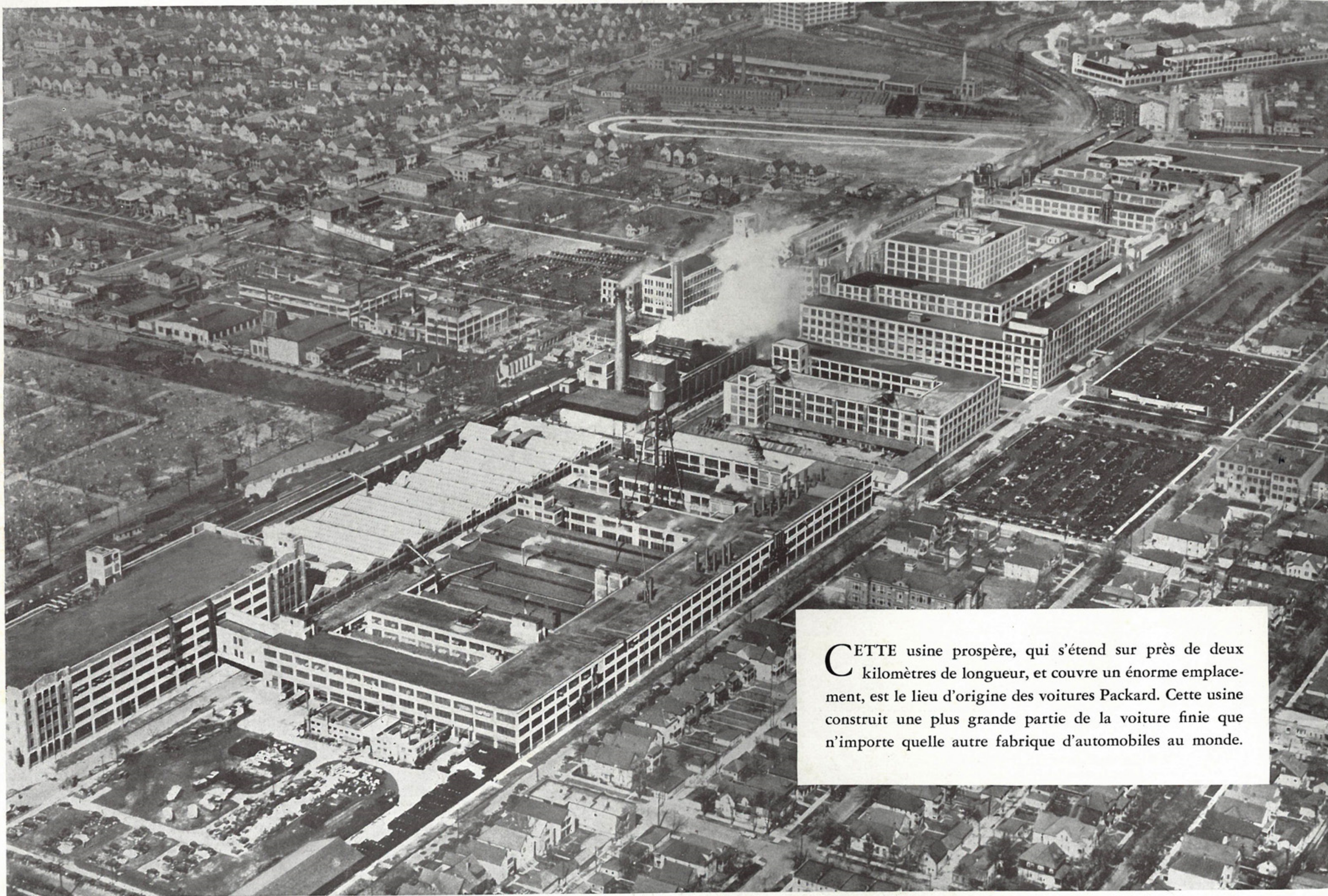


Voici pourquoi vous choisirez une Packard pour 1939



Les Nouvelles  
PACKARD SIX  
PACKARD 120  
(Se nomme aussi Packard Huit)



CETTE usine prospère, qui s'étend sur près de deux kilomètres de longueur, et couvre un énorme emplacement, est le lieu d'origine des voitures Packard. Cette usine construit une plus grande partie de la voiture finie que n'importe quelle autre fabrique d'automobiles au monde.

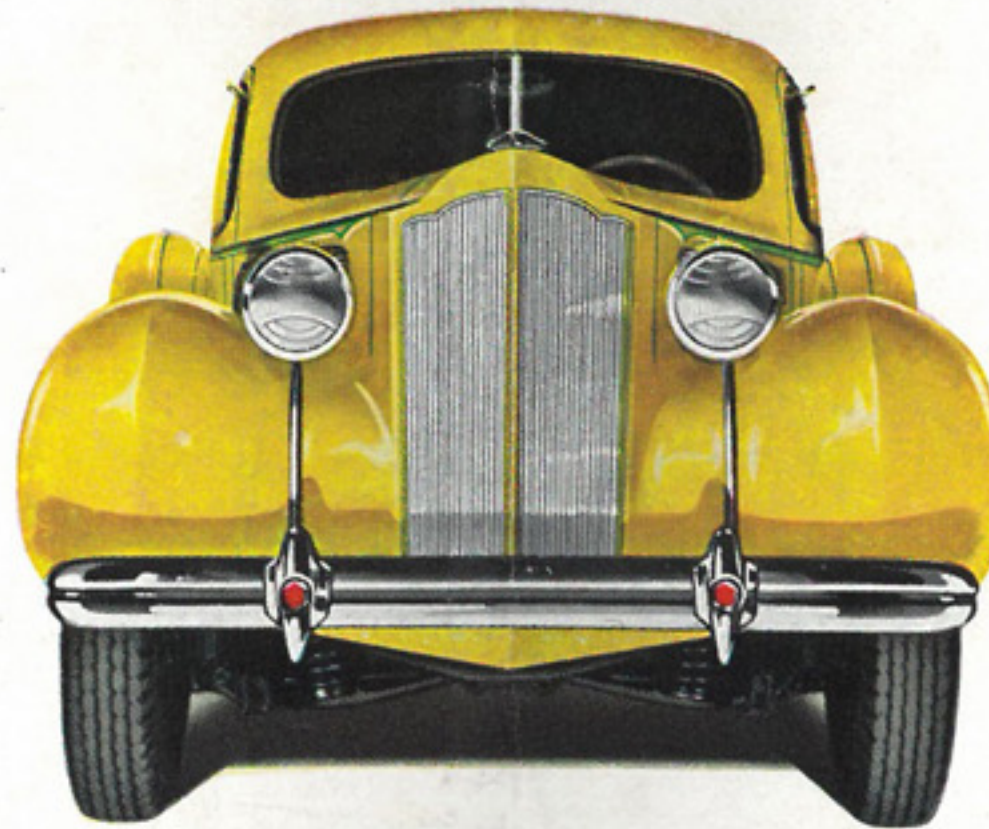
AVANT TOUT

# Vous la choisirez à cause de ses quatorze points de supériorité.

CETTE année plus que jamais, l'achat d'une automobile promet d'être une question de prudence et de circonspection. Plus que jamais, peut-être, l'acquéreur d'une voiture veut, à l'heure actuelle, "en avoir pour son argent." Packard salue avec satisfaction cet état d'esprit, car Packard s'est toujours déclaré partisan de "la prudence en matière d'achat d'une voiture," et depuis de longues années, il a soutenu ce principe, que l'acheteur doit étudier la question avec soin, et sous toutes ses faces, afin de bien se rendre compte de ce qu'il reçoit en échange de son argent.

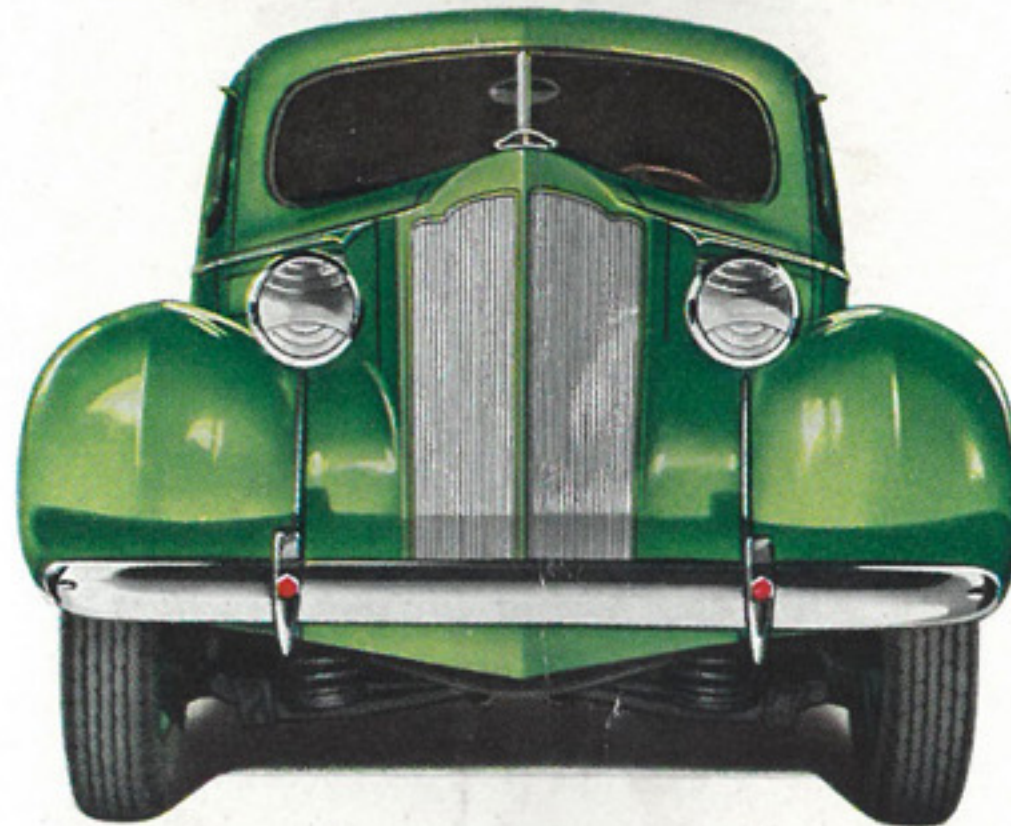
Ce défi catégorique à l'intelligence du client, doit s'appuyer sur un produit qui soit en mesure de la justifier pleinement. Or, cette prétention a été amplement confirmée par l'expérience acquise par les 248.212 propriétaires d'automobiles, qui ont acheté des Packard 120 et des Packard Six, depuis que la maison Packard s'est lancée dans la fabrication des voitures de prix modérés. Et, dans ses nouveaux modèles pour 1939, Packard a incorporé des caractéristiques *additionnelles* de supériorité, destinées à grossir encore les rangs de ceux qui voudront posséder une de ces magnifiques voitures. S'il y a des voitures qui "valent réellement leur prix"—des voitures qui abondent en avantages de toute sorte—ce sont bien les nouveaux modèles de cette élégante série.

C'est leur *nouveauté* qui les rend si intéressantes. Les Packard 120 et les Packard Six présentent des perfectionnements qui, de l'avis de l'industrie automobile toute entière, sont des créations remarquables, sans précédents. Depuis le nouveau moteur jusqu'au Cinquième Amortisseur, en passant par le changement de vitesse au volant et la "Conduite Economique" (cette dernière facultative, moyennant un léger supplément), tout n'est que perfectionnements et améliorations destinés à augmenter la satisfaction et le plaisir que donne l'automobilisme. Ils contribuent à assurer un fonctionnement plus régu-



LA NOUVELLE PACKARD 120 POUR 1939

*Se fait en huit superbes carrosseries, sur empattements de 127 (3 m. 22) et de 148 pouces (3 m. 76).*



LA NOUVELLE PACKARD SIX POUR 1939

*Se fait en cinq élégantes carrosseries, sur empattement de 122 pouces (3 m. 10).*

lier, plus facile, de la voiture—un roulement plus égal et plus doux. Et chaque modèle porte, nettement marquée, une caractéristique *Packard!*

Ces nouvelles voitures constituent un placement *garanti*. La nouvelle 120 et la nouvelle Six sont des Packards par excellence, pour l'apparence et pour la longue durée de service. Les nouveaux styles font ressortir ces lignes familières qu'on reconnaît tout de suite. De nouveaux perfectionnements viennent augmenter encore la durée de service universellement connue, des pièces détachées Packard. A notre époque, où l'on n'achète qu'après mûre réflexion et à bon escient, tout mise de fond pour l'achat d'un moyen de transport mérite d'avoir la garantie qu'au cours des années à venir, elle donnera des dividendes en plaisir et en agrément. C'est à ce but que tendent les nouvelles Packard 1939, et c'est pour cela qu'elles abondent en avantages *additionnels*.

L'objet des pages qui suivent est d'exposer très franchement ces *quatorze* points de supériorité. Ce catalogue n'a pas d'autre but que de vous inciter honnêtement à comparer soigneusement tout ce que Packard vous offre, avec tout ce qu'est susceptible de vous offrir tout autre voiture que vous pourriez avoir en vue. Au fur et à mesure que vous lirez ces pages, vous verrez que cette comparaison présente un intérêt captivant, car tout ce qui suit a été rédigé pour vous servir de guide dans le choix de votre voiture et non pas pour vous exposer, en termes superlatifs, toute une série de prétentions exagérées.

Nous vous invitons, en conséquence, à vous livrer pour l'année 1939, à cet examen minutieux qu'appelle la tendance actuelle—et à vous rendre compte des raisons pour lesquelles il est probable que vous porterez votre choix sur une Packard, à cause de sa valeur *réelle*, lorsque vous vous serez pénétrés des quatorze points de supériorité que nous allons, si vous le voulez bien, examiner avec vous dans les pages suivantes.

# VOUS LA CHOISIREZ PARCE QUE TOUT LE MONDE L'APPROUVE!

SI VOUS voulez savoir pourquoi tant de gens préfèrent la Packard, le meilleur moyen, c'est de le demander à quelqu'un qui en possède une. Rien n'est plus facile, actuellement, avec le nombre croissant d'usagers de voitures Packard. Et lorsque vous lui poserez des questions, ses réponses seront vraisemblablement empreintes de la même sincérité que celui qui anime les extraits ci-dessous, pris au hasard, parmi les nombreuses lettres d'attestation figurant dans les dossiers de la maison Packard. Et puis, pourquoi ne pas interroger personnellement un de vos amis, qui conduit une Packard, et d'apprendre de sa propre bouche ce que c'est que d'être "le propriétaire d'une Packard!"

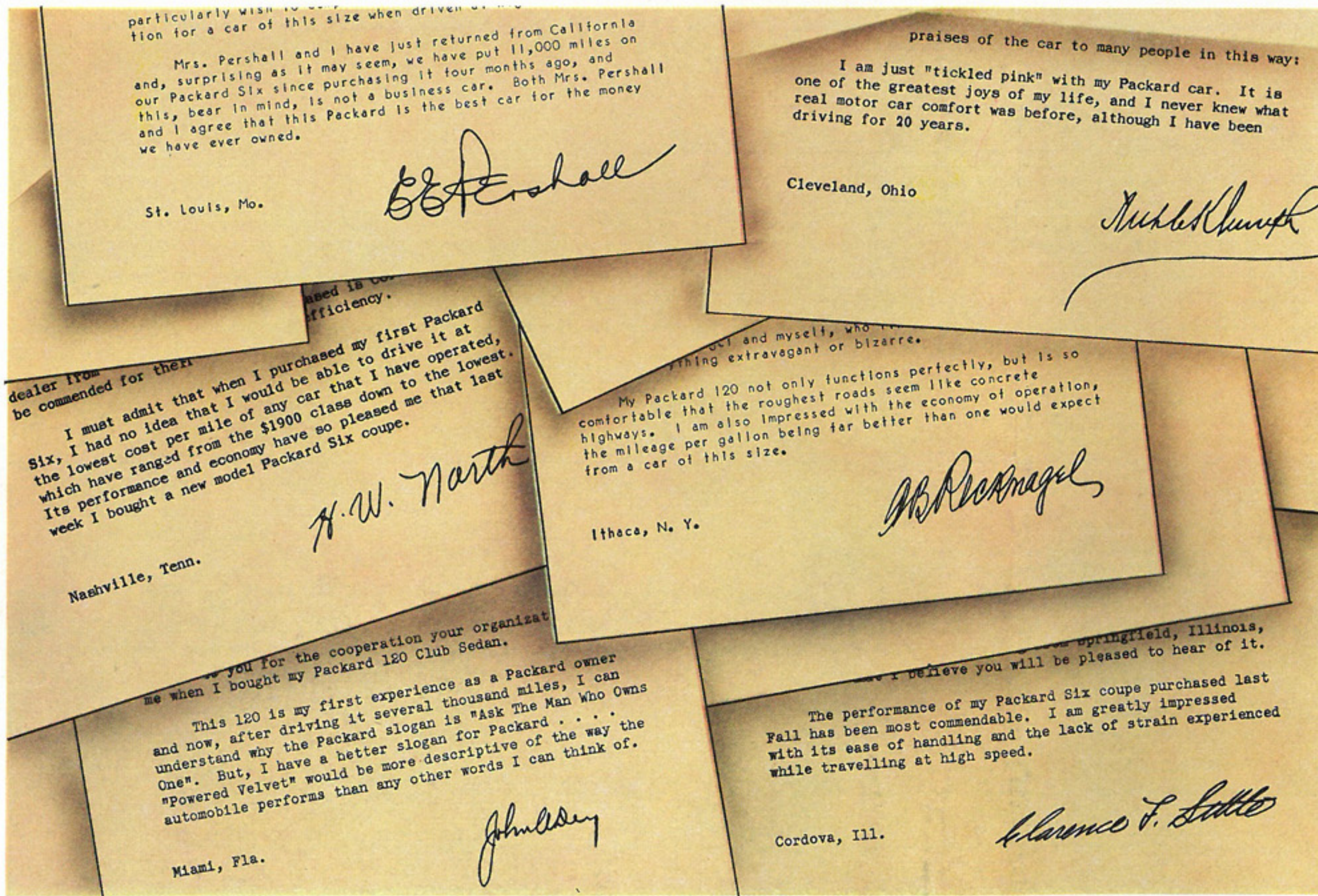
"... Je vais faire une chose qu'un client fait rarement: je vais vous remercier de m'avoir vendu cette nouvelle Packard Six. Elle répond entièrement à tout ce que vous m'en avez dit— et plus. Après un parcours de 6400 kilomètres sur les pires routes qu'on puisse imaginer, j'ai acquis la conviction absolue, que c'est la voiture la plus facile à conduire que j'aurais pu acheter. Elle m'a donné pleine et entière satisfaction à tous les points de vue..."

"... Une automobile m'est aussi nécessaire, dans mes travaux techniques, qu'une grue ou une chèvre, et est soumise à un service tout aussi dur. C'est pourquoi il me faut la meilleure voiture qui soit. Après l'expérience que j'ai acquise avec ma première 120, je savais que c'était la meilleure voiture que je puisse trouver, et c'est pourquoi j'ai obéi à la voix de l'expérience en achetant une deuxième 120..."

"... Je suis enchanté, enthousiasmé de posséder, pour la première fois de mon existence, une aussi magnifique voiture—une Packard. Elle marque une époque importante dans ma vie: mon initiation dans la fraternité des hommes qui ont réussi, et dont le choix d'une automobile n'est pas simplement l'effet du hasard..."

"... Votre maison m'a toujours fourni un service irréprochable, et les frais d'entretien et de réparation de mon coupé Packard Six, qui a 36.000 kilomètres à son actif, ont été pratiquement nuls. Je sais qu'en fin de compte, j'aurai moins de frais de fonctionnement, avec ma voiture actuelle, que je n'en avais autre-fois, avec une voiture de prix moindre..."

"... Voulez-vous me permettre de dire ce que je pense de la façon dont fonctionne le service Packard? En qualité d'ingénieur expert, maniaque s'il en fut, seul le meilleur des services pouvait me donner pleine et entière satisfaction. Votre maison a fait plus que me satisfaire, et je tiens à vous exprimer mon appréciation..."



"... C'est ma 32ème voiture—une Packard Six—et elle s'est révélée la meilleur marché au kilomètre, que toutes les voitures que j'ai conduites. Toutes mes félicitations! C'est une excellente voiture, accompagnée d'un service irréprochable!..."

"... les fameux conducteurs professionnels ont peut-être marqué des records renversants et supérieurs à ceux de ma Packard 120, sur piste ou sur terrain d'essai. Tant mieux pour eux. Je préfère une voiture qui réponde fidèlement à ma façon de conduire à moi, simple profane, si inexperte qu'elle soit, sur tous les genres de routes qui se présentent. J'aime mieux une voiture qui me permette d'aller et venir comme je veux, à mon aise, et économiquement. C'est pour ces raisons que la

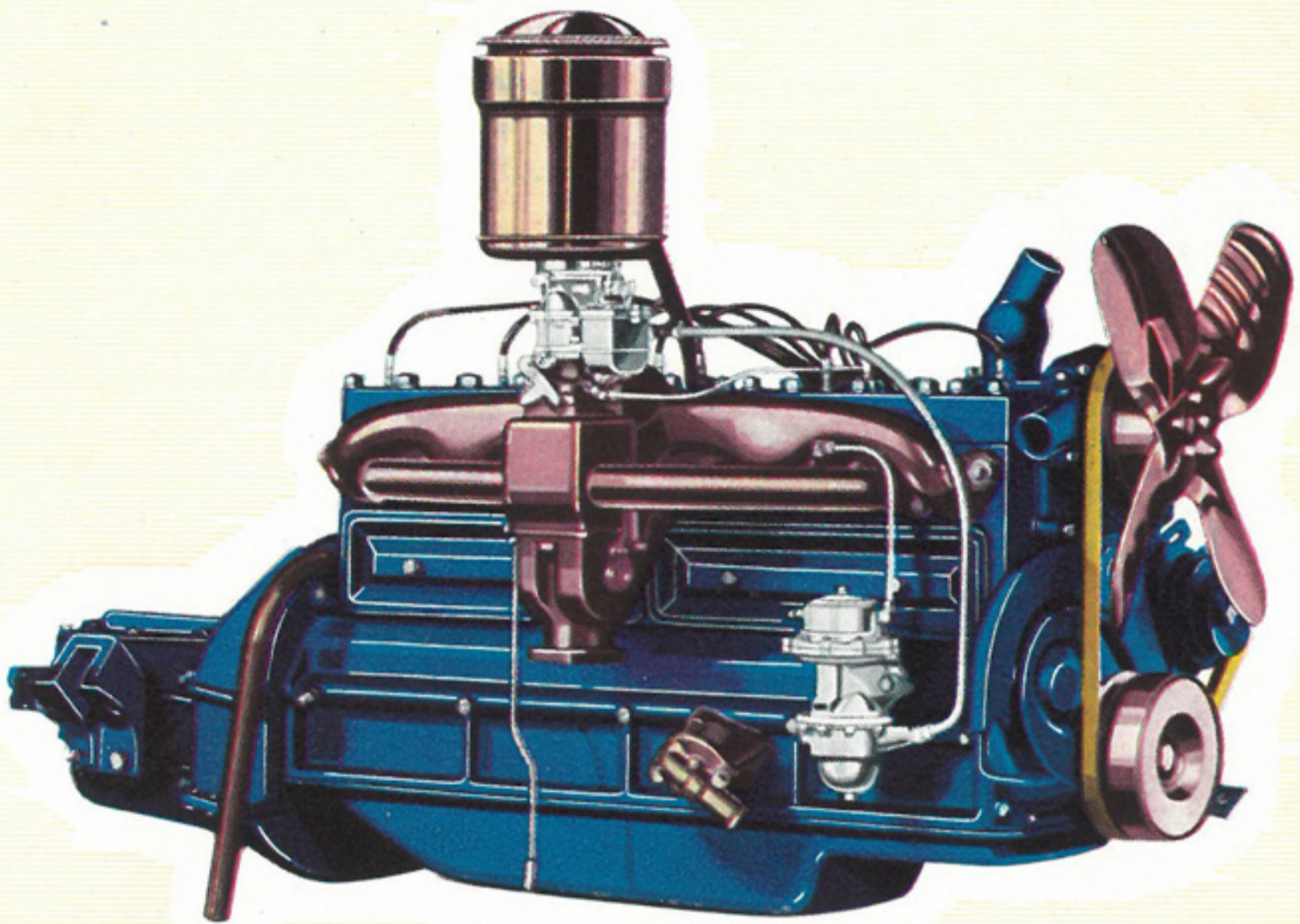
Packard sera toujours un membre respecté de notre famille—jusqu'au jour où l'on construira une meilleur voiture—si jamais cela arrive..."

"... Je sais que vous serez intéressés d'apprendre comment la Packard Six se comporte sur la route. Au cours d'une récente randonnée de 3.245 kilomètres, j'ai n'ai brûlé que 13 litres aux 100 kilomètres..."

"... En décembre dernier, j'ai échangé ma première 120 contre une nouvelle voiture modèle 1938. Ceci vous montre mieux que quoi que ce soit, l'estime que j'ai pour la voiture Packard, car je n'ai jamais auparavant, échangé une voiture usagée contre une voiture neuve de la même marque, et cependant, je fais de l'automobile depuis 1914..."

# La Nouvelle PACKARD 120

Pour 1939

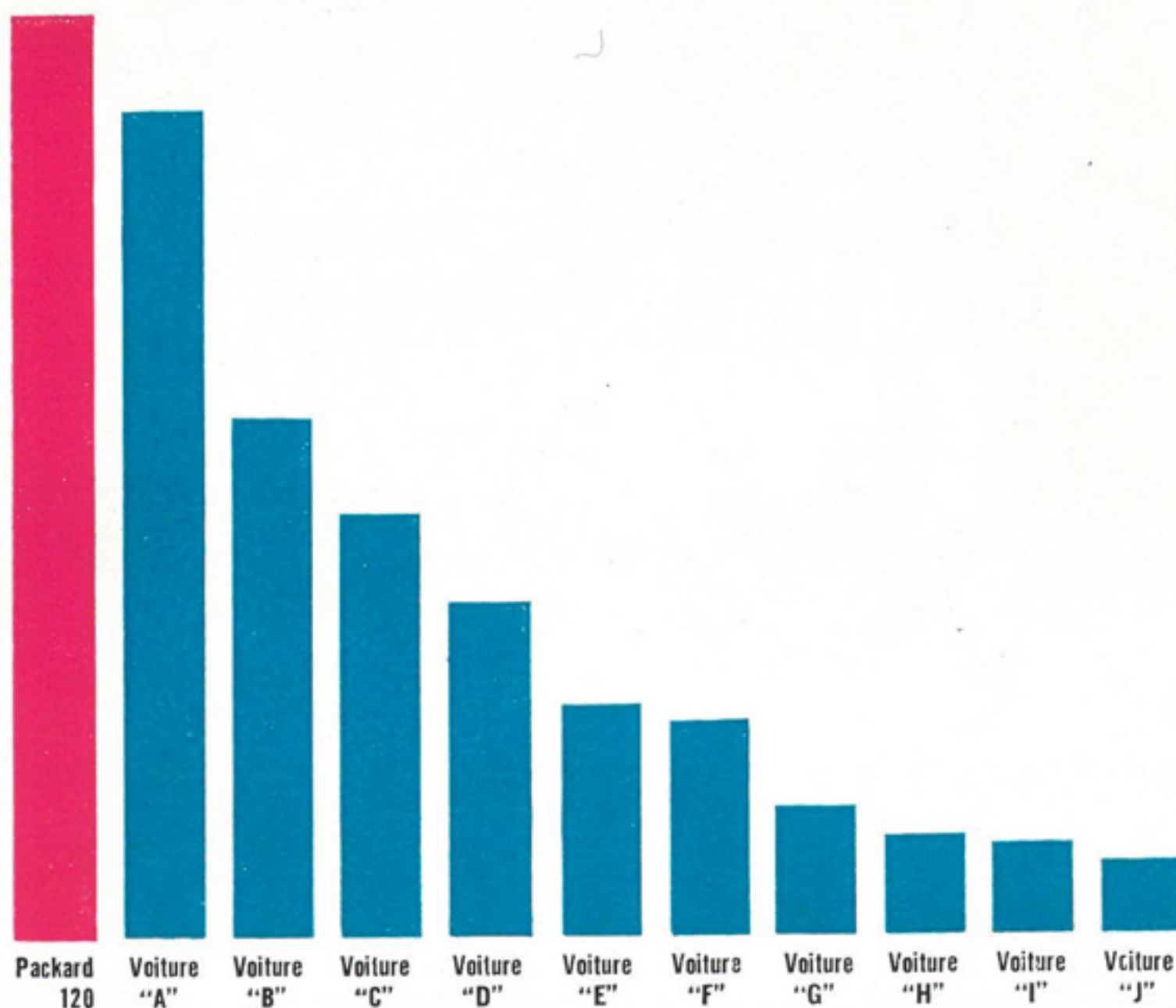


L'ÂME de la Packard 120, c'est son moteur, dont la souplesse permet de passer, avec une sûreté impeccable, à travers la circulation la plus intense, et assure en même temps, un fonctionnement sans accros dans les plus longues randonnées. Avec ses huit cylindres coulés en ligne, ce puissant moteur possède toutes les caractéristiques qui, par la satisfaction qu'en ont eue les usagers, se sont révélées à la fois pratiques et avantageuses. Et toutes ces caractéristiques sont couronnées par de nouveaux perfectionnements, le dernier cri de la technique moderne. Brièvement, ses spécifications comportent: un alésage de  $3\frac{1}{4}$ " (82 mm. 5); une course de  $4\frac{1}{4}$ " (108 mm.); une cylindrée de 282 pouces cubes (4 l. 62), et une puissance de 120 C. V. à 3.600 tours-minutes. Mais ce n'est qu'en manoeuvrant soi-même ce moteur, en se rendant compte de la douceur veloutée de son fonctionnement, qu'on peut se faire une idée de ce que ces chiffres représentent de satisfaction et de plaisir, qu'on conduise en pleine circulation urbaine, ou que l'on roule sur la grand route libre d'obstacles.

# La voiture qui, dès le début, s'est mise en tête de la concurrence

Rien de ce que le fabricant peut dire de sa voiture, ne saurait emporter une telle force de conviction, que la réception enthousiaste dont cette voiture est l'objet de la part du grand public. Au moment où elle a été lancée, on s'attendait à ce que la Packard 120 soulève un vif intérêt—mais jamais on n'aurait escompté une telle spontanéité dans l'accueil qui lui a été réservé. Lorsqu'elle fit son apparition sur le marché, on lui donna la onzième place, d'après l'importance de la vente, parmi les voitures de même prix. En moins d'un an, elle venait bonne première, en tête de toutes ses concurrentes! Depuis lors, le nombre des enthousiastes de la Packard 120 n'a cessé d'augmenter. L'importance de cette clientèle assure à cette Packard huit cylindres une supériorité numérique écrasante sur toutes les autres voitures de la même catégorie, et une supériorité qui promet d'aller en croissant, grâce aux avantages nouveaux qu'offre la Packard 120 pour 1939!

