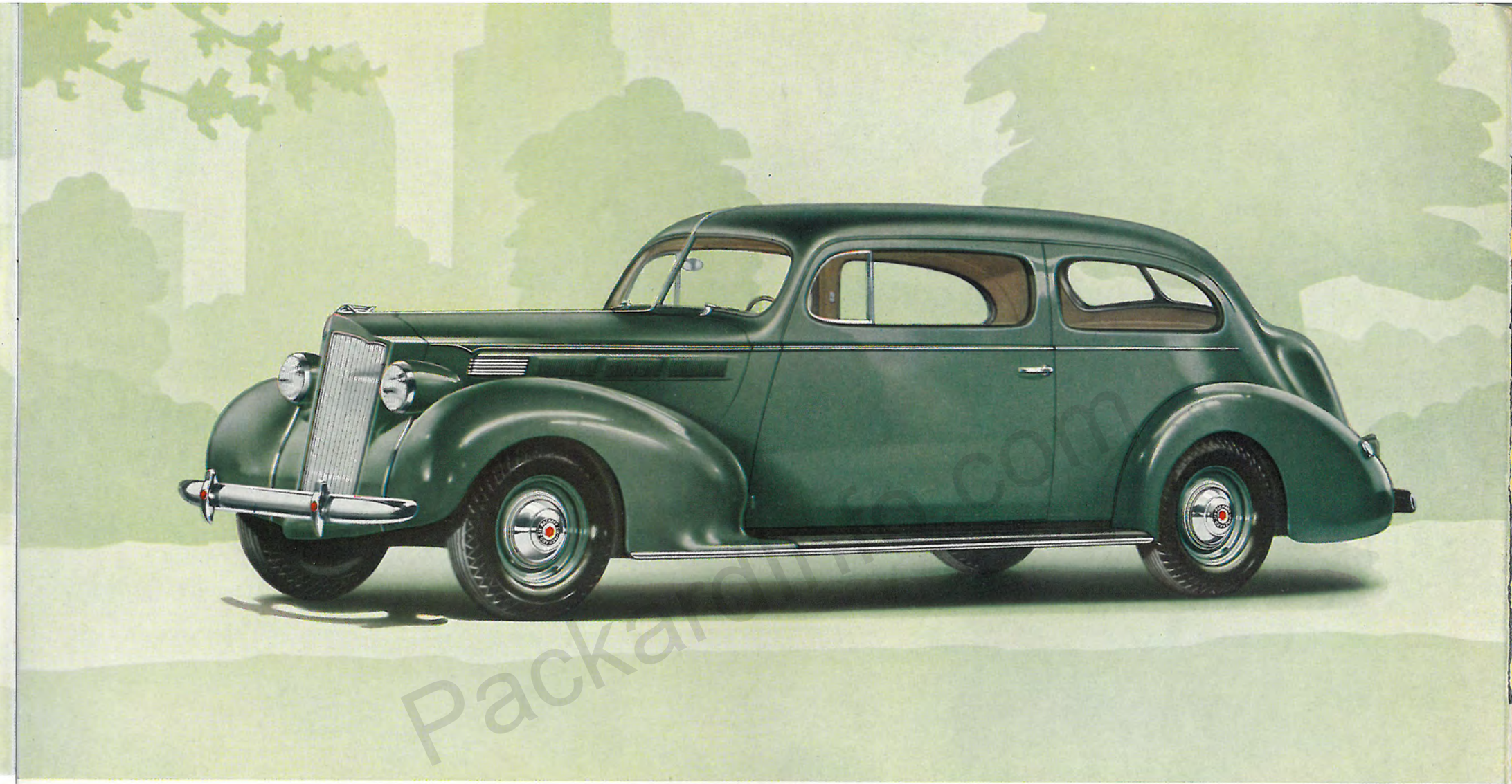
packardinfo.com





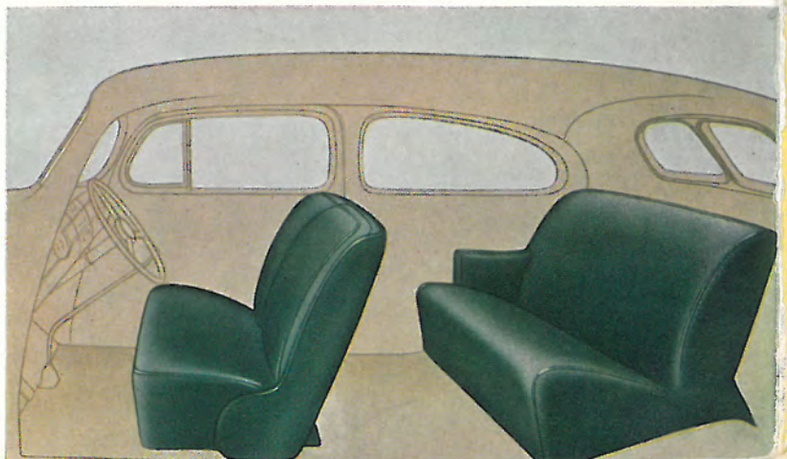
PACKARD SEIS *Sedán de Turismo*

Espacio delante, espacio detrás, espacio en el baúl integral. Esta es la fórmula que hace a muchos compradores decidirse por este tipo como su ideal. Y no están equivocados, pues nada ofrece la misma combinación de belleza interior y graciosa apariencia externa.

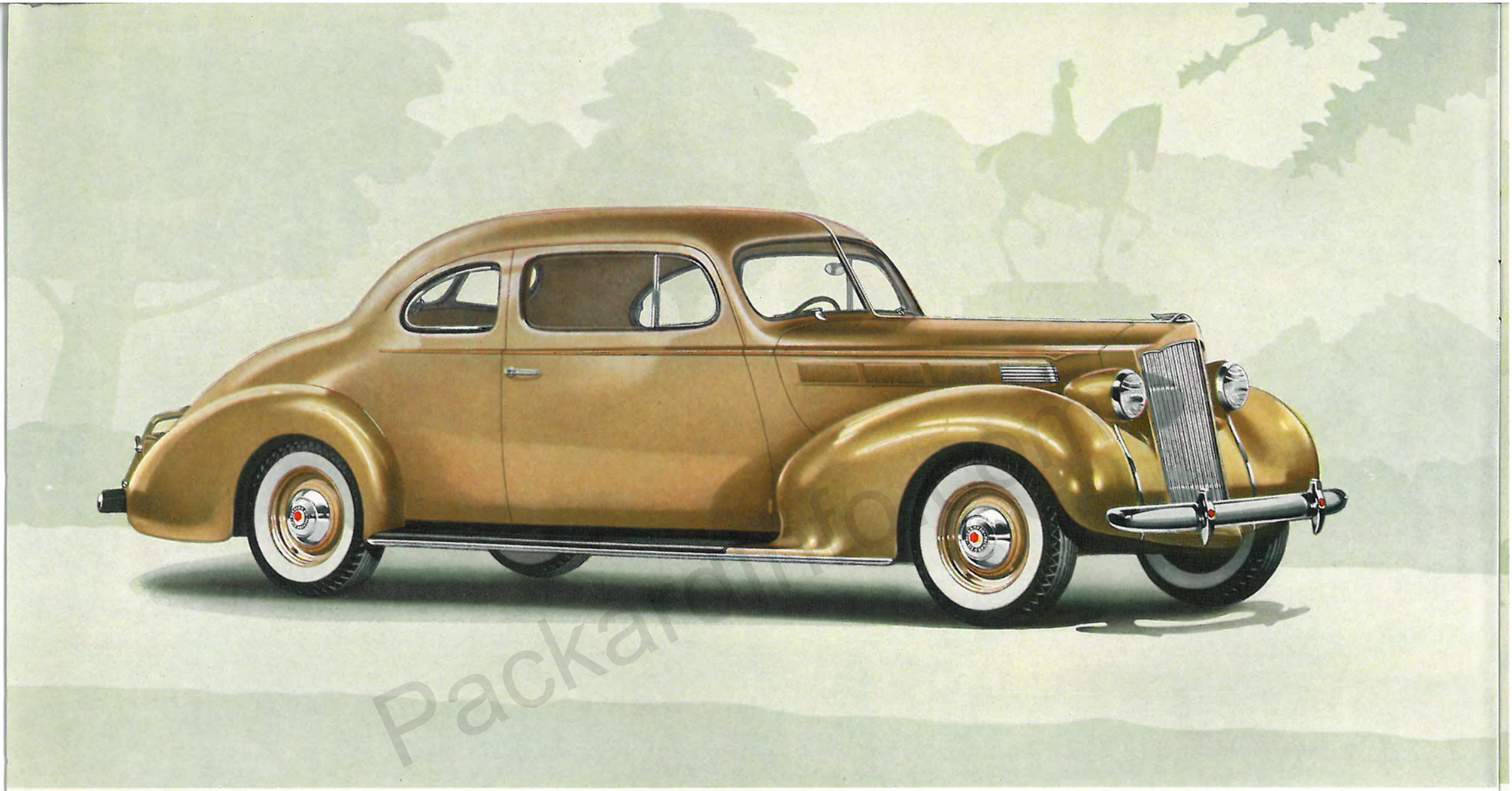


PACKARD SEIS *Sedán de Turismo de 2 Puertas*

Usted entra en esta carrocería por una puerta más ancha que la de su casa. Puede sentarse o levantarse sin molestar a los pasajeros que van sentados delante. Tiene toda la capacidad de un sedán y la intimidad de un tipo compacto. Además, tiene ventanas extraordinariamente anchas.

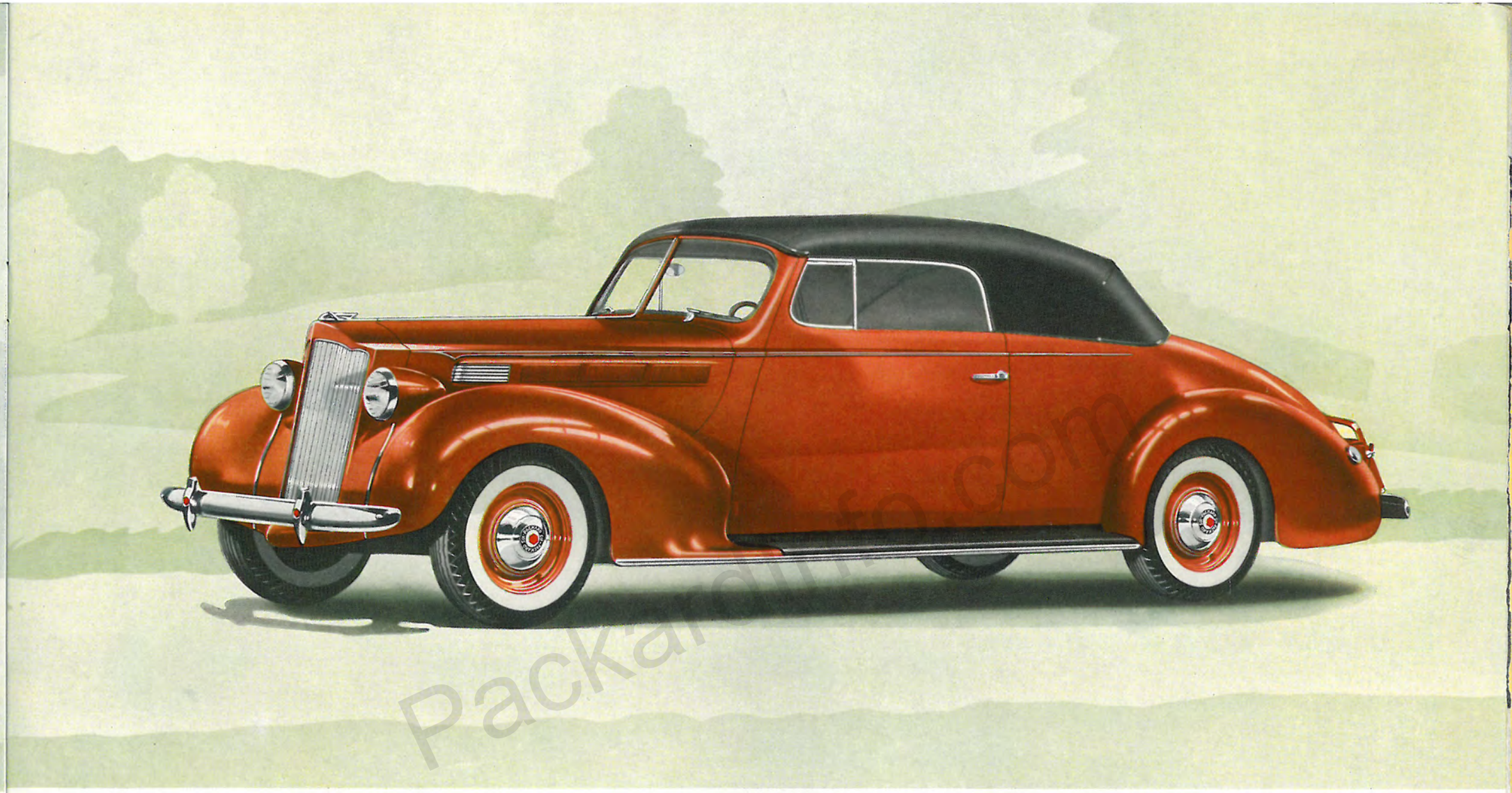


Packardinfo.com



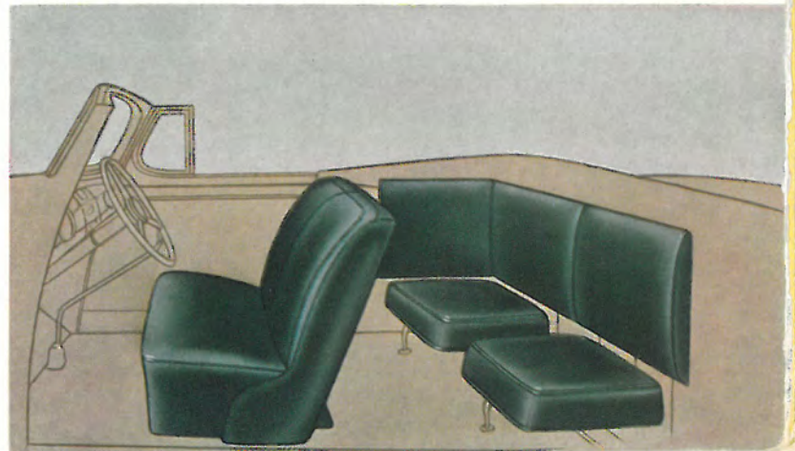
PACKARD SEIS *Cupé de Negocios*

¿Necesita Ud. una carrocería de menor capacidad para los pasajeros y mayor espacio para equipaje? Este tipo es la mejor contestación. El respaldo del asiento está dividido y se dobla hacia adelante dando fácil acceso al espacio para equipaje con capacidad suficiente para un baúl de buen tamaño. Detrás del tabique que limita este compartimiento, también hay espacio disponible.



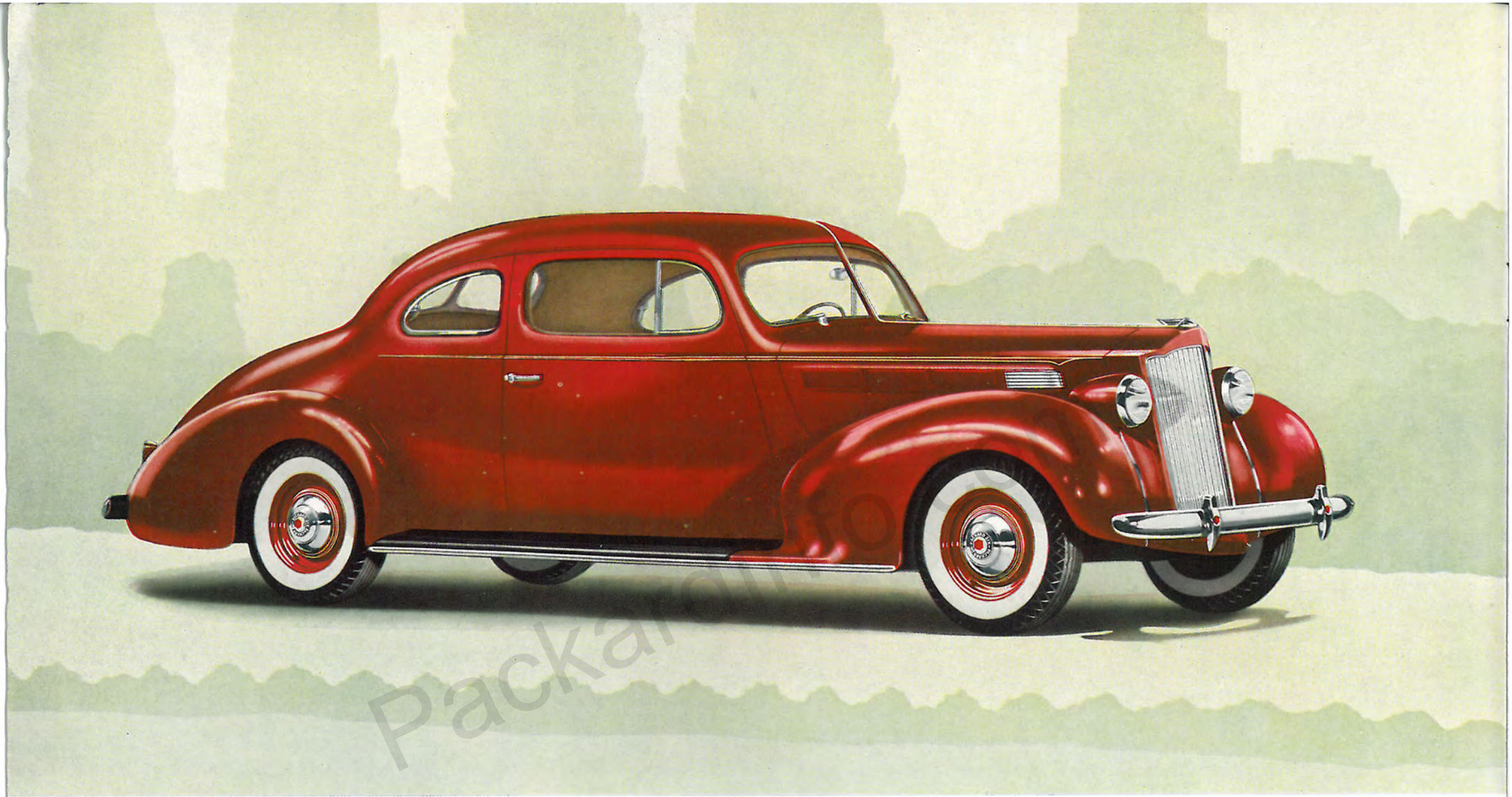
PACKARD SEIS *Cupé Convertible*

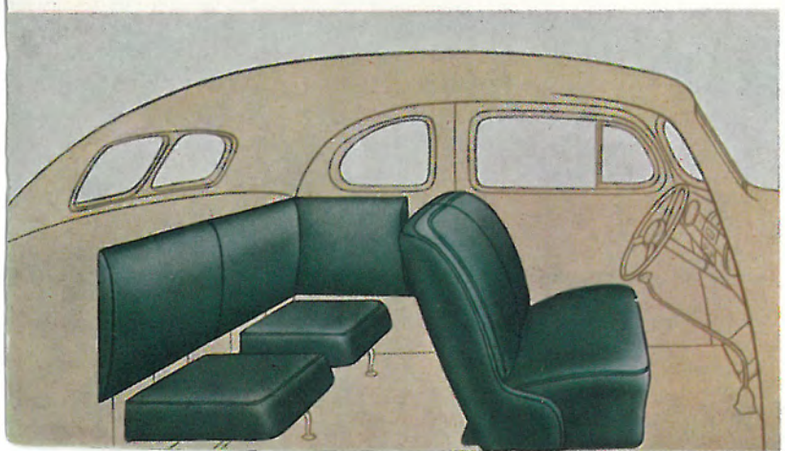
Ya pasó el tiempo del asiento auxiliar exterior, expuesto al polvo y a la intemperie. Ahora ofrecemos la novedad de sentar a los pasajeros ocasionales en asientos auxiliares plegadizos en el interior de la carrocería. Se pueden abrir cuando van a usarse, o doblarse cuando se quiera llevar el equipaje adentro.