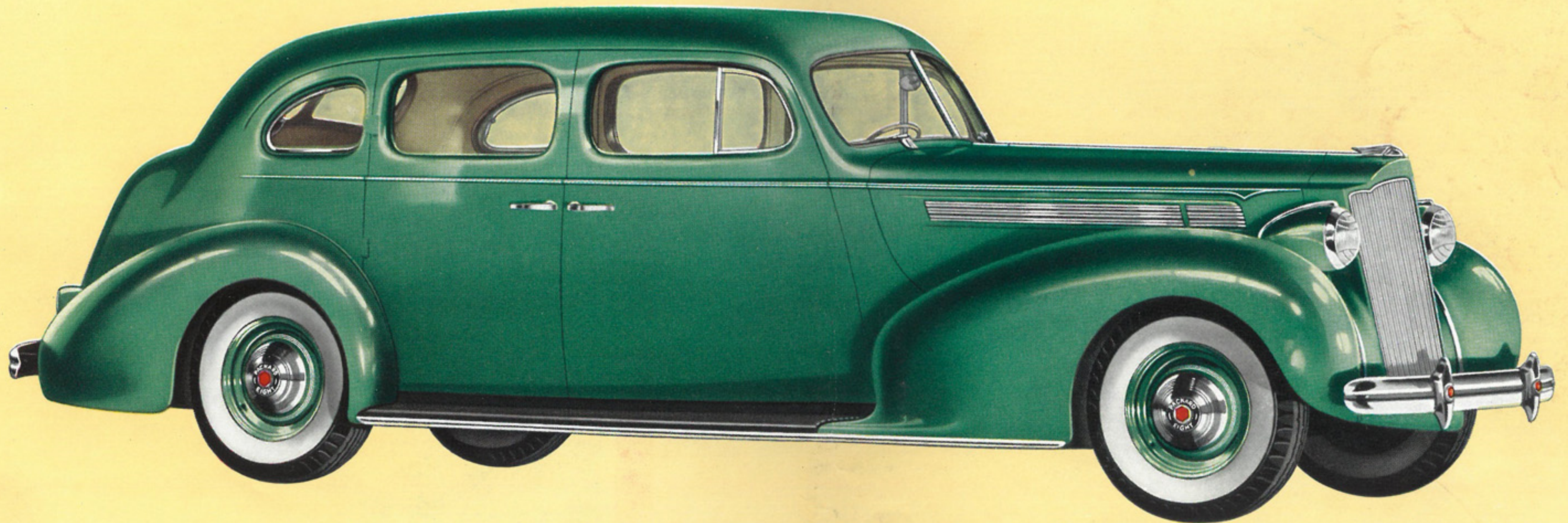
## UN ACCROISSEMENT ININTERROMPU DEPUIS 1935



P A C K A R D



1 2 0

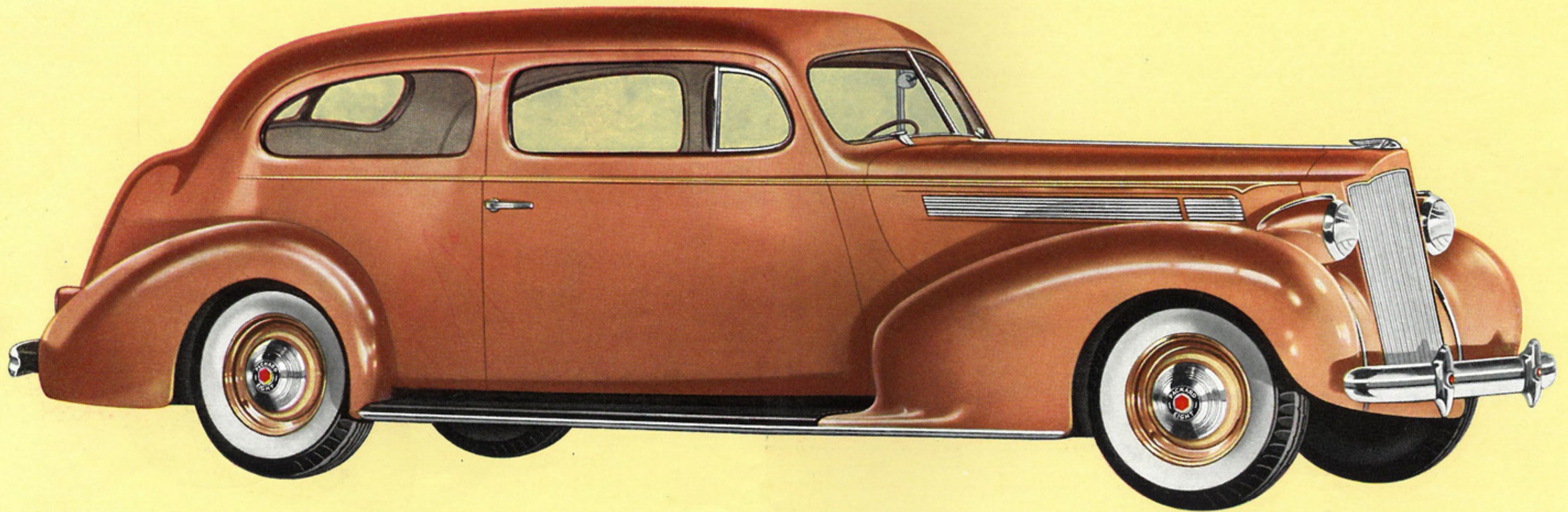


VOUS LA CHOISIREZ À CAUSE DE SA BEAUTÉ DURABLE!

P A C K A R D

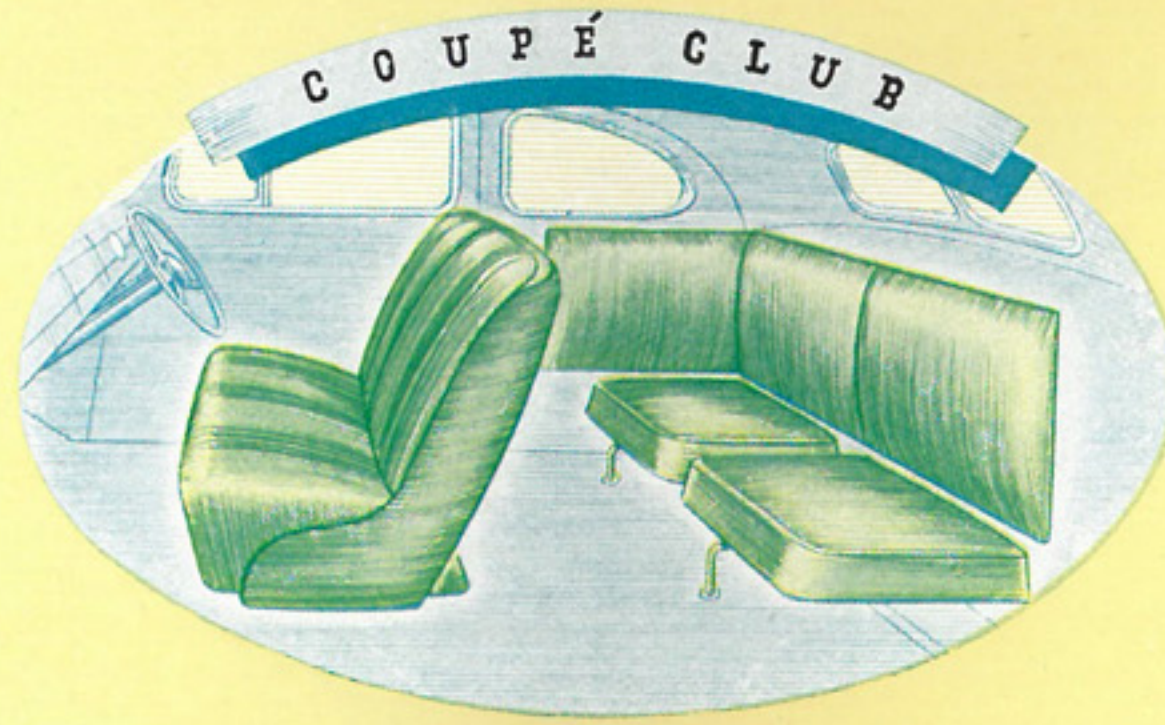


1 2 0

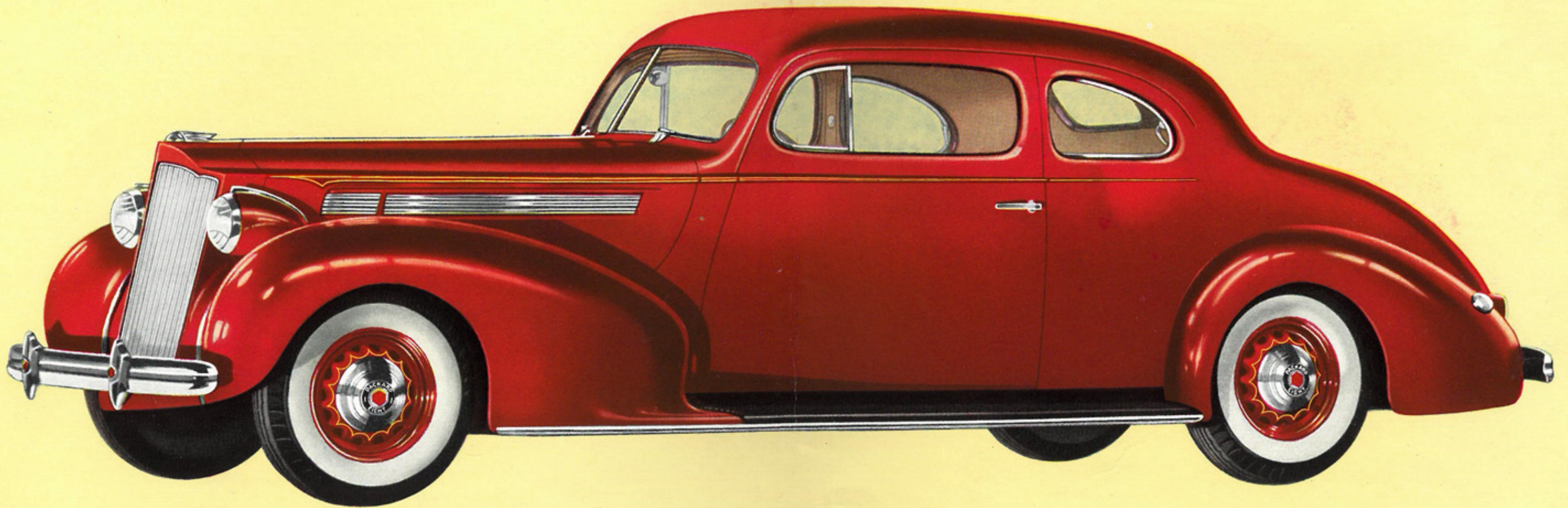


VOUS LA CHOISIREZ À CAUSE DE SON LUXE RÉEL!

P A C K A R D



1 2 0

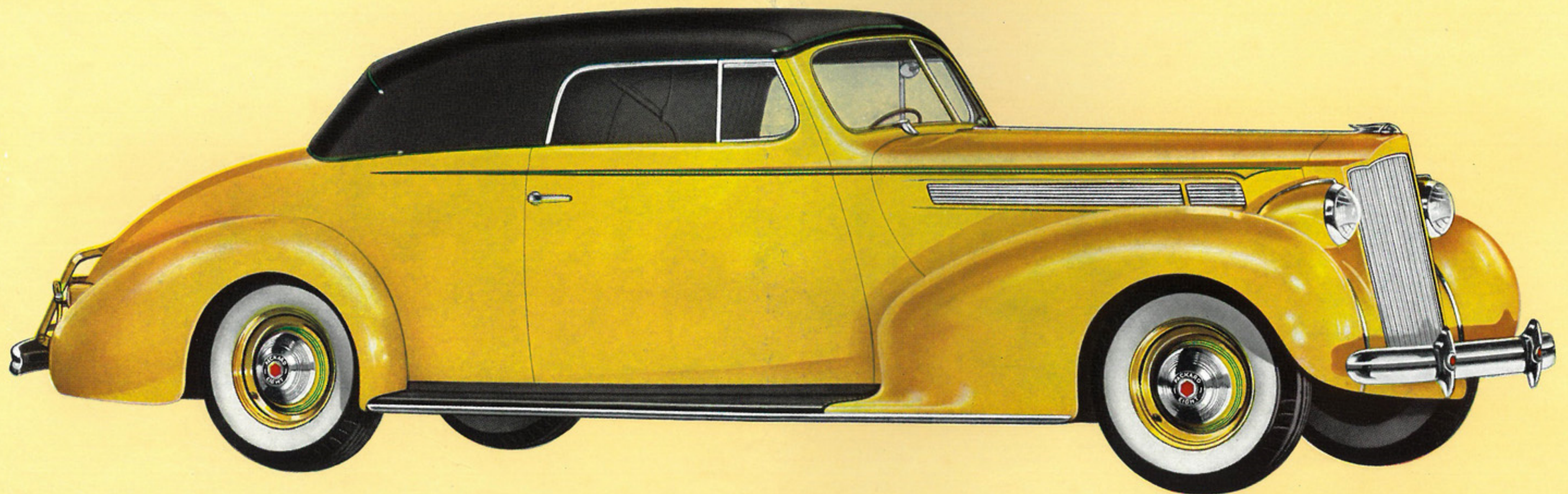


VOUS LA CHOISIREZ À CAUSE DE SON CONFORT COSSU!

P A C K A R D



1 2 0

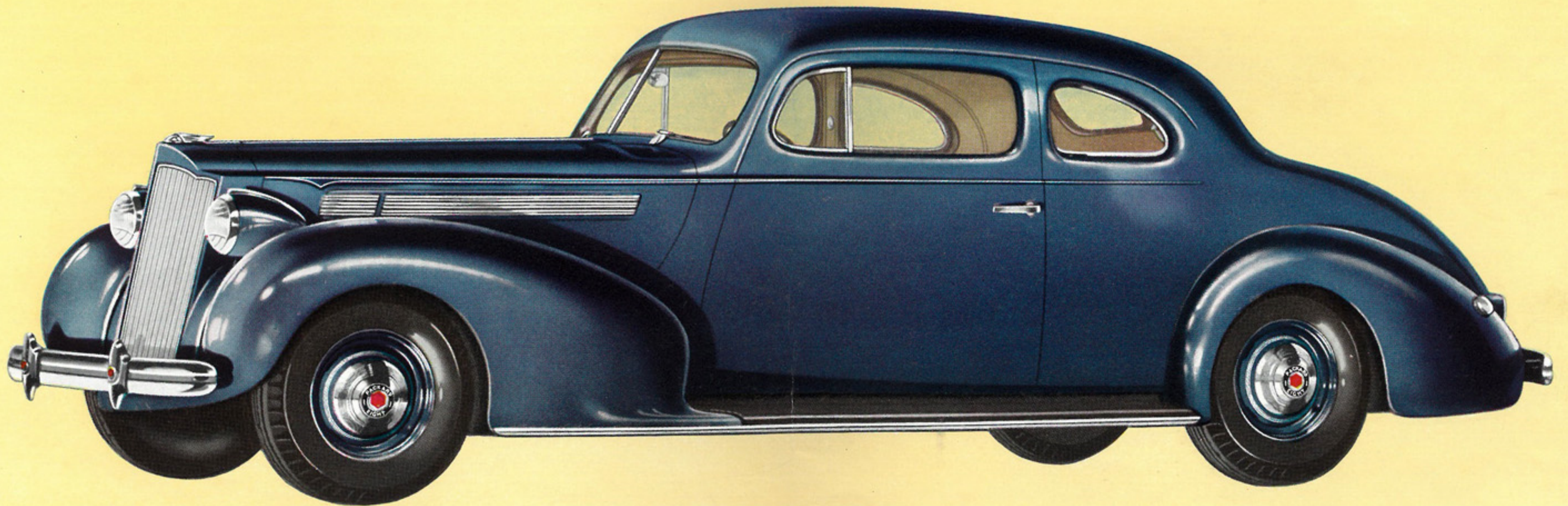


VOUS LA CHOISIREZ À CAUSE DE LA DOUCEUR DE SON FONCTIONNEMENT!

P A C K A R D



1 2 0

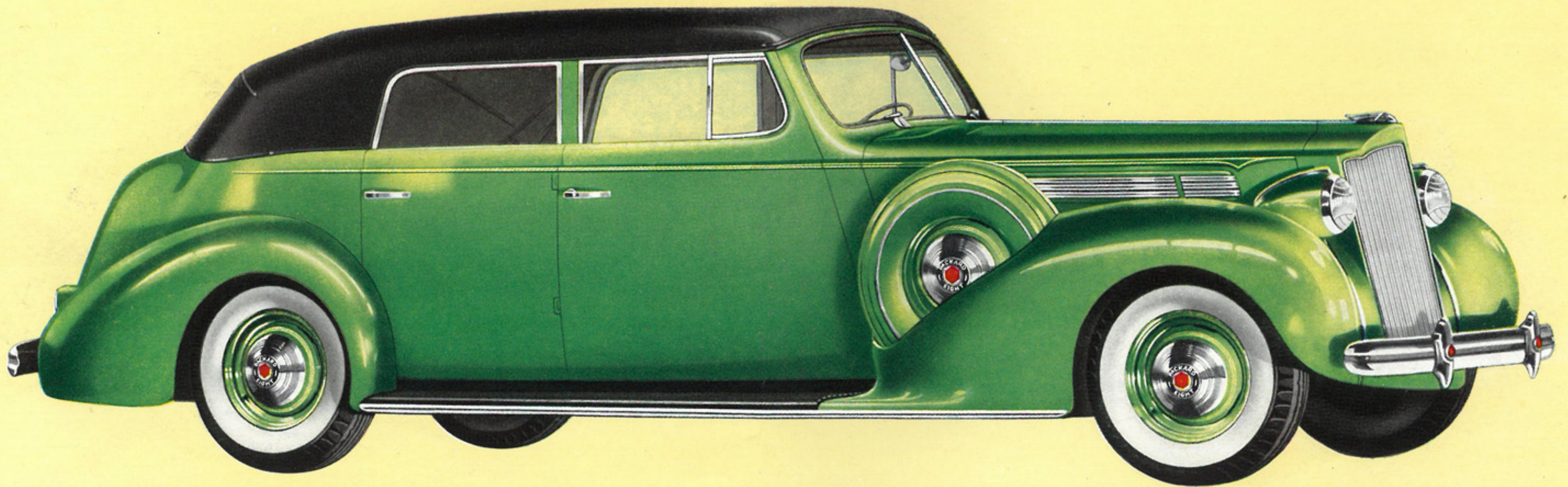


VOUS LA CHOISIREZ À CAUSE DE SA RÉGULARITÉ DE MARCHE!

P A C K A R D



1 2 0

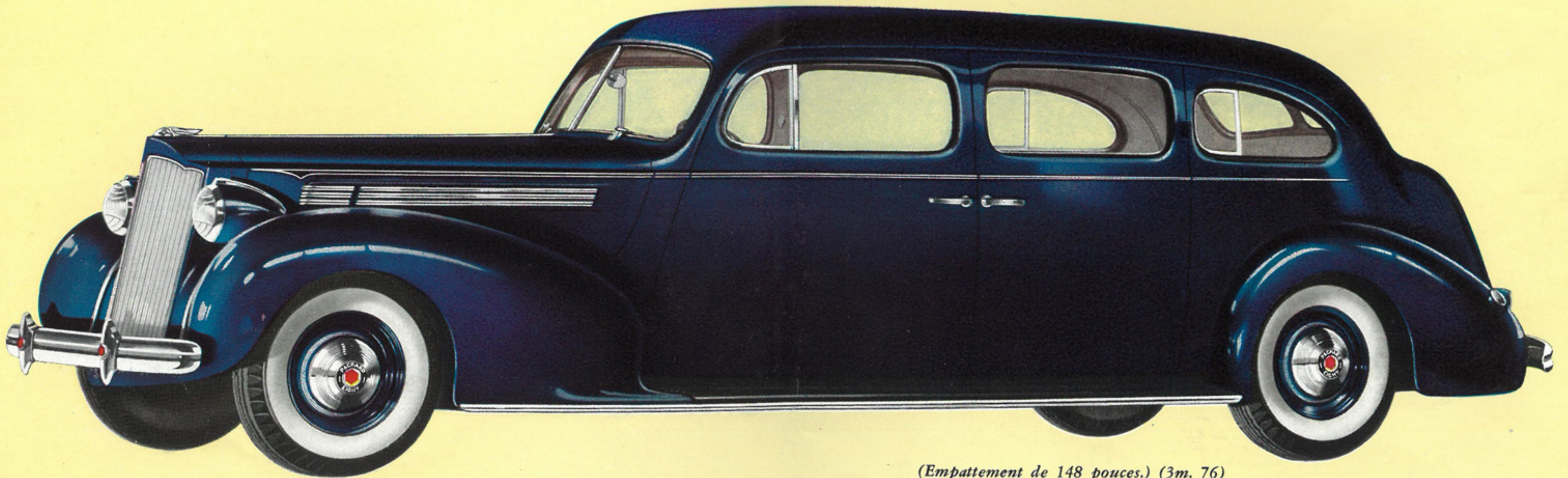


VOUS LA CHOISIREZ À CAUSE DE SA FACILITÉ DE MANOEUVRE!

P A C K A R D



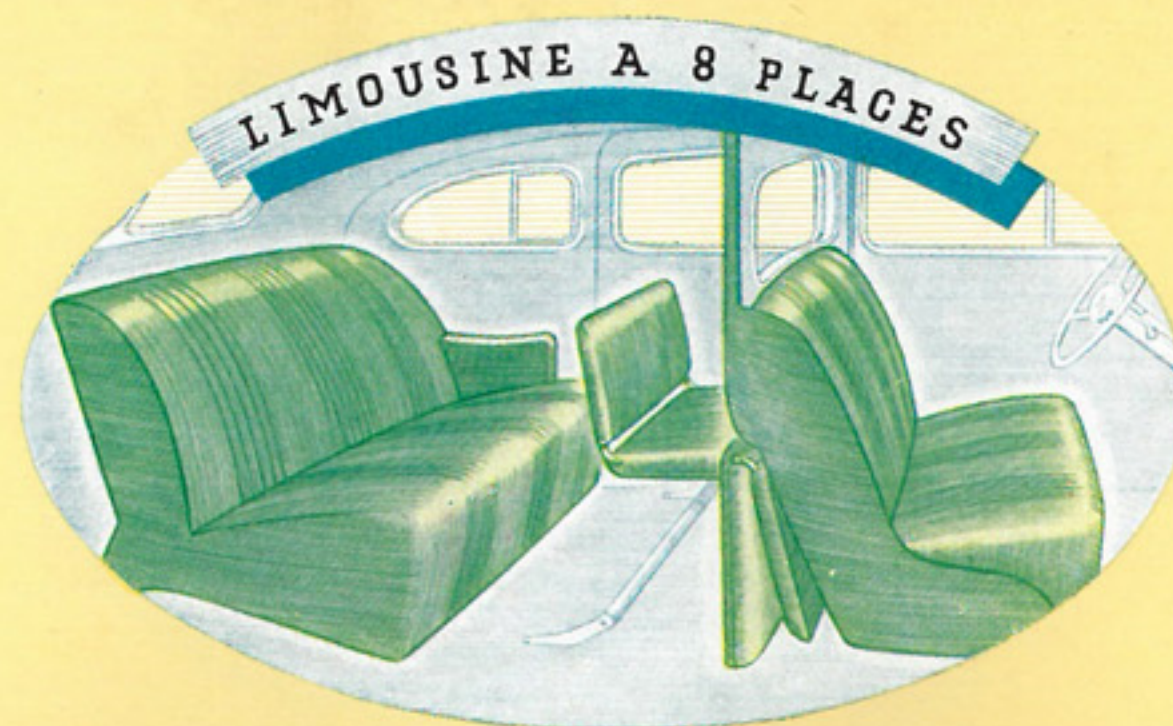
1 2 0



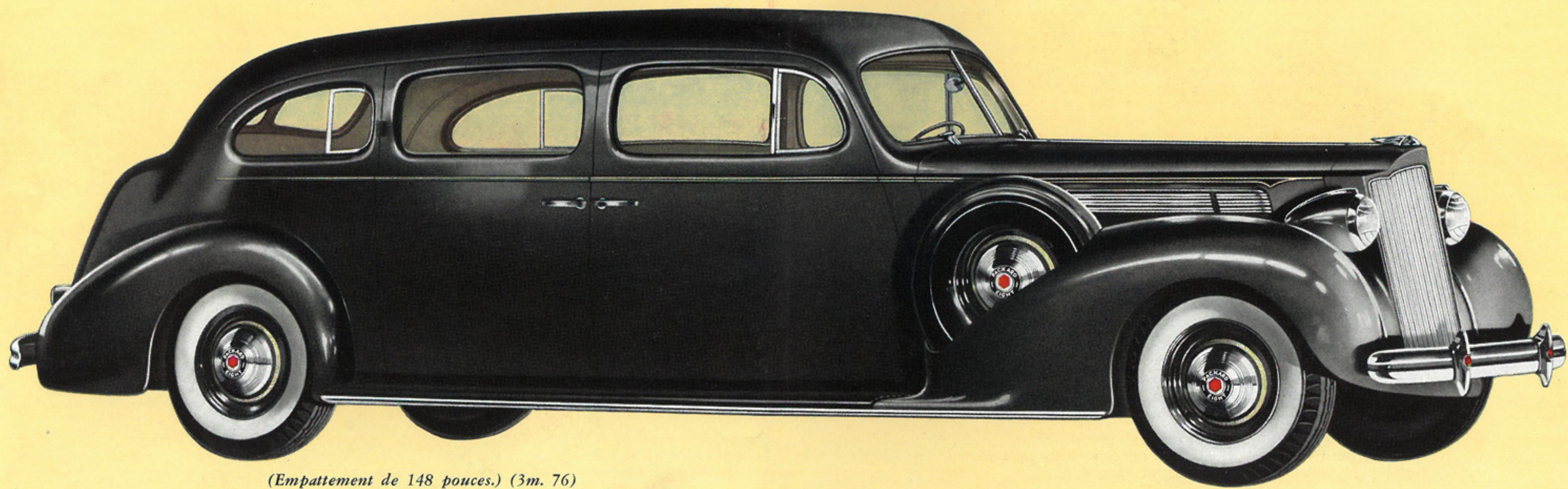
*(Empattement de 148 pouces.) (3m. 76)*

VOUS LA CHOISIREZ À CAUSE DE LA SÉCURITÉ QU'ELLE OFFRE!

P A C K A R D



1 2 0

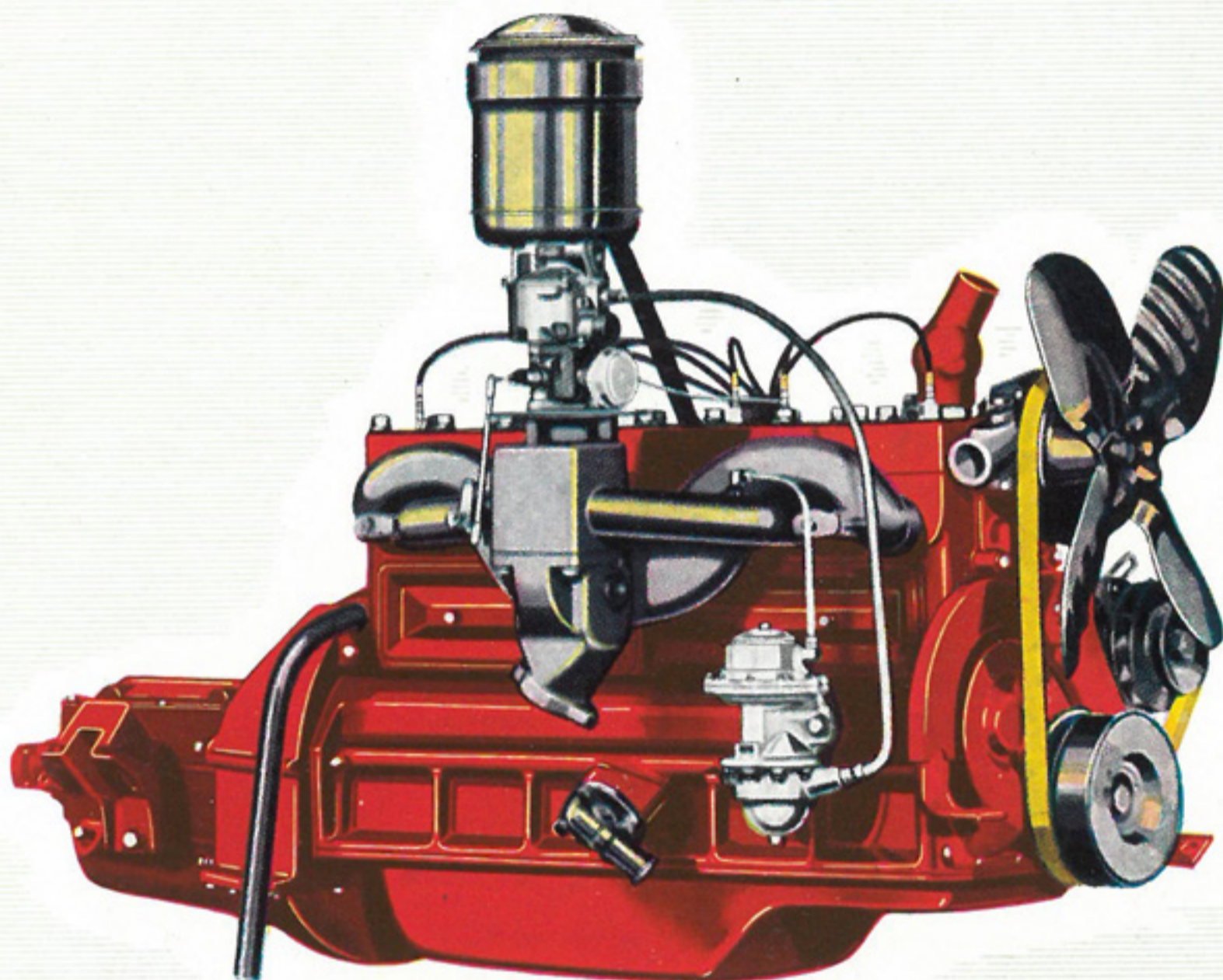


*(Empattement de 148 pouces.) (3m. 76)*

VOUS LA CHOISIREZ À CAUSE DE SA MERVEILLEUSE PRÉCISION!