CALIDAD PACKARD

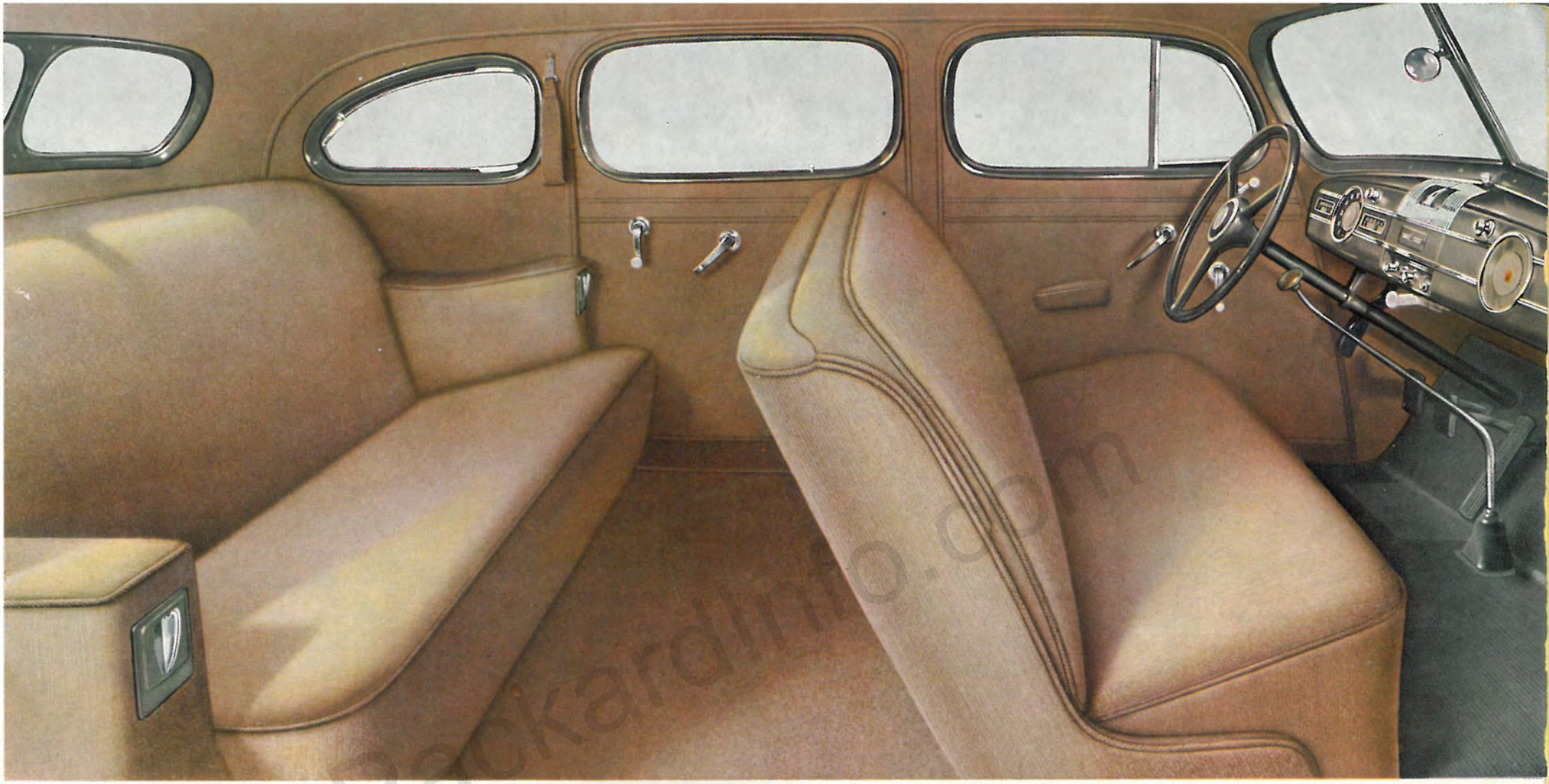
Packardinfo.com

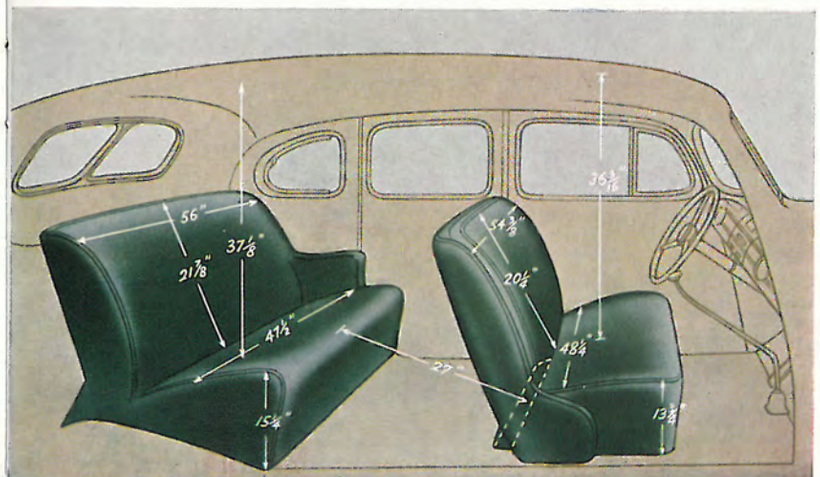




PACKARD SEIS *Club Cupé*

El asiento exterior hace sentirse a muchos como olvidados. Piden con insistencia un espacio compacto para los pasajeros pero pudiendo llevar algunas veces otros pasajeros adicionales. Pues bien: todo lo que buscan lo tienen en este nuevo tipo de carrocería. Como todas las demás carrocerías. desde luego, está diseñada y construida por Packard en sus propias fábricas de carrocerías.





Interior del Sedán de Turismo

Usted espera mayor espacio en un coche con 7 pulgadas (17.78 cms.) más de distancia entre ejes, y los nuevos Packards de 1938 se lo ofrecen en abundancia. No son dimensiones un poco mayores sinó medidas que desafían la comparación con las de cualquier otro automóvil. Pero el espacio no es lo único que ofrece el interior de un Packard. Tiene una nueva gracia y el proverbial buen gusto Packard, es decir, el arte refinado que caracteriza toda obra maestra. Y lo que los ojos ven, los sentidos lo perciben; un confort sin límites es lo que proporciona el diseño de cada uno de los interiores, de los cuales es una muestra magnífica el que se ilustra arriba.

Packardinfo.com

ESPECIFICACIONES CONDENSADAS DEL PACKARD SEIS

Motor—Seis cilindros en línea, con culata en L. Cilindros y parte superior del cárter fundidos de una sola pieza de hierro-níquel. Culata de alta compresión y gran turbulancia. Embolos auto-térmicos de aleación de aluminio con anillos de alta compresión y anillos reguladores de aceite del tipo amortiguador. Diámetro y carrera 3½″ x 4¼″ (88.9 x 108 mm.). Desplazamiento de los émbolos, 245,33 pulgadas cúbicas (4.02 litros). Compresión, 6.52 a 1. Potencia efectiva, 100 C.F. a 3600 revoluciones por minuto. Cigüeñal equilibrado 100% provisto de contrapesos integrales y amortiguador de vibración. Peso del cigüeñal, 81½ libras (37 kilos). Montaje Equi-neutro del motor apoyado en tres puntos sobre bloques de caucho.

Lubricación del motor—Completamente a presión a todas las chumaceras del cigüeñal y de las bielas, pasadores de émbolo y elevadores de válvula. Salpique dosificado a las paredes de los cilindros y a la cadena de distribución. Filtro de aceite como equipo normal. La ventilación del cárter expulsa los gases nocivos y la humedad, reduciendo la dilución del aceite.

Sistema de alimentación—Bomba mecánica con filtro de combustible integral. Indicador eléctrico del nivel de combustible, en el tablero de instrumentos. Tuberías de cobre para el combustible, debidamente protegidas, reduciendo al mínimo la posibilidad de interrupciones por evaporación. Tanque de 17 galones (64.34 litros) detrás del bastidor.

Carburación—Mejorada, carburador de un solo cuerpo, de aspiración descendente. Control automático del aire. Drenaje del combustible condensado. Filtro de aire de baño en aceite y silenciador. Control automático del calor en las tuberías de admisión. Control automático del límite de marcha lenta del motor. Ajuste compensador para combustible de distintas graduaciones.

Sistema de enfriamiento—Persianas automáticas en el radiador controladas termostáticamente, característica propia de coches finos, exclusiva de Packard en la clase de precio moderado. Radiador de panal celular, montado independientemente en un bastidor metálico amortiguado. Ventilador de 18 pulgadas (45.7 cms.) Nuevos túneles de ventilación debajo de los guardabarros. Bomba de agua de tipo centrífugo montada sobre cojinete de bolas. Camisas de agua de grandes dimensiones circundando los cilindros completamente. Tubo enfriador dentro de la cámara de agua, que distribuye los chorros de agua fría directamente desde la bomba a los asientos de las válvulas y a los cilindros. Termómetro en el tablero de instrumentos. Capacidad del radiador, 3¾ galones (14.19 litros).

Embrague—Tipo semi-centrifugo enfriado por aire. Disco único de 9½ pulgadas de diámetro (24.13 cms.). Impulso amortiguado por resortes. Amortiguador de fricción.

Transmisión—Sincronizada y silenciosa con todos los engranajes de corte espiral, templados al carbono, duros, de larga duración y silenciosas a cualquier velocidad. Siete cojinetes de bolas y rodillos donde usualmente van tres o cinco.

Bastidor—Refuerzo cruzado en "X" con brazos cónicos de sección en "I" con largueros laterales de sección cuadrangular delante y detrás.

Suspensión—Sistema Safe-T-fleX completo delante y detrás, con todos los elementos montados en caucho.

Delante—Suspensión independiente de las ruedas delanteras sistema Packard Safe-T-fleX montada sobre almohadillas de caucho vivo. Amortiguadores integrales hidraúlicos de doble acción.

Detrás—Muelles semi-elípticos de ballesta de 54″ x 2″ (137 x 5 cms.). Almohadillas de caucho y discos metálicos impregnados de aceite entre las hojas. Soporte delantero y manecilla trasera, ambos con núcleo de caucho. Amortiguadores de doble acción montados en el eje. Los brazos de control estón orientados el de un amortiguador hacia delante y el del otro hacia atrás. Una barra de control ayuda a evitar el balanceo en las curvas, etc. Un nuevo establizador lateral mantiene el coche estable a todas las velocidades.

Sistema eléctrico—Generador de gran capacidad, enfriado por aire, con regulador de voltaje. Distribuidor perfeccionado con avance de chispa por vacío y compensador de combustible. Moderno alumbrado de rayos luminosos variables con señal roja indicador.

Arbol transmisor—Sistema Hotchkiss, por uniones universales montadas en cojinetes de rodillos y árbol transmisor de tres pulgadas (7.62 cms.) de diámetro al eje trasero de tipo hipoidal. No hay túneles ni protuberancias en el piso de la parte delantera ni en el de la parte trasera de la carrocería.

Cojinetes del chasis—El chasis tiene sus partes vitales montadas sobre 48 "rubíes", es decir, 48 cojinetes de bolas o rodillos que prolongan la duración del coche.

Lubricación del chasis—Sólo 15 puntos en todo el chasis requieren lubricación y esto solamente dos veces al año.

Ruedas y Neumáticos—Ruedas de disco con grandes tapacubos de cromo de 10 pulgadas (25.4 cms.) y ranuras para colocar cadenas. Llantas de centro acanalado. Los neumáticos son de 6.50 x 16 de baja presión y cuatro capas.

Distancia entre ejes—122 pulgadas (3.10 mts.).

Carrocerías—Completamente de acero de doble seguridad con techo metálico de una pieza y piso de acero. Un aislamiento especial absoluto hace de esta carrocería Packard la carrocería de acero más silenciosa que se fabrica hoy. Se usan once combinaciones distintas de material aislante. Cristal inastillable en el parabrisas y en todas las puertas y ventanas. Aberturas para deshielo en el marco del parabrisas. Tapicería de magnifico material en dos selecciones. Descansabrazos delante y detrás y nuevos resplandecientes herrajes con manecillas de color marfil. Compartimiento para equipaje extraordinariamente amplio, aparte del destinado a la rueda de recambio. Gran espacio para equipaje bajo la tapa posterior de los cupés y acomodo para dos pasajeros adicionales o equipaje extra en el interior del compartimiento delantero de los mismos.

Manos e Instrumentos—Espléndido tablero de instrumentos acabado en color avellana Antique con adornos fundidos enchapados al cromo. Velocímetro, manómetro de aceite, amperímetro, medidor de gasolina y termómetro agrupados bajo cristal e iluminados indirectamente. La intensidad de la iluminación es graduable por un interruptor reostático. Espacio previsto para colocar los cuadrantes del receptor de radio y también para colocar una bocina auziliar en el respaldo del asiento delantero. En la parte derecha del tablero de instrumentos hay un compartimiento de tamaño excepcional para guantes, provisto de cerradura.

Equipo regular—Planchuelas para el gato. Una rueda de recambio. Gato y equipo de herramientas. Ventilación de la carrocería. Dos viseras interiores para el sol. Dos limpiadores automáticos en el parabrisas. Espejo de retrovisión. Porta-mantas de ajuste elástico automático. Apoyo para los pies en el compartimiento trasero. Combinación de farol de parada, piloto y botón reflector. Albumbrado en el techo y en el compartimiento delantero. Bocina. Ventilador en la bóveda con rejilla accionado por un mando de leva. Asideros colgantes junto a las ventanillas. Reloj eléctrico.

Nos reservamos el derecho de modificar las especificaciones y los precios sin incurrir en ninguna responsabilidad en cuanto a los coches vendidos anteriormente.

LARGA DURACION MECANICA TODAVIA PROLONGADA

UD. HA visto ya de modo bien evidente la prolongada permanencia en la identidad del Packard Ocho y del Packard Seis por su apariencia inconfundible. Ud. ha leído ya que esos son los únicos coches de sus precios respectivos que tienen dos vidas: una vida de durable identidad en concordancia con su larga vida mecánica. Ahora vienen páginas dedicadas a demostrarle como, en 1938, esa ya famosa vida mecánica se ha prolongado todavía más.

Basados en que el ejemplo es la mejor prueba, tomemos en consideración sólo un punto en cada una de las grandes divisiones que forman el diseño de un automóvil. En el motor, un nuevo árbol de levas endurecido por el costoso proceso de inducción usado en todos los Packards grandes, tiene todavía mayor resistencia al desgaste. En el chasis, un nuevo bastidor, los brazos de cuyo refuerzo central en "X" se extienden adelante y atrás formando largueros laterales de sección cuadrangular, aumenta la rigidez torsional evitando flexiones a la carrocería. En el funcionamiento del motor, un nuevo tipo de filtro purificador de aceite, asegura una mayor duración de las chumaceras por una película de aceite más limpio. En la carrocería, la nueva posición de los pasajeros entre los ejes, distribuye el peso más ventajosamente en forma que reduce la frecuencia de los rebotes, con la resultante de que las reacciones más lentas de los muelles producen menos sacudidas en el coche.

Pero Packard no necesita depender de una o dos características bien anunciadas para establecer su excelencia mecánica. Por el contrario, todo el coche en conjunto—motor, chasis, carrocería—está tan perfectamente diseñado como una sola unidad, que se necesita un exámen detenido de cada grupo principal para descubrir rasgos de tal calidad que cada uno bastaría por sí solo para que cualquier fabricante lo anunciara con bombo y platillos.

Este místico amor por la mecánica fina es lo que ha colocado a Packard en un pedestal aparte de los demás en la industria. Desde hace largos años Packard es sinónimo de artífice de calidad en el diseño y manufactura de automóviles. Y no hay la menor desviación de esta norma de calidad en la mecánica del Packard Ocho y del Packard Seis. Es más: estos coches son los beneficiarios directos de los grandes Packard 12 y Packard Super 8.

Contrariamente a lo que suelen hacer otros fabricantes que construyen sus series de modelos empezando de abajo arriba por el más barato, Packard pone el poderoso 12 cilindros como base de su programa. Diseña, prueba y construye para llenar los requerimientos de ese soberbio modelo y luego, en lo que es posible y práctico, dota a los coches más ligeros con sus características de solidez y resistencia para que hagan más de lo que se les asigna.

Muchos de esos rasgos aparecen en las páginas próximas. Pueden mostrarse en detalle. Se explican plenamente. Pero nunca podrá Ud. apreciarlos en toda su verdad hasta que los deje hablar por sí mismos en el trabajo normal del coche, cualquiera que sea la demostración que Ud. le pida.

En el Motor ✓

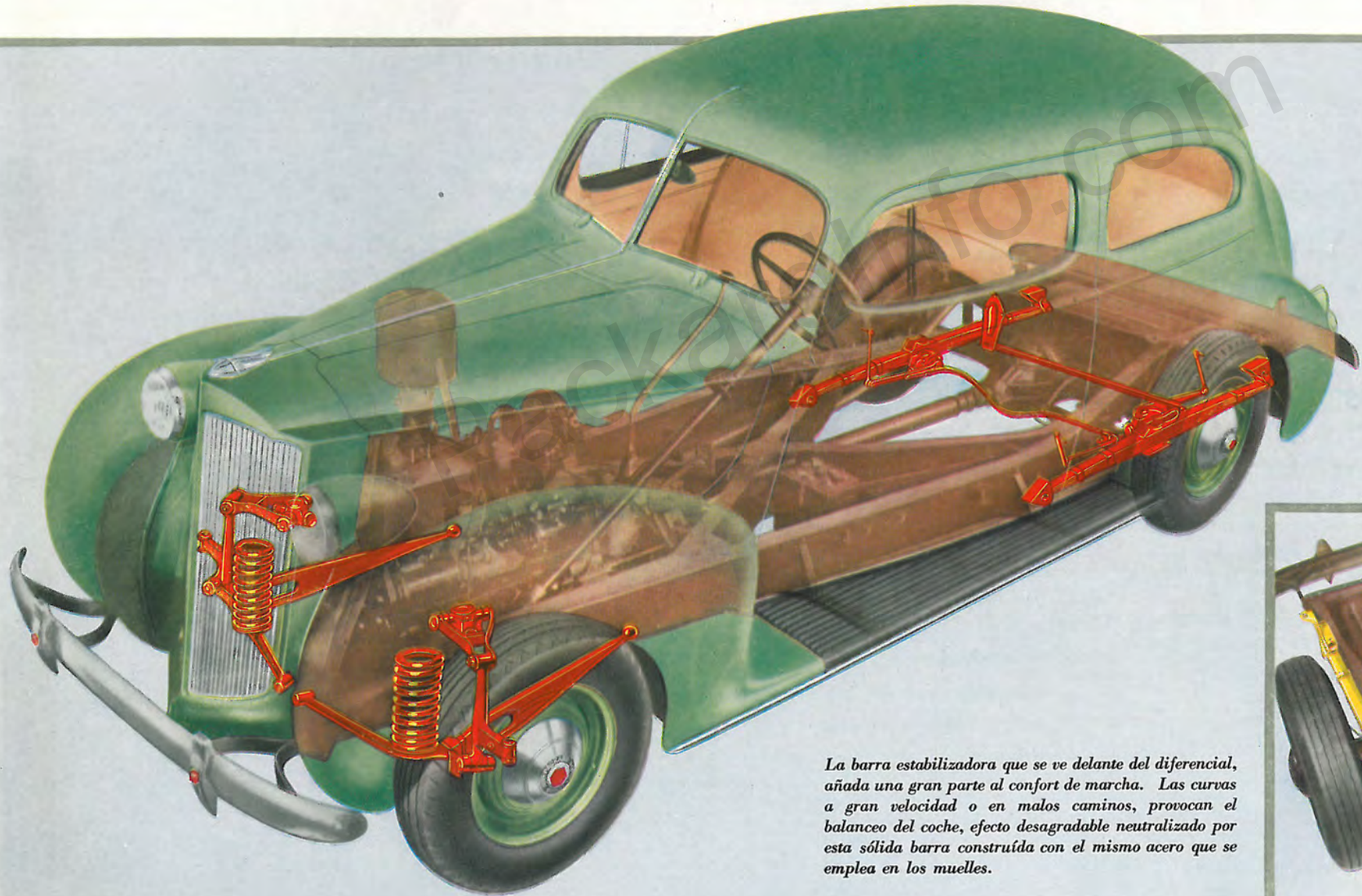
En el Chasis ✓

En el Trabajo ✓

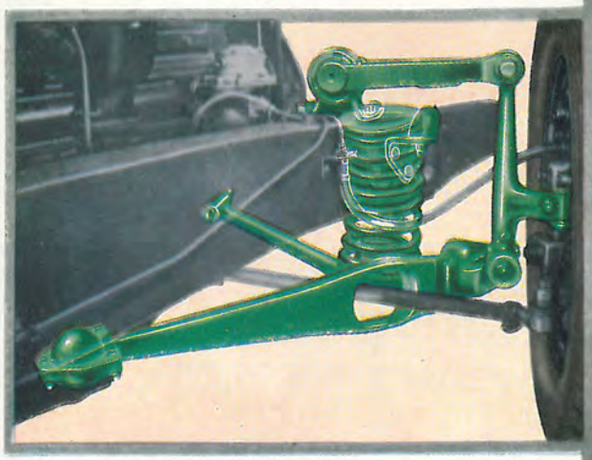
Packardinfo.com

EL SISTEMA SAFE-T-FLEX COMPLETO PRODUCE AHORA LA MARCHA MAS SUAVE QUE SE CONOCE

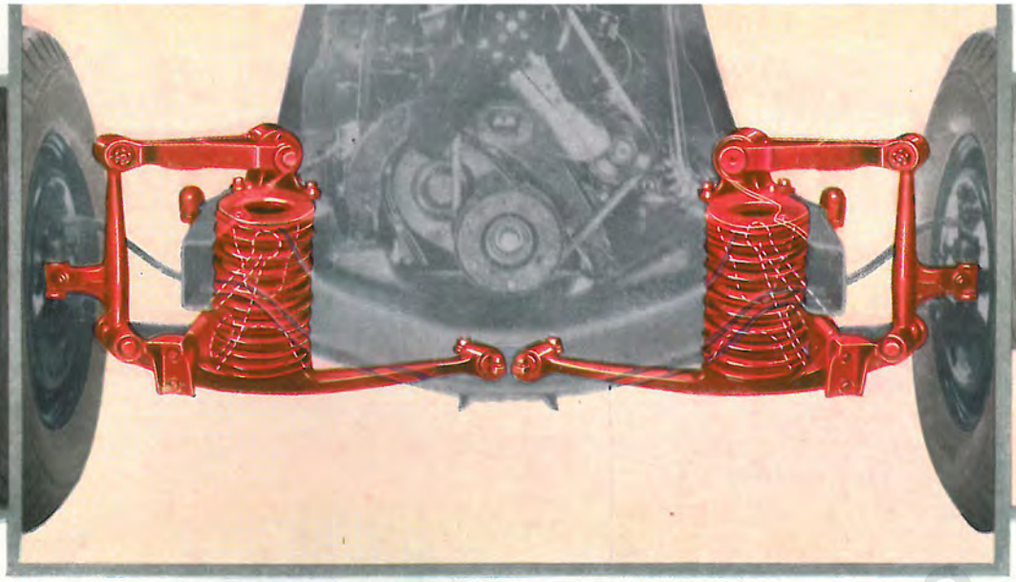
De la suspensión delantera Safe-T-fleX, cuyas maravillosas ventajas han hecho de la marcha de un Packard un punto sobresaliente durante varios años, la inventiva de Packard ha duplicado sus mismos efectos en las ruedas traseras. Esto lo ha logrado por medio de la combinación de tres factores: discos de caucho de elasticidad perpétua estratégicamente insertados entre las hojas de los muelles traseros, un estabilizador transversal de coche grande, y montaje compensado de los amortiguadores con los brazos en dirección opuesta. Esta es la simple descripción técnica, pero nada que no sea una prueba personal, puede describir la asombrosa suavidad—como de algo que flota en el aire—que ahora revoluciona los conceptos conocidos del confort del asiento trasero de un automóvil.



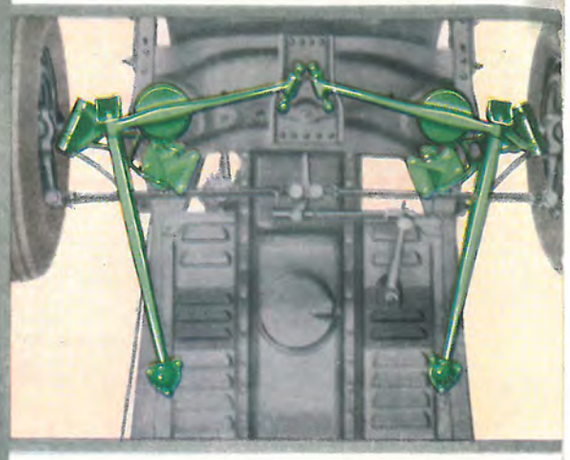
La barra estabilizadora que se ve delante del diferencial, añada una gran parte al confort de marcha. Las curvas a gran velocidad o en malos caminos, provocan el balanceo del coche, efecto desagradable neutralizado por esta sólida barra construída con el mismo acero que se emplea en los muelles.



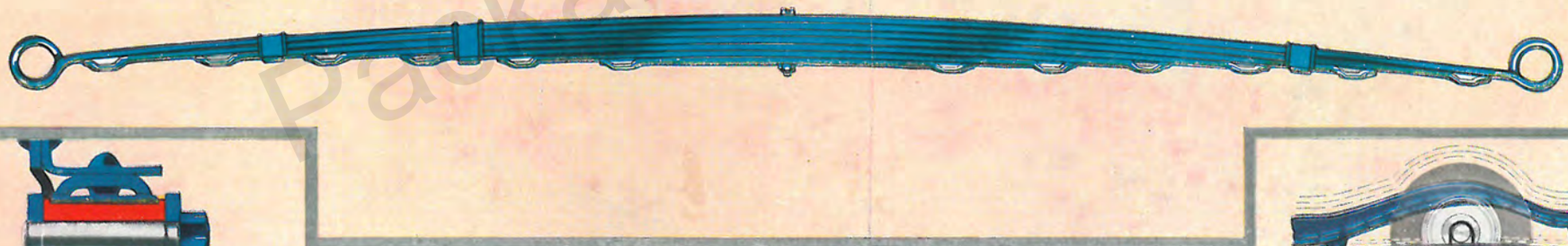
El fuerte brazo de reacción que mantiene las ruedas delanteras en una alineación perfecta, es exclusivo del sistema Packard Safe-T-fleX. Este poderoso brazo de acero, encajado en un grueso cojinete esférico de caucho vivo, absorbe fácilmente las sacudidas más severas.

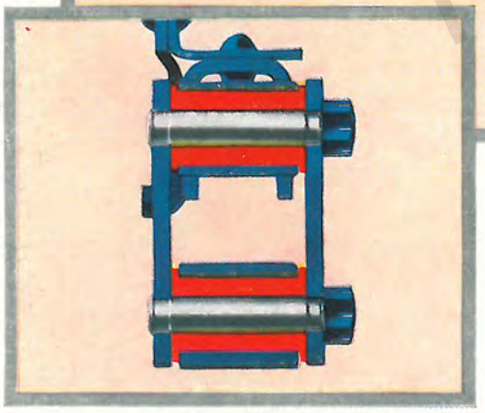


Aunque la suspensión delantera Packard Safe-T-fleX usa muelles en espiral y da una acción independiente a las ruedas delanteras, es totalmente distinta a otros diseños de ruedas independientes y tiene ventajas no halladas en ningún otro sistema. Su nombre las da a entender.



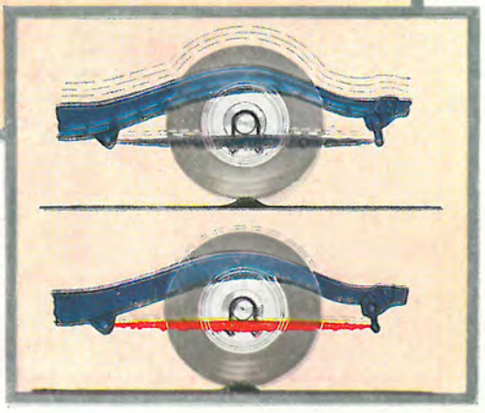
Una gran simplicidad de diseño y solides de construcción señalan el sistema Packard Safe-T-fleX. En comparación con los numerosos puntos de otros diseños que requieren lubricación, sólo tiene dos cojinetes que necesitan atención, y esto solamente cada 10,000 millas (16,000 kms.).





El secreto de la suave marcha de un Packard empieza con unos muelles traseros los extremos de cuyas hojas tienen forma de cuchara. En puntos estratégicos, esas cucharas contienen discos de caucho vivo cuya condición mejora con el uso. La separación que ellos producen permite la flexión del muelle con blanda suavidad.

Tan maravilloso avance en la suspensión trasera podía dejarse incompleto o ser suplementado como lo ha hecho Packard, aislando con caucho los soportes y las manecillas de los muelles.

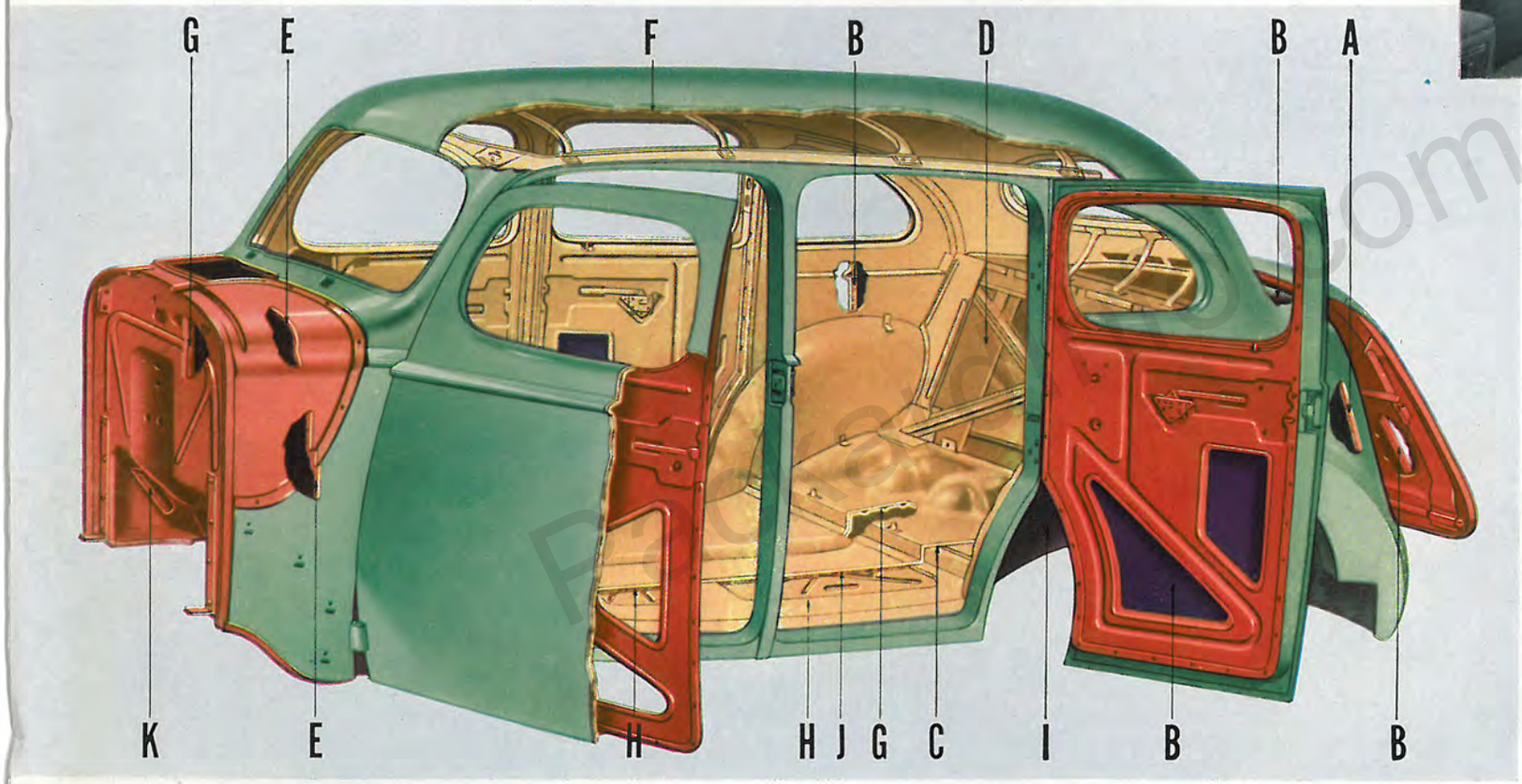


Este sencillo gráfico demuestra el sacudimiento de las ruedas, bastidor y muelles con el tipo usual de suspensión trasera. Abajo se ve cómo actúan los nuevos muelles traseros de Packard.

PackardInfo.com

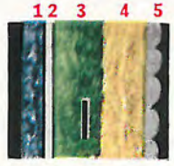
¡UNA CARROCERIA TODO-ACERO SILENCIOSA!

Primero en construir una carrocería para coche cerrado, la experiencia de Packard cubre 30 años de estar produciendo —no comprando—sus propias carrocerías. Ahora culmina esta experiencia dando a los nuevos Packard Ocho y Packard Seis una carrocería toda de acero con techo enteramente metálico, pero con el mérito excepcional de que es silenciosa. Sabios profesores especialistas en sonido de una gran universidad, trabajaron con Packard para apagar el ruido. Estas investigaciones produjeron 11 combinaciones de 10 materiales aislantes estratégicamente usados por toda la carrocería para eliminar el sonido, el calor y el frío. El resultado es una *nueva* carrocería silenciosa, como lo demuestra este instrumento registrador de sonidos.



1. Compuesto de asfalto pulverizado. 2. Panel de la carrocería. 3. Placa de compuesto de asfalto. 4. Placa de compuesto de madera. 5. Placa de compuesto de asfalto. 6. Yute. 7. Caucho.

1. Compuesto de asfalto pulverizado. 2. Plancha metálica. 3. Placa de compuesto de asfalto. 4. Yute. 5. Alfombra.



1. Compuesto de asfalto pulverizado. 2. Plancha metálica. 3. Placa de compuesto de asfalto. 4. Yute. 5. Caucho.

1. Compuesto de asfalto pulverizado. 2. Plancha metálica. 3. Placa de compuesto de asfalto. 4. Yute. 5. Caucho.

1. Metal de la carrocería. 2. Yute. 3. Fibra aislante.

1. Metal de la carrocería. 2. 26 capas de compuesto de fibra rizada.

1. Metal de la carrocería.
2. Yute.

1. Metal de la carrocería.
2. Compuesto de asfalto pulverizado.

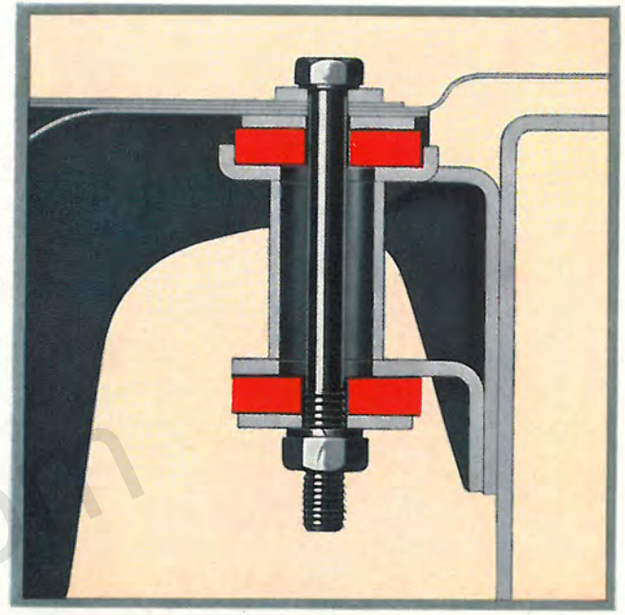
1. Placa de compuesto de asfalto.
2. Metal de la carrocería.
3. Compuesto de asfalto pulverizado.

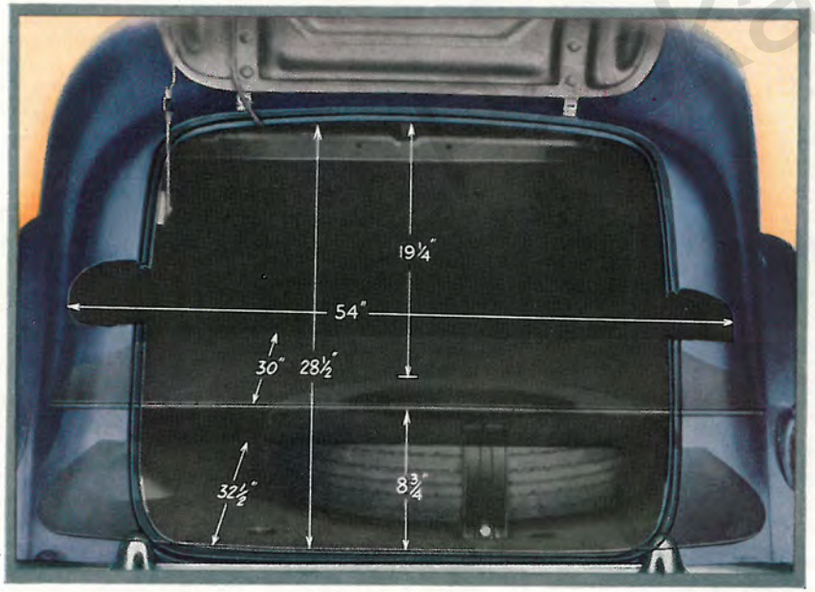
1. Metal de la carrocería.
2. Placa de compuesto de asfalto.
3. Yute prensado.

1. Metal de la carrocería.
2. Yute.

Una sólida plancha de acero moldeada—lisa y fulgurante, sin una sola juntura en toda su extensión—constituye el techo del nuevo Packard. No sólo sus curvas y contornos son más bellos, sino que esta construcción posee gran resistencia. Sujeta toda la estructura de la carrocería en una rígida unidad de acero. Y todavía se han añadido otros refuerzos debajo del techo: arcos de acero bajo el acero.

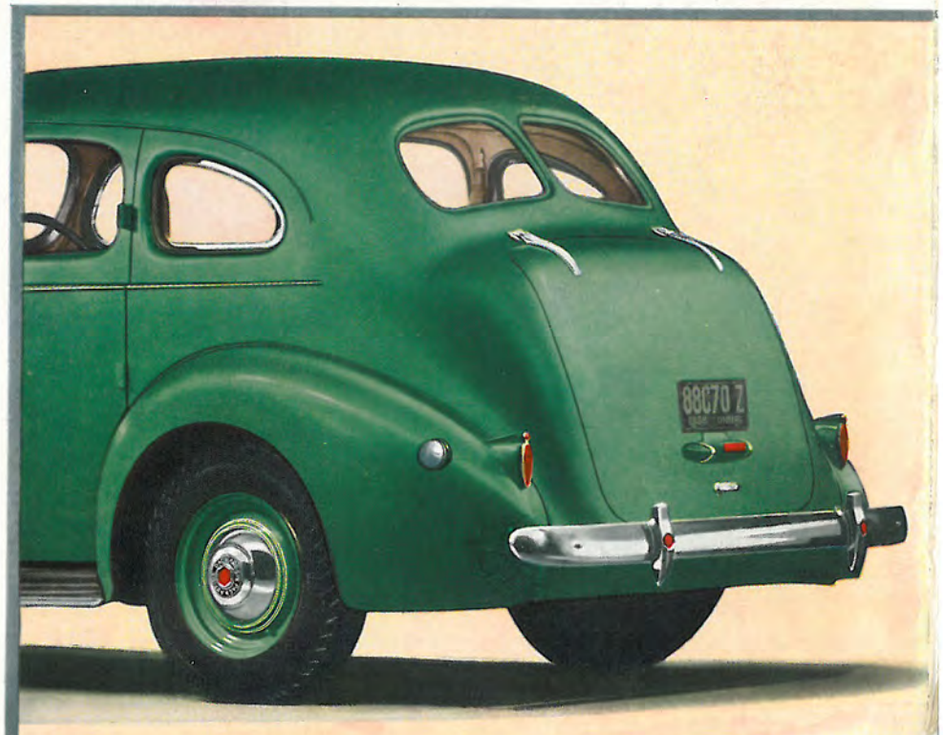
Con la nueva carrocería toda de acero, tan perfectamente aislada contra el sonido y con el nuevo chasis flotando en caucho silencioso, la unión de ambos debía ser igualmente a prueba de ruidos. Esto lo han logrado los ingenieros de Packard produciendo un nuevo tipo de montaje aislado en caucho.





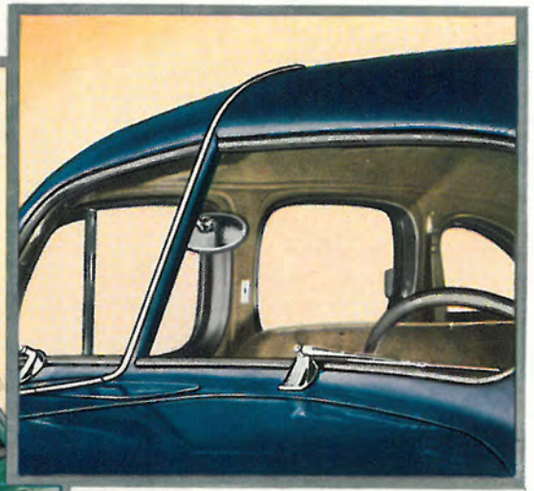
A un baúl que ya tenía grandes dimensiones, Packad ha añadido casi 60% más de capacidad teniendo ahora un espacio disponible para equipaje de 14¾ piés cúbicos (0.42 m.c.) aparte de la rueda de recambio. Todavía queda mayor espacio en el Packard Ocho cuando se especifican dos ruedas de recambio que van colocadas en los guardabarros delanteros. Esa gran capacidad del baúl se ha obtenido sin sacrificar el confort interior de la carrocería.

La parte posterior tiene una nueva y graciosa línea de atractiva belleza, realzada por un ventanal de amplias dimensiones dividida en forma de V y cuyos cristales de seguridad están inclinados para evitar el reflejo de los coches que vengan detrás durante la noche. El baúl está diseñado como una parte integral del moderno contorno posterior y su utilidad es tanta como su belleza.