# La Nouvelle PACKARD SIX

Pour 1939



LES CONSTRUCTEURS EXPERTS DE MOTEURS se sont assuré un nouveau prestige en sortant ce moteur pour la Packard Six 1939. De longues années d'expérience dans la construction de moteurs de différents types destinés à des usages variés, ont assuré à Packard les connaissances, spécialisées qui lui permettent de satisfaire à toutes les nécessités de la circulation urbaine ou sur route, grâce à la conception de ce moteur. Il a un alésage de  $3\frac{1}{2}$ " (88 mm. 9); une course de  $4\frac{1}{4}$ " (108 mm.); une cylindrée de 245 pouces cubes (4 lit. .012). Prenant le type de moteur le plus courant et le plus populaire, le six cylindres, Packard l'a perfectionné de façon à faire de ses impulsions motrices croisées, un fonctionnement d'une douceur et d'une souplesse qu'on n'attendrait pas de moteurs multi-cylindriques, et qui est de la plus grande utilité, dans la circulation urbaine comme sur la grande route. Et tout cela, avec l'économie de fonctionnement d'une SIX!

# La Plus Grosse Partie De Ses Affaires Provient De Voitures Coûtant Bien Moins Cher

Qui est-ce qui achète la Packard Six? Une étude du genre de voitures généralement offertes en échange, a démontré que *près de la moitié* des personnes qui achètent des Packard Six sont des gens qui possédaient des voitures qui, pour le prix, se rangeaient parmi les sept marques les meilleur marché! En échangeant ces voitures, leurs propriétaires ont pu les donner à titre de versement comptant, lorsqu'elles offraient une valeur normale, et ont pu, de ce fait, acquérir une Packard sans sortir un centime de leur poche, et payer le reste sous forme de mensualités commodes. Et beaucoup d'entre eux s'aperçoivent que le fonctionnement de leur Packard Six ne leur coûte pas plus cher que celui des voitures meilleur marché reprises en échange. Quelle que soit la marque de la voiture que vous conduisez actuellement, pourquoi ces faits probants ne vous inciteraient-ils pas à vous assurer tout le plaisir et toute la satisfaction qu'il y a à posséder une Packard Six?

## VOITURES REPRISES EN ÉCHANGE DE PACKARD SIX

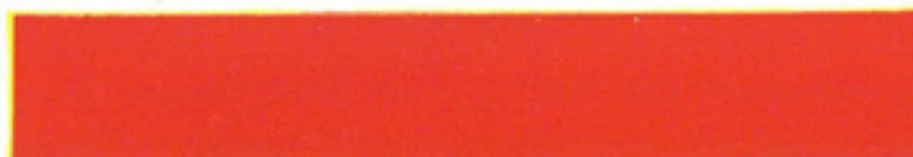
VOITURES  
DE LUXE



VOITURES  
DE PRIX MOYEN



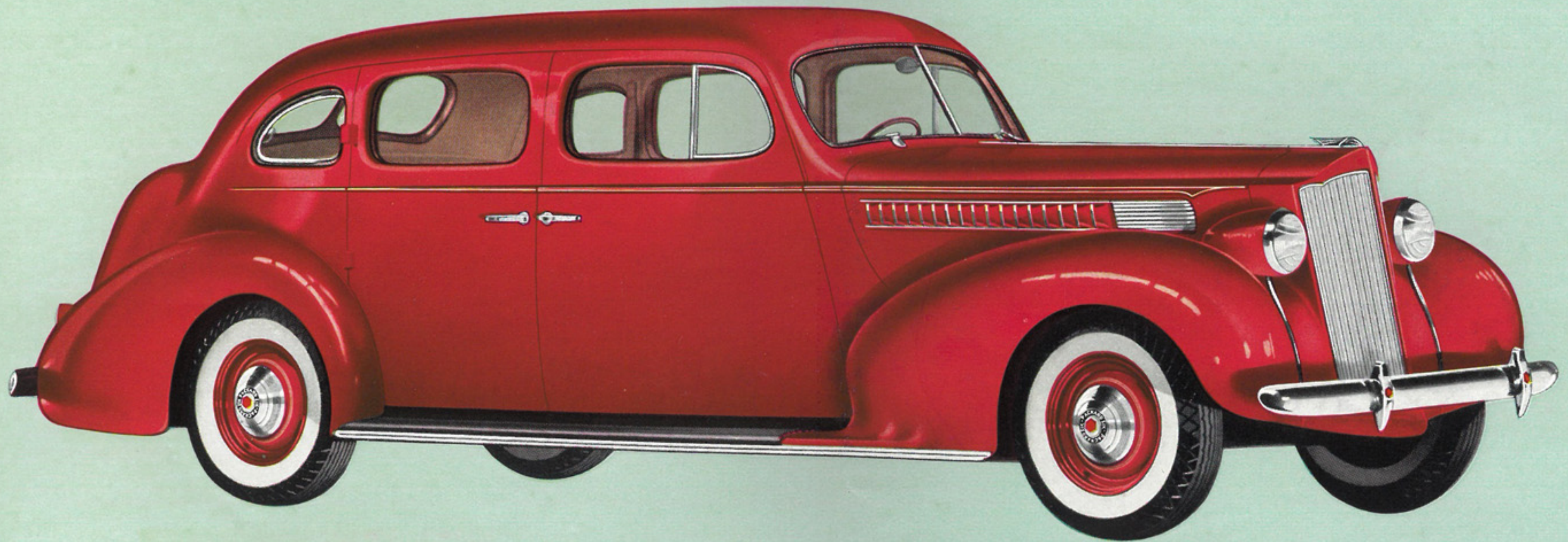
VOITURES  
BON MARCHÉ



P A C K A R D



S I X

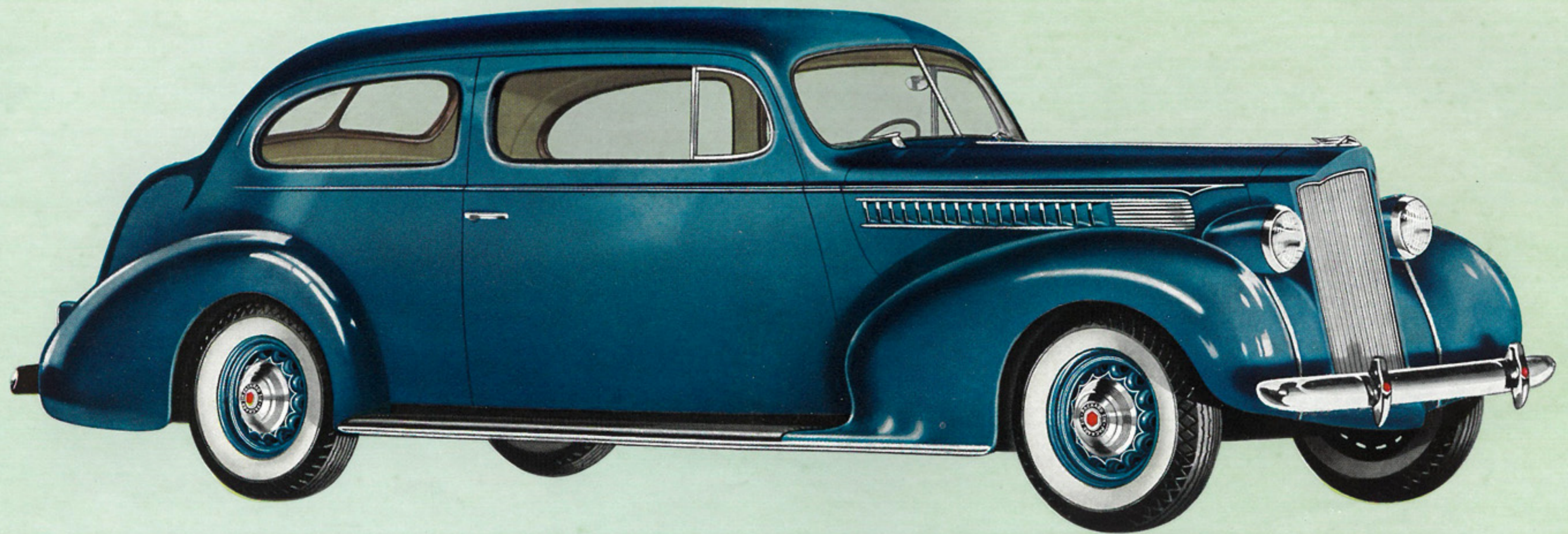


VOUS LA CHOISIREZ À CAUSE DE LA SUPÉRIORITÉ DE SA QUALITÉ!

P A C K A R D

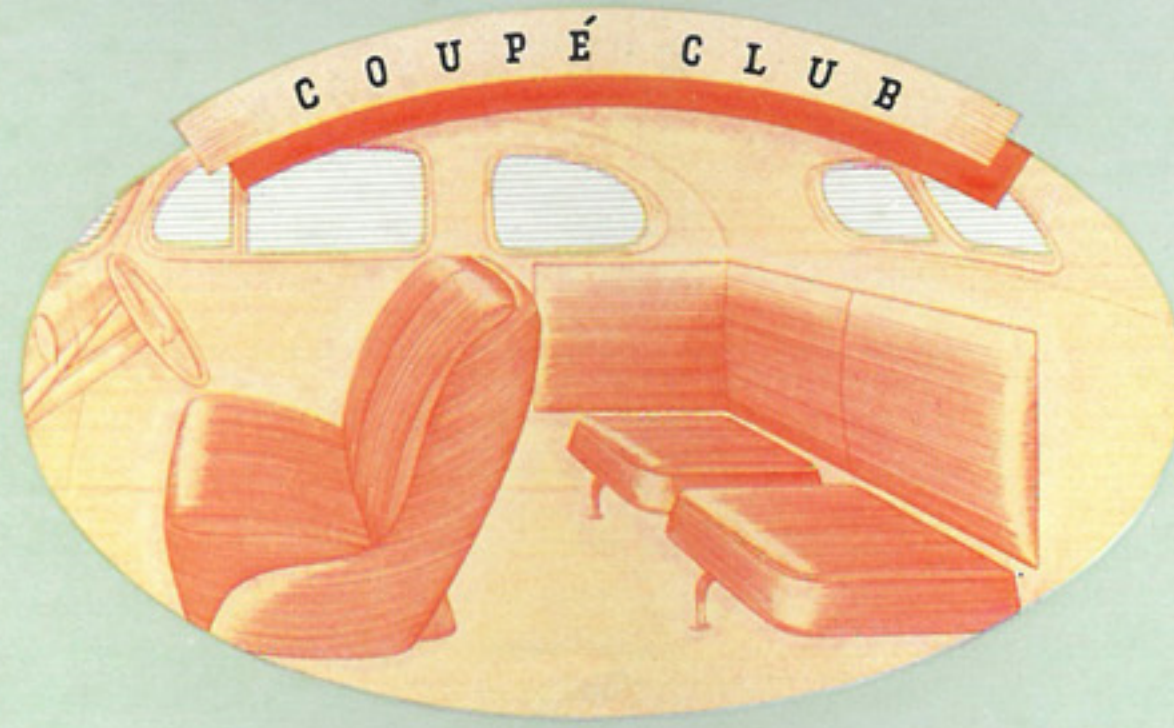


S I X

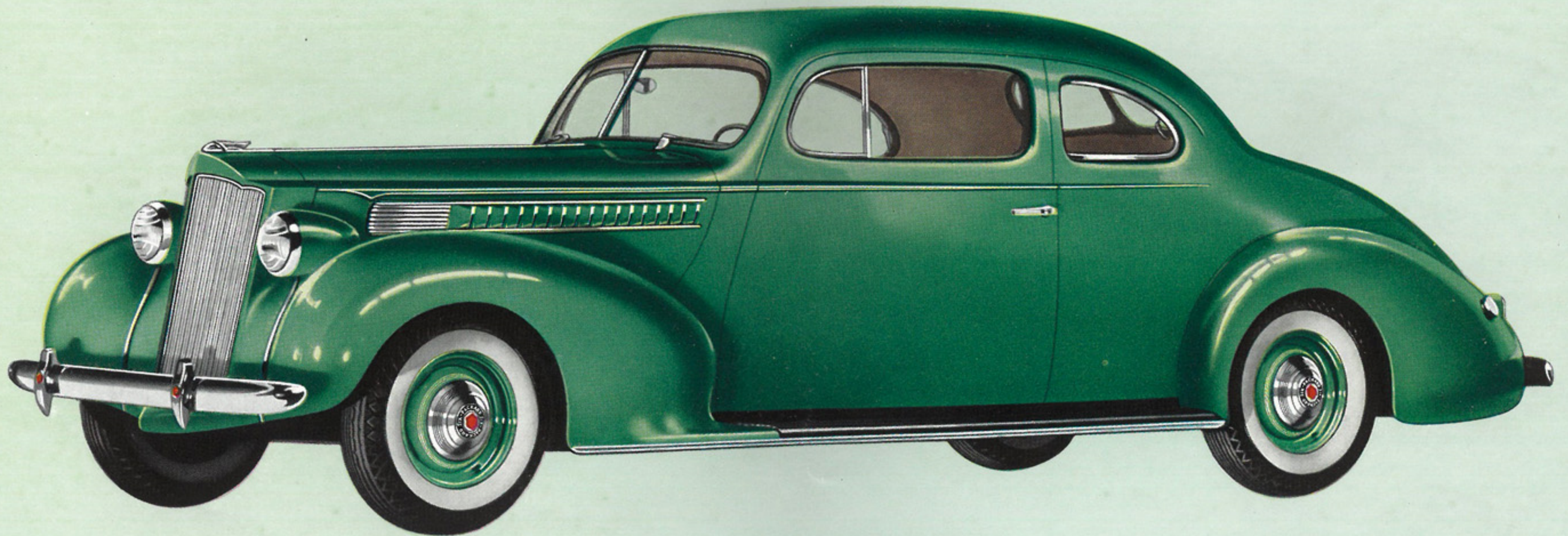


VOUS LA CHOISIREZ À CAUSE DE SON ÉTONNANTE ÉCONOMIE!

P A C K A R D

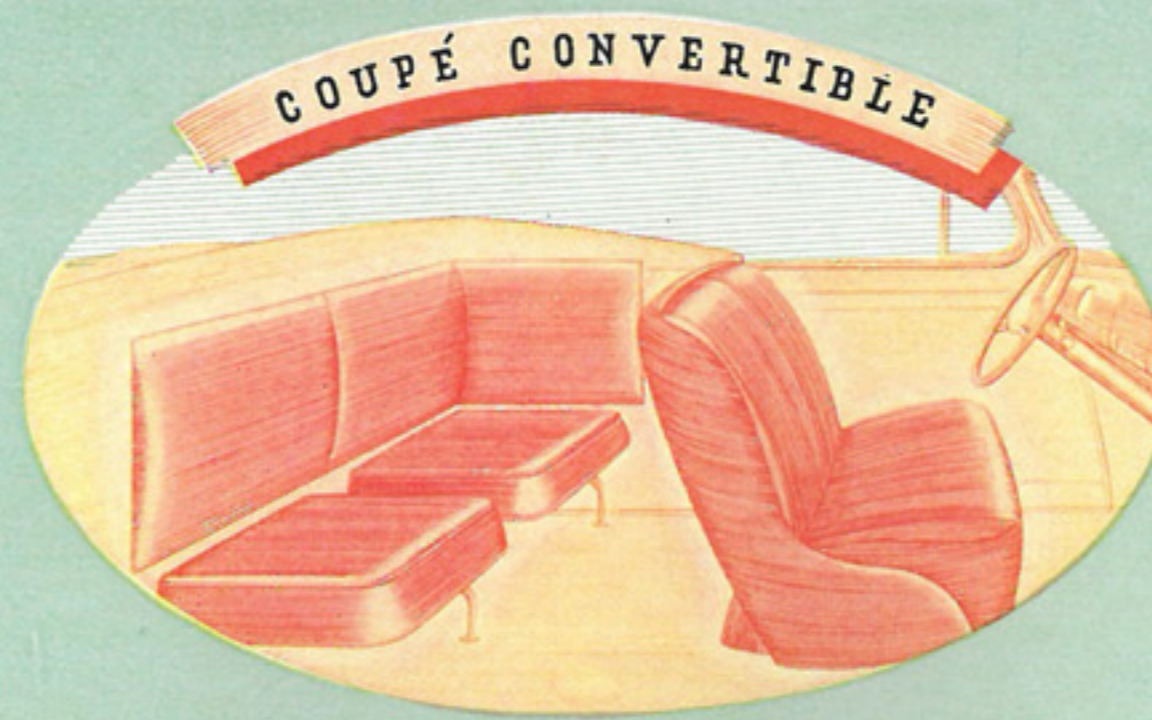


S I X

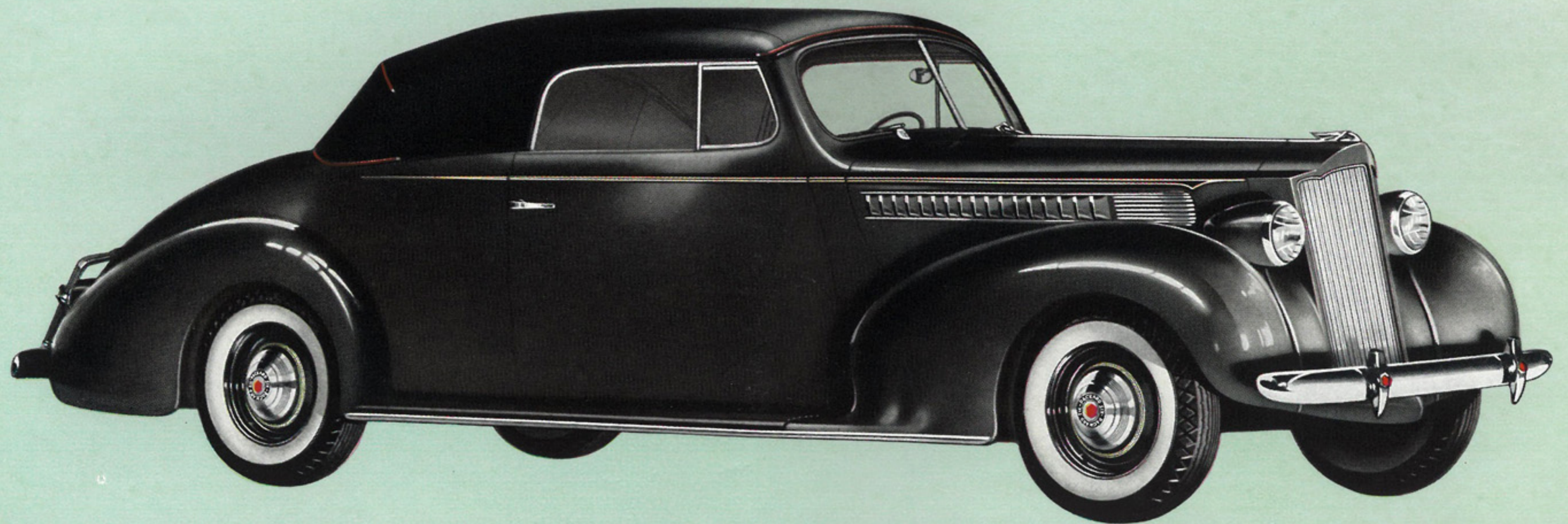


VOUS LA CHOISIREZ À CAUSE DE SA CÉLÈBRE "DOUBLE EXISTENCE"!

P A C K A R D

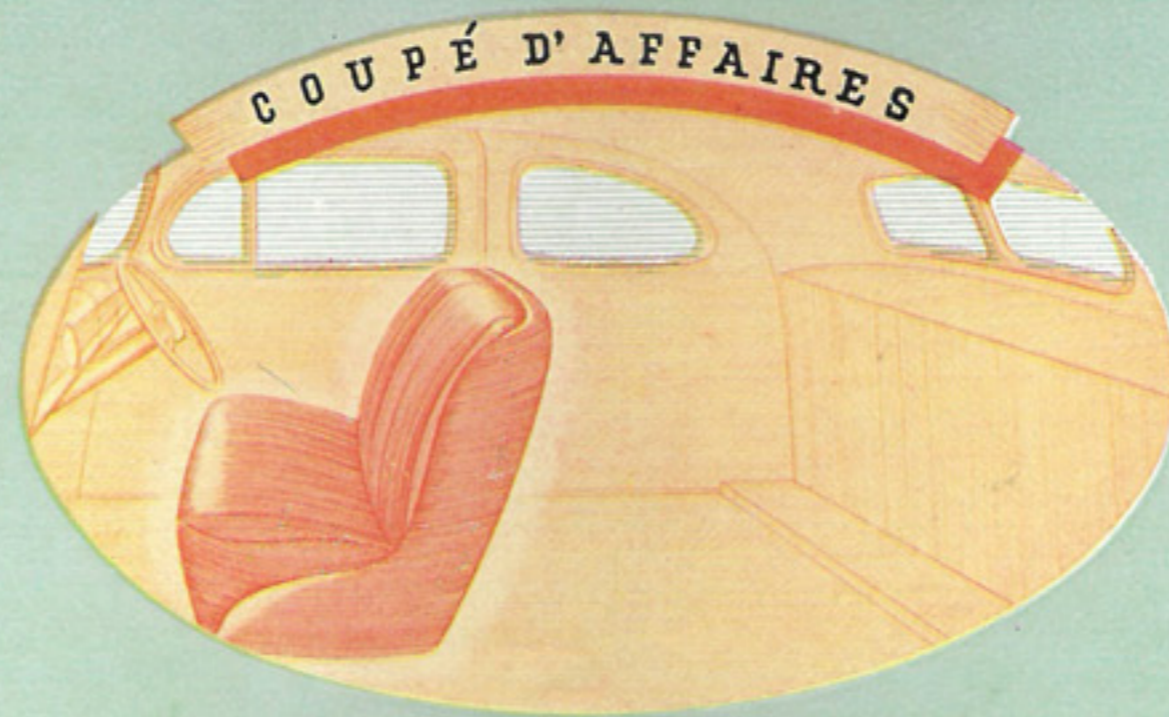


S I X

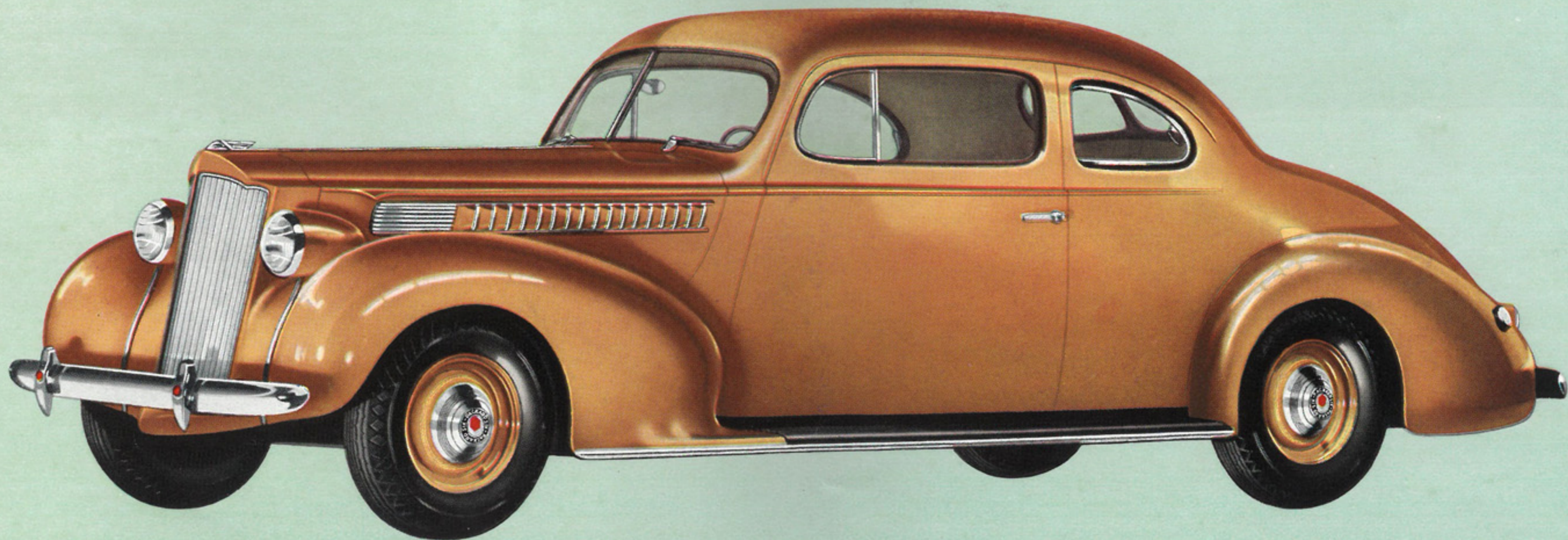


VOUS LA CHOISIREZ À CAUSE DE SA RÉPUTATION VIEILLE DE 40 ANS!

P A C K A R D

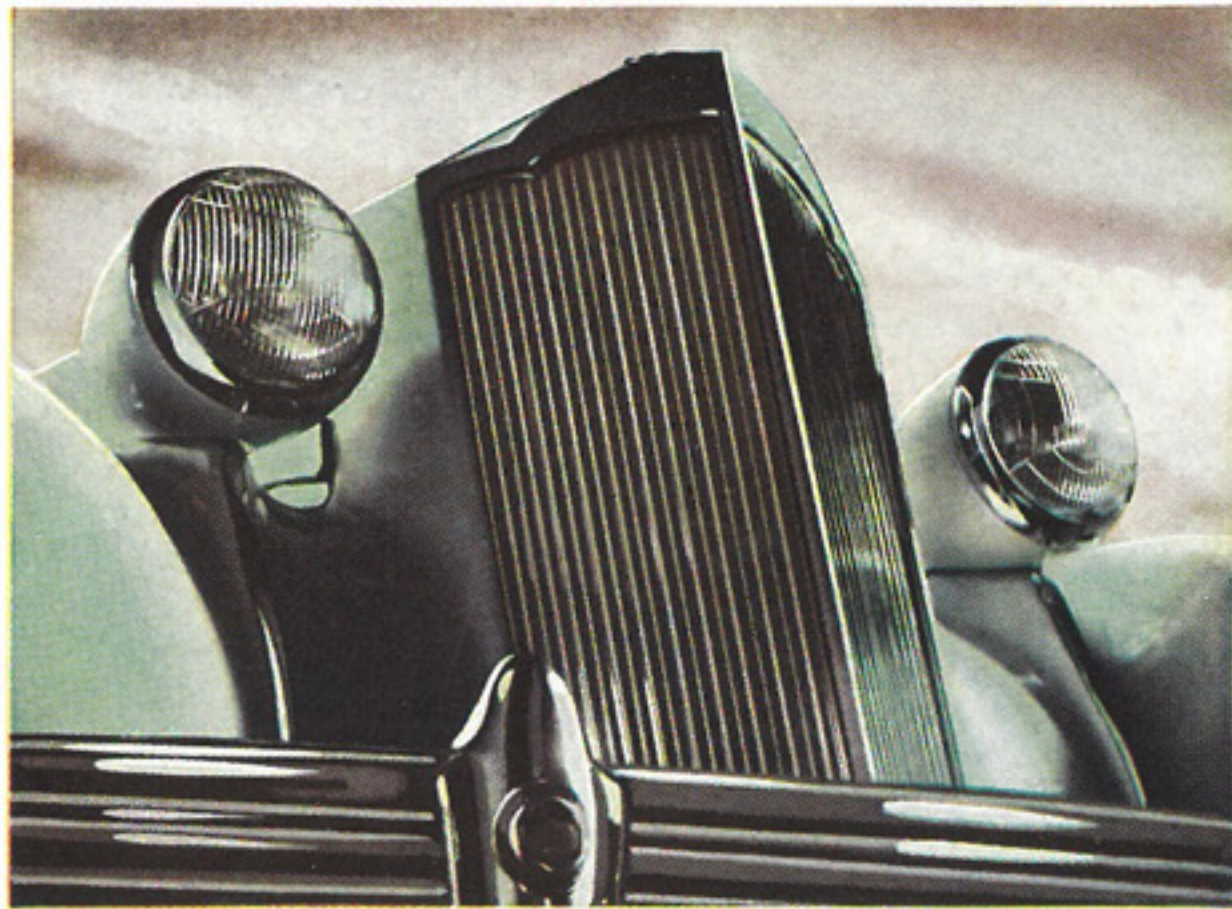


S I X



VOUS LA CHOISIREZ À CAUSE DU PEU DE FRAIS QU'ELLE ENTRAÎNE!

Vous la choisirez à cause de sa *Beauté Durable!*



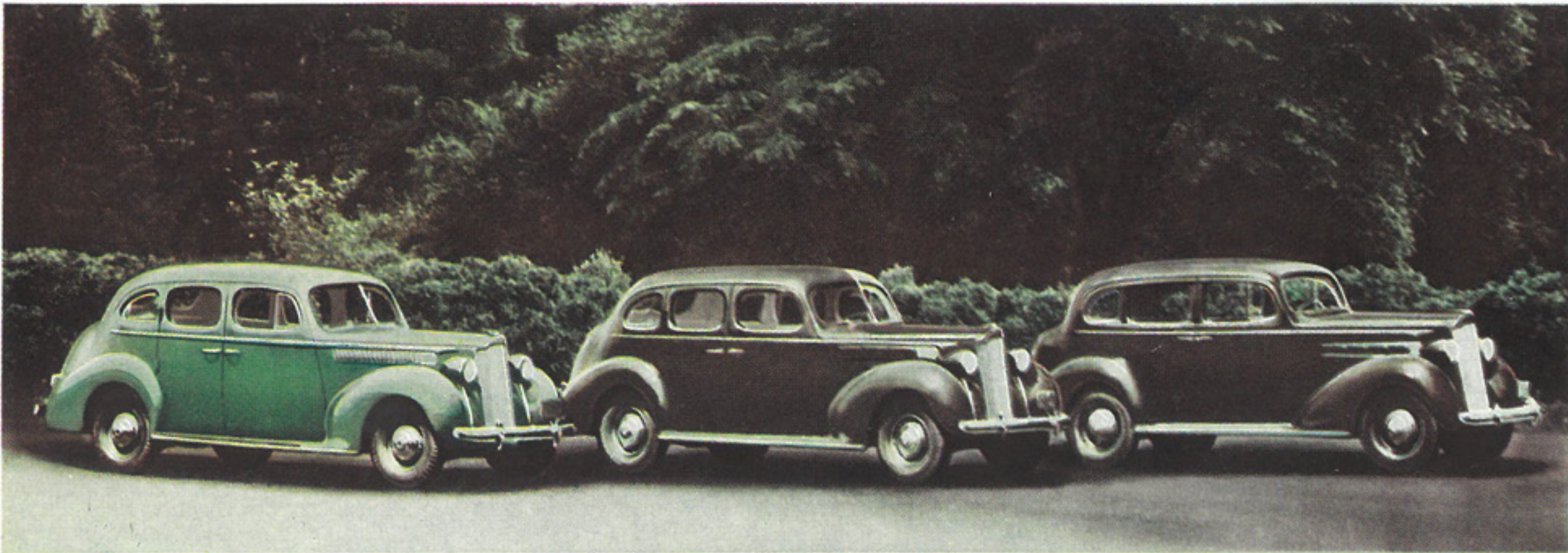
Une grâce nouvelle, un charme nouveau—mais toujours les lignes Packard, dont le style ne vieillit pas! C'est ce style que l'on retrouve dans les Packards pour 1939. Depuis le radiateur jusqu'au train arrière, il embellit le caractère de la voiture.