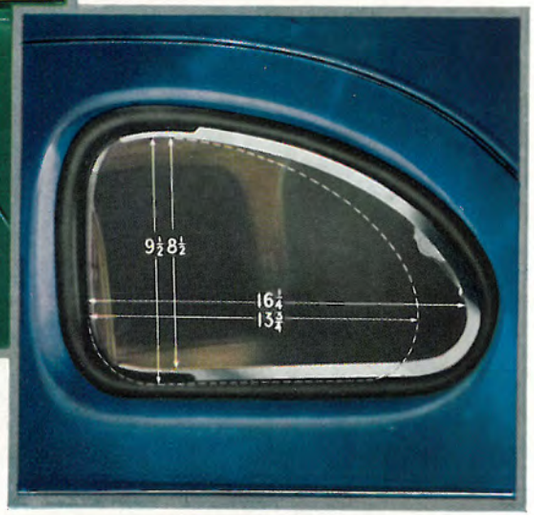


PackardInfo.com

ESPACIO CONFORTABLE PARA SEIS PASAJEROS



El nuevo parabrisas de grandes dimensiones, graciosamente dividido por un fino poste que no obstruye la visión, aumenta la visibilidad de las señales de tránsito.

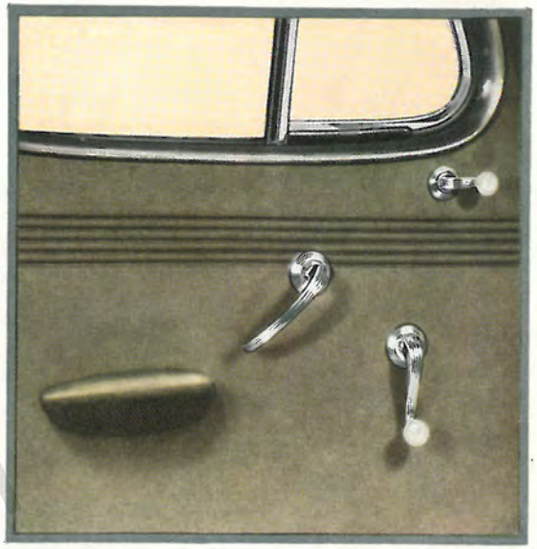


En lugar de tener las pequeñas dimensiones de costumbre, las ventanas posteriores del Packard son de mayor tamaño. No tienen barra divisoria alguna que obstruya la visibilidad y el cristal entero tiene movimiento giratorio para mejor ventilación.

Basta abrir la puerta de cualquier Packard Ocho o Packard Seis de 1938, para darse cuenta inmediatamente de su confort, buen gusto, refinamiento y amplitud. Extienda una cinta métrica sobre los asientos o entre el piso y el techo y las medidas reales confirmarán su impresión. Hay más espacio que nunca. Los tipos Sedán son ahora verdaderos modelos para seis pasajeros. El asiento delantero es todavía más ancho que el ancho asiento posterior, y es ejemplo de las demás nuevas y generosas dimensiones.

Tanto los pasajeros de la parte delantera como los del compartimiento posterior conocen la comodidad de disponer de amplio espacio para movarse con libertad. Aunque el asiento delantero esté ajustado en la última de sus nueve posiciones, los pasajeros de atrás tienen espacio abundante para las piernas. El nuevo y más confortable apoyo para los pies deja mayor espacio libre en el compartimiento posterior.

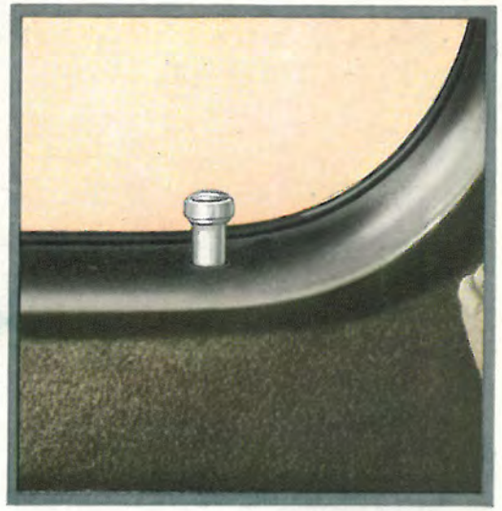
Una selección de tapicerías entre paño fino de lana o paño acordonado Bedford, haciendo juego con el coche, caracteriza el interior del Packard Ocho y del Packard Seis. Una nota de lujo la constituyen los descansabrazos del tipo canapé con conicero.



Aunque en el decorado interior hay abundancia de notas brillantes y estilizadas, por encima de todo se advierte el sentido de buen gusto y artística moderación asociada a todo lo que Packard diseña. Hasta en los herrajes y accesorios se nota una mano de artista.

Después del camino que tiene adelante, lo que el conductor mira con más frecuencia es el tablero de instrumentos. Packard no solo lo hace útil sino también bello. Los instrumentos están convenientemente agrupados para acomodarse mejor al deseo del conductor, y los mandos son fácilmente accesibles. Un interruptor reostático da exactamente el grado preferido de iluminación indirecta a los instrumentos. El compartimiento cerrado de la derecha es más espacioso que antes.

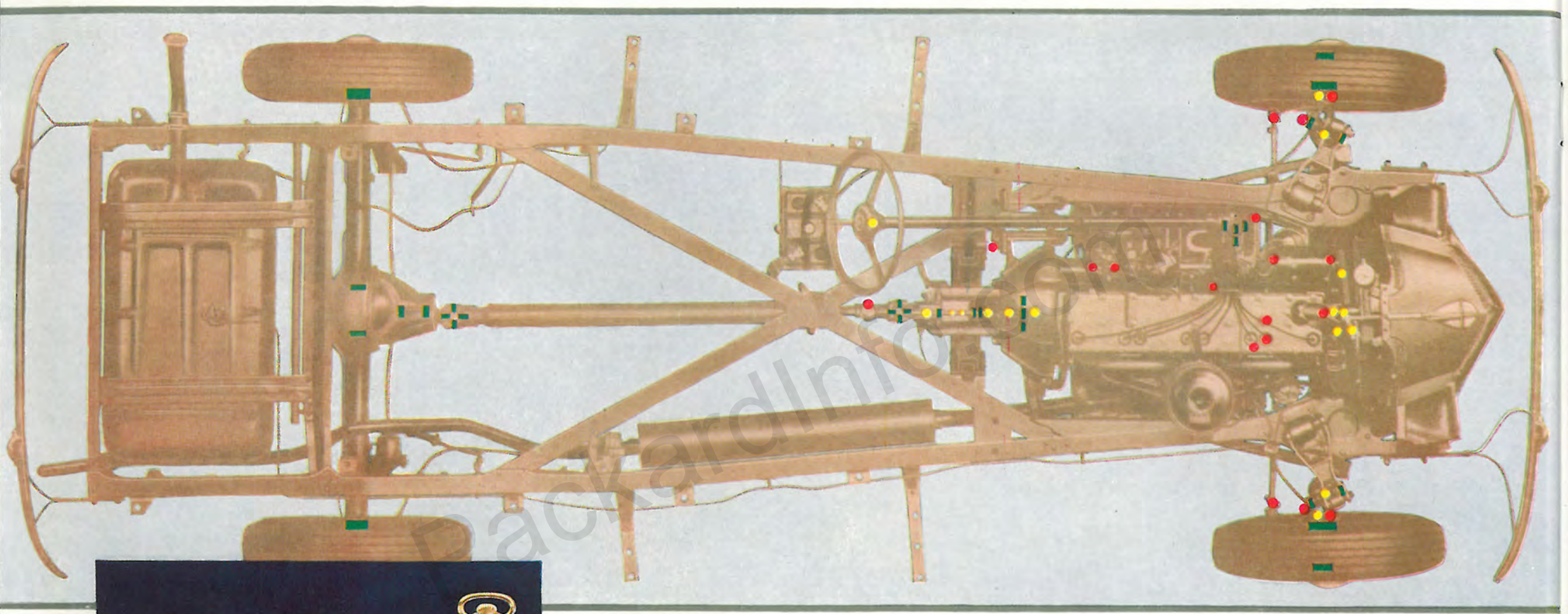
Otra prueba de cómo Packard combina la belleza con la utilidad, la ofrece la moldura de desagüe colocada a todo lo largo del coche. Ayuda a escurrir el agua y añade una bella línea a la carrocería.



Un sistema combinado de cierre interior satisface las demandas de seguridad y conveniencia. Las puertas traseras pueden cerrarse apretando un botón. Las delanteras tienen control remoto y el conductor no puede quedarse afuera con el cierre puesto.

packardinfo.com

SOLO UN CHASIS MONTADO EN MUCHOS "RUBIES" OFRECE LARGA DURACION Y CORTOS GASTOS



Aunque dos relojes pueden parecer iguales por su esfera, debe abrirse su tapa posterior para contar sus rubíes y juzgar así su verdadera calidad.

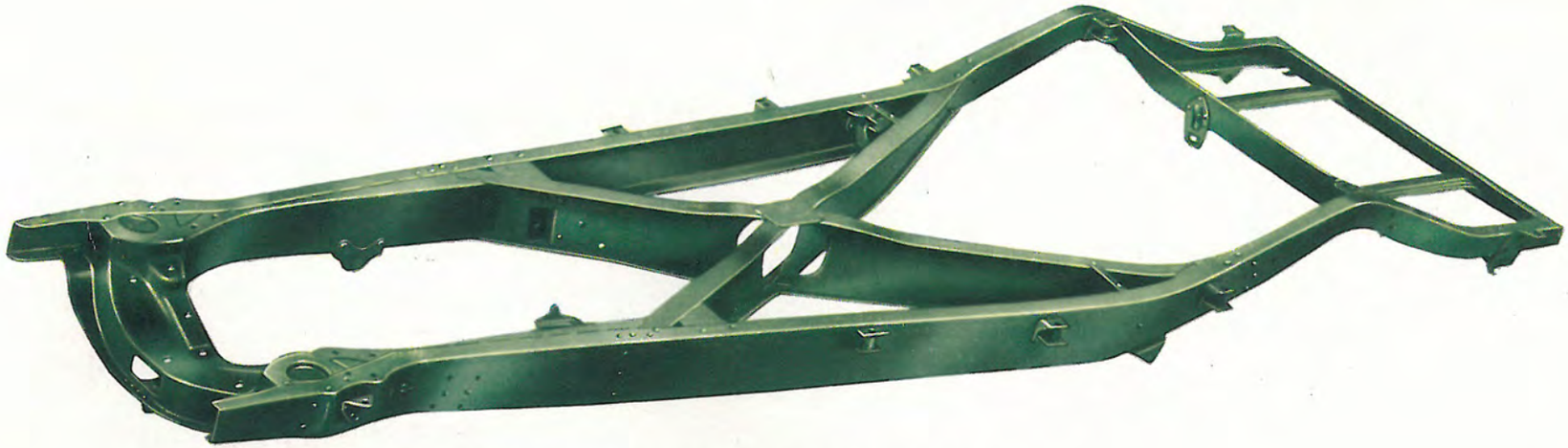
Los 16 cojinetes de bolas

Los 32 cojinetes de rodillos

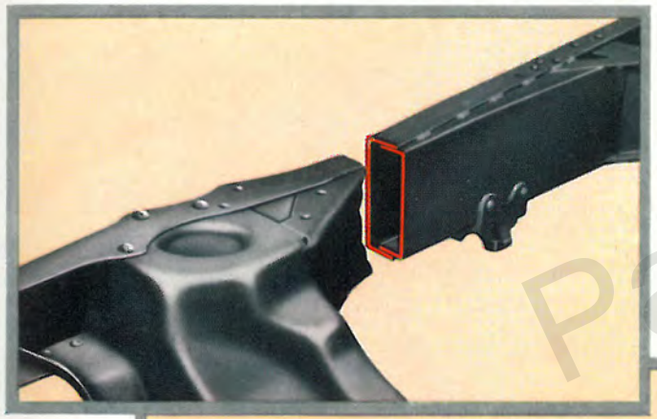
Los 16 puntos de lubricación (Dos cada 10,000 millas o sea 16,000 kms.)

Como los rubíes son a un reloj de bolsillo, así son los cojinetes a un automóvil. Una cosa es diseñar este coche con buena ejecutoria y gran confort y otra es añadir a esas cualidades una larga duración y un bajo costo de sostenimiento. Pero Packard se impuso esta obligación hace tiempo y la cumplió desde que empezó a proyectar el Packard Ocho y el Packard Seis. Cada chasis tiene 48 cojinetes de bolas o rodillos para prolongar su vida y reducir las atenciones de servicio mecánico. En número de "rubíes" Packard supera francamente a otros coches de su categoría.

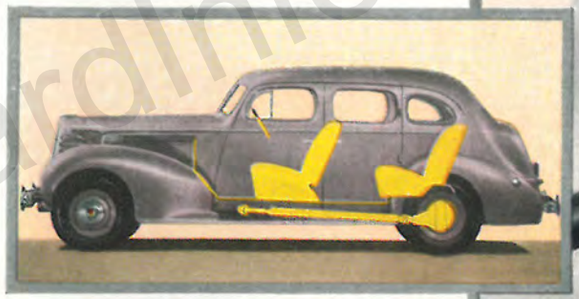
PackardInfo.com



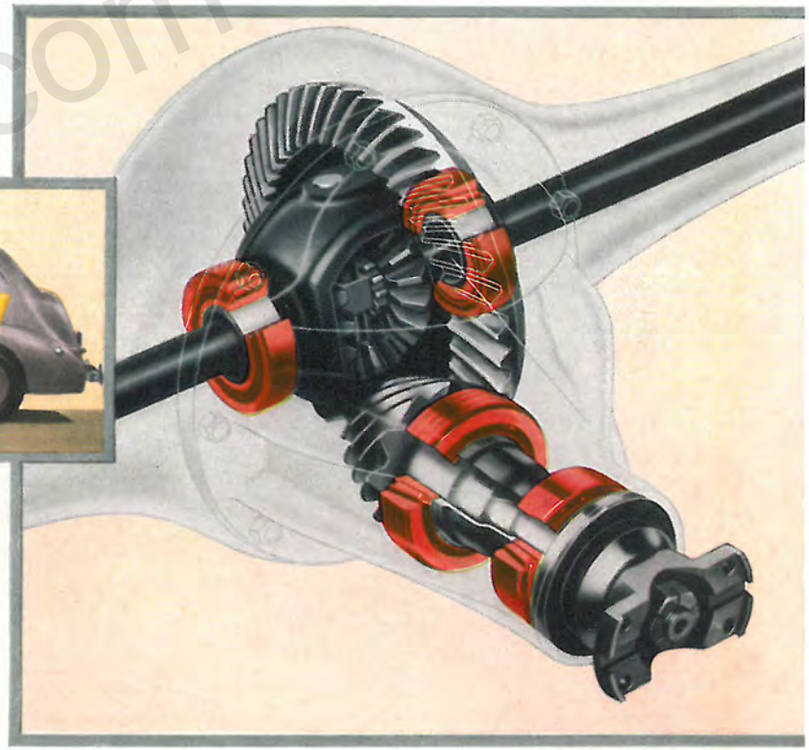
El famoso bastidor de doble armadura es la base del chasis Packard. Construído como la superestructura de acero de un puente moderno, los brazos de su travesaño en X, construídos con vigas cónicas en I de liberales dimensiones, se cruzan en línea recta en el punto donde convergen las sacudidas del camino. Este diseño avanzado distribuye los esfuerzos más uniformemente y evita la flexión de la carrocería.



La sección cuadrangular hace al bastidor mucho más fuerte en los puntos de mayor tensión.



Al diseñar los nuevos Packard Ocho y Packard Seis, sus ingenieros han logrado una distribución del peso más ventajosa que antes. Todos los pasajeros van ahora sentados entre los ejes.



Así como los ingenieros de Packard introdujeron los engranajes cónico-espirales, igualmente perfeccionaron e introdujeron el tipo hipoidal en el eje trasero. A pesar de que Packard lo usa desde hace una década, otras marcas están hora pregonando las ventajas de este sistema.

Además de las secciones cuadrangulares de la parte delantera del bastidor, este tipo de construcción reforzada se extiende hacia atrás siguiendo la curva de los largueros, donde la soldadura y los remaches añaden resistencia.

PackardInfo.com

UN TORRENTE DE ACEITE BAÑA LAS PARTES MOVILES

Si se deja que un metal se mueva en contacto con otro metal sin una constante película de lubricante entre ambas, el resultado será un desgaste inevitable y costoso. Ningún mecanismo puede reponer de sí mismo el desgaste sufrido, y la falta de una lubricación adecuada explica la corta vida de algunas partes y la costosa reposición de piezas. La prolongada duración de la parte mecánica de un Packard se debe sólo en parte a la calidad de su construcción. Su plena justificación se complementa con el costoso diseño que protege el ajuste de alta precisión de las chumaceras de motor, por medio de un torrente de aceite limpio y filtrado.

La protección que reciben las distintas partes del motor durante toda su larga vida, está bien ilustrada en este interesante diagrama que muestra la circulación completa de aceite en los colores siguientes:

conducto perforado a través del cigüeñal desde las chumaceras de los puntos de apoyo a las de las bielas.

conducto perforado a lo largo de la biela desde la chumacera inferior hasta el pasador del émbolo.

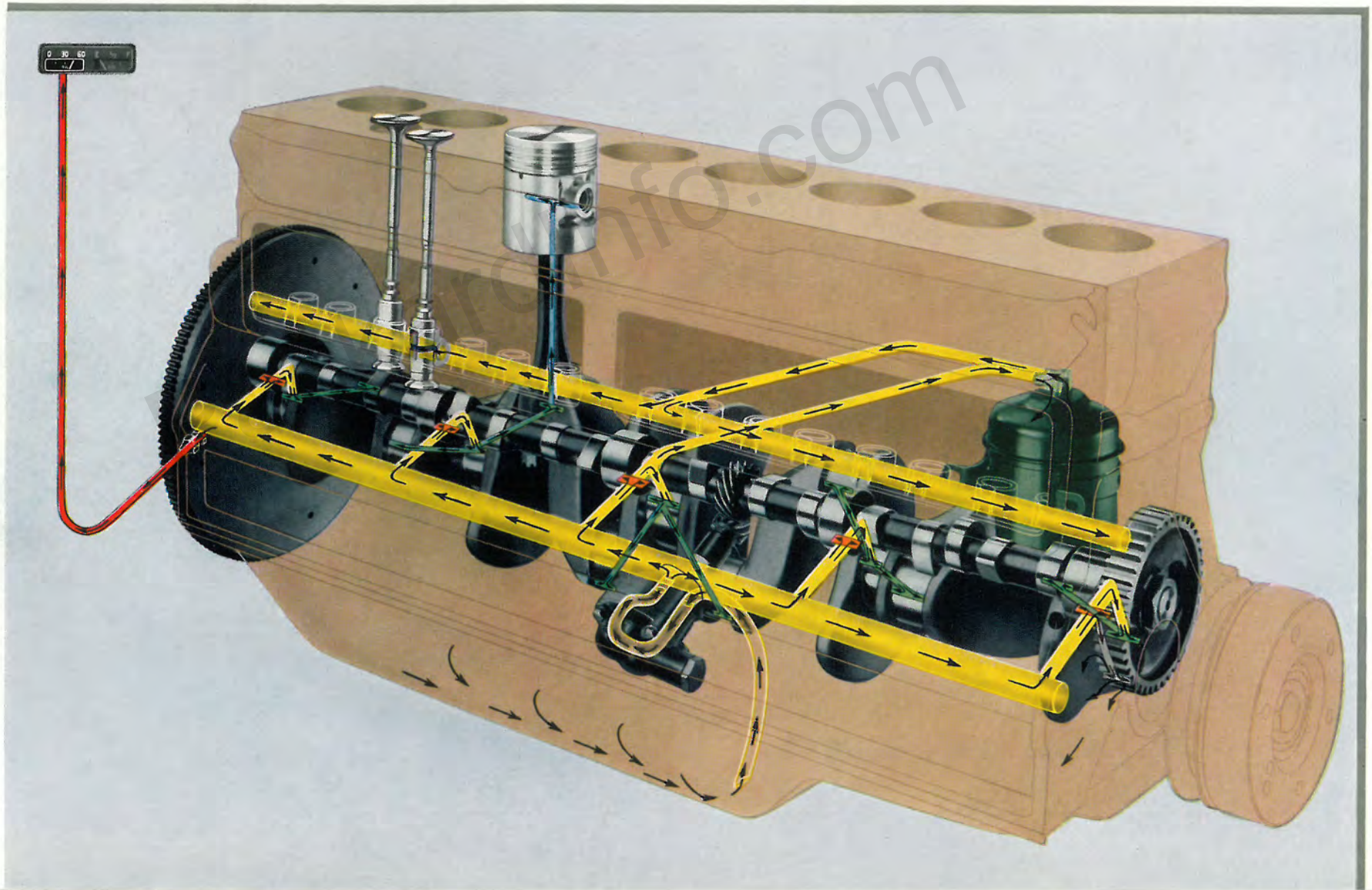
tubos del filtro y paso principal, perforados en el bloque de cilindros.

orificio que conduce al elevador de válvula a través de su buje.

intersección de los conductos perforados en el bloque de cilindros en las chumaceras del árbol de levas.

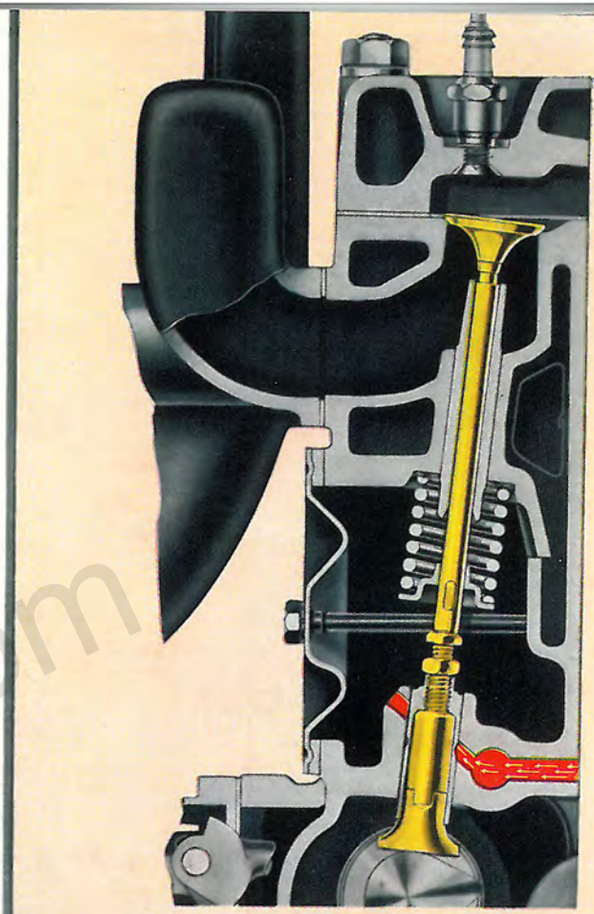
tubo al manómetro que marca la presión del aceite en el tablero de instrumentos.

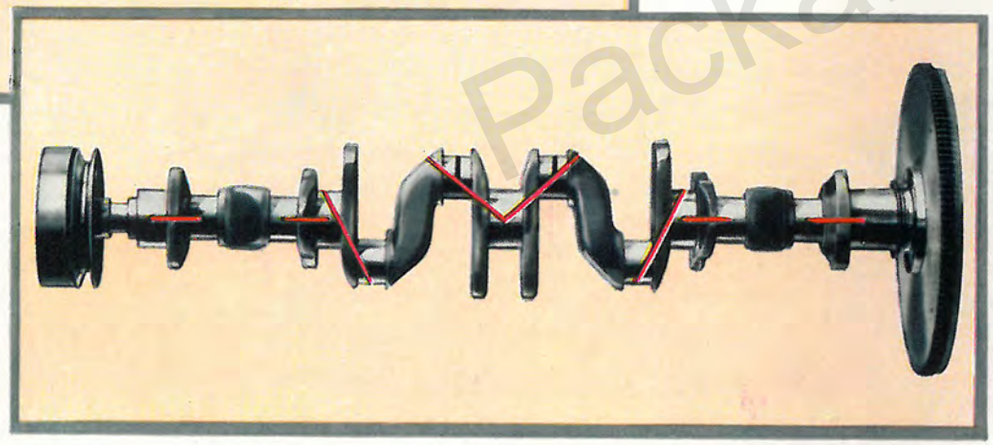
pasaje que conduce de la chumacera delantera del árbol de levas a la cadena de distribución y regreso al cárter.



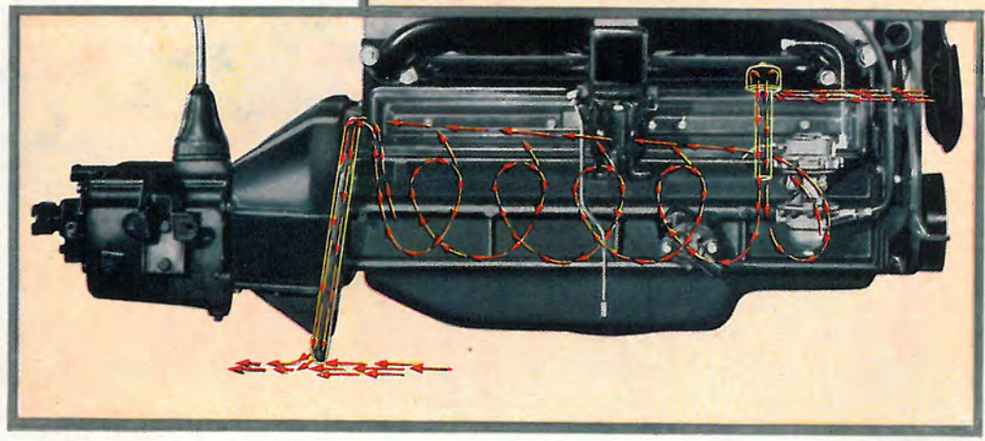
Las bielas están perforadas en toda su extensión desde el cigüeñal hasta el pasador del émbolo para inundar las chumaceras de dicho pasador de un flujo abundante de aceite a plena presión. Este diseño más costoso asegura una lubricación más positiva a esos puntos importantes que por el sistema de salpique que todavía se emplea en muchos motores. Las chumaceras de la parte inferior de las bielas son del tipo desmontable de alta precisión consistente en un casco de acero recubierto con metal antifricción. Estando fabricadas con tanta precisión, no requieren ajuste alguno cuando es necesario cambiarlas.

Inclinadas para que el plato esté más cerca del cilindro, las válvulas oblícuas de los motores Packard surten de mezcla gaseosa a las cámaras de combustión más directa y eficientemente y dan salida a los gases de escape con mayor rapidez. Obsérvese también el paso dosificador que conduce aceite bajo la plena presión de la bomba directamente desde el conducto distribuidor principal hasta los elevadores de válvulas. Este nuevo adelanto de la ingeniería hace que las válvulas Packard conserven su estrecho ajuste y permanezcan silenciosas por más tiempo.





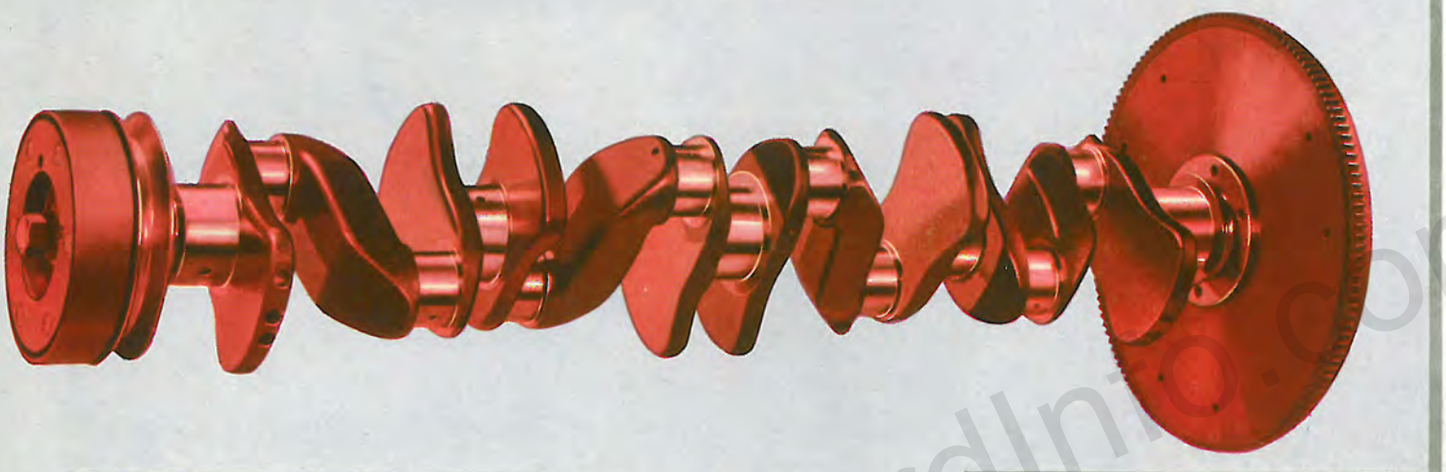
Las chumaceras de los puntos de apoyo del cigüeñal reciben aceite bajo presión a través de un conducto perforado en el propio cigüeñal. Este también tiene orificios perforados desde las chumaceras de los muñones de apoyo a las chumaceras de las bielas. Así todas las chumaceras del cigüeñal reciben aceite abundante bajo presión.



El tubo llenador de aceite tiene un filtro para limpiar el aire de entrada, mientras que un tubo en la parte posterior sirve para darle salida. El vacío parcial que se produce en esta salida y la acción ventiladora del cigüeñal, expulsan de modo efectivo los gases nocivos y la humedad del cárter.

Packardinfo.com

DE AQUI NACE UN FLUJO UNIFORME DE SUAVE ENERGIA



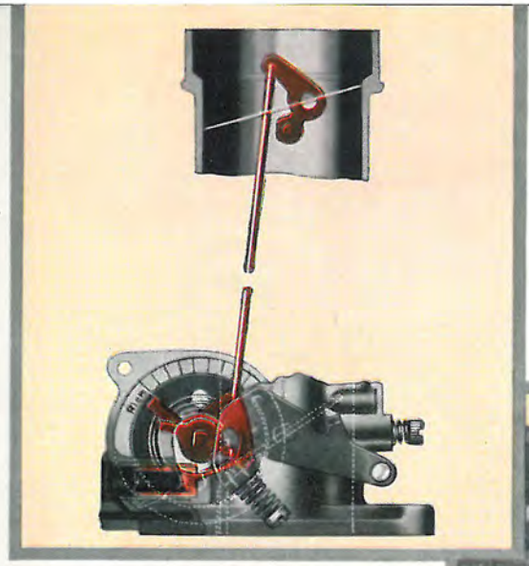
Un amortiguador de vibración absorbe la de origen torsional combinando la fricción de un disco a resorte y el efecto amortiguante natural del caucho.

Y ahora, obsérvese en el cigüeñal el ancho diámetro de los muñones de las bielas y de los de apoyo, lo que produce una superposición de 17/64 pulg. (0.67 cm.). Esto aumenta la rigidez del cigüeñal y reduce sus vibraciones.

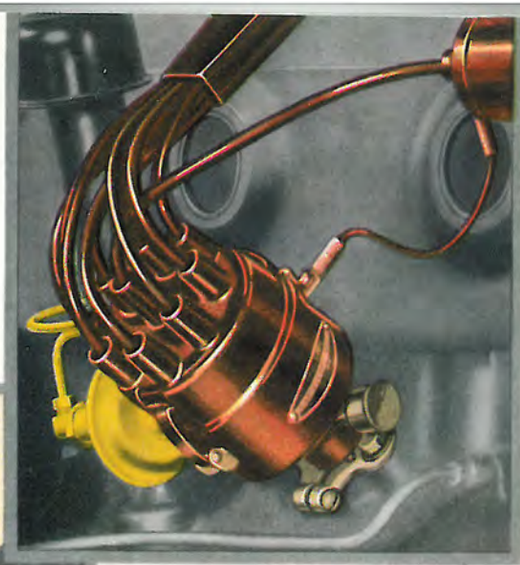
El cigüeñal es la verdadera espina dorsal del motor y de él dependerá el buen servicio que pueda rendir el automóvil. Del talento con que sea diseñado y del esmero con que es construya el cigüeñal se deriva la suavidad de funcionamiento del motor y el flujo sedoso de su potencia. De ahí que Packard preste tanta atención a esta parte vital del coche. Diseña sus cigüeñales con toda perfección, dotándolos de contrapesos integrales. Los construye de piezas de forja excepcionalmente pesadas, 95 libras (43.2 kilos) para el Packard Ocho y 81½ lbs. (37 kilos) en el Packard Seis. Y después los equilibra 100 por cien, estática (en reposo) y dinámicamente (en rotación). Ambos cigüeñales son extraordinariamente gruesos en diámetro, tanto, que los muñones de apoyo y los de las bielas se sobreponen. Esto sirve para hacerlos todavía más rígidos y suavizar la vibración. Pero aún con todo eso, los ingenieros de Packard añaden un amortiguador de vibración para contrarrestar hasta el más ligero asomo de torsión.

PackardInfo.com

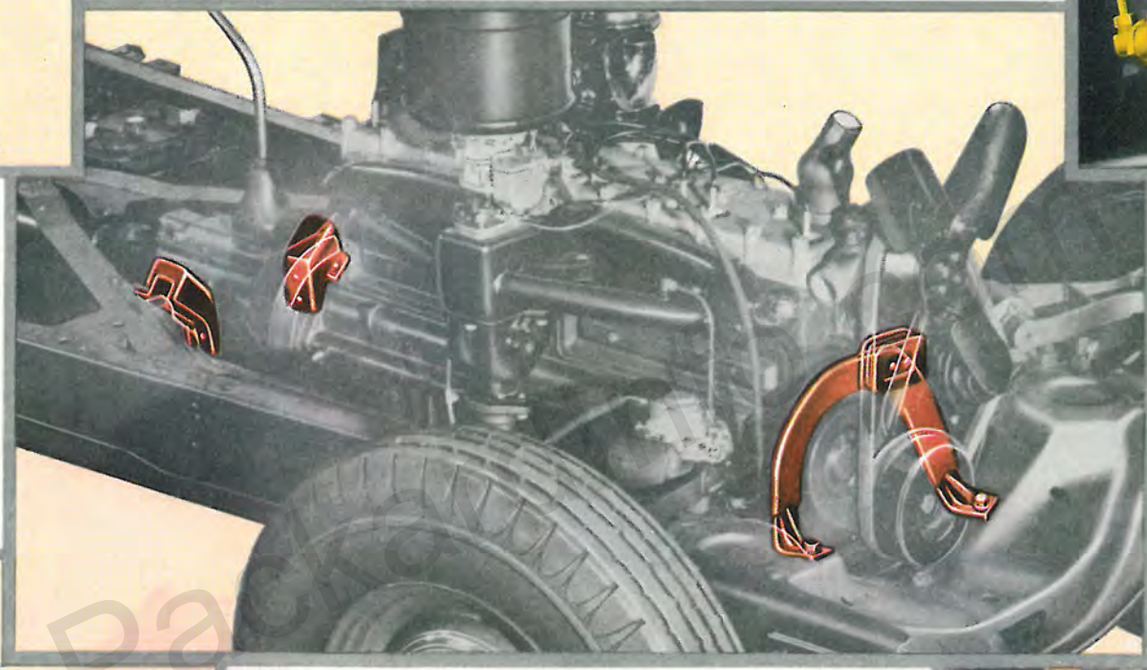
Doctores en la Construcción de Automóviles es el título justamente ganado por los ingenieros de Packard. Los motores del Packard Ocho y del Packard Seis están respaldados por un caudal de experiencia en motores que no tiene paralelo en toda la industria. Un avance constante y la incorporación de toda mejora moderna de buenos resultados, garantizan al dueño de un Packard una espléndida ejecutoria.



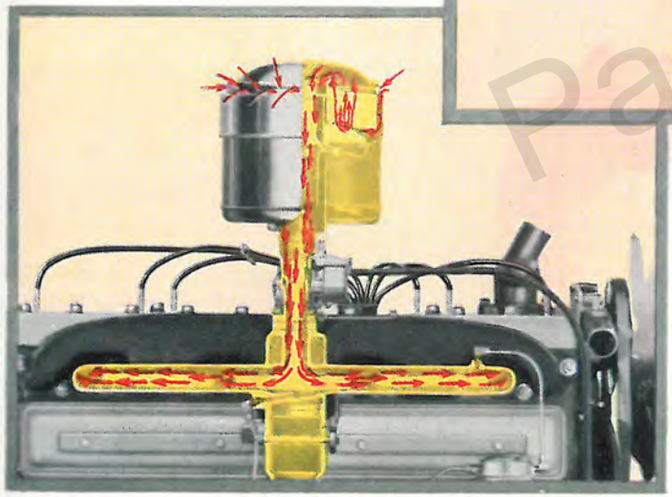
Naturalmente, el dueño de un Packard no tiene que usar manecilla alguna para el mando del aire. En su lugar, un control automático del aire abrevia el período de calentamiento. A la vez ahorra combustible porque dosifica la mezcla correctamente.



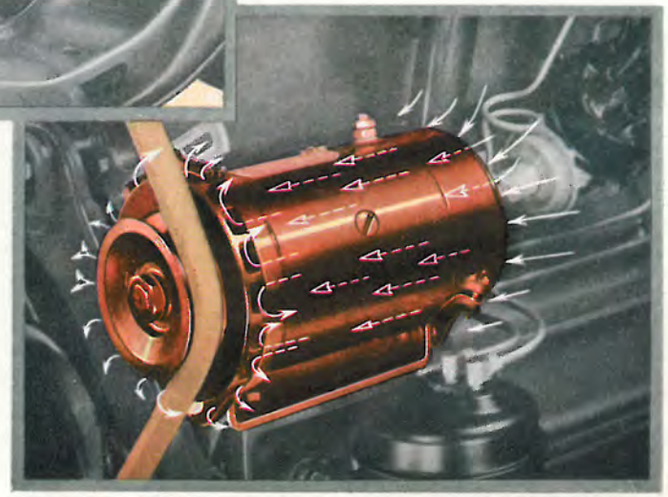
La chispa se regula automáticamente por el vacío del motor. Cuando el motor trabaja forzado, el vacío decrece y atrasa la chispa. Al volver a funcionar normalmente la chispa regresa a su avance normal.



Hasta las más ligeras vibraciones del motor están absorbidas por gruesos bloques de caucho elástico antes de que puedan telegrafiar sus movimientos a la carrocería por conducto del bastidor. La suspensión Equi-Neutra a tres puntos que se emplea en el motor del Packard, lo evita por el apoyo en un solo punto en la parte delantera y en dos puntos detrás.



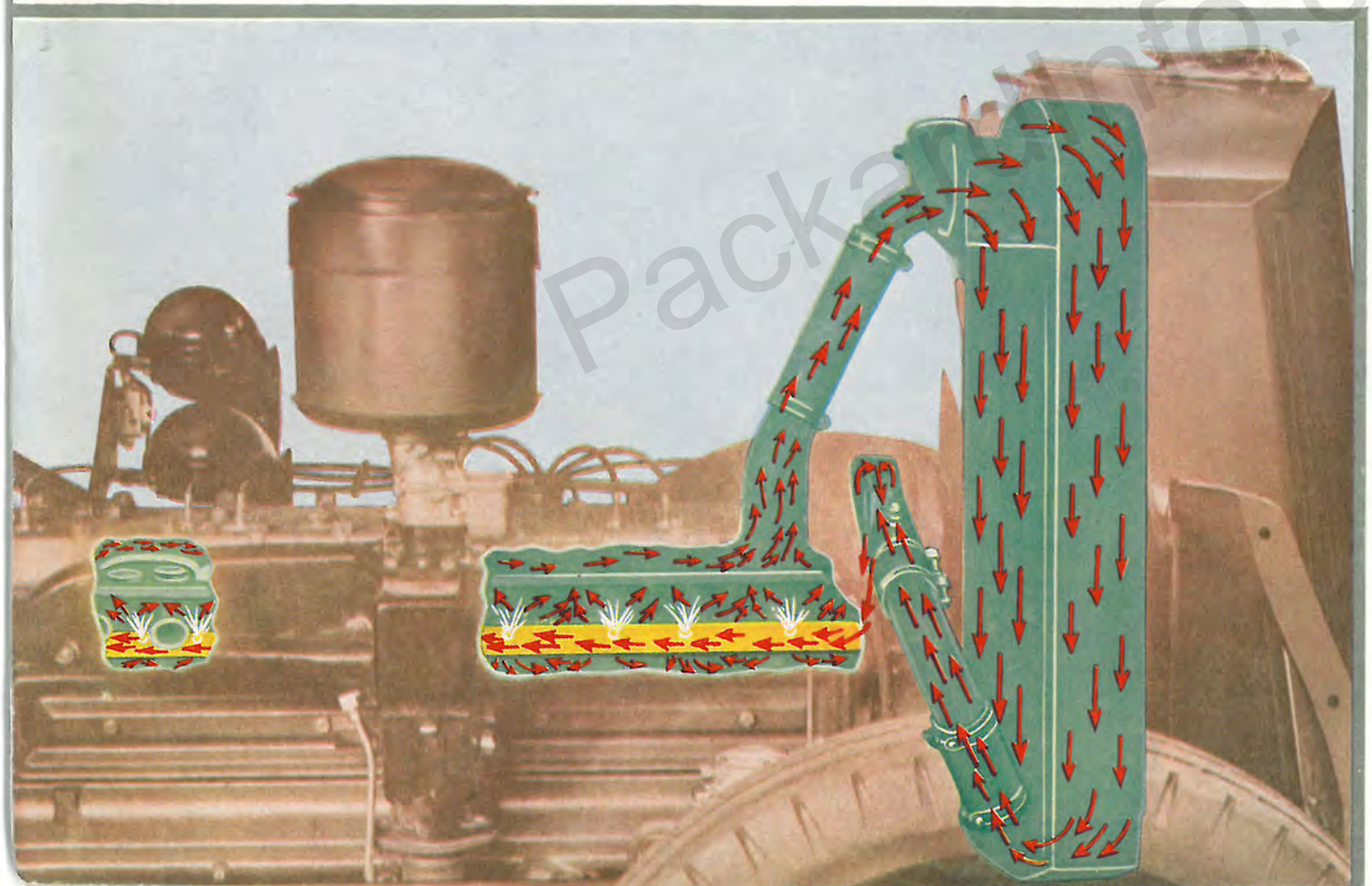
Ningún cilindro se queda escaso de mezcla con una distribución uniforme del combustible a cada cámara de combustión. Todo el aire aspirado por el motor ha sido limpiado por un filtro del sistema de baño de aceite.