Le Concours d'Elégance, qui, autrefois, était une simple fantaisie en Europe, est devenue maintenant, une manifestation caractéristique. Voici la voiture Packard recevant la "Coupe de l'Elégance," qu'elle a bien méritée.



Quand des visiteurs de marque sont reçus en triomphe, quelle est la voiture dans laquelle ils reçoivent les hommages enthousiastes de la foule? Généralement, c'est une voiture Packard qui, par sa beauté, prend la place d'honneur en tête du cortège.

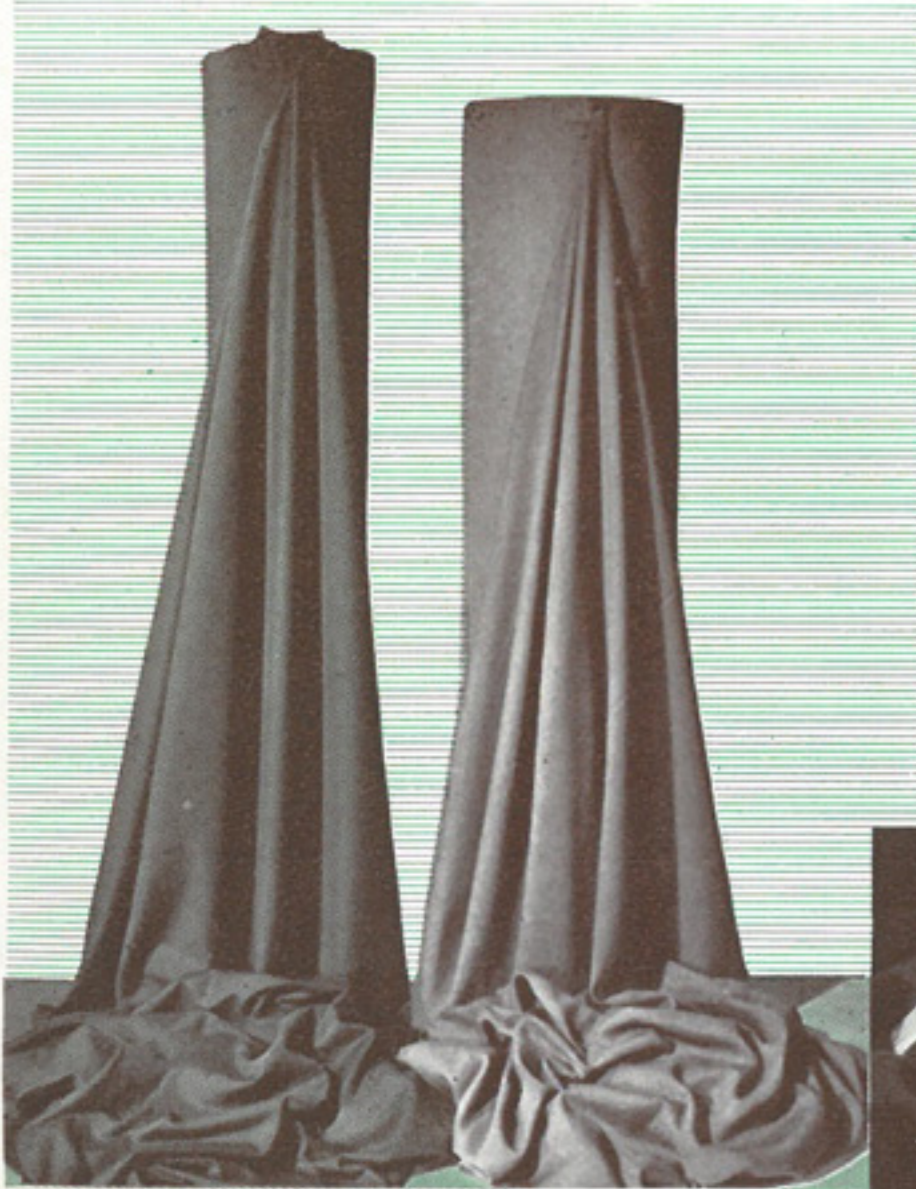


Une photographie qui est un défi! Quelle est la voiture ancienne? Quelle est la nouvelle? La beauté de la Packard est, pour son propriétaire, une garantie pour son placement, car son style la rend pour toujours reconnaissable. Les fantaisies passagères n'ont pas droit de cité, dans le dessin de la Packard, car Packard sait fort bien qu'une apparence démodée est une raison de dépréciation bien plus importante que l'usure mécanique. Quelle autre marque de voitures oserait—à la lumière de ce fait indubitable, et d'importance capitale—affronter une épreuve aussi redoutable?

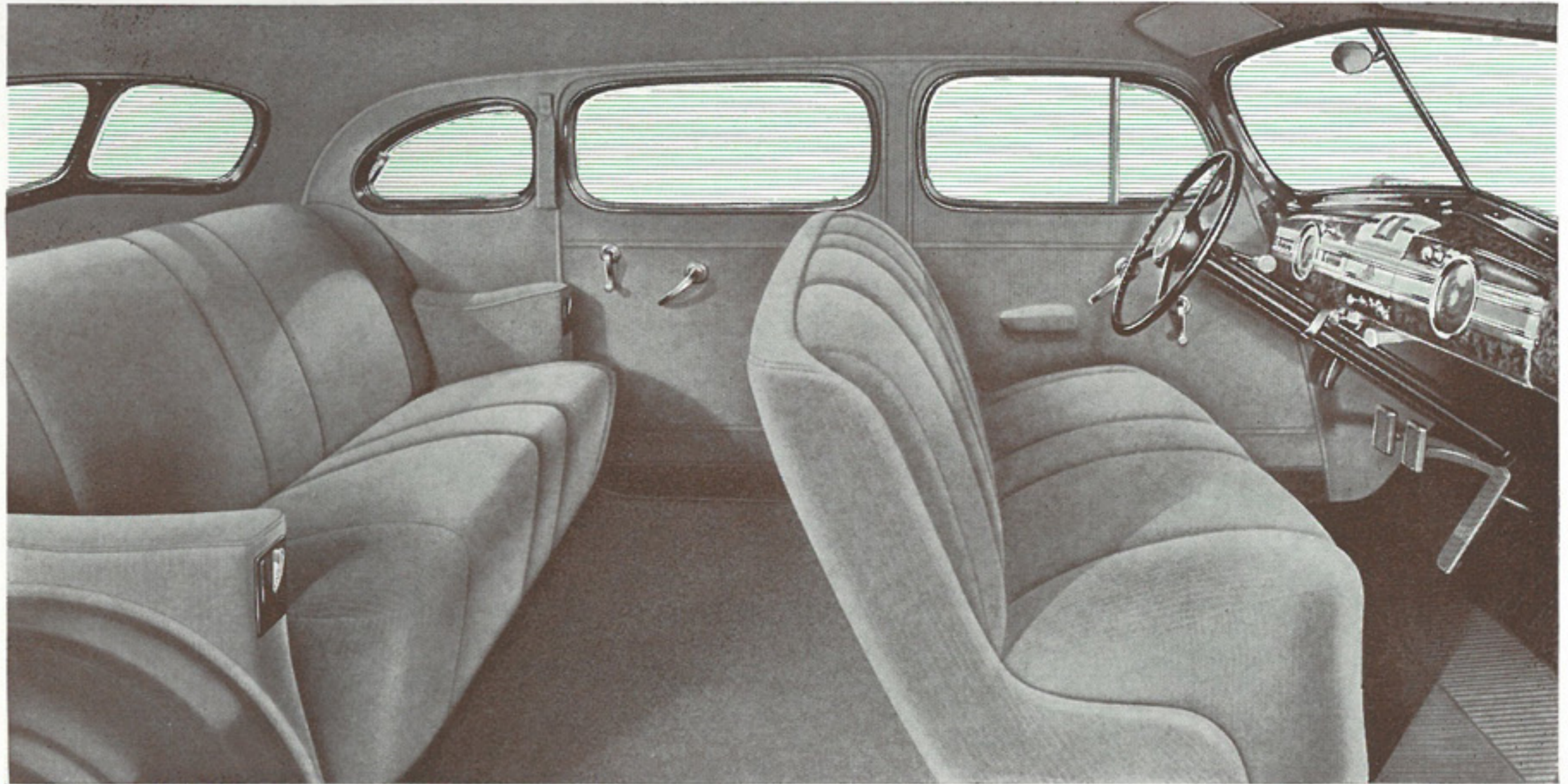


De même que les contours classiques et les proportions immuables de l'architecture persistent à travers les âges, de même, la pure beauté de lignes des voitures Packard a conservé, depuis de longues années, la première place dans le cœur des automobilistes, quel que soit l'endroit de la terre qu'ils habitent.

IL FAUDRAIT de nombreuses gravures et beaucoup de texte pour décrire comme il convient toutes les moindres notes de luxe délicat qui rehaussent les Packard 120 et Six. Aussi ces pages ne peuvent-elles vous donner qu'une idée approximative de la somptuosité de ces voitures Packard. Partout où vous portez vos regards, vous ne trouvez que luxe raffiné. Partout où vous portez la main, ou le pied, vous ne rencontrez que dispositifs luxueux et commodes, pour vous permettre de vous reposer et de vous laisser aller en toute nonchalance.



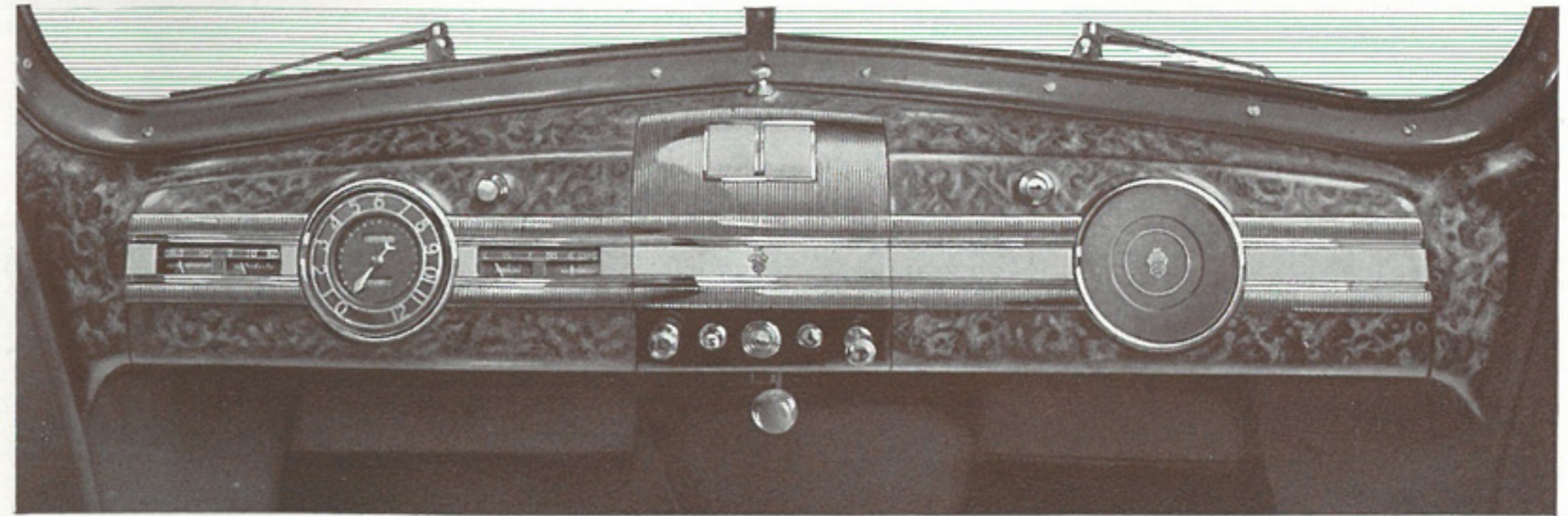
*Vous êtes invité à goûter tout ce luxe! Si vous aimez le luxe, imaginez-vous installé à l'intérieur de cette voiture. Voyez tout ce luxe: l'espace, l'aise et le confort, le bon goût. Dans les compartiments avant et arrière, partout le chrome poli brille à vos yeux. Goûtez la superbe couleur du noyer moucheté, aux teintes profondes — la tapisserie aux lignes sobres et dignes. Tout cela respire le style Packard!*



Ci-dessus—Vous avez le choix entre un riche drap fin, ou un superbe whipcord Bedford pour la tapisserie, dans un style spécial à chaque voiture, 120 ou Six.



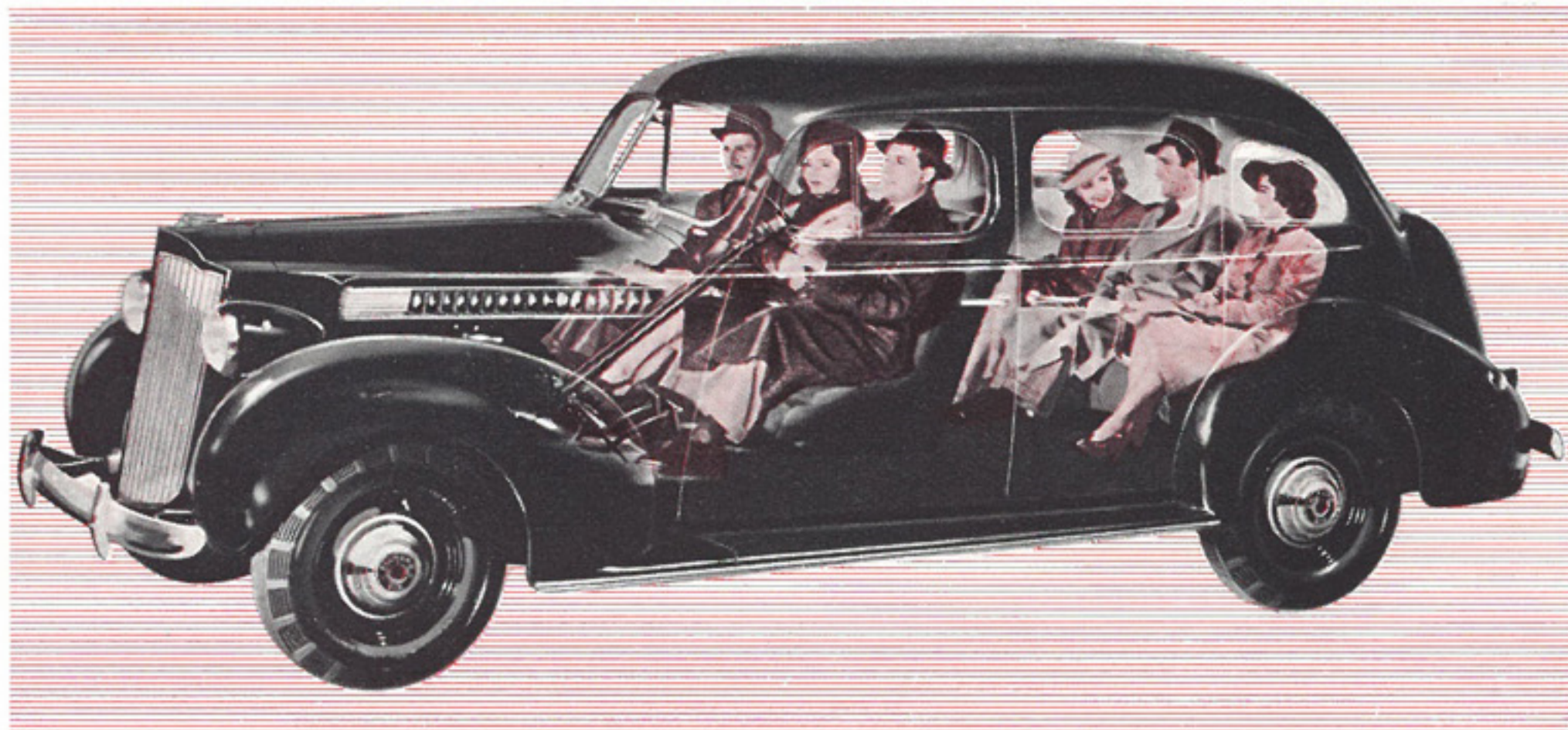
A droite—Une pureté de forme et une sobriété de lignes qui rappellent les pièces d'orfèvrerie des grands maîtres, donnent aux garnitures intérieures une beauté et un éclat empreints d'un goût délicat.



*Pourquoi les artistes de Packard qui président à l'installation intérieure des voitures, consacrent-ils tant d'attention et de soin au tableau de bord? Parce que ce tableau de bord est en pleine vue du conducteur, chaque fois qu'il s'assied au volant. Les cadrans sont clairs, faciles à lire, et illuminés indirectement par un rhéostat à manettes, qui permet tous les éclairages, depuis le plus doux jusqu'au plus fort. Les commandes sont placées à portée commode de la main. En un mot, tout a été prévu de façon à allier la commodité à l'effet artistique.*

Vous la choisirez à cause de son *Luxe Réel!*

# Vous la choisirez à cause de son *Confort Cassu!*



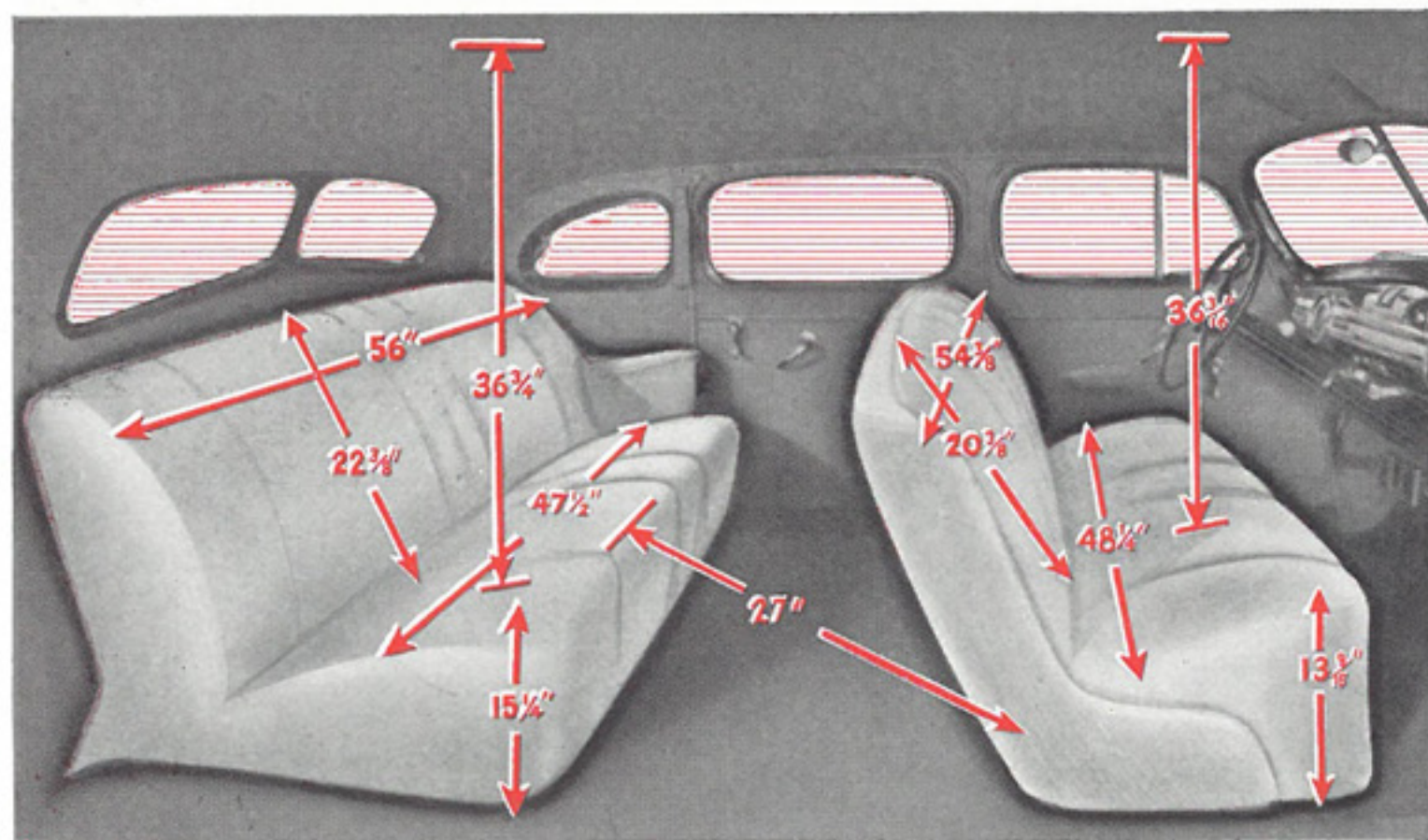
Les carrosseries Sedan assurent de la place à revendre pour SIX personnes. Le siège arrière assure plus d'espace que jamais—et le coussin avant est encore plus spacieux. L'espace pour jouer des coudes est plus grand, proportionnellement, que la place pour s'asseoir. Quant à l'espace pour les épaules, chose des plus importantes, il est exceptionnellement grand.



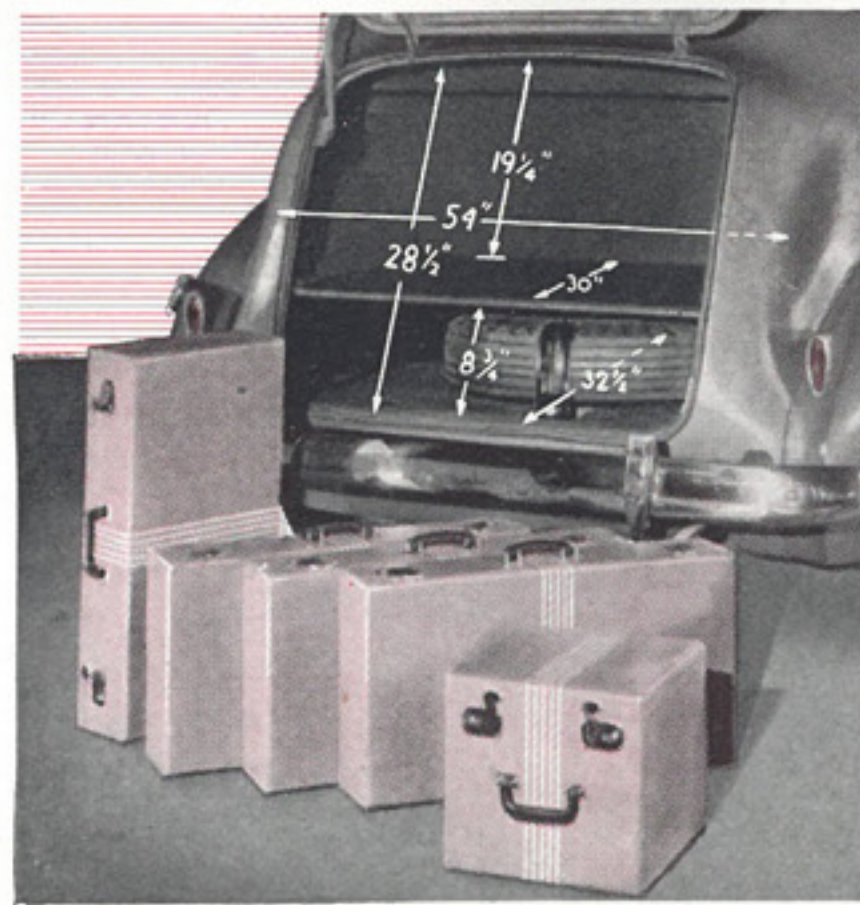
Le changement de vitesse au volant est une des nombreuses innovations Packard qui augmentent le confort de la voiture. Il est dégagé du plancher, laissant ainsi plus de place libre pour les trois personnes assises à l'avant.



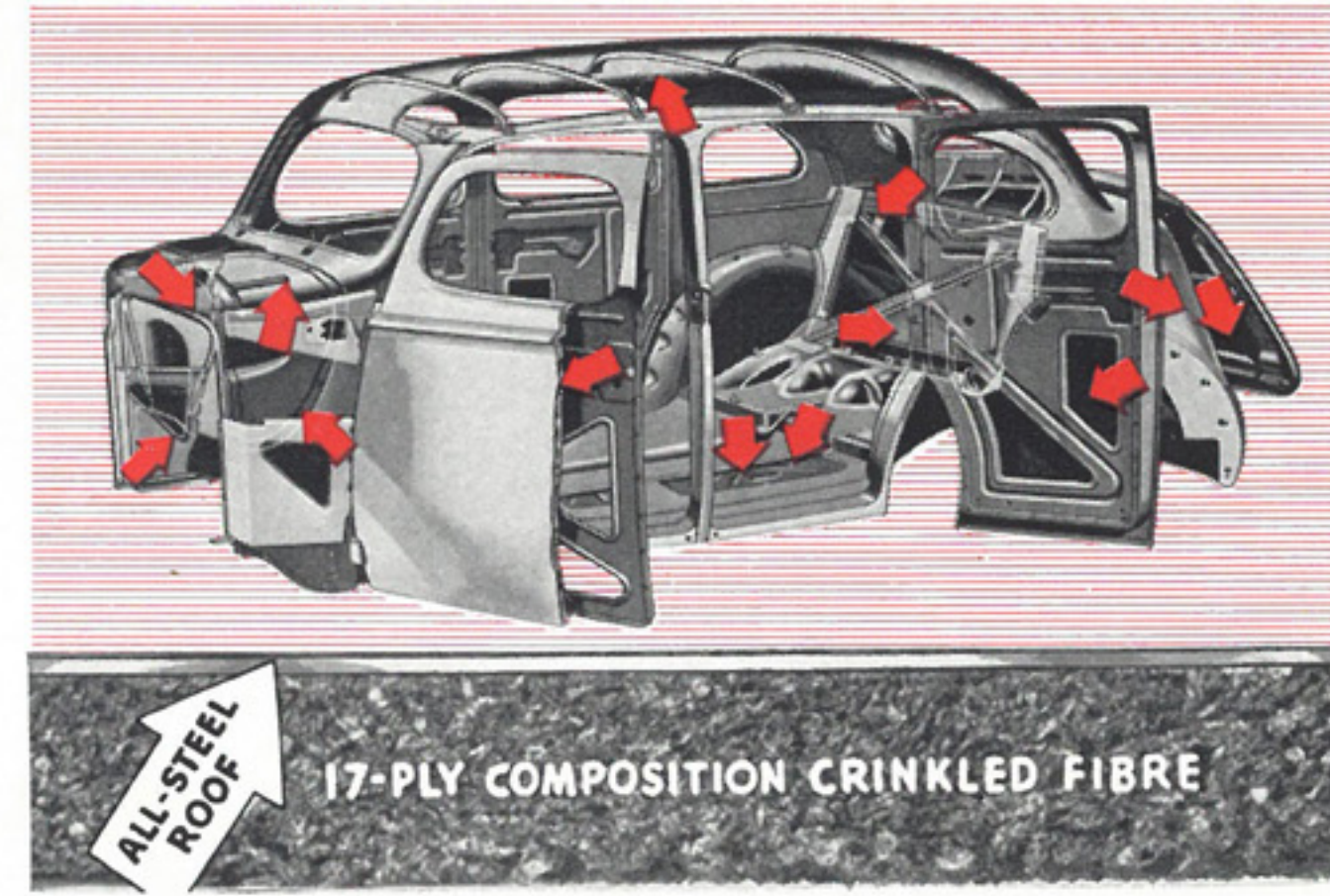
Pour entrer dans la voiture Packard, pas besoin de se glisser dedans sur le côté, comme un crabe! Les portes sont hautes et larges, et vous permettent d'entrer ou de sortir de la voiture sans encombrer.