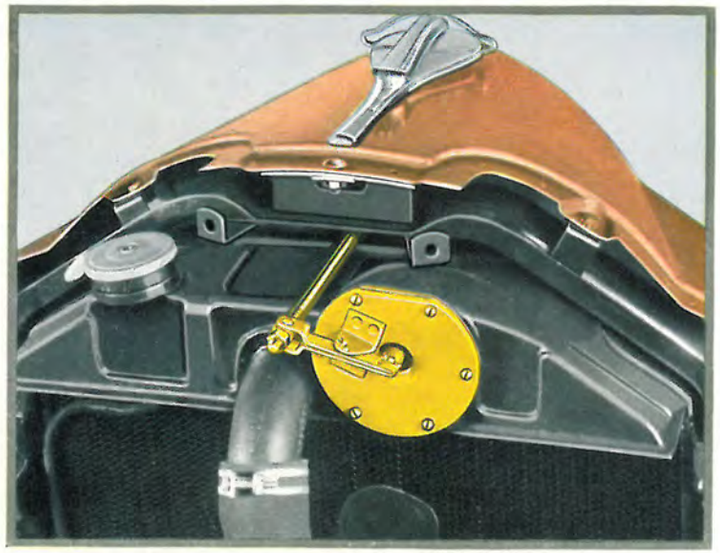


El automovilismo moderno exige amplio suministro de corriente eléctrica para el funcionamiento del coche y los requerimientos adicionales del radio, calentador, etc.—Packard lo ha previsto con un gran generador eléctrico enfriado por aire.

ENFRIAMIENTO PARA DESIERTO Y MONTANA EN EL USO DIARIO

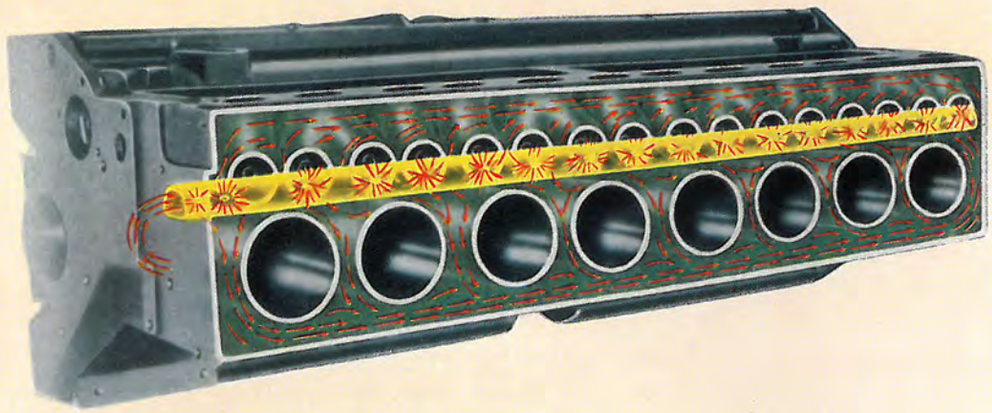
Es cosa conocida que el aire seco y caliente del desierto y la atmósfera enrarecida de la montaña, provocan una más rápida ebullición del agua, haciendo del enfriamiento un grave problema. Al solucionarlo en los nuevos modelos Packard de 1938, no puede hallarse un ejemplo mejor de perfecta ingeniería. La solución ha requerido no sólo costosas características de diseño que hasta ahora se hallaban solamente en coches mayores, sino muchos otros detalles de construcción propios de coches finos. En primer lugar, se ha hecho que el arranque sea rápido. Luego, se ha asegurado una temperatura de funcionamiento constante y eficiente para la marcha normal. Finalmente, se ha previsto lo necesario para las severas condiciones extraordinarias de ciertos lugares aislados del globo. Para lograr este triple propósito se requiere la aplicación de soluciones especiales, propias muchas de ellas de los coches grandes, como las persianas del radiador accionadas termostáticamente, camisas de gran capacidad de agua para el enfriamiento de las válvulas y cilindros, ventilador de mayor tamaño y aberturas para el aire debajo de los guardabarros. Naturalmente esta combinación poco común, proporciona el mejor funcionamiento del motor bajo todas las condiciones imaginables, dándole un mayor grado de eficiencia.





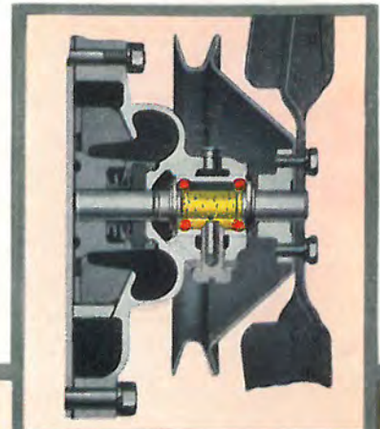
Un termostato en el radiador acciona las nuevas persianas de acuerdo con la temperatura del motor. Las persianas permanecen cerradas hasta que el agua en el sistema refrigerante alcanza su temperatura normal de funcionamiento. Entonces el termostato abre las persianas gradualmente, admitiendo sólo la cantidad de aire requerida.

Packardinfo.com



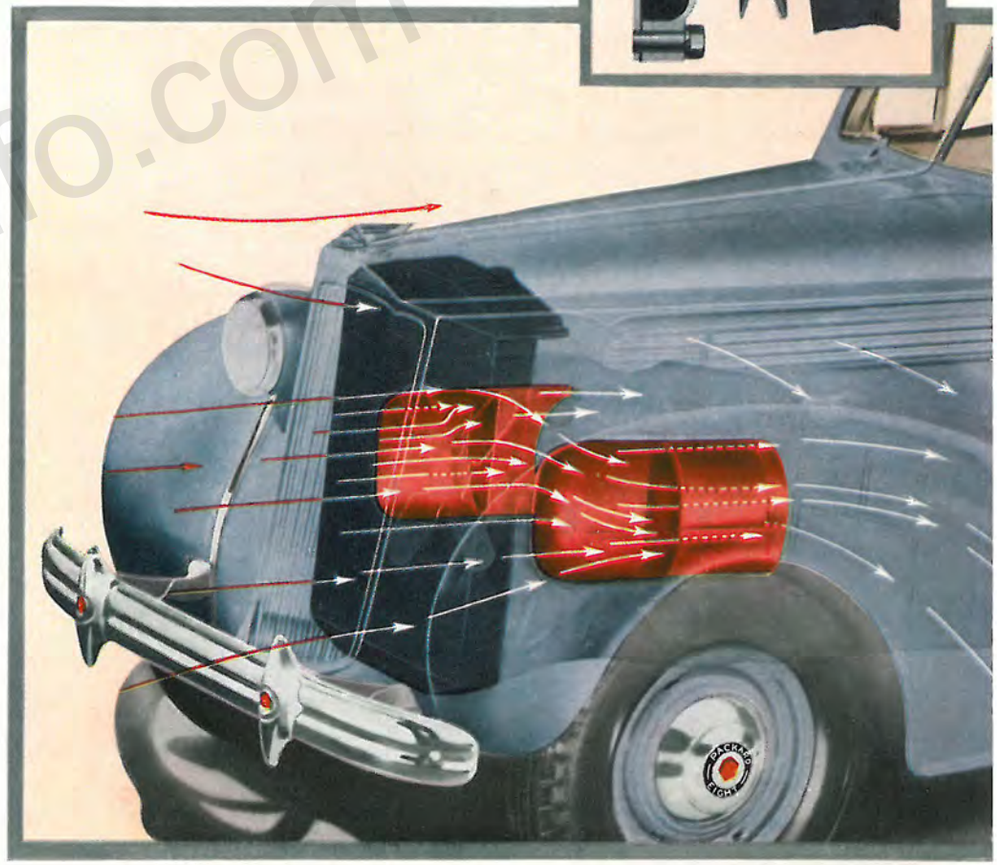
He aquí dos ejemplos de la mayor importancia en el bloque de cilindros para mejorar el enfriamiento del motor. Primero, el bloque está construído en forma que cada cilindro está completamente circundado de agua. Este enfriamiento uniforme produce un mínimo de distorsión y un ajuste más constante de los émbolos. Segundo, un tubo de enfriamiento lleva el agua directamente desde la bomba y la distribuye en chorros uniformes alrededor de cada válvula de escape y cilindro. De esta forma, las válvulas de escape funcionan a una temperatura más baja y los cilindros se enfrían uniformemente.

La bomba de agua mejorada, que funciona ahora sobre un cojinete de bolas doble, hace circular 36 galones (136 litros) por minuto por el sistema de enfriamiento cuando el coche corre a 40 millas por hora (65 K. p.h.).



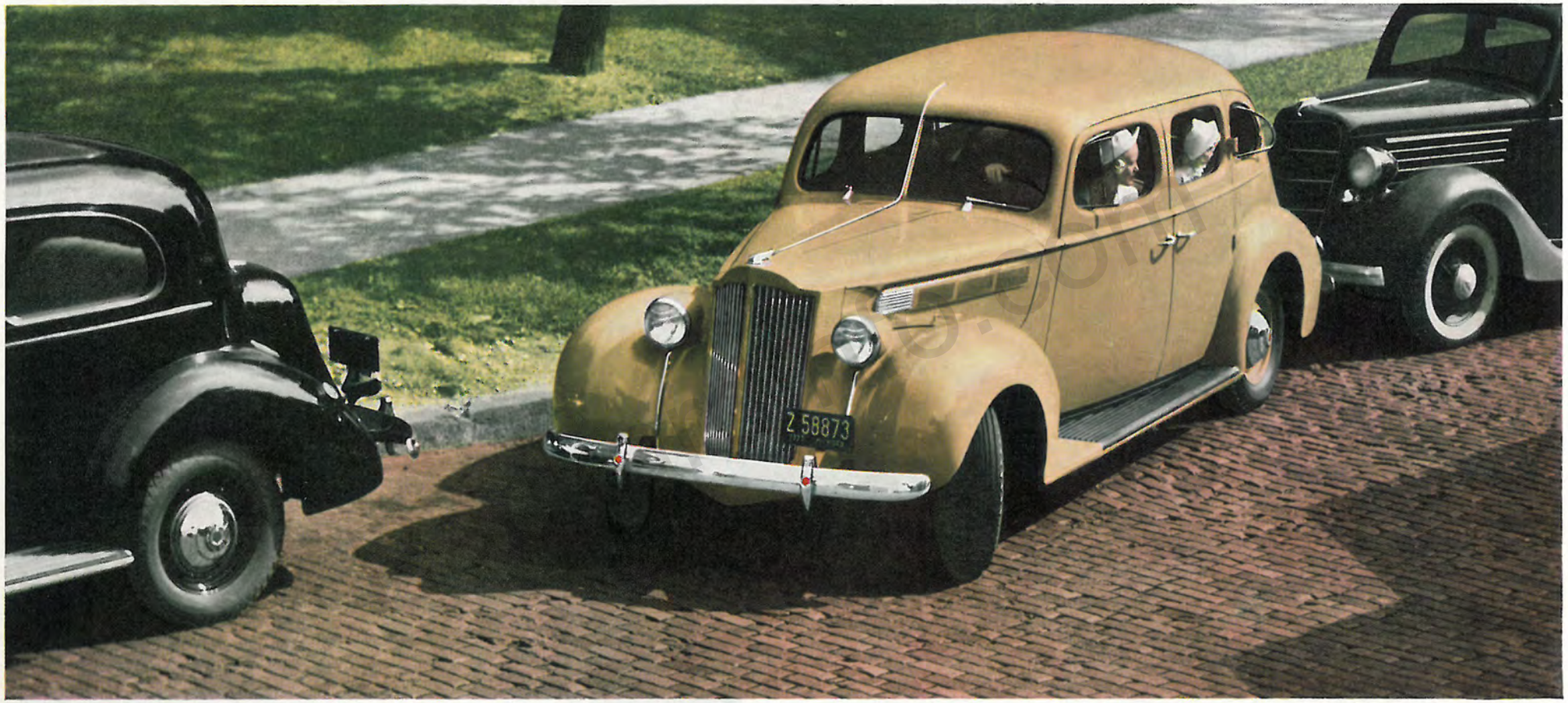
Una característica de coche fino que nunca se había ofrecido en la categoría de precio moderado, es el sistema de persianas automáticas del radiador que tienen los automóviles Packard de 1938. Las persianas de una pieza, que cubren el radiador de arriba abajo, no solamente dan al coche el bello aspecto de vehículo de alta categoría sino que son de suma utilidad. Su funcionamiento es automático.

La admisión de aire frío a través del panal del radiador puede no ser mayor que la expulsión del aire ya calentado debajo de la cubierta del motor. Ingeniosas aberturas colocadas debajo de los guardabarros delanteros, ayudan al gran ventilador a extraer rápidamente el aire caliente del interior del capot. Esto aumenta la eficacia del enfriamiento, reduce la temperatura interior y desvía el aire caliente alejándolo de las aletas de ventilación de las puertas delanteras.

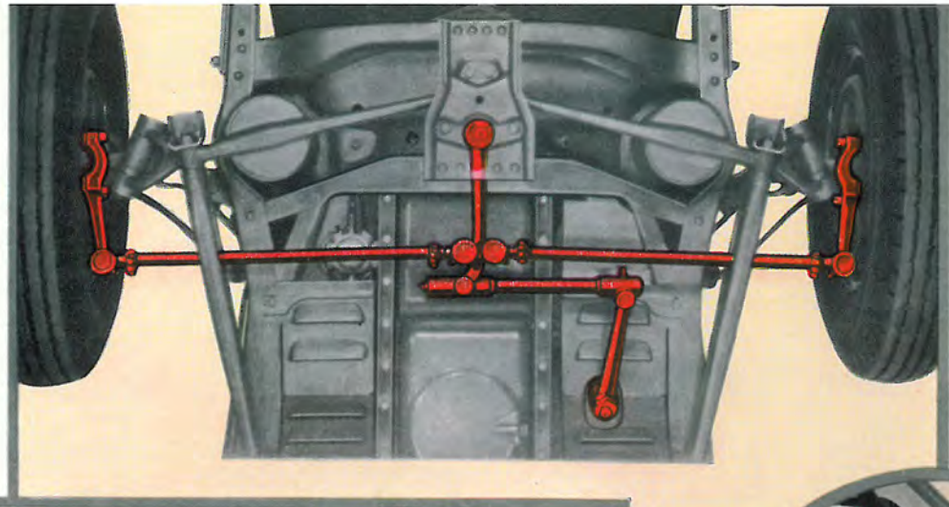


PackardInfo.com

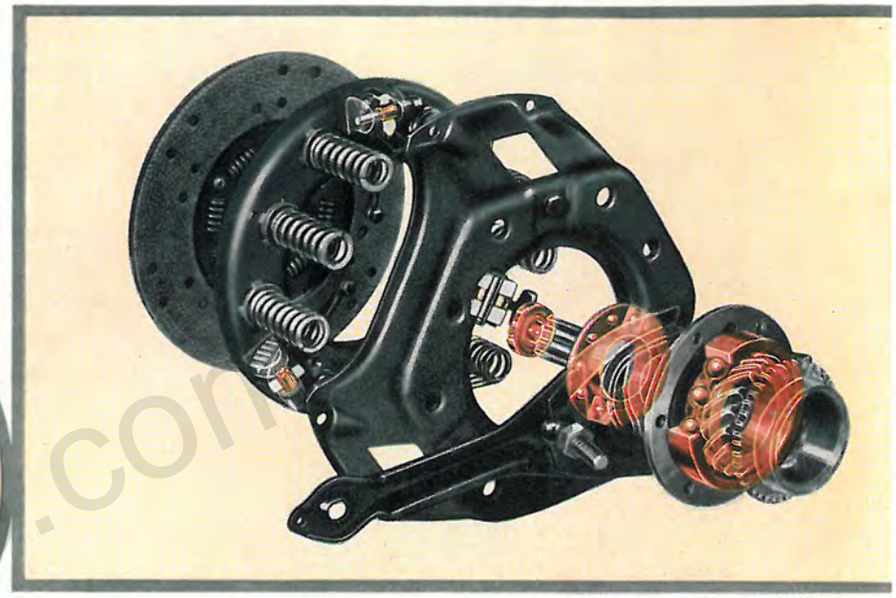
EL AUTOMOVIL QUE PARECE CONDUCIRSE SOLO



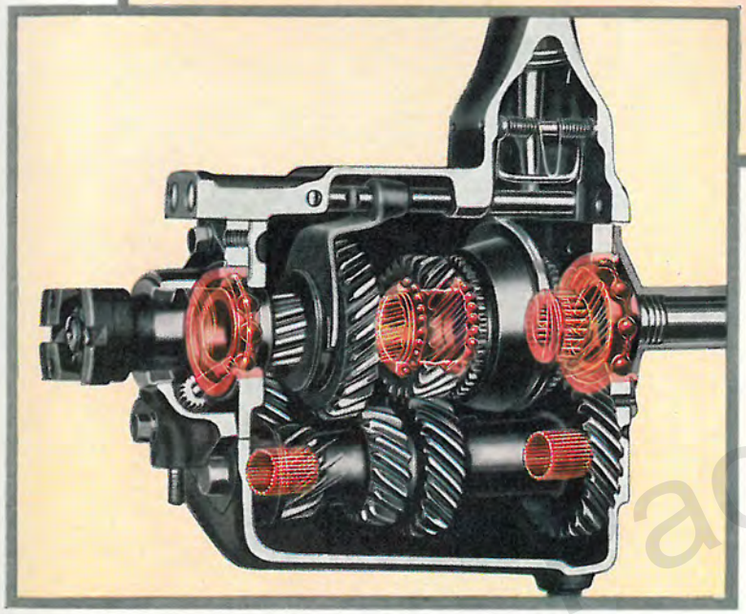
A pesar de su mayor distancia entre ejes, el nuevo Packard Ocho o Packard Seis de 1938, desafía a los coches pequeños en fácil conducción. A despecho de su potencia masculina y de su peso, las mujeres especialmente, gustan de conducir el nuevo Packard. Y no es difícil comprenderlo, pues aparte la sensación de prestigio—un goce muy humano —hay tal facilidad de dominio sobre el coche, que el conducirlo es un nuevo deleite. No pequeña parte de ello se debe al equilibrio inherente del diseño Packard. Las unidades de mando del tipo de las de los coches mayores—embrague, transmisión, frenos y dirección—dan una "sensibilidad" tal al coche que hace de su conducción un placer.



Diseñada para armonizar perfectamente con el sistema de suspensión Safe-T-fleX, la Dirección Armonizada Packard combina una excelente dirección en línea recta con un radio de viraje excepcionalmente corto para el más fácil estacionamiento. Los que recorren cientos de kilómetros diariamente confiesan menor fatiga con la dirección de un Packard que con la de otros coches más caros.

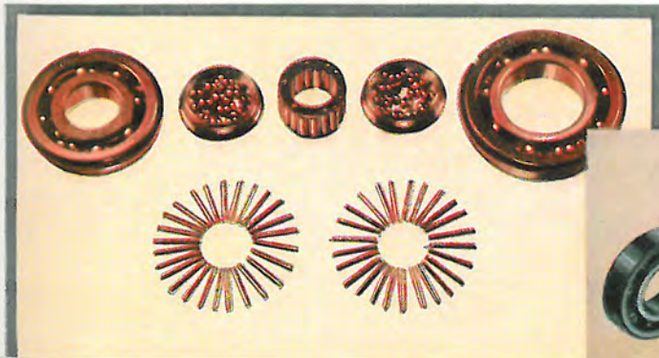


El embrague Packard, cuyo tamaño está calculado de acuerdo con la menor o mayor potencia de cada motor, es una maravilla de ingeniería por su operación suave y rápido agarre. En los actuales tiempos de paradas y arrancadas tan frecuentes, la abundancia de cojinetes significa mucho.