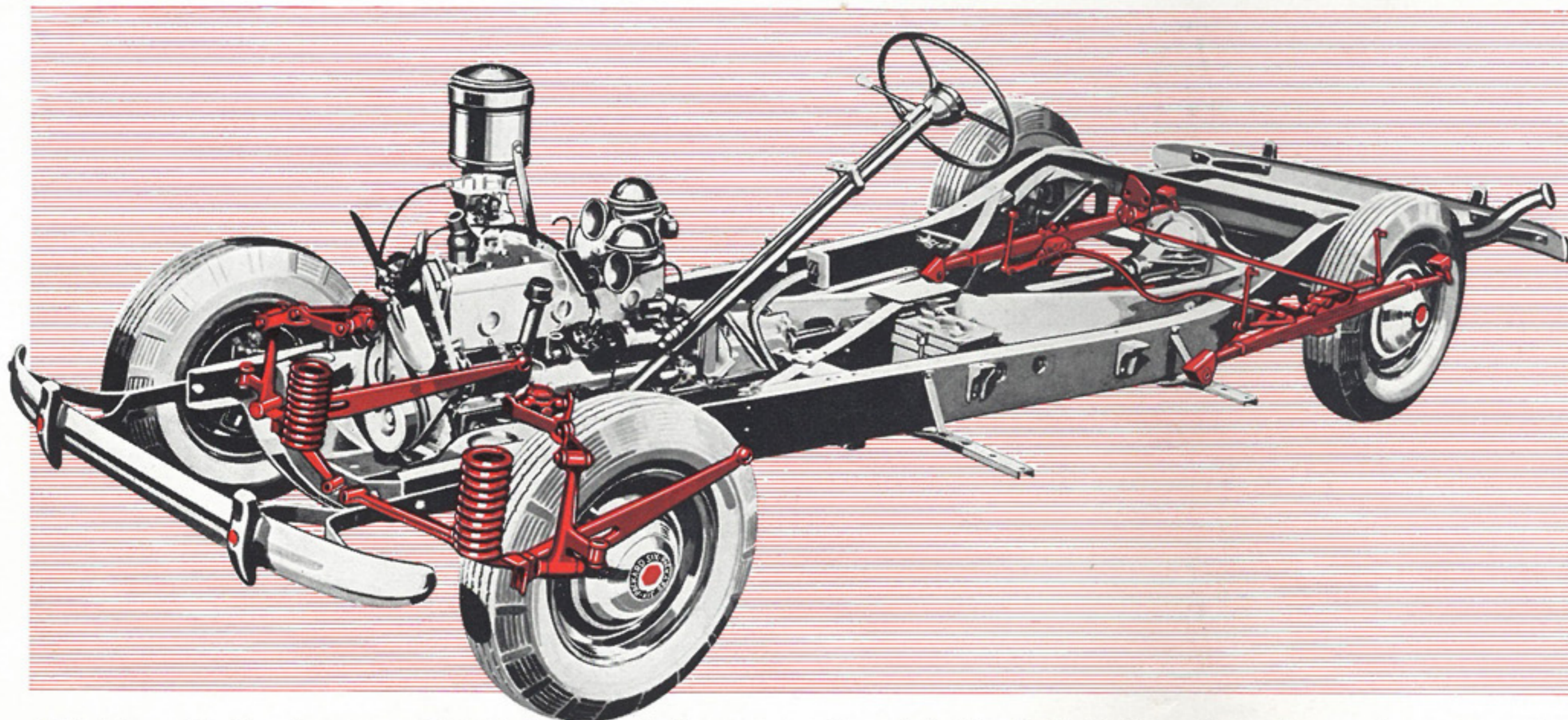
Prenez un centimètre et mesurez la longueur, la largeur et la hauteur de la carrosserie Packard. Constatez l'espace prévu pour les jambes, la largeur des sièges, la hauteur du toit—vérifiez toutes les dimensions qu'il vous plaira. Notez toutes ces dimensions pour faire vos comparaisons, car ce sont là des dimensions qu'aucune autre voiture ne saurait vous offrir. Dans une sedan Packard, six personnes sont parfaitement à leur aise, et jamais tassées.



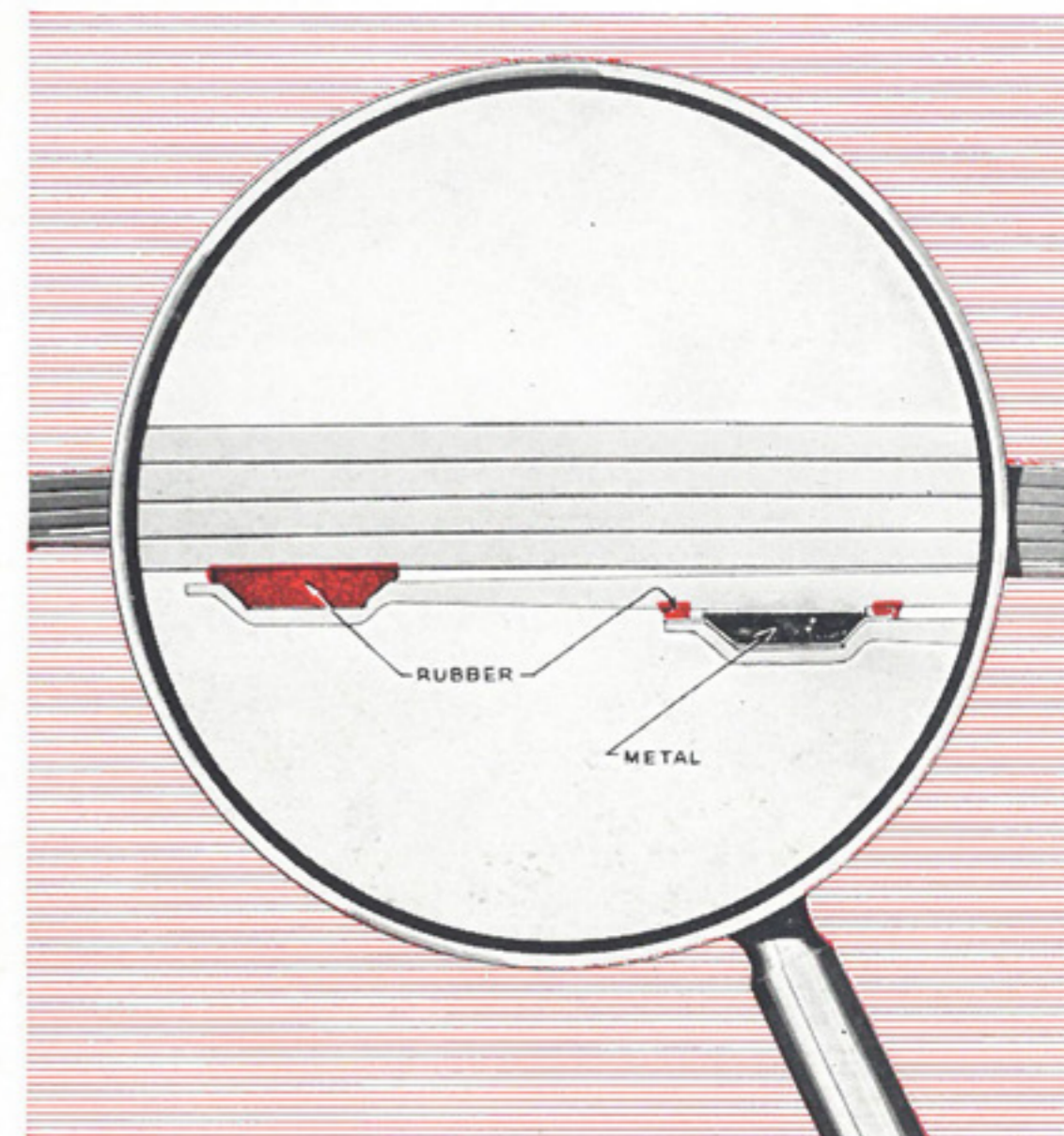
A l'arrière se trouve un compartiment mesurant 0,410 mètres cubes, dans lequel peut trouver place suffisamment de bagage pour une longue randonnée. Dans la Packard 120, avec ses cuvettes de garde-boue, l'espace utile mesure 0,574 mètres cubes.



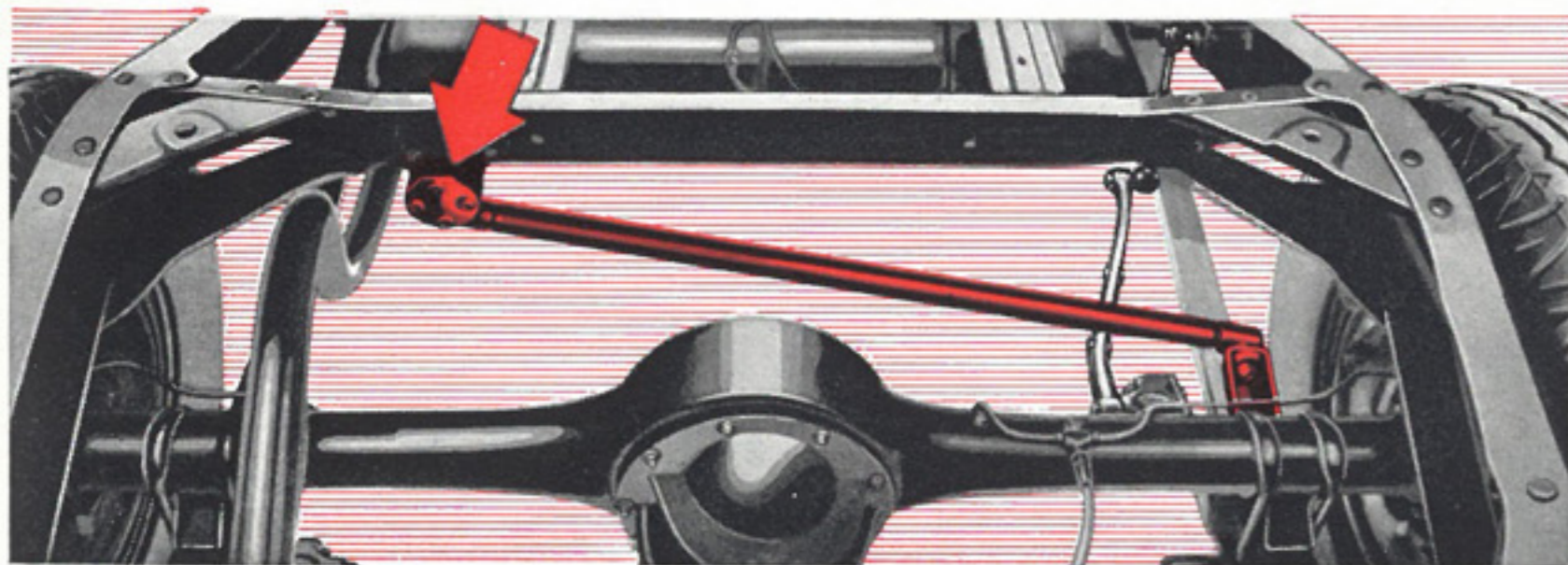
Le confort des voitures Packard s'adresse à l'esprit tout autant qu'au corps, grâce à la construction robuste de leur carrosserie toute en acier, isolée contre les bruits extérieurs, le froid et la chaleur, en 14 endroits, qui sont les "points sensibles." Pour donner un exemple parmi beaucoup d'autres, le toit de ces carrosseries est composé d'une composition isolante épaisse, comportant 17 couches.



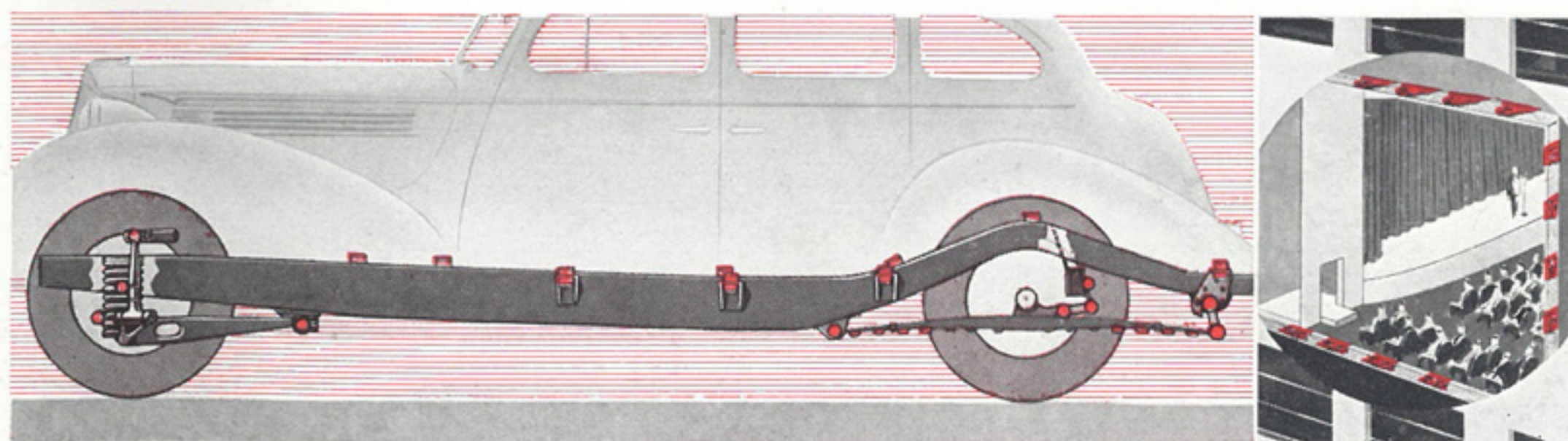
Le "roulement le plus doux sur route" est dû aux perfectionnements mis au point par Packard, et que l'on ne trouve dans aucune autre voiture au monde. A l'avant, la célèbre suspension "Safe-T-fleX" absorbe les obstacles de la route grâce à des ressorts à boudin flexibles, protégés par de gigantesques jambes de force en acier. A l'arrière, des amortisseurs spéciaux à ressorts et bras opposés, et un stabilisateur transversal, assurent une plus grande facilité de manoeuvre et de direction.



Si vous aviez un oeil magique qui vous permette de voir entre les feuilles des ressorts arrière, vous y verriez des pièces interposées de caoutchouc élastique, d'une durée indéfinie, ainsi que d'un alliage spécial assurant une nouvelle élasticité contrôlée aux ressorts.



Combien d'amortisseurs une voiture automobile possède-t-elle? Quatre, en général. Oui, mais dans la nouvelle Packard 120 et Six, il y en a un CINQUIEME qui absorbe les vibrations transversales provoquées par les cabots de la route. En contribuant à stabiliser l'arrière de la voiture, il augmente la sûreté de la direction.

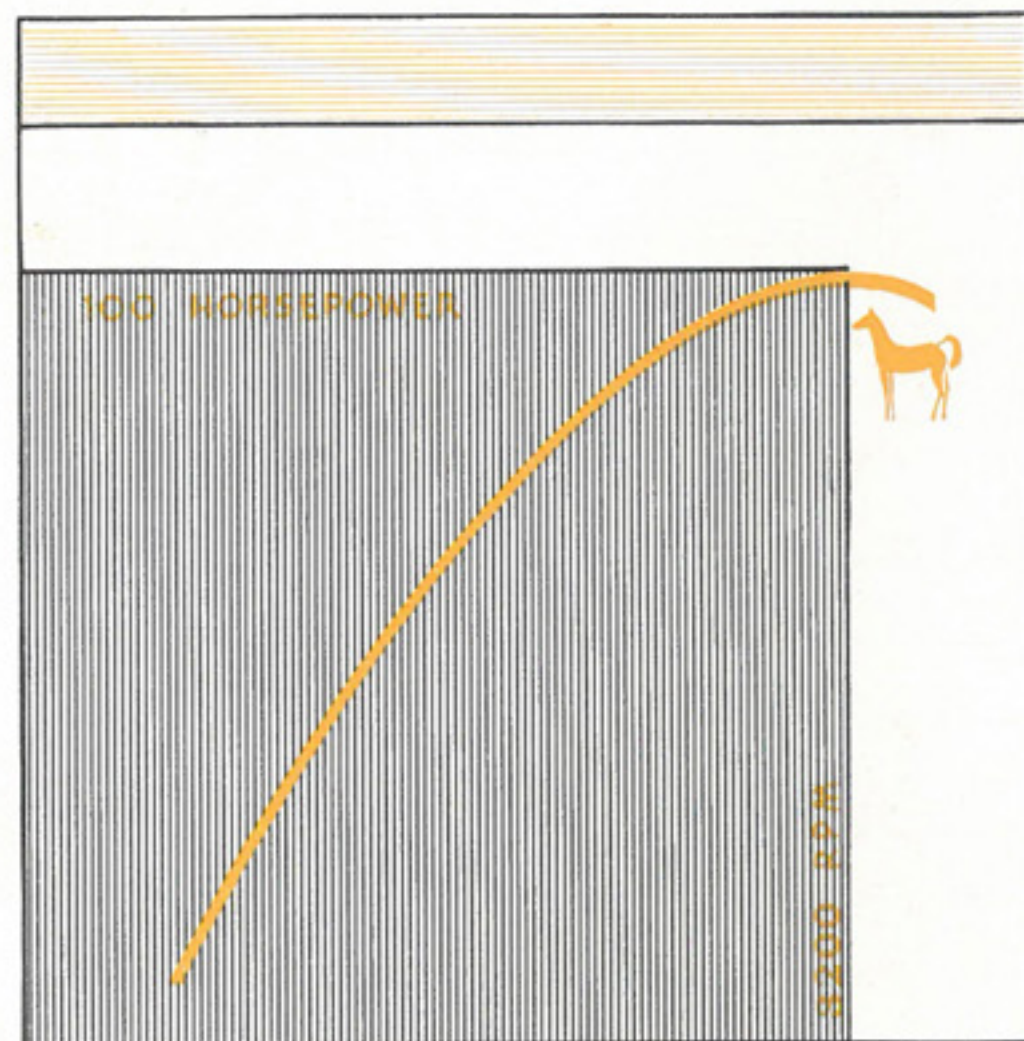


Comme les studios suspendus, des stations de radiodiffusion modernes, la carrosserie Packard est TRIPLE-MENT isolée par des coussinets de caoutchouc contre les bruits extérieurs et les chocs. Première isolation: les gros pneus caoutchouc. Ensuite: les suspensions avant et arrière, isolées du bâti par des coussinets de caoutchouc. Finalement: des coussinets imprégnés de caoutchouc séparent le bâti de la carrosserie, aux points de montage.

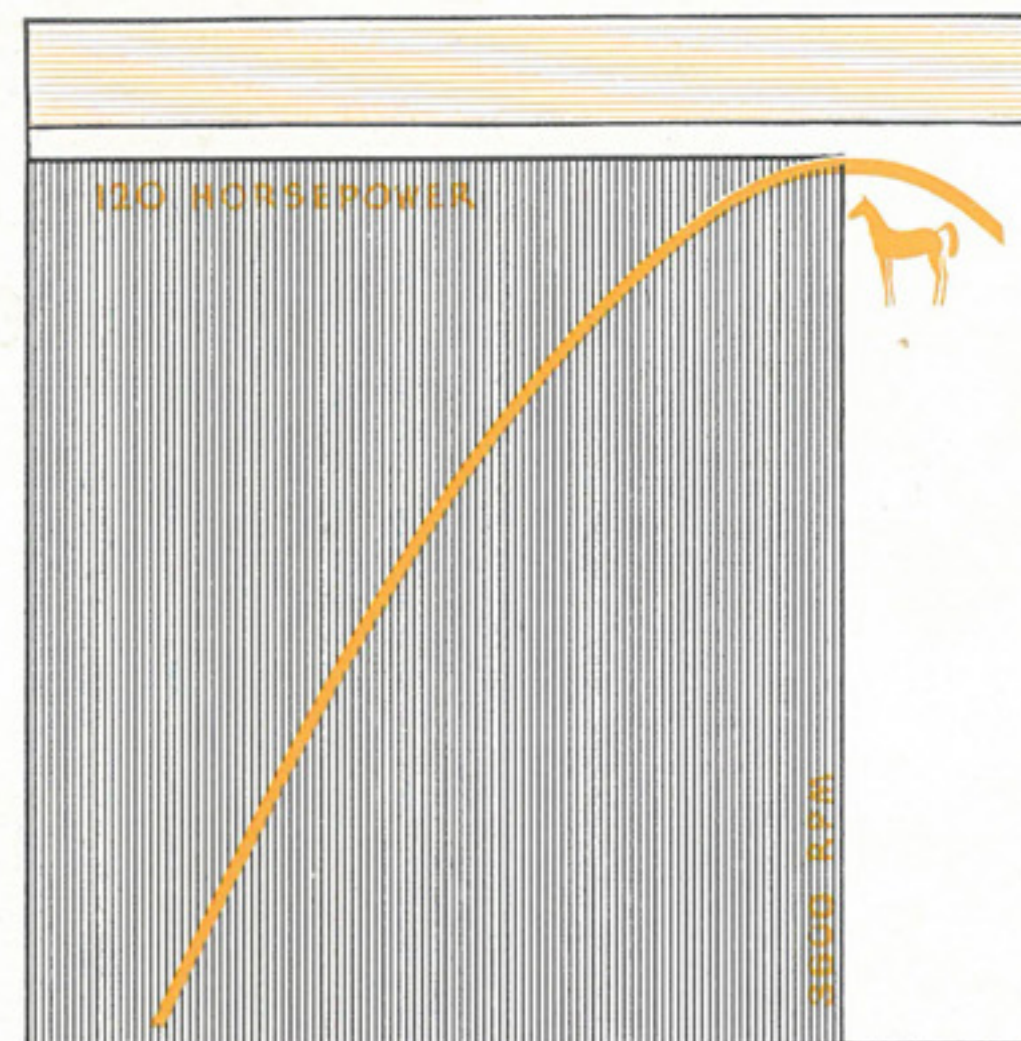
Vous la choisirez à cause de sa *Regularité de Marche!*

# Vous la choisirez à cause de la douceur de son *Fonctionnement!*

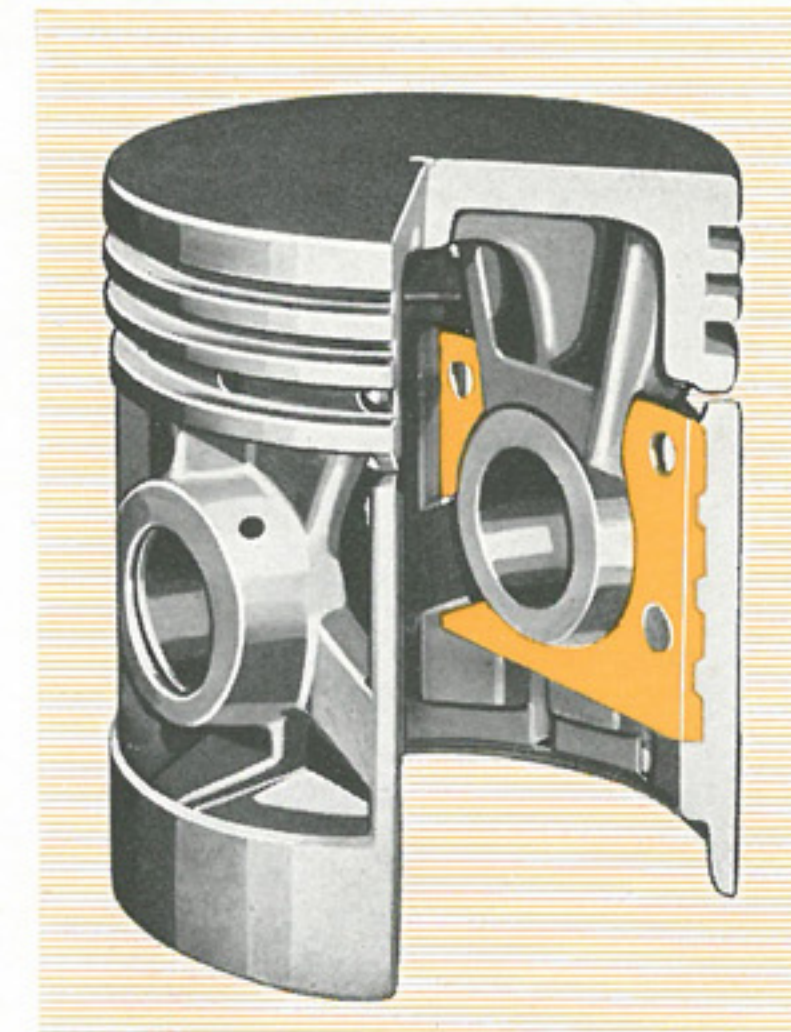
AUSSI BIEN dans la circulation urbaine que sur route, on exige de la voiture un fonctionnement impeccable, et le fonctionnement n'est pas une des moindres qualités du nouveau moteur Packard. Mais les choses qui contribuent à assurer ce rendement supérieur sont nombreuses et variées. Cependant, pour Packard, le tout présente toujours plus d'intérêt que la partie. Par conséquent, les caractéristiques de rendement représentées ci-contre ne doivent être considérées que comme un petit nombre parmi beaucoup d'autres, des caractéristiques qui assurent au moteur 1939, son fonctionnement aussi doux que le velours, que ce soit en pleine circulation urbaine, ou sur la route.



100 C. V.—Chose incroyable dans une voiture de cette grandeur—voilà le rendement, doux comme le velours, de la Packard Six. Sa consommation réduite est des plus agréables à constater.



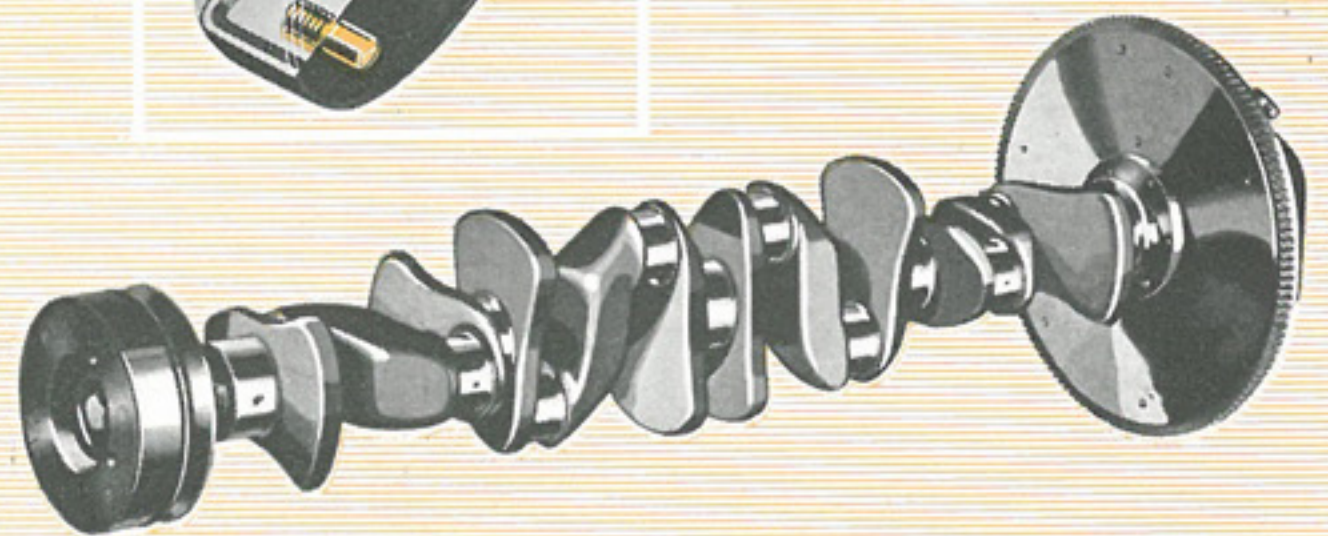
120 C. V.—fournis avec la douceur satinée qui caractérise le huit cylindres—voilà ce que vous assure le gros moteur de la Packard 120. Sa consommation en essence est incroyablement réduite.



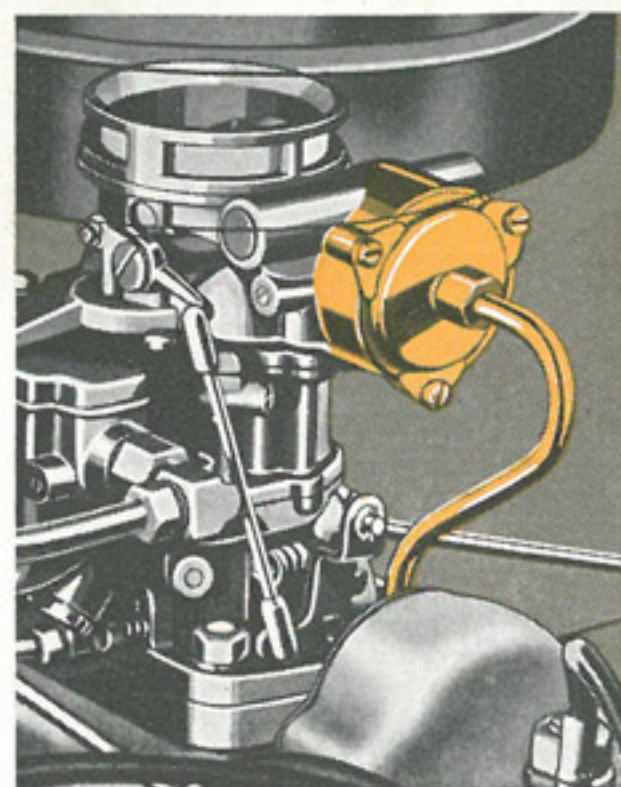
Les pistons autothermiques, en alliage d'aluminium, assurent un ajustage précis et une compression complète, que le moteur soit froid ou chaud.



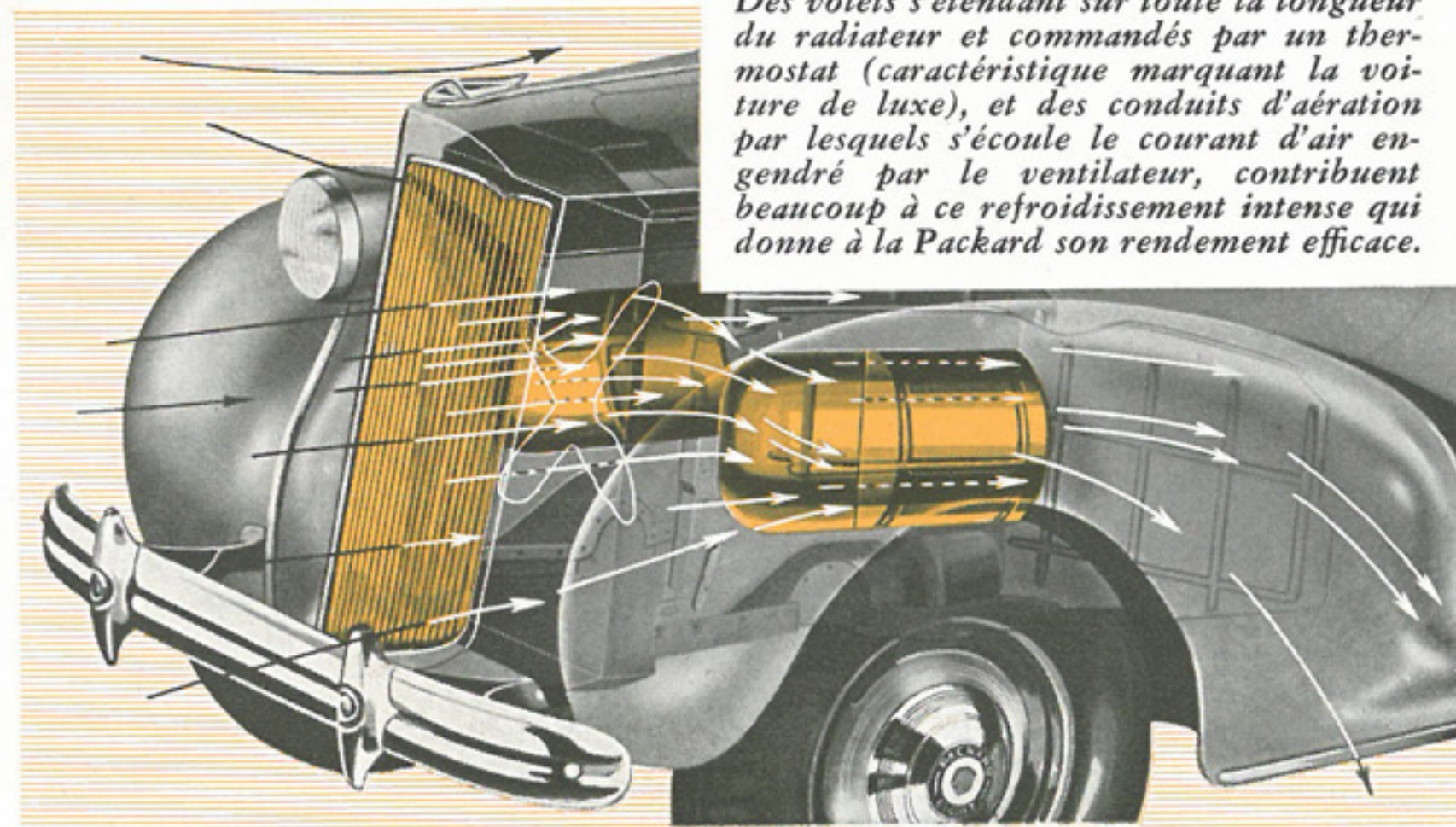
Cet amortisseur de vibration—exclusif à Packard—absorbe les tremblotements du vilebrequin, dus aux efforts de torsion.



Les vilebrequins Packard sont de lourdes pièces forgées, avec contre-poids venus de forge. Ils sont rigoureusement équilibrés et les coussinets principaux et de maneton se chevauchent, ce qui rend les arbres encore plus rigides et égalise les vibrations du moteur.



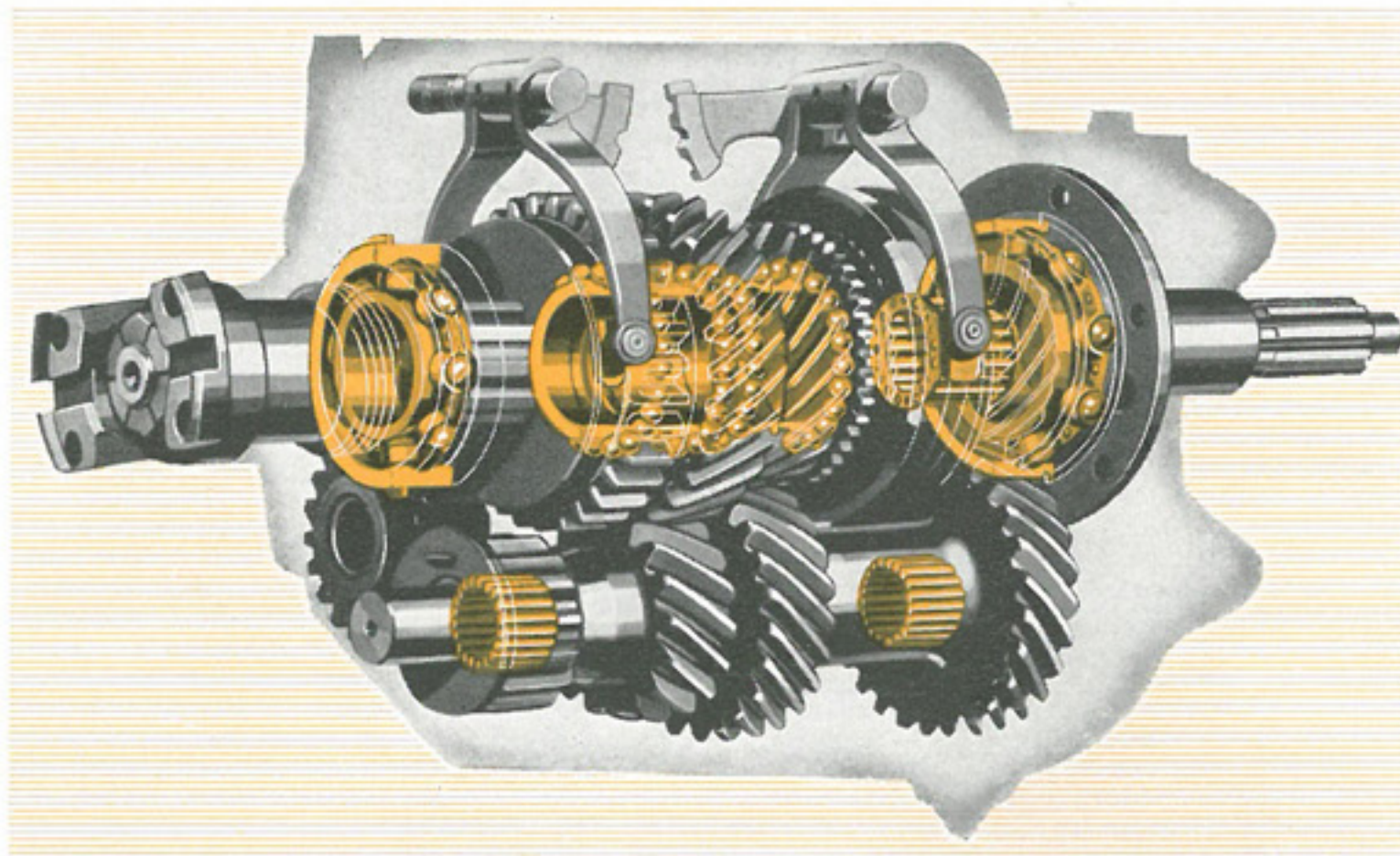
La conception moderne des voitures Packard comporte un étrangleur automatique, qui permet un réchauffage plus rapide et économise l'essence.



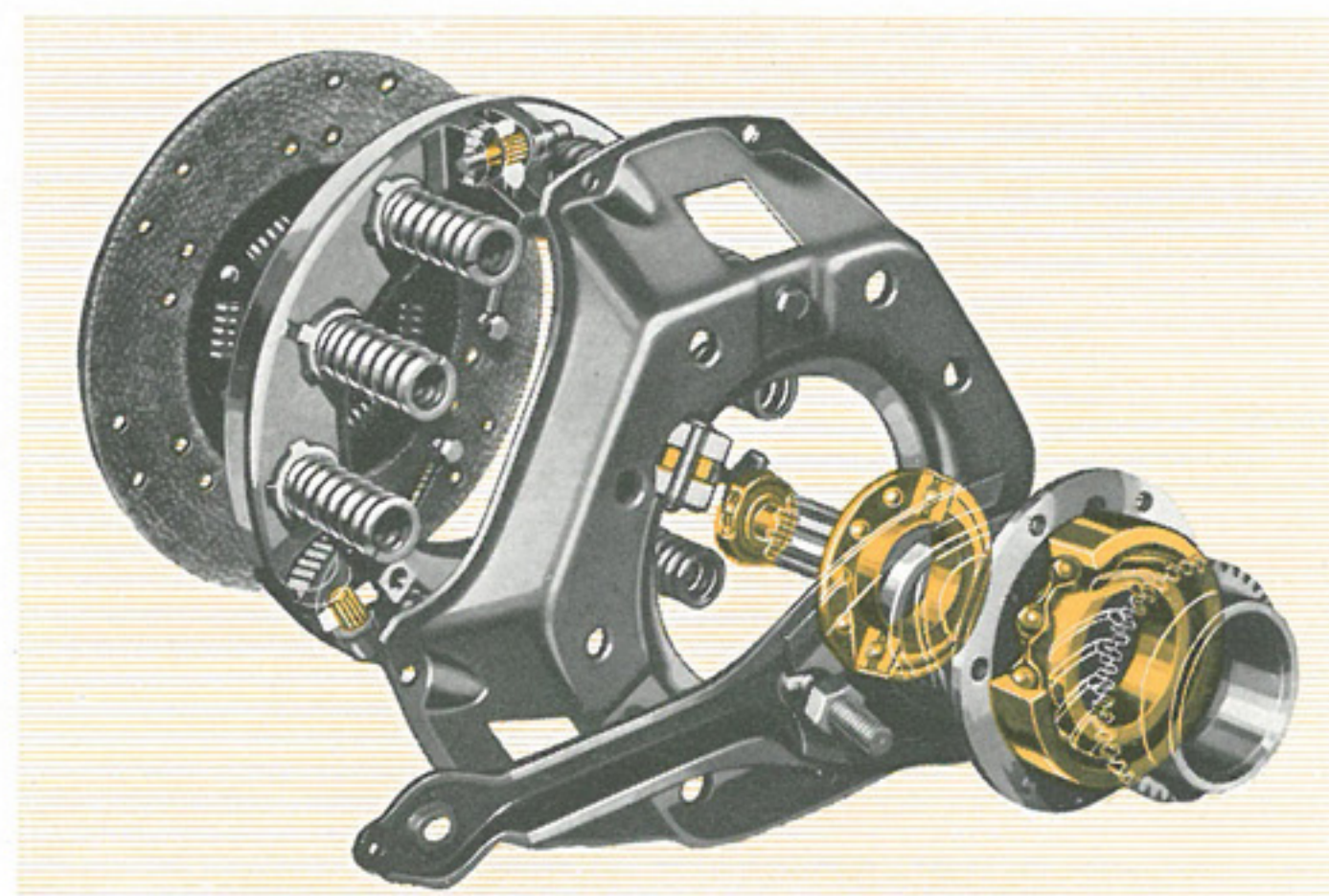
Des volets s'étendant sur toute la longueur du radiateur et commandés par un thermostat (caractéristique marquant la voiture de luxe), et des conduits d'aération par lesquels s'écoule le courant d'air engendré par le ventilateur, contribuent beaucoup à ce refroidissement intense qui donne à la Packard son rendement efficace.



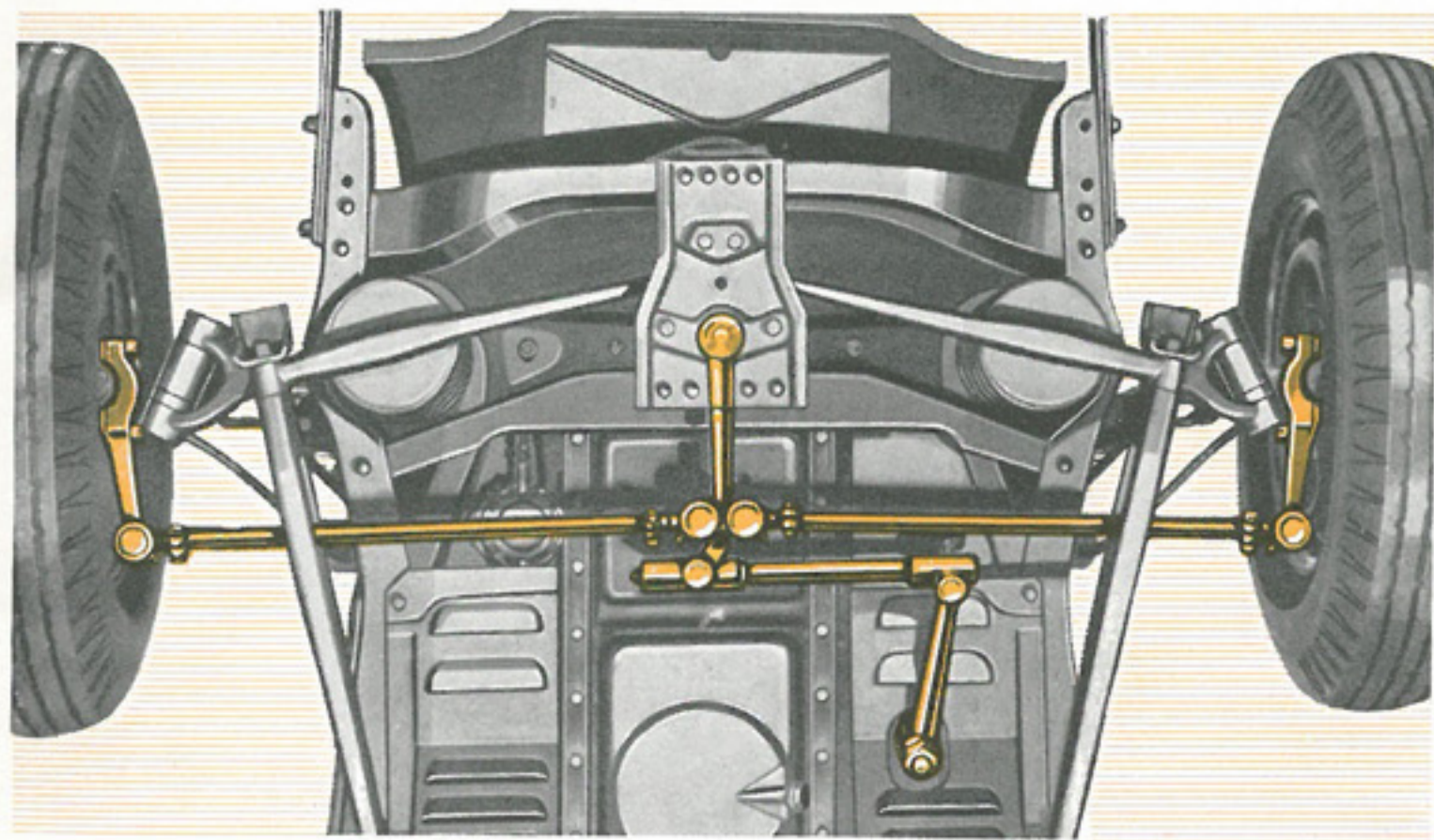
*Avec le changement de vitesse "au volant," le levier se trouve placé sur la colonne de direction, plus à portée de la main, ce qui permet une manoeuvre plus rapide. Le changement de vitesse est facilité.*



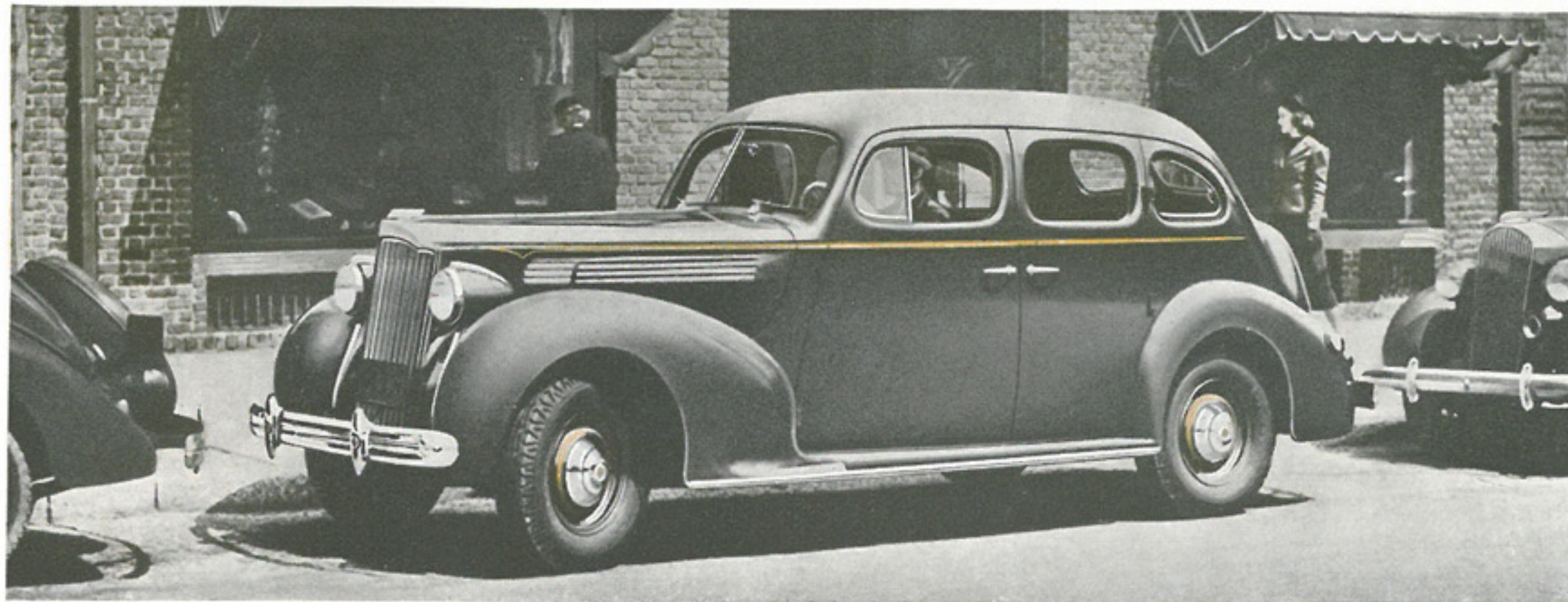
*La nouvelle transmission "Unimesh"—un système emprunté à la Packard Douze—est plus massive, et comporte maintenant neuf roulements à billes et à rouleaux. Les engrenages sont en prise permanente de sorte que le changement de vitesse se fait de façon plus silencieuse et plus facile que jamais jusqu'ici.*



*La force centrifuge savamment employée facilite la manoeuvre de l'embrayage "velouté." Le simple poids du pied semble presque suffisant pour le faire fonctionner. L'emploi généralisé des roulements est une preuve du soin apporté à sa construction.*



*La "direction harmonisée" de la Packard permet aux roues de se mouvoir indépendamment l'une de l'autre, lorsqu'elles rencontrent des obstacles sur la route, sans transmettre le choc au volant de direction. Comme elles sont montées sur des roulements antifrictionnés, le fonctionnement est des plus doux. Et l'on a la SENSATION d'une plus grande sécurité!*

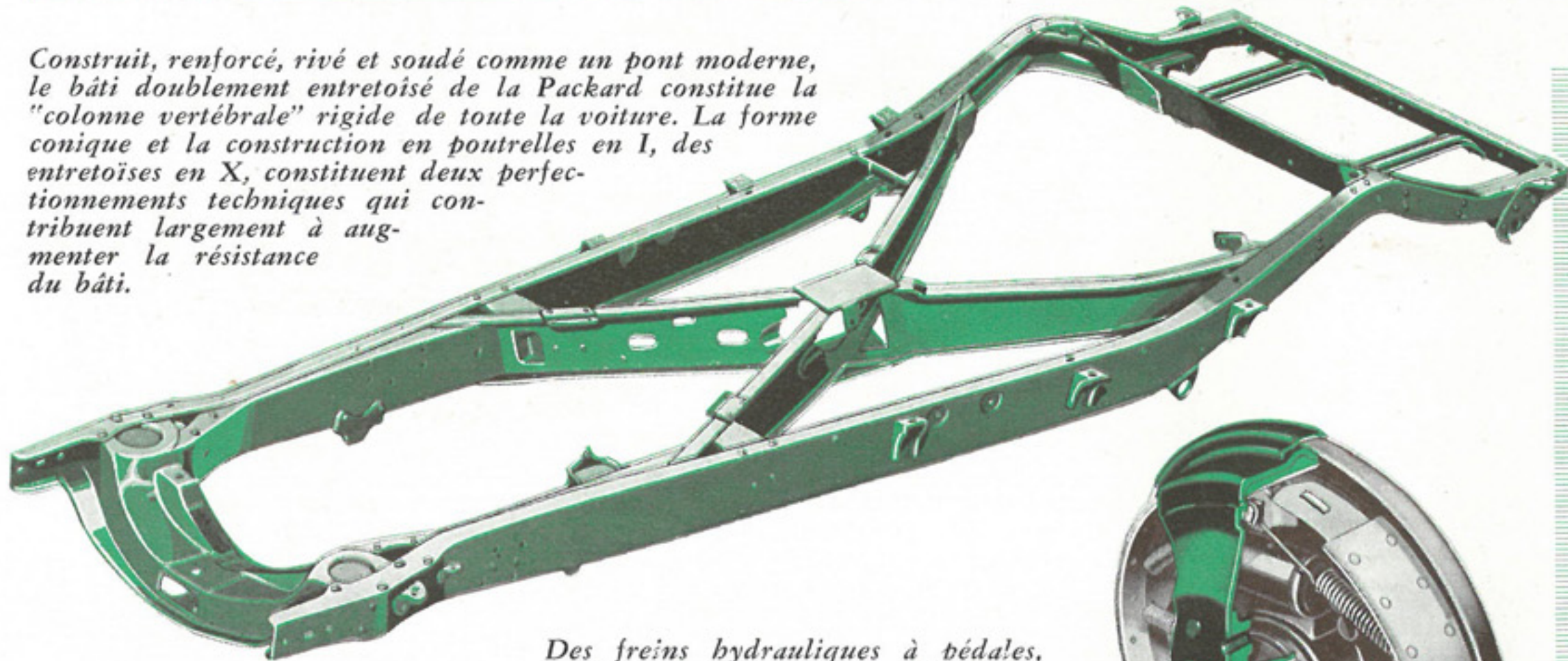


*Si vous demandez au propriétaire d'une Packard pourquoi il a choisi cette voiture, il vous répondra que c'est à la fois à cause de la facilité de sa manoeuvre, et à cause de sa beauté, ainsi que du prestige résultant de sa possession. Grâce à l'équilibre parfait de ses organes de qualité supérieure, il suffit d'y toucher du bout du doigt pour la mettre en marche, stopper, virer ou la mettre en stationnement. Il ne fait pas de doute que la place privilégiée, c'est au volant.*

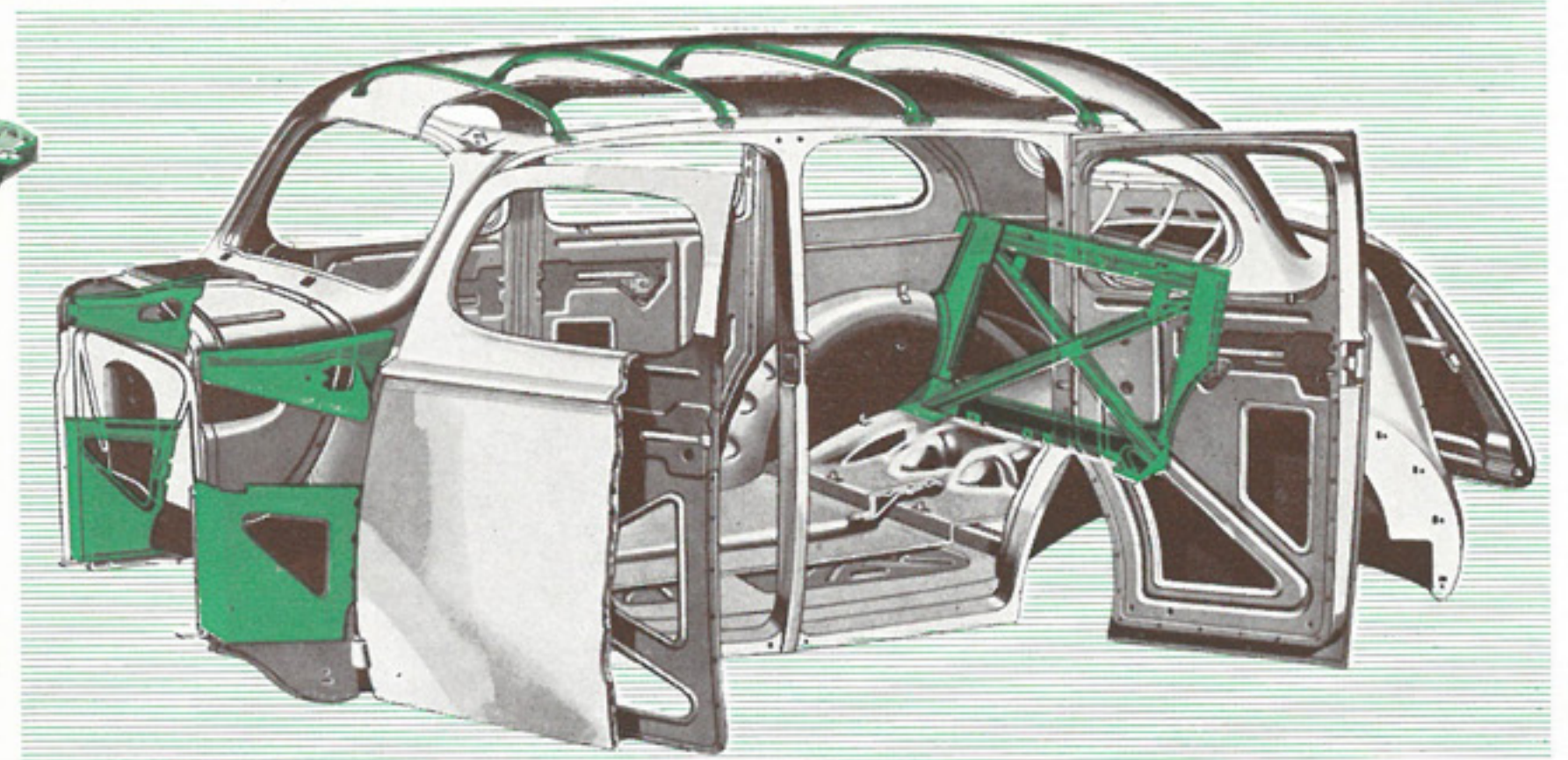
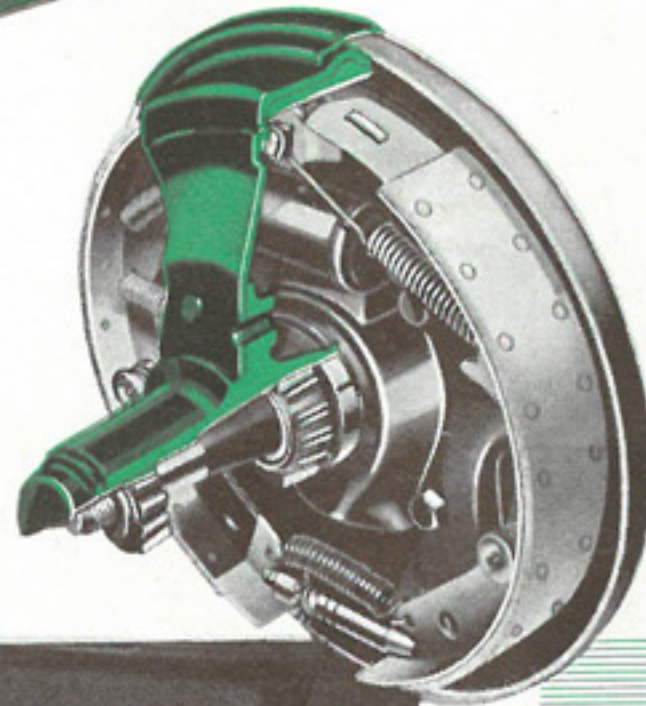
**Vous la choisirez à cause de sa *Facilité de Manoeuvre!***

# Vous la choisirez à cause de la *Securité Qu'elle Offre!*

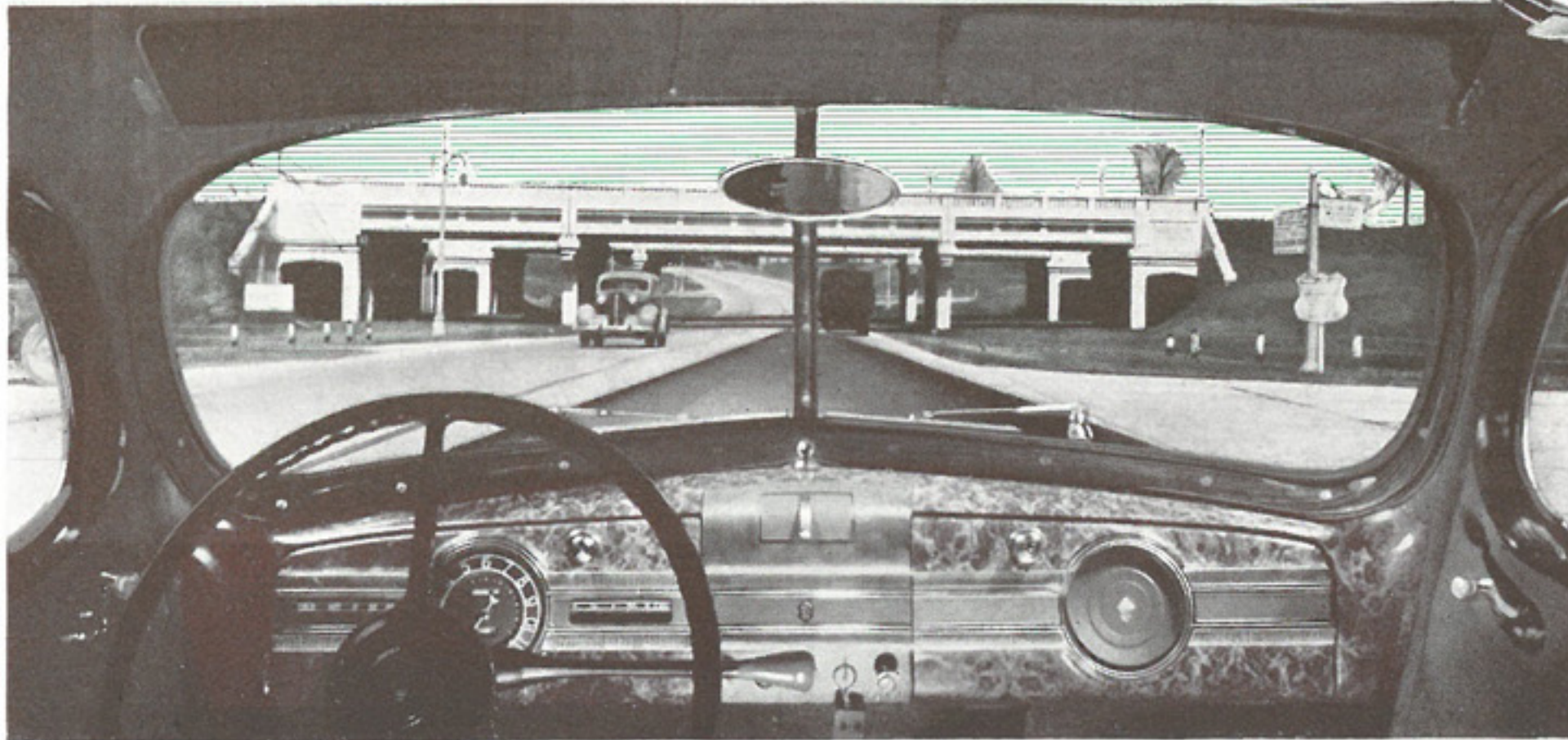
Construit, renforcé, rivé et soudé comme un pont moderne, le bâti doublement entretoisé de la Packard constitue la "colonne vertébrale" rigide de toute la voiture. La forme conique et la construction en poutrelles en I, des entretoises en X, constituent deux perfectionnements techniques qui contribuent largement à augmenter la résistance du bâti.