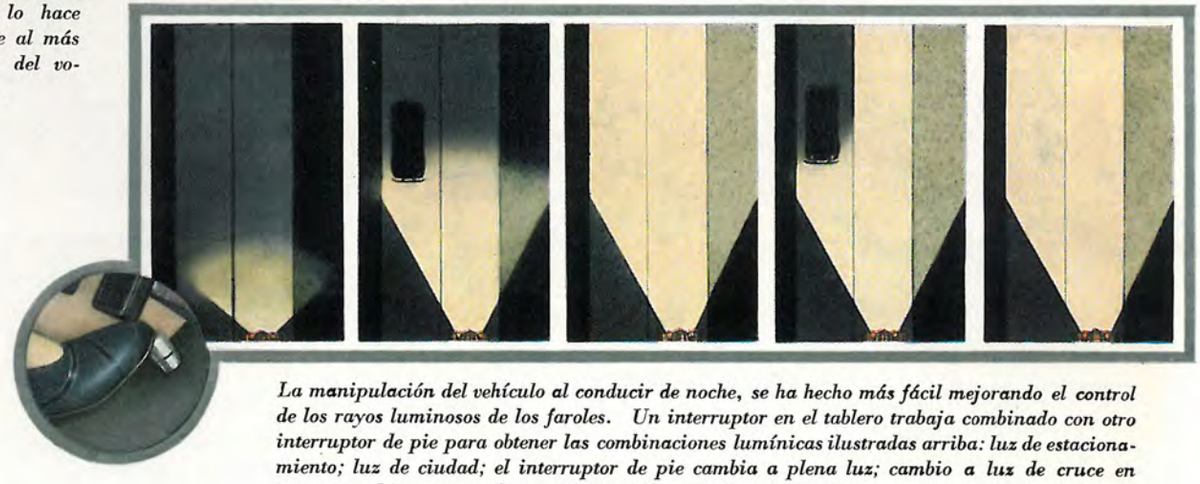


Uno de los ejemplos más elocuentes de la "plusvalía" de un Packard es su transmisión. Para darles mayor duración, los engranajes son endurecidos, por un costoso tratamiento térmico al carbono, que evita la fragilidad quebradiza del acero que sólo recibe el temple usual de aceite. Los cojinetes alcanzan el crecido número de siete, cuatro de bolas y tres de rodillos, como se ve en la ilustración de abajo.

El montaje del mecanismo de dirección en cojinetes de bolas y rodillos lo hace fácilmente sensible al más ligero movimiento del volante de dirección.



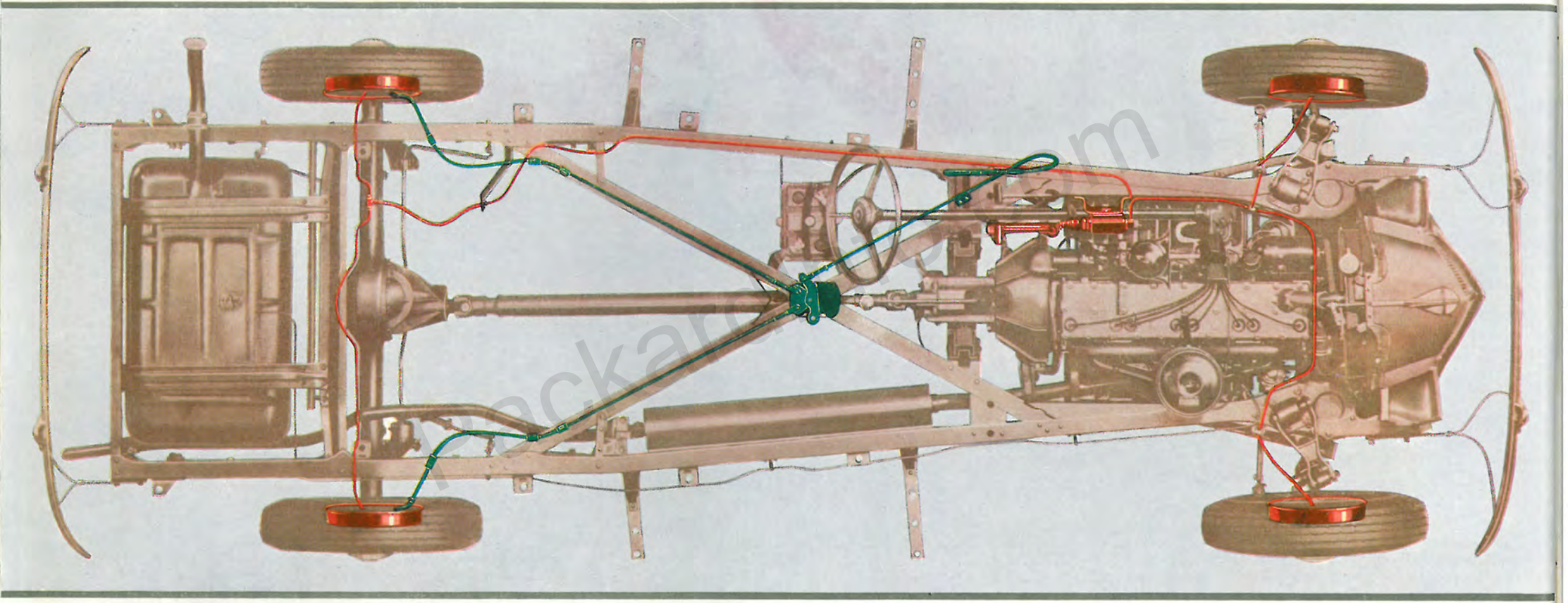
Otras marcas sólo emplean estos tres cojinetes en la transmisión. O, cuando más, solamente cinco.



La manipulación del vehículo al conducir de noche, se ha hecho más fácil mejorando el control de los rayos luminosos de los faroles. Un interruptor en el tablero trabaja combinado con otro interruptor de pie para obtener las combinaciones lumínicas ilustradas arriba: luz de estacionamiento; luz de ciudad; el interruptor de pie cambia a plena luz; cambio a luz de cruce en carretera; el interruptor de pie cambia a plena luz hacia delante.

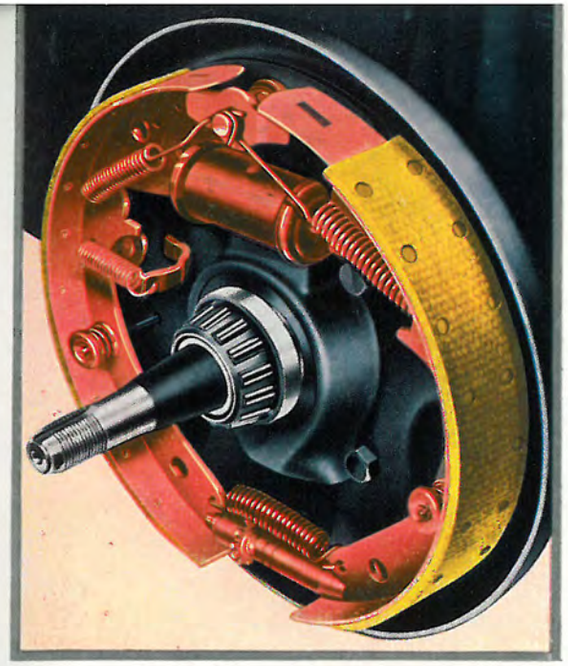
packardmio.com

"PARE" SIGNIFICA ¡PARO! CON LOS FRENOS HIDRAULICOS PACKARD

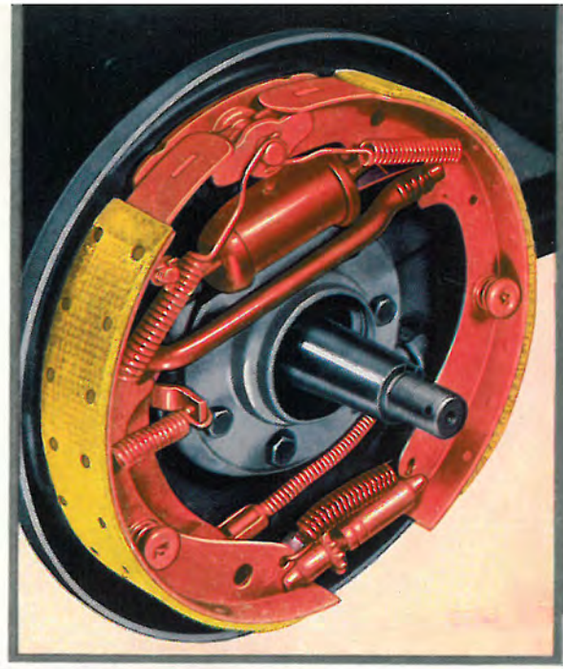


ROJO: *frenos hidráulicos de servicio.* VERDE: *frenos mecánicos de estacionamiento y emergencia.*

Habiendo sido Packard quien introdujo los frenos en las cuatro ruedas en América, es de esperar que emplee el método moderno y más seguro de la acción hidráulica para sus frenos. Pero hay muchas formas de utilizar en las ruedas esa presión equilibrada. Algunos coches dependen enteramente de la presión del pie para accionar los frenos. No utilizan el principio de servo-acción automática que aprovecha el impulso del coche—como se aprovecha el de un buque para amarrarlo cuando atraca—usándolo para ayudarse a sí mismo a parar. Los servo-frenos hidráulicos Packard precintados emplean plenamente esa acción para frenar con rapidez, haciéndolo más fácil para el conductor y más soportable para las bandas del freno.



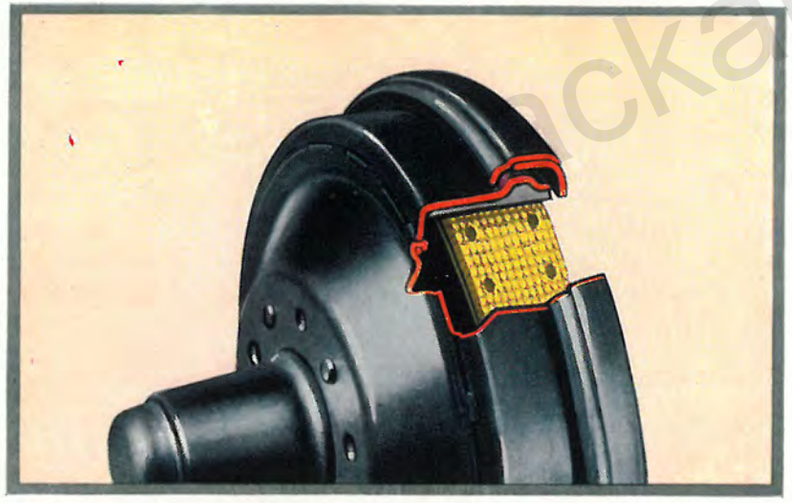
Obsérvese como las zapatas de los frenos, acopladas por la parte inferior, tienen un montaje flotante. Cuando se aprieta el pedal y las zapatas entran en contacto con el tambor, la propia moción de éste arrastra consigo a las zapatas atrayéndolas con tanta mayor presión cuanto mayor sea la velocidad.



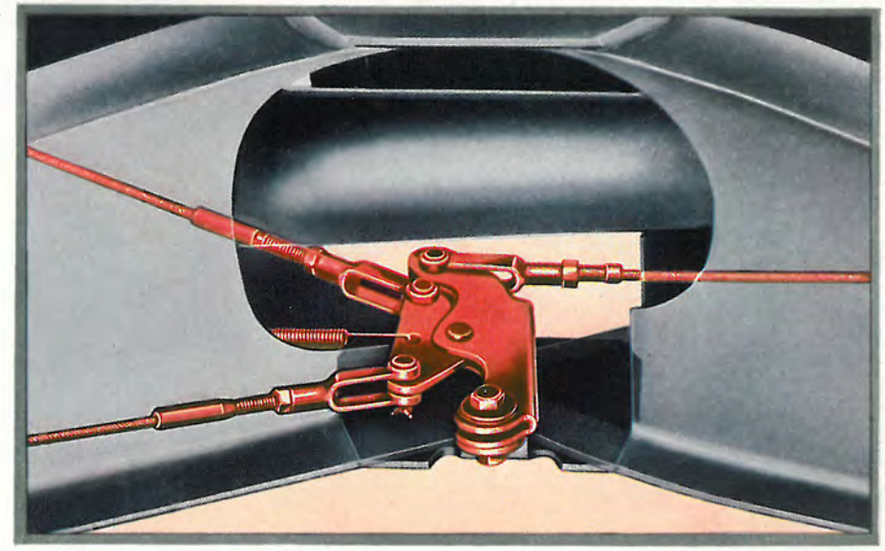
La servo-acción friccional automática de las zapatas y el tambor, aumenta la presión de frenaje en todos loe puntos de la superficie de las bandas, cuyo desgasts resulta así más uniforme.

Una ligera presión con la punta del pie es suficiente para accionar fácilmente los frenos del Packard. Debido al principio de servo-acción automática empleado, el esfuerzo requerido al apretar el pedal es mucho menor.

Además de sus frenos hidráulicos, Packard usa un segundo sistema de frenos mecánicos para estacionamiento o emergencia. El mando es por una nueva palanca con mango tipo pistola, colocada fuera del piso.



Dos características cuyo diseño costoso es muy importante para el propietario, se muestran en esta ilustración de corte seccional. En primer lugar, el protector múltiple contra el agua, arena o polvo, qus rayarían o desgastarían la superficie de los tambores. Pueden verse tambien los tambores sistema "centrifuse" que aunan la ligereza del acero con las cualidades deseables del hierro fundido para al frenaje.

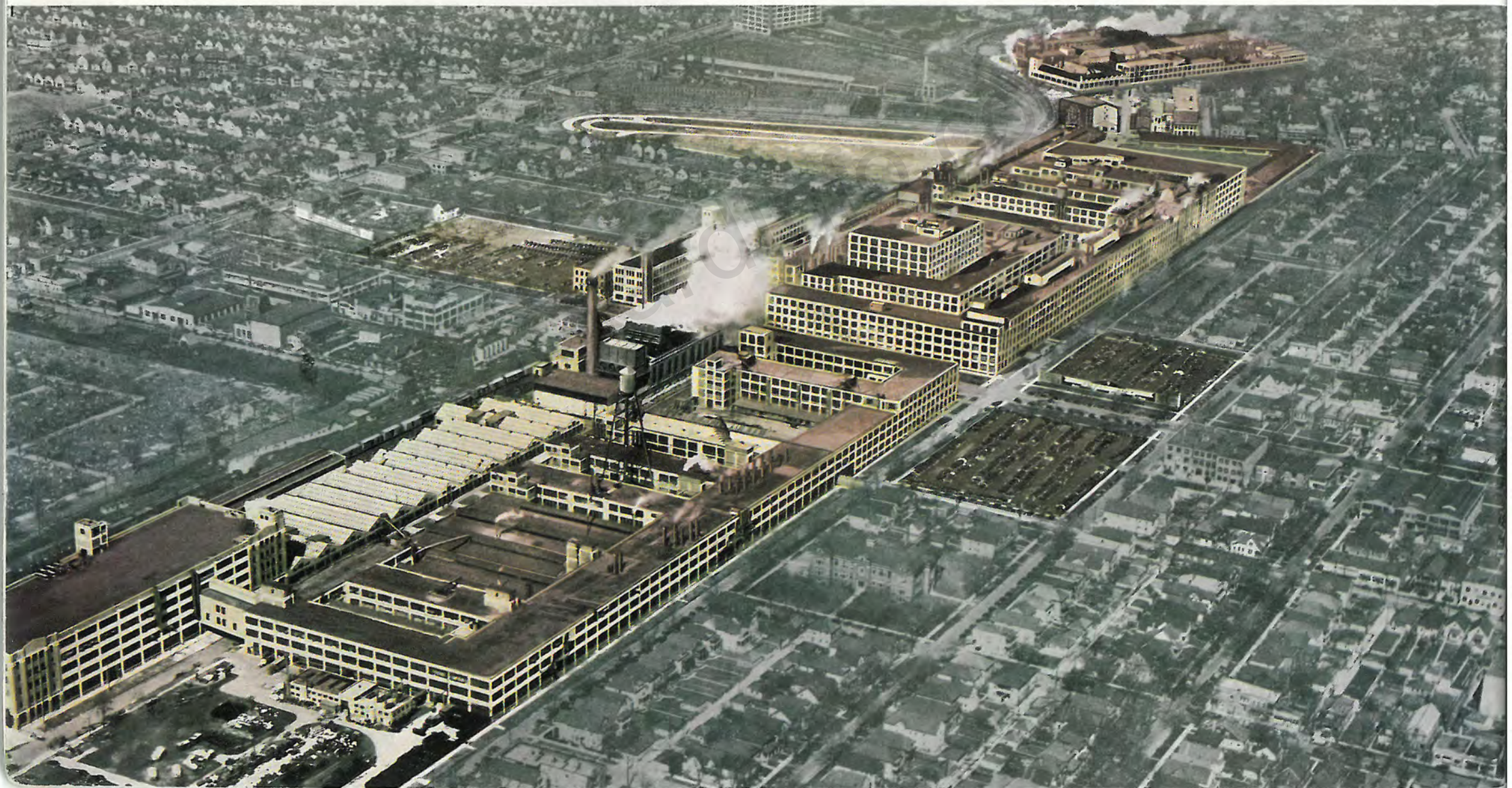


Una barra equilibradora de tipo pendular juega una parte importante en el mecanismo del segundo sistema de frenos, que funcionan separadamente de los frenos hidráulicos de servicio. Esta barra asegura una distribución uniforme del frenaje sobre ambas ruedas traseras y el cable que llega a las mismas está ahora aislado en caucho donde había algún contacto.

ackardInfo.com

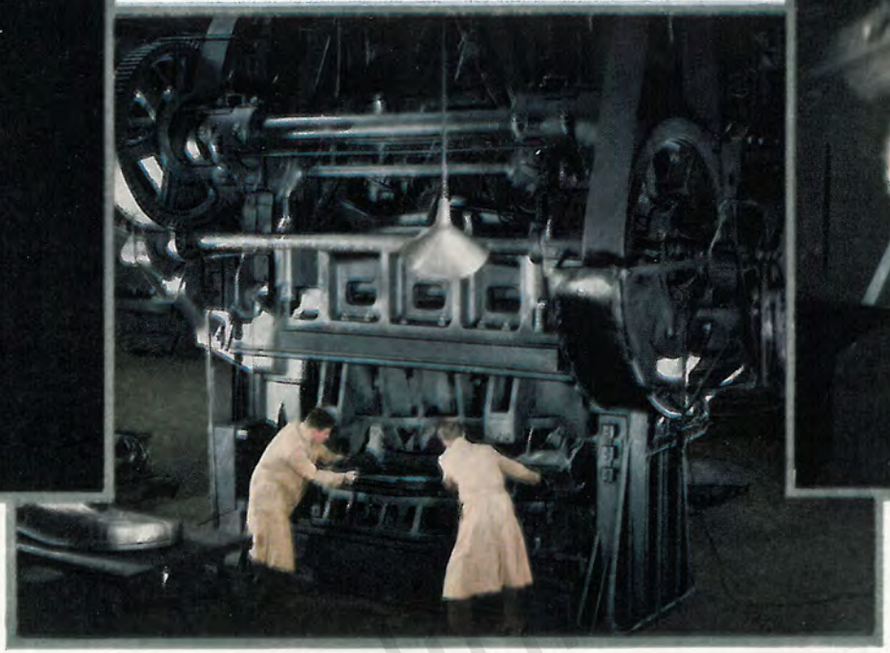
LA FABRICA QUE SOLO TIENE UNA GANANCIA Y UNA NORMA UNICA DE CALIDAD

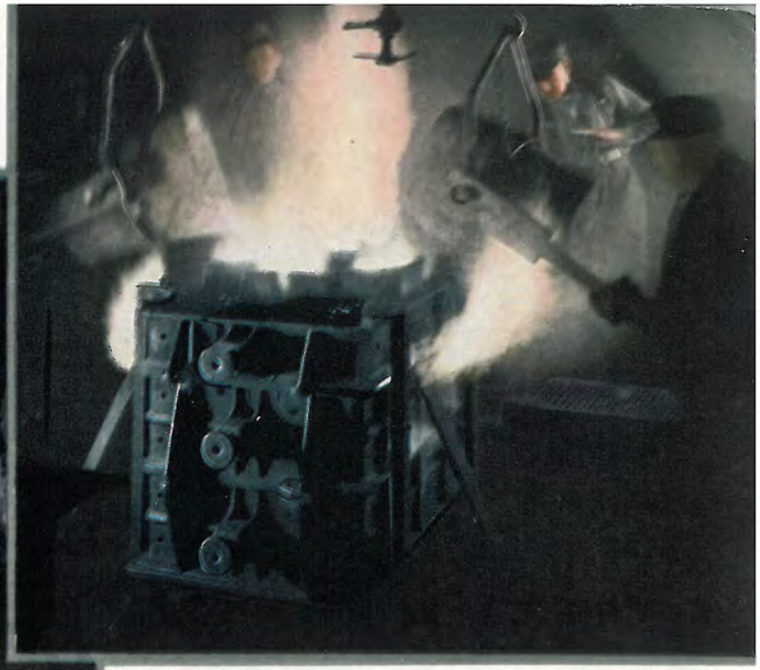
Los visitantes que van a Detroit quedan impresionados por las tremendas dimensiones de las fábricas Packard que alcanzan una milla (1.61 kms.) de longitud. Pero todavía quedan más impresionados cuando recorren los 88 acres de superficie útil que contienen sus muchos edificios y descubren cuán completa y compacta es esta fábrica. Bajo el mismo techo—hablando en sentido figurado—Packard construye sus propias carrocerías, motores, ejes, transmisiones, suspensión delantera y otras unidades importantes de sus coches, todo ello bajo una dirección centralizada que vela por la calidad y que únicamente necesita una sóla ganancia.



En los talleres de forja, Packard construye sus propias forjadas. Enormes martinetes de vapor endurecen y dan forma al rutilante acero al rojo-blanco para convertirlo en piezas vitales cuya seguridad adicional está garantizada por proceder de las forjas Packard.

Los talleres de estampado son una parte integrante de la fábrica de carrocerías de Packard. Prensas gigantescas de muchas toneladas de peso estampan las planchas de la carrocería con precisa exactitud.

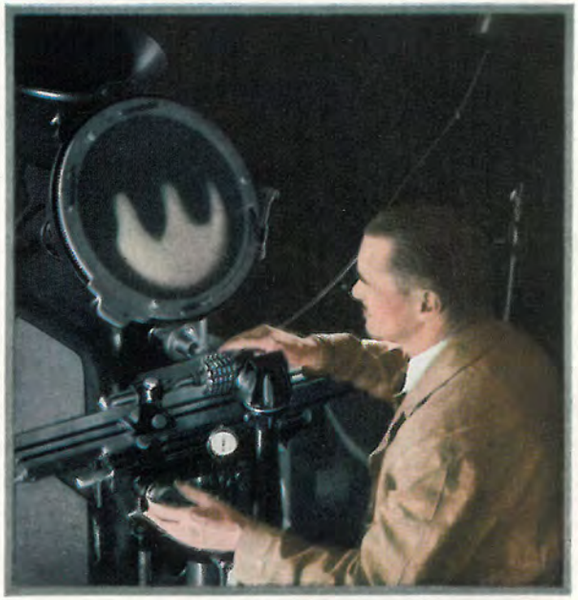




Una fábrica dentro de otra fábrica son los nuevamente ampliados y equipados talleres de fundición Packard. Sus espléndidas facilidades les dan muchos años de adelanto en la industria. Packard funde sus propios metales controlando así el nacimiento de cada automóvil.

La calidad de las piezas que necesariamente deben adquirirse afuera, es comprobada con la mayor rigidez. En esta original cámara de sonido, en la que se usa radio-amplificación, se comprueba que los cojinetes sean silenciosos.

Packard construye sus propias carrocerías y lo hace contando con las facilidades que le proporciona el equipo más perfecto. Cuando se presenta la oportunidad de mejorar la calidad por el empleo de nueva maquinaria o métodos más eficientes, Packard puede actuar más rápidamente y hacer los necesarios cambios más pronto que otras grandes compañías que dependen de conexiones exteriores.

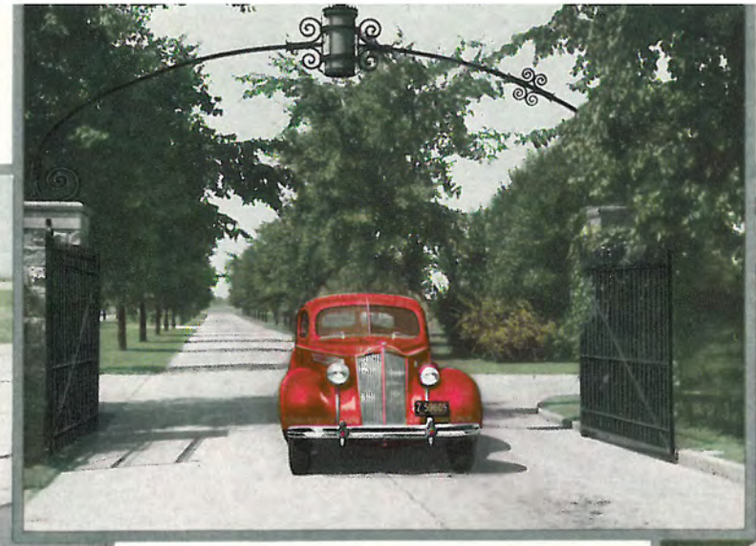


Este comparador que amplía una diminuta herramienta cortante es uno de los muchos elementos de precisión adicionalmente comprobado por la famosa y exacta máquina de rayos luminosos.

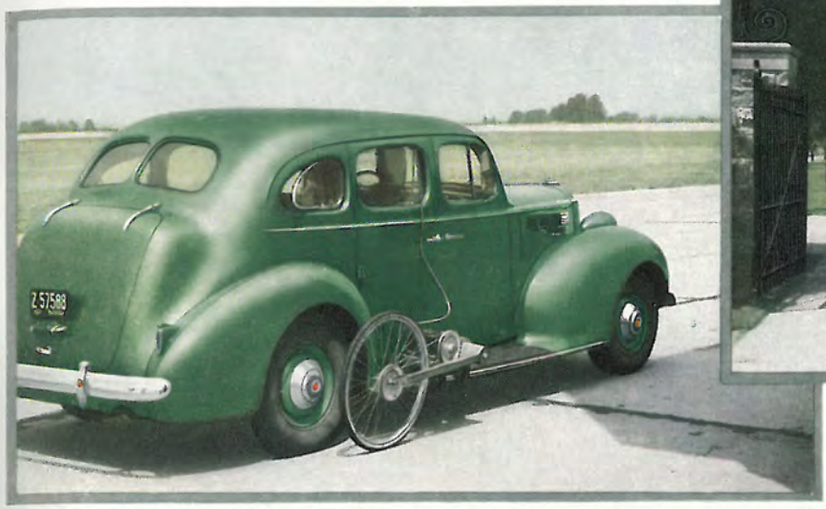
VELANDO POR LA CALIDAD DE UNA SOLA MARCA

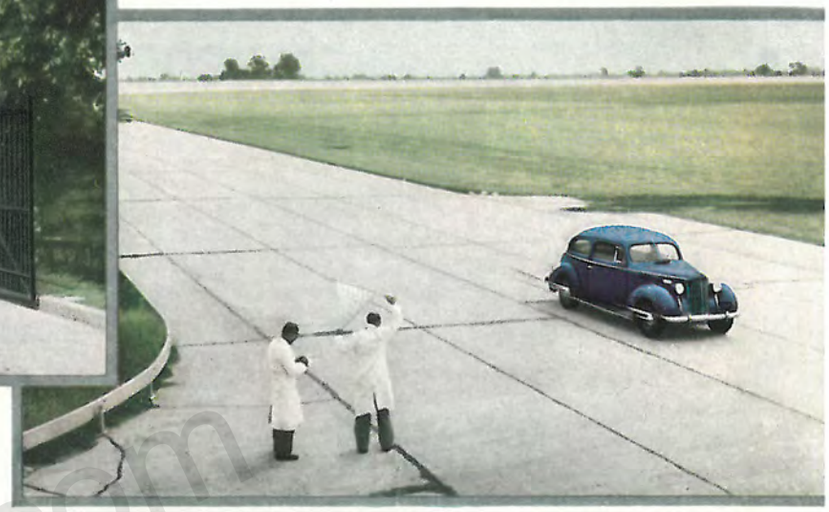
Completando las incontables inspecciones de la fábrica, hay un vasto terreno de 504 acres situado a 20 millas de distancia en Utica, Mich. Esos acres de tierra forman la mejor de las inspecciones, pues aquí, el Campo de Pruebas Packard funciona sólo como un terreno de ensayo para nuevos modelos, sinó como prueba comprobatoria de la producción normal. Nadie sabe cuando un coche terminado será tomado al azar, para hacerle dar en la pista el recorrido de años en el espacio de una semana, desarmándolo luego para inspeccionarlo y medir el desgaste sufrido. Del resultado se hace un reporte para que la fábrica vea si le es posible mejorar la calidad en la producción corriente.

Esta bella portada conduce a la vivienda, casa del director, laboratorio, talleres, pista de pruebas y campo de torturas con caminos infernales para los ensayos más severos.



Con un bello paisaje como si fuera la posesión de un millonario, los alrededores están en armonía con la belleza de los coches que son implacablemente ensayados en su interior.

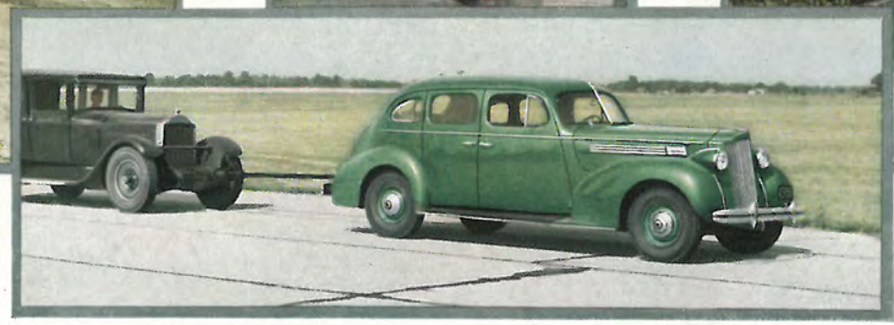




Constantemente se emplean delicadísimos instrumentos de una exactitud a prueba de las más diminutas medidas. La quinta rueda es sólo uno de ellos, usándose para hacer un detenido estudio de la economía de gasolina.

El Director Mr. C. H. Vincent (a la derecha) está leyendo los resultados de una prueba de eficiencia de combustible con su ayudante Mr. M. A. Forester.

En uno de los autódromos de concreto más veloces del mundo, hay amplia oportunidad para probar la resistencia en largas jornadas sin parada, como la velocidad máxima, la aceleración y la deceleración.



Esta arena del desierto de Sahara en un hoyo enorme, es una porción de las millas y millas de pésimos parajes que requiren el trabajo de hombres pagados para mantenerlos en mal estado. Durante horas seguidas, los coches pasan como arados a través de este arenal.

Otra máquina interesante la constituye este viejo Packard convertido en un remolque cuyo mecanismo de crear resistencia hala en forma equivalente a la más severa pendiente de una montaña.

Hoyas hechas por el hombre como esta salpicante charca llena de agua, permiten simular unas condiciones de trabajo cuya severidad de rareza sufrirá un automóvil en su recorrido usual. Pero lo excepcional aquí es la regla.

Packardinfo.com

MAS PERSONALIDAD PARA SU AUTOMOVIL
COMO USTED LO DESEA

LOS accesorios Packard que Ud. puede escoger para expresar un grado todavía mayor de individualidad en su automóvil, están proyectados como adiciones integrantes de sus ya completos atributos de confort y belleza.

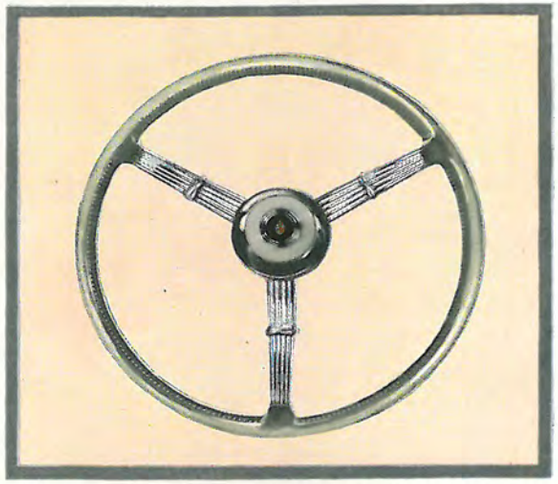
Aunque los nuevos Packard Ocho y Packard Seis tienen un equipo abundante, éste no puede satisfacer el gusto de muchos compradores cuyas preferencias o necesidades son tan distintas. Algunos viven en localidades en las que un calentador es innecesario. Otros proceden de regiones donde el invierno es crudo. Hay algunos que gustan de la música y otros entretenimientos cuando viajan y otros que no los desean de ningún modo. Muchos están enteramente satisfechos con la artística gracia de las líneas Packard. En cambio hay otros que prefieren algunos adornos que realcen esa belleza.

Para complacer tales deseos de acuerdo con la preferencia del comprador, Packard ofrece un número limitado de accesorios probados y experimentados, cuya utilidad, belleza y calidad merecen llevar el nombre Packard. Muchos de ellos fueron proyectados en los propios laboratorios de Packard, diseñándose como una posible parte del propio coche. Y todos han sido rígidamente probados bajo las normas estrictas de Packard. De hecho, una porción de los laboratorios de ingeniería de la fábrica, se dedica exclusivamente al desarrollo y perfeccionamiento de los accesorios Packard.

El ensayo de un calentador de agua Packard requiere más de un viaje de prueba y de un dia frío. Este aparato y estos hombres hacen su comprobación científica antes de que el calentador reciba el sello de aprobación.

En esta página se ilustran algunos de los accesorios extras más populares. Mientras la naturaleza humana siga buscando todavía una mayor individualidad, continuará la necesidad de accesorios. Pero al seleccionarlos, hay que considerar el estilo y el tipo para que estén de acuerdo con el coche Packard. Por esto el proverbial buen gusto Packard también se encuentra en todos los diseños copiados aguí, aunque Ud. podrá seleccionarlos o no según sus preferencias.

El más popular de todos los accesorios aprobados es el emblema para radiador Packard De Luxe perfilado.

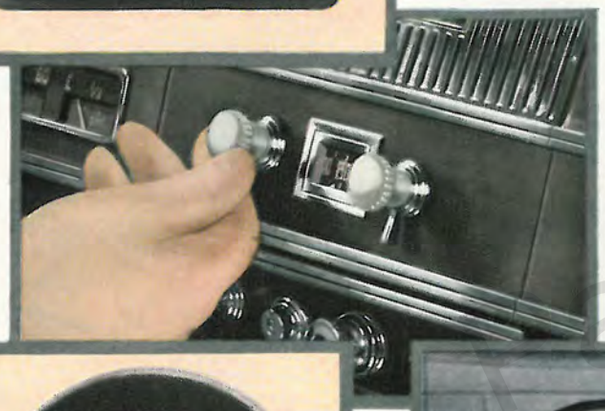


El volante de dirección con los rayos metálicos unidos y el emblema grabado en colores, añade una nota de individualidad—un sello de europea distinción—que hace lucir el compartimiento delantero de modo diferente.

Conocer la hora del día o de la noche es útil a cualquiera y este reloj eléctrico la da con exactitud.

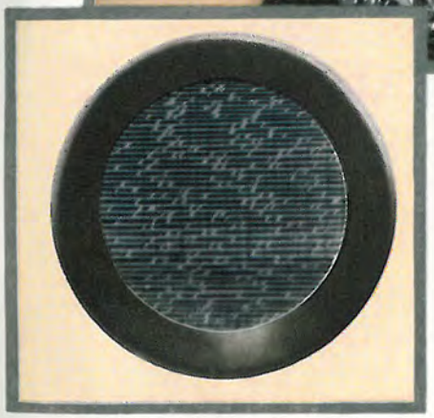
A pesar de que la carrocería es enteramente metálica, una original e invisible antena y un radio perfeccionado, dan una recepción espléndida con excepcional claridad de tono.

Muchos colores ofrecen un efecto totalmente distinto cuando se combinan con el resplandeciente brillo de unos anillos niquelados al cromo que adornan las ruedas de modo muy atractivo.



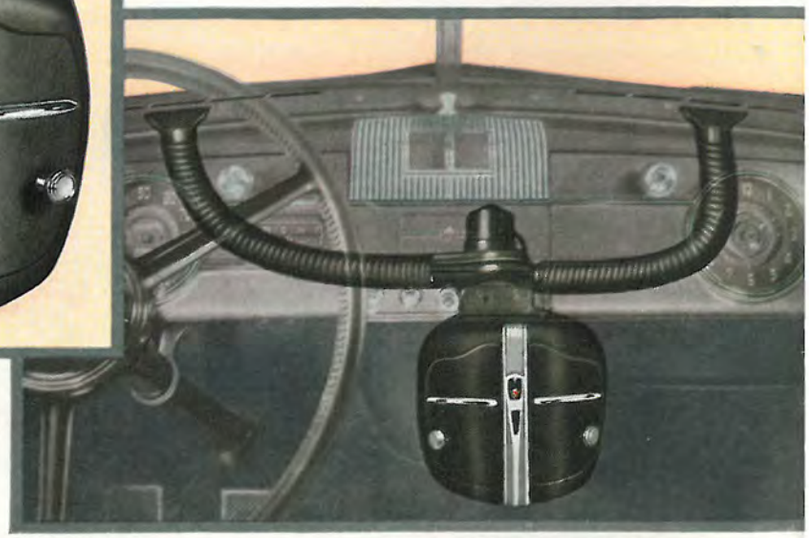
Los que han viajado una vez en un coche con radio dicen que el goce del automóvil es incompleto sin ese compañero de viaje tan facilmente sintonizable.

Packard ofrece dos calentadores de agua caliente: este De Luxe de excepcional poder calentador o el Standard de amplia aunque inferior capacidad.



Se puede instalar la bocina del radio en el techo, directamente encima del parabrisas, para extender mejor la voz.

El respaldo del asiento delantero tiene un panel rápidamente desmontable para colocar una bocina de radio en el compartimiento trasero.



Como parte del nuevo diseño Packard, se han provisto grandes ranuras para el deshielo, que se extienden casi a todo lo ancho del parabrisas dividido. Con cada tipo de calentador se puede suministrar una conexión doble para aplicarla a las ranuras de deshielo.

PackardInfo.com

SERVICIO QUE AHORRA DINERO

MENCIONAR el servicio a muchos propietarios de otros coches por lo regular significa hablarles de un gasto costoso. Sin embargo, la honrada interpretación que le da Packard es algo que se traduce en un método de ahorrar dinero al dueño de un Packard.

Así, al hacer los diseños originales del proyecto del Packard Ocho y del Packard Seis, quedó sentado el principio de que la necesidad de un servicio excesivo y costoso debía estar ausente de esos Packards de precio popular; de que debían tener mayor número de cojinetes de bolas y rodillos que los coches comparables, para reducir el desgaste, y de que debían tener menor número de puntos a lubricar. Entonces Packard llegó más lejos. Estableció como política básica, que el precio de toda operación de servicio no debería ser más alto—si no más bajo—que en otros coches de igual precio.

Alrededor de 200,000 Packards de precio moderado en manos de dueños satisfechos han demostrado que aquellos principios son un propósito logrado. En efecto, una investigación entre miles de propietarios de Packard reveló el hecho notable de que sobre un promedio de 10,000 millas (16,000 Kms.) de operación, el costo del servicio, excluyendo las reparaciones por accidentes o negligencia, alcanzaron sólo 2/10 de centavo por milla (1.60 Km.).

Con las mejoras de los nuevos Packards 1938 descritas en las páginas anteriores, con la tradicional duración mecánica de Packard prolongada todavía mas en el motor, chasis y carrocería, es razonable suponer que el servicio representará en el costo de mantenimiento, una parte inferior a lo ordinario. Es tal el convencimiento que Packard tiene de esta verdad, que en su tarifa de trabajos de taller, ha fijado en un precio inferior el trabajo más corriente en el servicio Packard: lubricación y exámen precaucional de seguridad.

Hay dos planes. El plan No. 1 cubre la lubricación del chasis y una inspección completa durante 10,000 millas (16,000 Kms.) a un precio convenido. El plan No. 2 es igual pero se añaden los cambios del aceite del motor a los intérvalos usuales y del lubricante de la transmisión, eje trasero y dirección cada temporada. El precio local de este servicio es materialmente inferior que el costo total de estos trabajos si se hicieran separadamente.

Pero cualquiera que sea el servicio que se dé, es empeño de Packard que sea realizado cortés, rápida y completamente y a precios que inviten a la comparación con los de cualquier otro coche, sin tener en cuenta su precio de compra.

Packard ha resuelto—

que el costo del servicio en sus nuevos modelos 1938 no debe ser mayor, si no es menor, que de el otros coches del mismo precio.

Además de los impresos de carácter educacional, las estaciones de servicio Packard reciben constantemente el equipo de servicio más moderno y herramientas especiales. En esta forma los trabajos resultan más perfectos, más rápidos y más económicos para los dueños de Packard, tanto si residen en ciudades grandes como en pequeñas.

SPANISH

IMPRESO E. U. A.

PackardInfo.com

PackardInfo.com