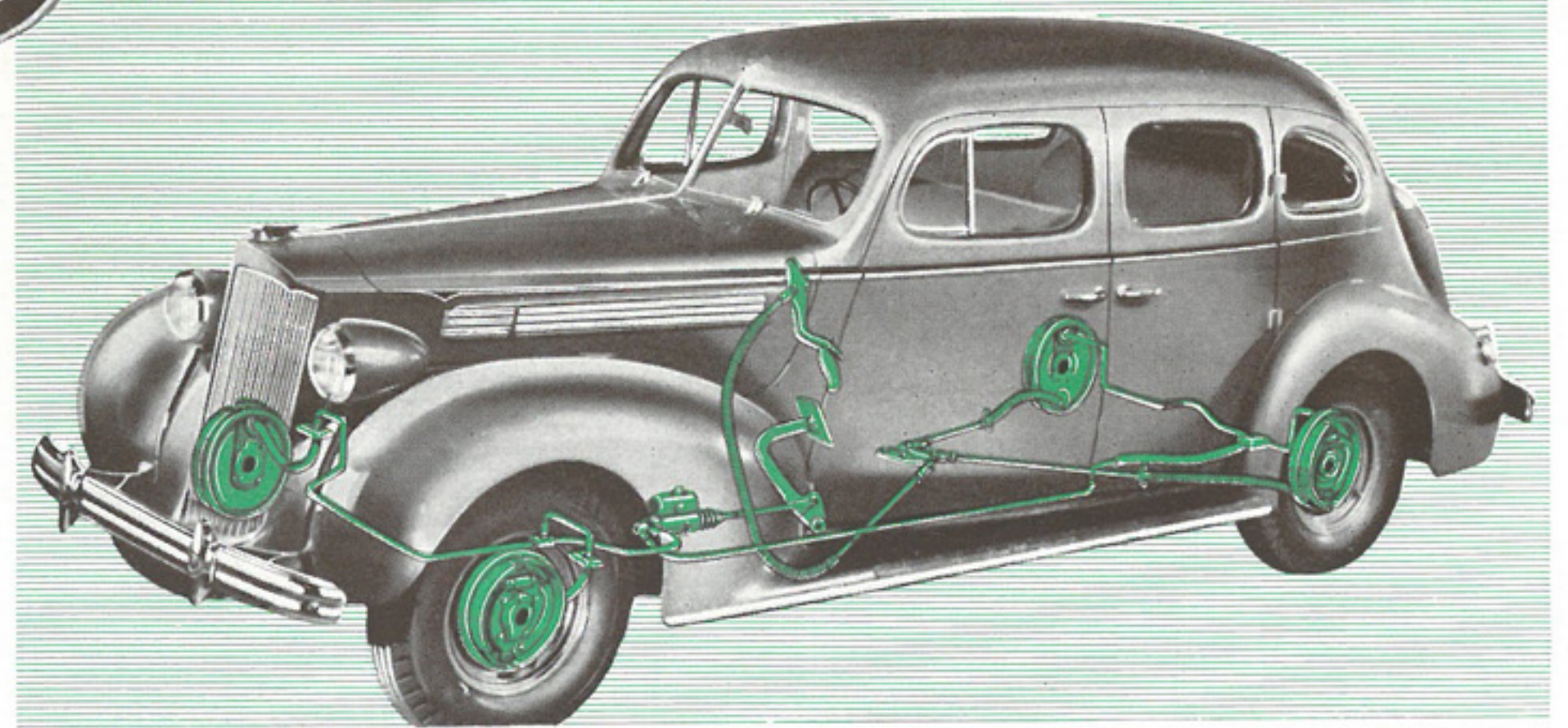
Des freins hydrauliques à pédales, munis de tambours centrifuges à joints multiples, assurent à cette grosse voiture une puissance de freinage qui lui permet de stopper à coup sûr.



En acier massif, renforcé en acier! Voilà comment la carrosserie Packard est construite d'un bout à l'autre. Le capotage est renforcé par quatre robustes entretoises. Le grand toit en acier est garni en travers d'arcs et de tirants en acier. A l'arrière, des renforts en X, d'une rigidité absolue, empêchent toute déformation.

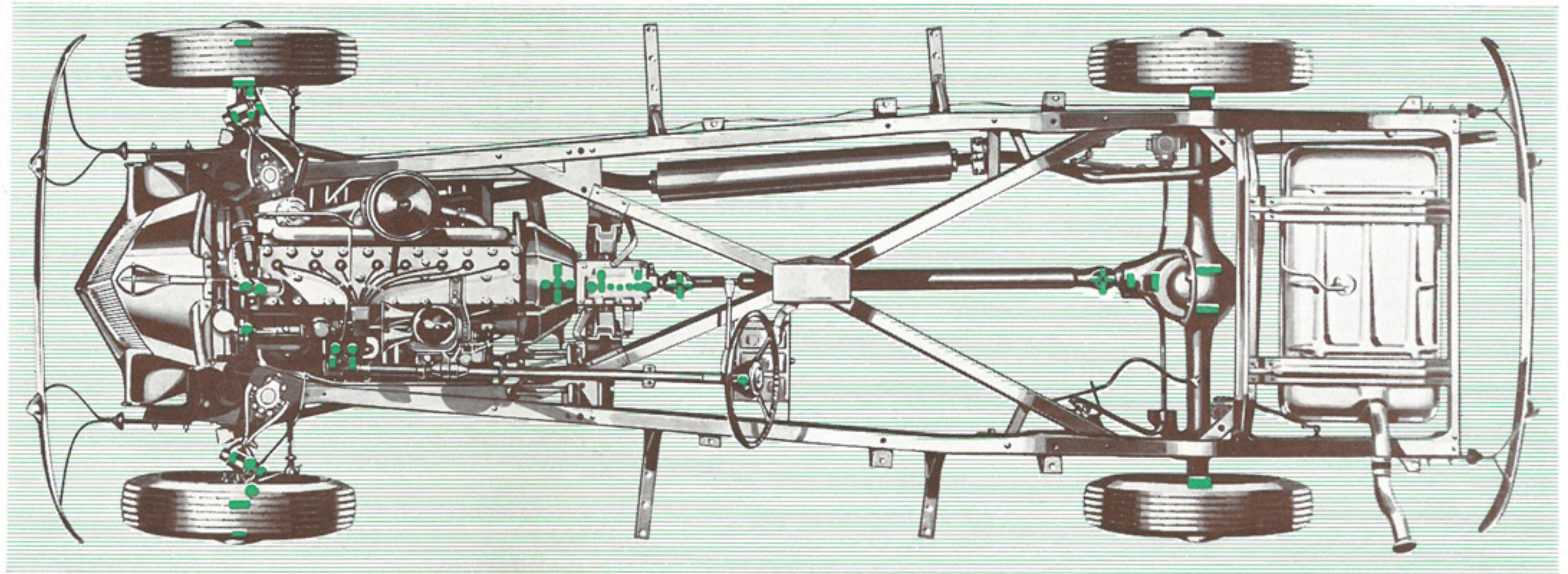


Montez dans la Packard et voyez la largeur, la profondeur et la hauteur de votre vision. Le pare-brise a une hauteur exceptionnelle: 13 pouces 1/2 (34cm.) et la traverse est placée si bas que le conducteur le plus petit de taille peut voir clairement devant lui. L'inclinaison et le V du pare-brise contribuent à réduire le rayonnement aveuglant; les piliers avant sont étroits.



L'action enveloppante des sabots de freins sur les tambours des dispositifs de freinage hydrauliques "Servo-Sealed," de la Packard, augmente l'effet de freinage, ce qui diminue l'effort sur la pédale. Pour assurer une sécurité plus grande encore—il y a un deuxième système de freinage, indépendant et à commande mécanique. Il suffit, pour appliquer ces freins, de manoeuvrer une poignée-revolver, placée à portée de la main sous le capotage.

L'ÉCONOMIE, dans la Packard, ne consiste pas simplement à savoir "combien la voiture fera au litre d'essence," et "combien de temps durera l'huile du carter." A ce point de vue, la Packard ne le cède en rien à aucune voiture de grandeur et de puissance similaires. En fait, elle ne craint pas de mettre au défi certaines voitures moins fortes. Mais l'économie qui caractérise la Packard va plus loin—elle va jusqu'aux principes fondamentaux de sa conception. Les plans de sa construction prévoient l'absence d'entretien constant—des pièces de qualité supérieure faisant un long usage et d'accès facile—voilà ce qu'on s'est efforcé d'incorporer aux Packard 120 et Six. C'est pourquoi les 248.212 propriétaires de voitures Packard se sont rendus compte que la longue durée des Packard n'est pas simplement une légende, mais un fait, et que l'économie de fonctionnement des Packard n'est pas simplement une promesse, mais une réalité.



En 48 points, sur toute l'étendue du châssis, on a mis de coûteux roulements à billes et à rouleaux, qui fonctionnent comme les rubis d'une montre de prix. Aucune autre voiture ne saurait se comparer à la Packard, à ce point de vue. Certaines des autres marques ne comportent guère plus d'une vingtaine de roulements de ce genre. Associé à 24 autres coussinets en caoutchouc inusables, ce "mouvement d'horlogerie" assure au châssis une plus longue durée de service, et diminue en même temps, le nombre des points de graissage.



Packard est tellement persuadé que la conception de ses voitures supprime l'entretien, qu'il est prêt à entreprendre à forfait, moyennant des coupons détachés de livrets dont le coût est minime, tous les travaux d'entretien et de réparation qui se présentent le plus couramment.



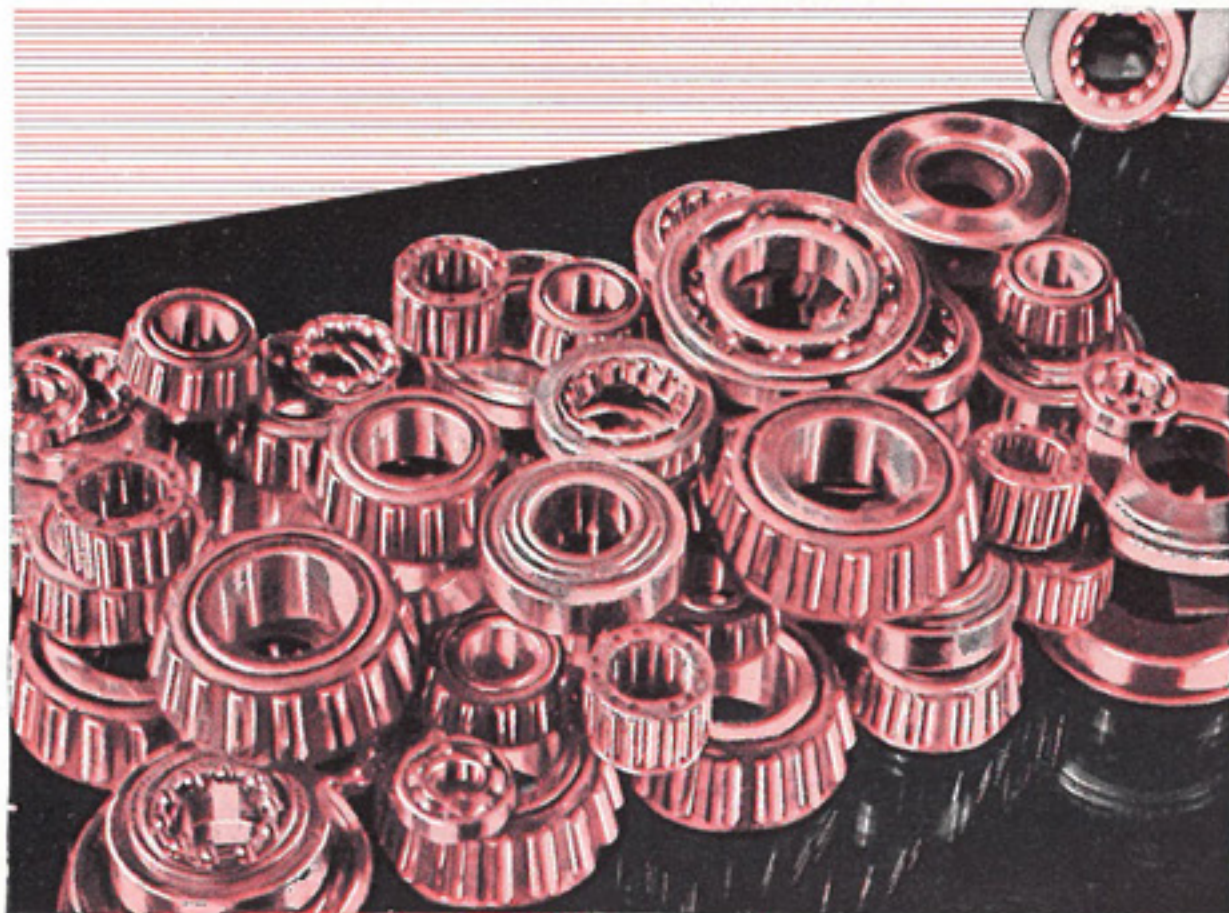
Un équilibre plus parfait, dû à une conception plus rationnelle, et un fonctionnement plus économique du moteur, permettent d'effectuer sur l'essence, une épargne presque incroyable, étant donné la grandeur et la puissance de la Packard.

**PACKARD BELIEVES:**  
 "PACKARD OWNERS ARE ENTITLED TO THE MOST MOTOR CAR SATISFACTION AT THE LOWEST POSSIBLE COST. SERVICE CHARGES, THEREFORE, ARE NOT ONLY COMPETITIVE WITH, BUT IN MANY CASES LOWER THAN, THOSE FOR OTHER CARS COSTING EVEN LESS."

Le "credo" de Packard, c'est qu'il faut se ménager l'intérêt du client, même après lui avoir vendu une voiture. Vous pouvez, par exemple, vous faire la preuve à vous-même, avant d'acheter votre voiture, que les prix que fait Packard pour les réparations et l'entretien, défient toute concurrence.

Vous la choisirez à cause de son *Etonnante Economie!*

Vous la choisirez à cause de la *Supériorité de sa Qualité!*



Une bonne indication de la qualité d'une voiture, c'est le nombre de roulements à billes et à rouleaux qui entrent dans sa construction. La Packard comporte les 48 roulements ci-dessus. Quelle voiture d'autre marque, que vous pourriez avoir en vue, pourrait rivaliser avec la Packard, à ce point de vue?



En quelques semaines, on fait subir à la Packard soumise à l'essai, une usure qui demanderait des années d'usage entre les mains d'un automobiliste ordinaire. Pour cela, on la fait rouler sur des routes maintenues en mauvais état par des ouvriers payés pour ce travail. Il y a peu de chances pour que vous soyez appelé vous-même, à voyager sur de telles routes!



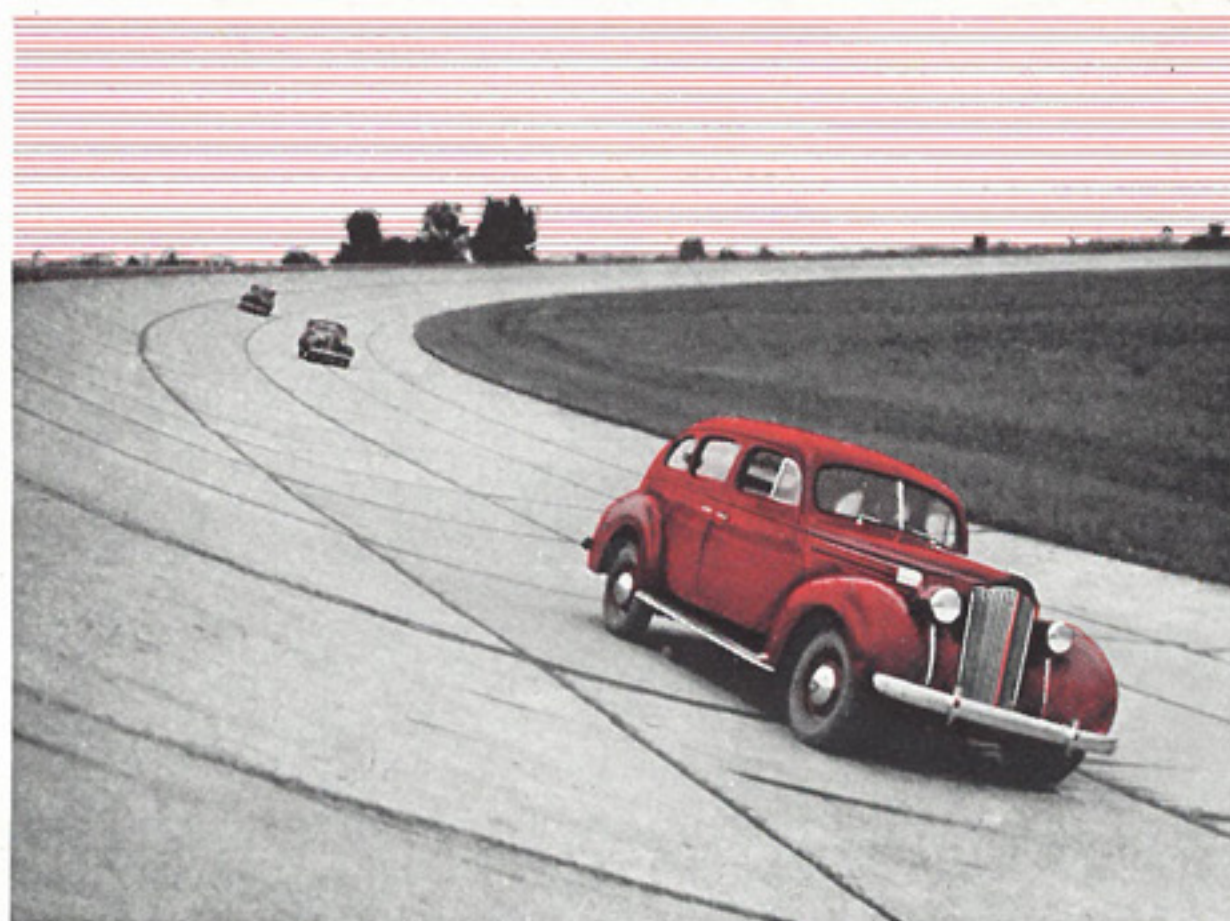
La qualité fondamentale, dans l'industrie automobile, est aux soumise essais les plus rigoureux. Sans le moindre avertissement une des voitures sortant de fabrique, peut être "enlevée" pour être envoyée au terrain d'essai, ou elle sera soumise à une vérification complète de son fonctionnement. La qualité passe avant tout!



Tournant, prenant à toute vitesse des virages dans des pistes de gravier, parcourant des kilomètres et des kilomètres dans les conditions les plus dures, pendant des jours et des jours, la Packard fournit la preuve que la qualité qui est la caractéristique de Packard, ne se trouve pas simplement dans une voiture spécial, mais dans toutes les voitures fabriquées en série.



Sur ces terrains d'essai—celui-ci est une carrière de sable—la voiture soumise à l'essai, se creuse son chemin en dépit des obstacles, démontrant la qualité de chaque partie de son moteur, de son châssis et de sa carrosserie.

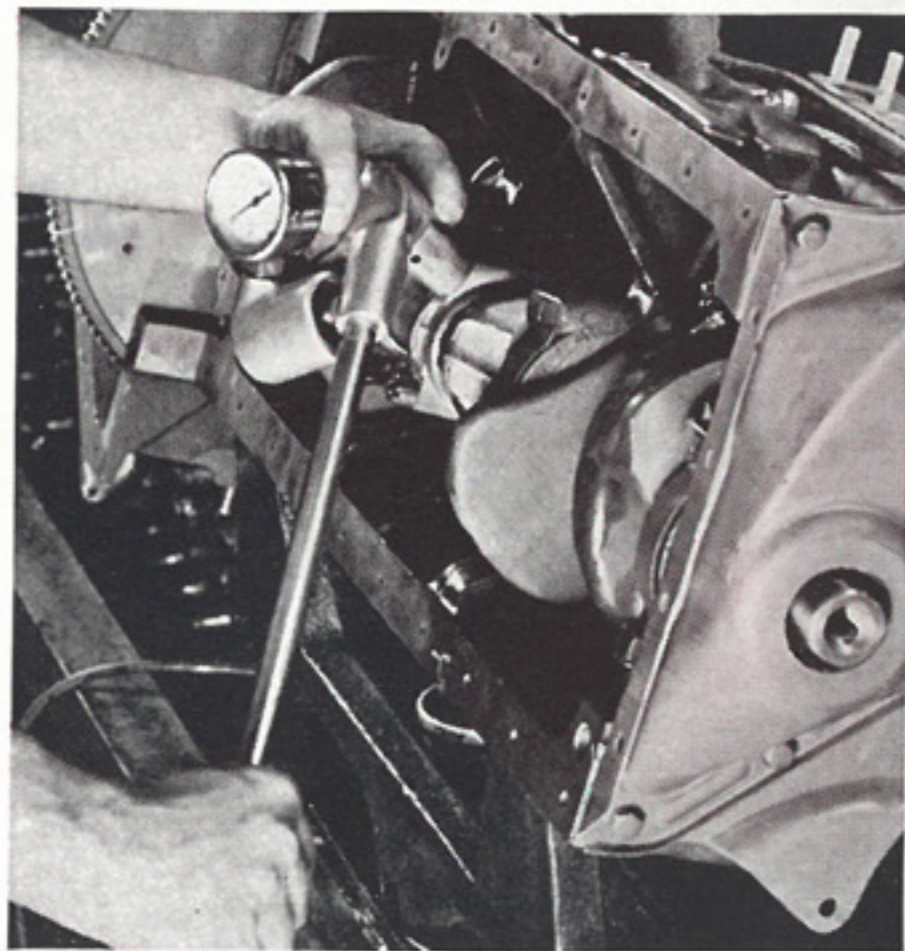


Les terrains d'essai de Packard comptent une des plus belles pistes de vitesse qui soit au monde—et entièrement consacrée à démontrer la qualité d'une seule marque de voitures: la marque Packard. Sur cette piste, nombreuses sont les voitures soumises à l'essai, qui ont couverts 40 à 80,000 kilomètres. C'est là que l'on peut reconnaître la durabilité d'une voiture.

IL Y A UNE QUARANTAINE D'ANNÉES, au début du siècle, Packard faisait ses débuts dans l'industrie automobile, alors encore dans son enfance. Sa première création fut une belle voiture, destinée au gens difficiles, et depuis lors, au cours des ans, cette voiture a toujours conservé son "droit d'aînesse." Aujourd'hui comme par le passé, le nom de Packard représente tout ce qu'il y a de meilleur dans la fabrication de précision. Des méthodes de travail perfectionnées, de nouvelles et ingénieuses découvertes, ont assuré le progrès de la fabrication Packard, qui n'a cessé d'occuper la première place dans l'industrie, comme constructeur de voitures de qualité supérieure. Sans exagération, les usines Packard sont un centre captivant d'intérêt, pour tous ceux qui savent ce que c'est que de la fabrication de précision. Dans ces usines, longues de près de deux kilomètres, les visiteurs trouvent partout des machines spéciales, des méthodes de travail particulières, qui contribuent à maintenir la devise: "La Qualité Avant Tout," qui a fait la réputation de Packard. L'espace limité dont nous disposons ne nous permet de donner qu'un aperçu de quelques-uns des procédés de fabrication, constamment perfectionnés, qui font de la fabrication de précision Packard, un synonyme de qualité.



Pour procéder à des mesures de haute précision, on a, grâce à certains perfectionnements, fait appel aux données rigoureusement exactes, que fournit l'électricité. Cette gravure montre comment on s'en sert pour vérifier le diamètre des cylindres.



Vérification des serrages. Cette clé de précision, servant à serrer les écrous des billes, fait son travail avec une rigoureuse précision. On mesure la tension désirée à l'aide d'un manomètre.



Packard a réuni sous le même toit plus de moyens de fabrication de précision, que n'importe quel autre fabricant d'automobiles de luxe. Voici sa machine à estamper.



Packard construit aussi ses propres carrosseries, et procède à des opérations délicates, telles que la peinture des portes et les rebords de coffres, par des procédés spéciaux.

## Reputation

L'HOMME qui construit, et l'homme qui achète bénéficient, tous deux, d'une bonne réputation. Pour le premier, c'est un continuel stimulant, un incessant encouragement... pour l'autre, c'est la plus solide garantie que ce qu'il achète vaut l'argent qu'il le paie. Nous parlons souvent d'acquiescer une bonne réputation, comme si c'était là le but final. En vérité, c'est tout le contraire. La réputation est une récompense, c'est certain; mais elle n'est, en réalité, que le commencement, et non le point final, de nos efforts. Elle ne doit pas être le signal d'un ralentissement, mais plutôt, doit nous rappeler que les principes qui nous ont valu...

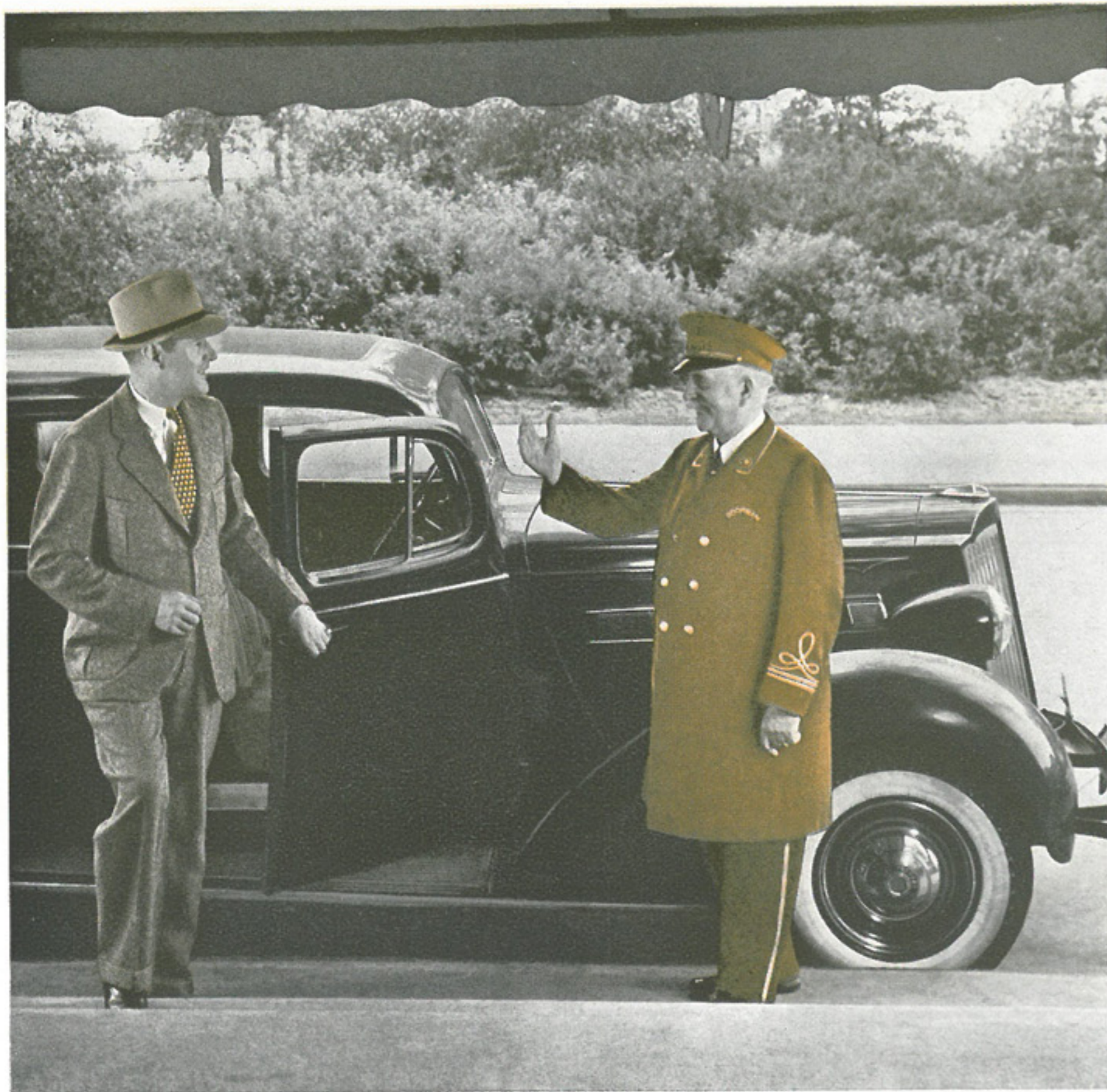
"REPUTATION," dû à la plume du président, M. Macauley, et le plus lu de tous les opuscules qui aient jamais été publiés par Packard, donne un résumé des principes de fabrication de précision, fidèlement observés par Packard.



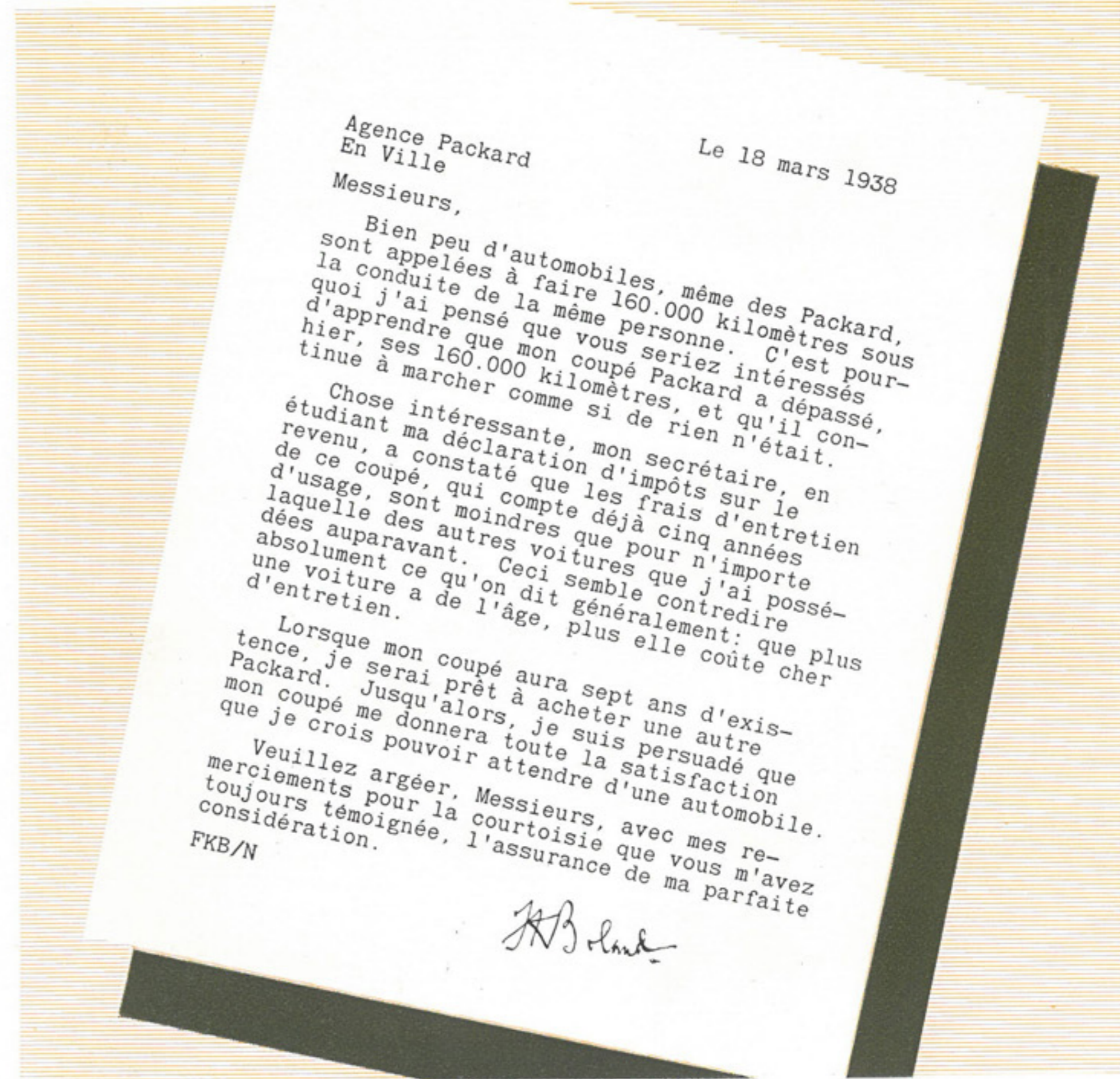
Cette machine à rayon lumineux, d'une précision absolue, est "la Cour Suprême," en matière de mesurages. Elle permet de vérifier les manomètres à un millionième de pouce près.

Vous la choisirez à cause de sa *Merveilleuse Précision!*

Vous la choisirez à cause de sa Célèbre "Double Existence"!



EXISTENCE No. 1—*Quel âge a cette Packard? Même un expert en automobilisme aurait de la peine à le dire. A la façon dont le portier la salue, on peut se rendre compte du prestige dont jouit la voiture Packard, qu'on reconnaît partout. Depuis des années et des années, les "lignes" caractéristiques du radiateur et du capot sont devenues la marque familière de la Packard aux formes gracieuses. Le style modern rehausse encore sa beauté, et la met "au goût du jour." Mais aucun changement fondamental n'a causé aux propriétaires de voitures Packard, des pertes dues à la dépréciation qu'apportent des transformations brutales de l'apparence extérieure d'une automobile.*



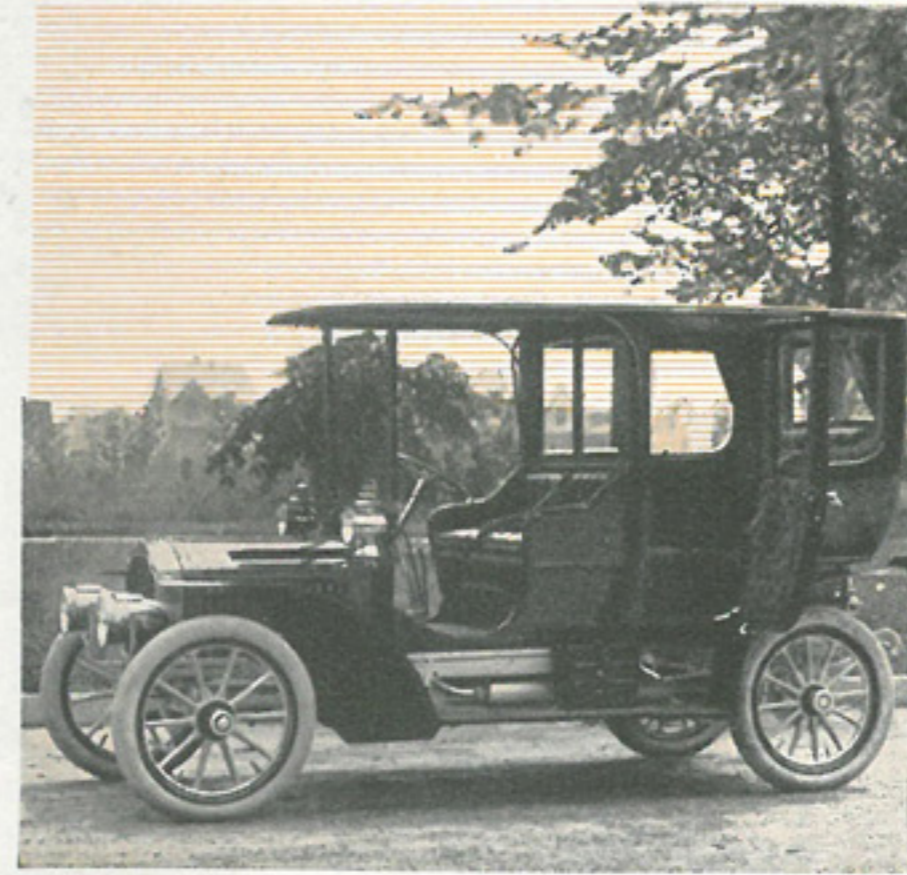
EXISTENCE No. 2—*La permanence qui, depuis de si longues années, a caractérisé les formes de la Packard, s'applique également à sa durabilité au point de vue mécanique. Ses excellentes qualités mécaniques ne sont pas basées sur quelques caractéristiques faisant l'objet d'une publicité tapageuse, mais sur un mécanisme moteur parfaitement mis au point. Elles sont le résultat d'une conception supérieure et d'une main-d'oeuvre de tout premier ordre, exclusivement "Packard." Et elles ont valu à Packard de nombreux témoignages comme celui ci-dessus, de la part de propriétaires de voitures, célébrant en termes enthousiastes, la satisfaction et le plaisir qu'ils retirent de leur Packard, dont le "vie mécanique" semble ne pas avoir de fin.*



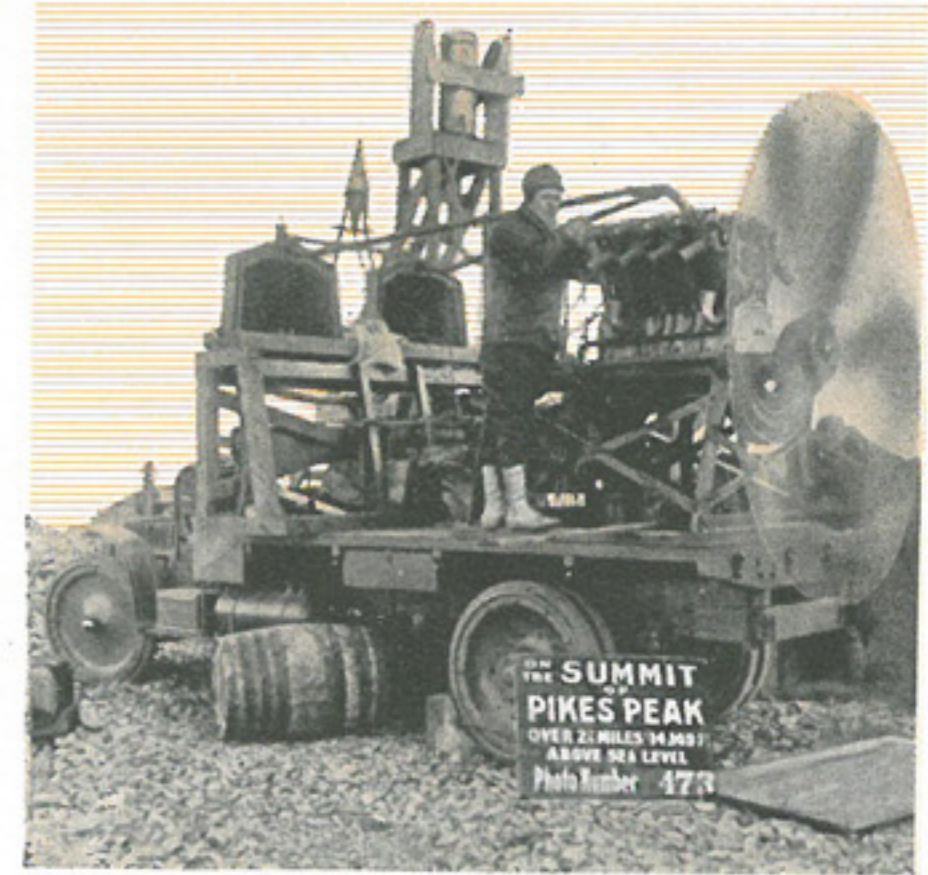
On peut voir, au Laboratoire Packard, à l'Université Lehigh, une voiture Packard Modèle A, datant de 1899. A l'époque, elle était considérée comme une merveilleuse création—et elle est encore capable de rouler par ses propres moyens!



C'est en 1904 que Packard a lancé le radiateur aux lignes si appréciées, et que de petites transformations maintiennent au goût du jour—des lignes qui font que la voiture a toujours l'aspect d'une Packard.

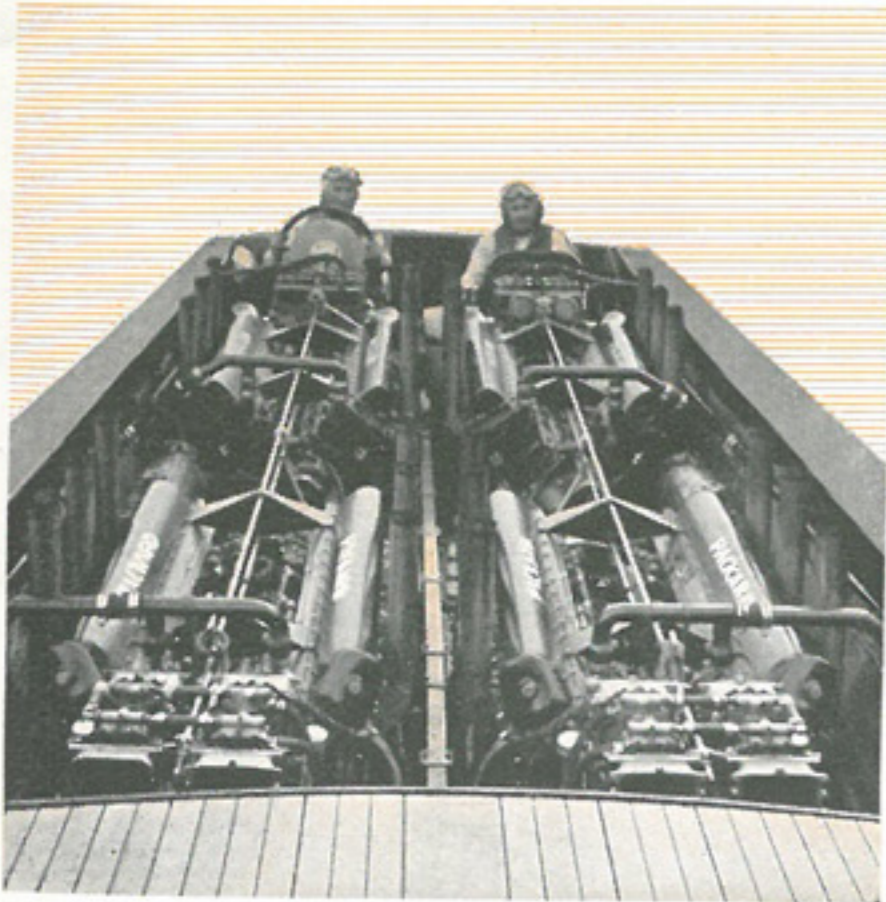


La fabrication de ses propres carrosseries dans ses propres usines, remonte à ce modèle Packard 1907, la première carrosserie fermée qui ait été fabriquée en série pour une voiture de marque américaine.

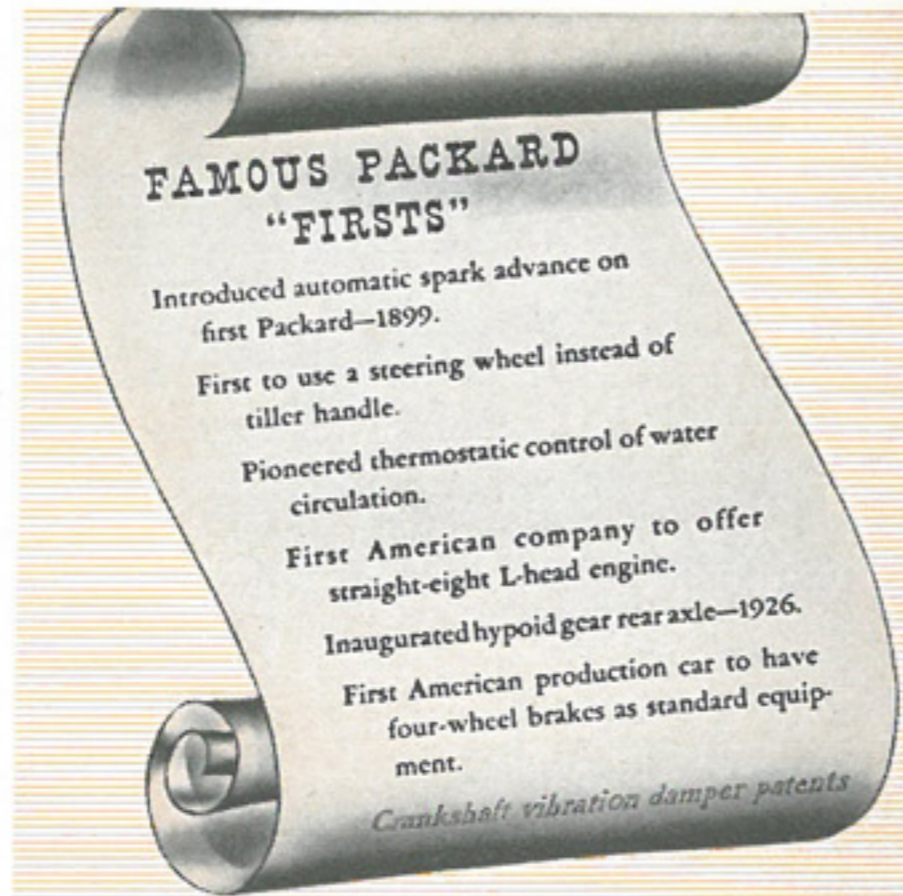


Vous souvenez-vous du "Moteur Liberty," employé pendant la grande guerre? Grâce à sa grande expérience Packard fut appelé à coopérer à sa mise au point. A cette époque, tout autant qu'à l'heure actuelle, les méthodes d'essai employées par Packard étaient l'ingéniosité même.

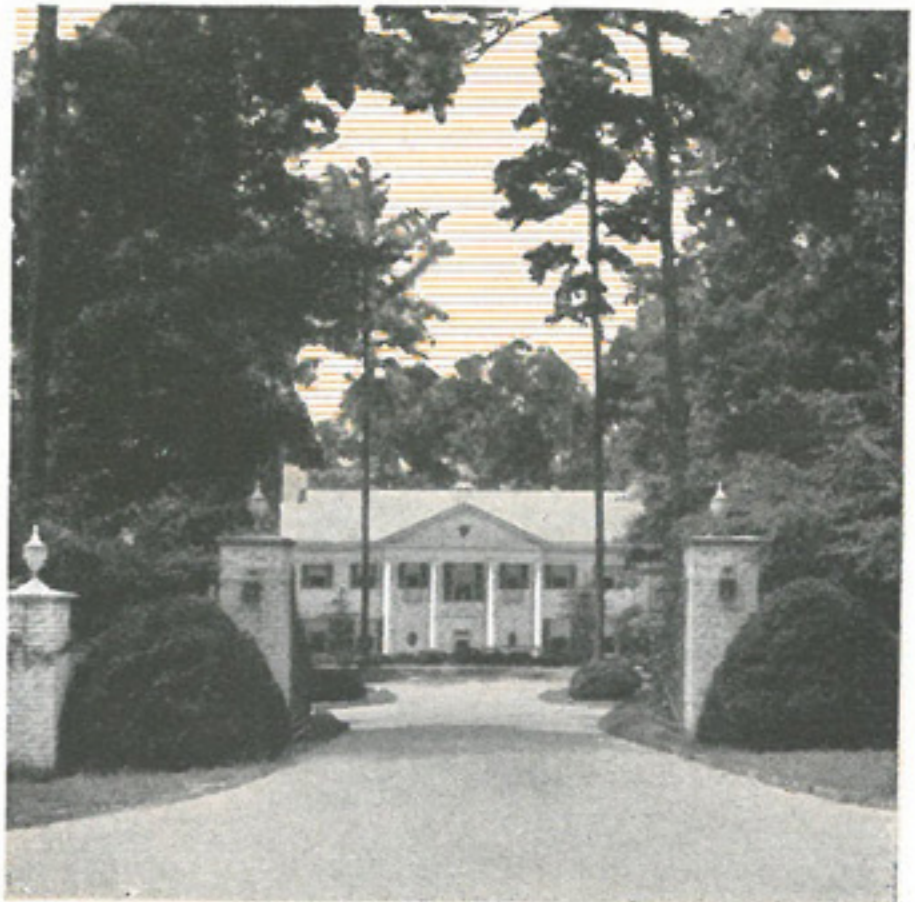
Une raison de plus justifiant le titre de "Maîtres-constructeurs de Moteurs." Packard a été appelé à faire les puissants moteurs qui ont permis à Gar Wood de battre tous les records sur sa "Miss America X."



La longue liste des "Célèbres innovations Packard" comprend des inventions et des perfectionnements techniques qu'on retrouve actuellement dans presque toutes les voitures automobiles sur le marché.



Ce n'est pas qu'aux Etats-Unis seulement, que la Packard jouit d'une popularité sans pareil. La maison Packard exporte depuis de longues années, plus de voitures de luxe que n'importe quel autre fabricant.



Vous la choisirez à cause de sa Réputation Vieille de 40 Ans!

# Vous la choisirez à cause du peu de *Frais Qu'elle Entraîne!*

QUELLE QUE soit la marque de voiture que vous possédez actuellement, ou que vous envisagiez d'acheter, cette voiture entraîne certains frais d'exploitation. Si vous aviez à tenir des livres de comptabilité pour tous ces frais, vous auriez à ouvrir huit comptes différents, à savoir: permis, assurance, garage, pneus, carburant, huile de graissage, réparation, et dépréciation. A l'heure actuelle, 248.212 propriétaires de Packard 120 ou Six peuvent vous affirmer,

d'après leur propre expérience, que leur Packard ne leur impose pas plus de frais que d'autres voitures moins puissantes. Ils se sont rendu compte également, qu'ils pouvaient conserver leur Packard plus longtemps—car une Packard demeure longtemps une Packard, au point de vue prestige, beauté des formes, et supériorité mécanique.

## FRAIS

## COMPARAISON

### 1. PERMIS



Les plaques d'identité d'une Packard coûtent-elles plus que celles de n'importe quelle autre voiture? S'il y a, dans votre région, certains règlements, les frais sont les mêmes pour la Packard. Si vous êtes imposé sur la puissance en C. V. ou sur le poids, il est possible que votre permis vous coûte légèrement plus par an, pour une Packard—quelques centimes de plus par mois.

### 2. ASSURANCE



Tous les automobilistes prudents garantissent leur placement d'argent par une assurance. L'assurance contre les dommages à la propriété d'autrui, ou contre la responsabilité civile, coûte le même prix pour tout le monde. L'assurance contre les collisions peut être un peu plus chère pour la Packard, mais ceci est, en général, contrebalancé par un taux notablement moins élevé pour l'assurance contre l'incendie et contre le vol.

### 3. GARAGE



Quel que soit le modèle ou la marque de voiture que vous achèterez, vous paierez toujours le même prix pour le garage. Rares sont les personnes qui penseraient à laisser leur voiture neuve dans la rue, pendant la nuit, exposée à toutes les intempéries, susceptible d'être volée, ou tout au moins endommagée.

### 4. PNEUS



Les pneus de la même taille coûtent le même prix, sur quelque voiture qu'ils soient montés. Mais grâce au perfectionnements techniques de la Packard, grâce à son équilibre parfait, et à sa suspension "Safe-T-fleX" avant et arrière, une exclusivité de Packard, on peut s'attendre avec confiance à ce que les pneus d'une voiture Packard durent plus longtemps.

## FRAIS

## COMPARAISON

### 5. CARBURANT



Les frais de carburant sont, naturellement, les mêmes, au litre, pour toutes les voitures. Des essais impartiaux ont démontré que les nouvelles Packard 1939, grâce à leurs nouveaux moteurs économiques, offrant toutes les caractéristiques modernes, fournissent un kilométrage aussi bon, sinon meilleur, que les autres voitures de la même puissance et du même poids.

### 6. GRAISSAGE



Il est nécessaire de changer l'huile tous les 3.200 kilomètres, dans les voitures Packard Six et 120, et de graisser le châssis (en 14 points pour la Six, et en 15 points pour la 120, tous les 3.200 kilomètres seulement. Comparez ceci avec les autres voitures, qui ont besoin d'être graissées tous les 1.600 kilomètres, et généralement, en 30 points, et même plus.

### 7. RÉPARATIONS



Et les frais de réparations? Il est universellement admis que la supériorité de conception et la qualité de la main-d'oeuvre assurent à n'importe quelle machine une plus longue durée de service et moins d'entretien. Les usagers de voitures Packard savent, par expérience, que les frais d'entretien de leur auto sont équivalents, et même inférieurs, à ceux que nécessitent des voitures d'autres marques, de prix similaire.

### 8. DÉPRÉCIATION



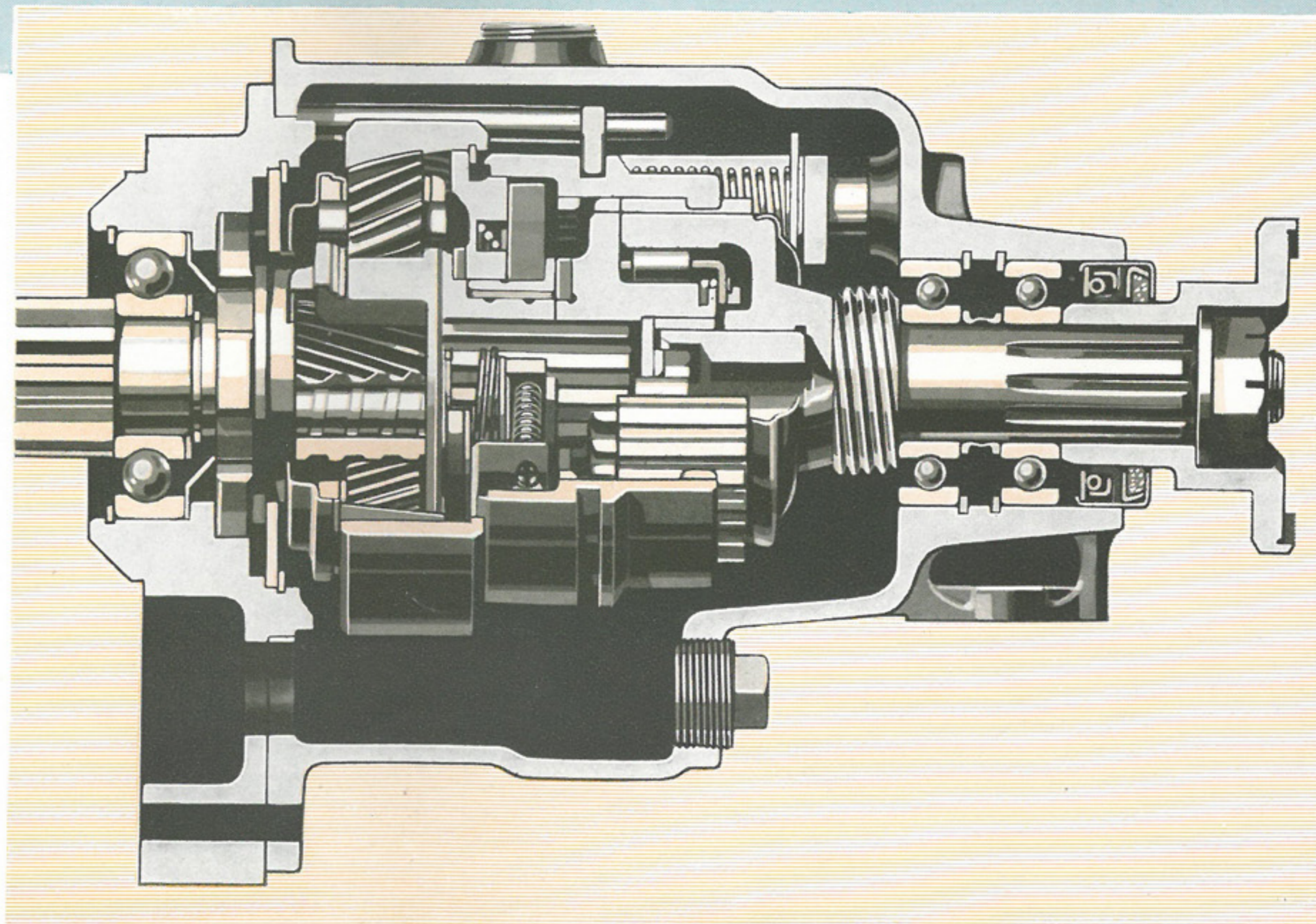
La dépréciation d'une voiture, comme bon nombre d'automobilistes ont pu s'en rendre compte, est due plus souvent à ce que le style de la voiture s'est démodé, qu'à l'usure des organes. Avec sa "double existence," la Packard marque une double supériorité, au point de vue dépréciation, lorsqu'on la compare à n'importe quelle autre voiture. Et la dépréciation, ne l'oublions pas, est la cause la plus importante de dépense, en matière d'automobiles.

# ET MAINTENANT, PACKARD VOUS OFFRE\* EN OUTRE

(\*FACULTATIF, MOYENNANT UN LÉGER SUPPLÉMENT)

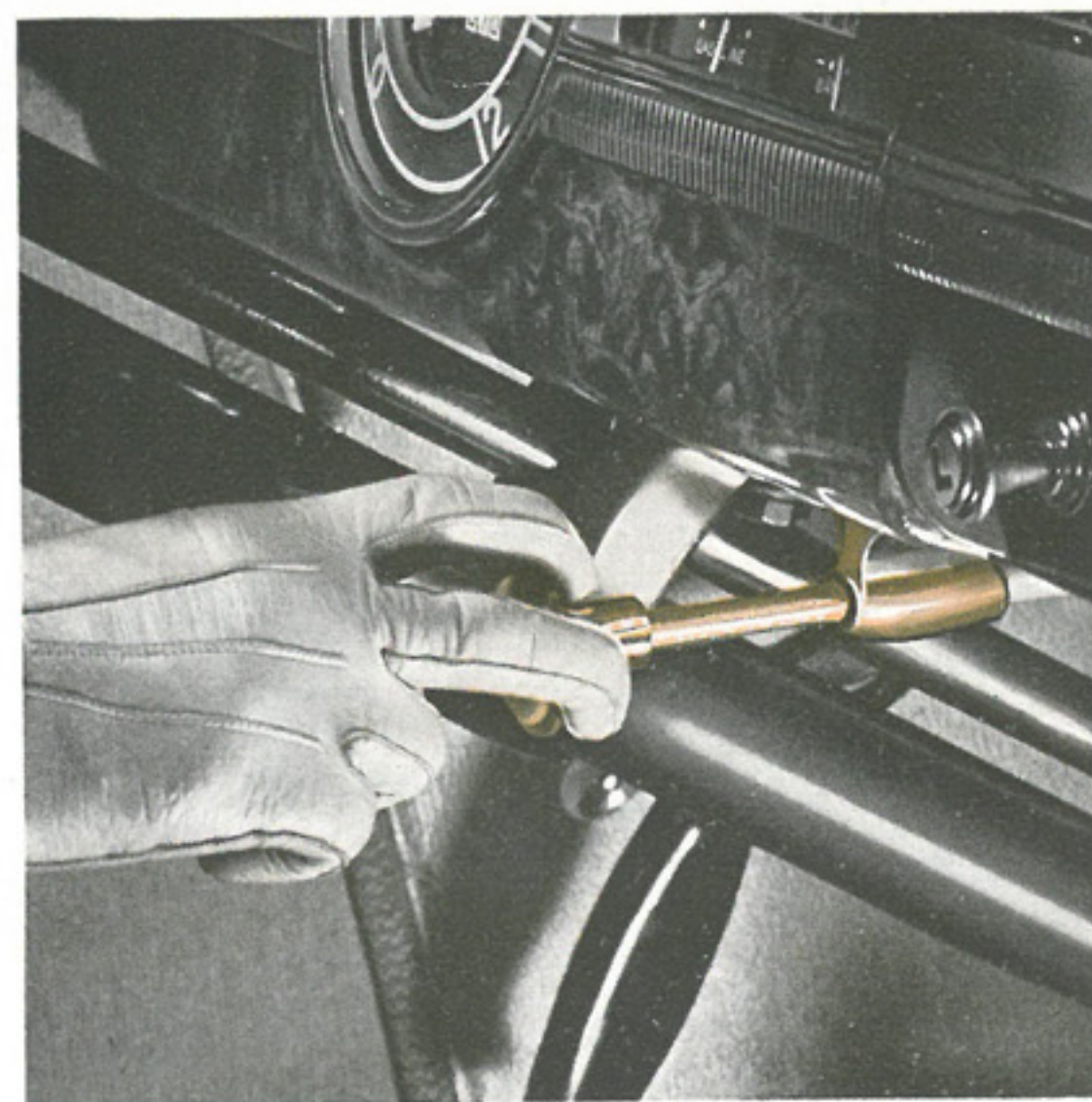
## La Nouvelle "Conduite-Economique"

QU'EST-CE QUE la "Conduite-Economique?" C'est une nouvelle forme de douceur de marche—d'économie de fonctionnement—de confort de roulement, rendue possible par la nouvelle transmission Packard "Conduite-Economique." Après des années d'expérience, d'essais et de perfectionnements. Packard vous offre maintenant sa nouvelle "Conduite-Economique" pour ses modèles 1939, 120 ou Six. La transmission "Conduite-Economique" vous fournit une nouvelle quatrième vitesse, ou "vitesse de maraude," lorsque la voiture roule à plus de 50 kilomètres à l'heure. La vitesse du moteur est réduite de 27,8%—ce qui assure une intéressante diminution de la consommation en carburant et en huile—et la durée de service du moteur est notablement prolongée. Le fonctionnement de la "Conduite-Economique" est automatique, simple et facile à manoeuvrer. Cette caractéristique dernier-cri assure d'un seul coup, une augmentation marquée du confort, de la durée de service, et de l'économie de fonctionnement de la voiture.

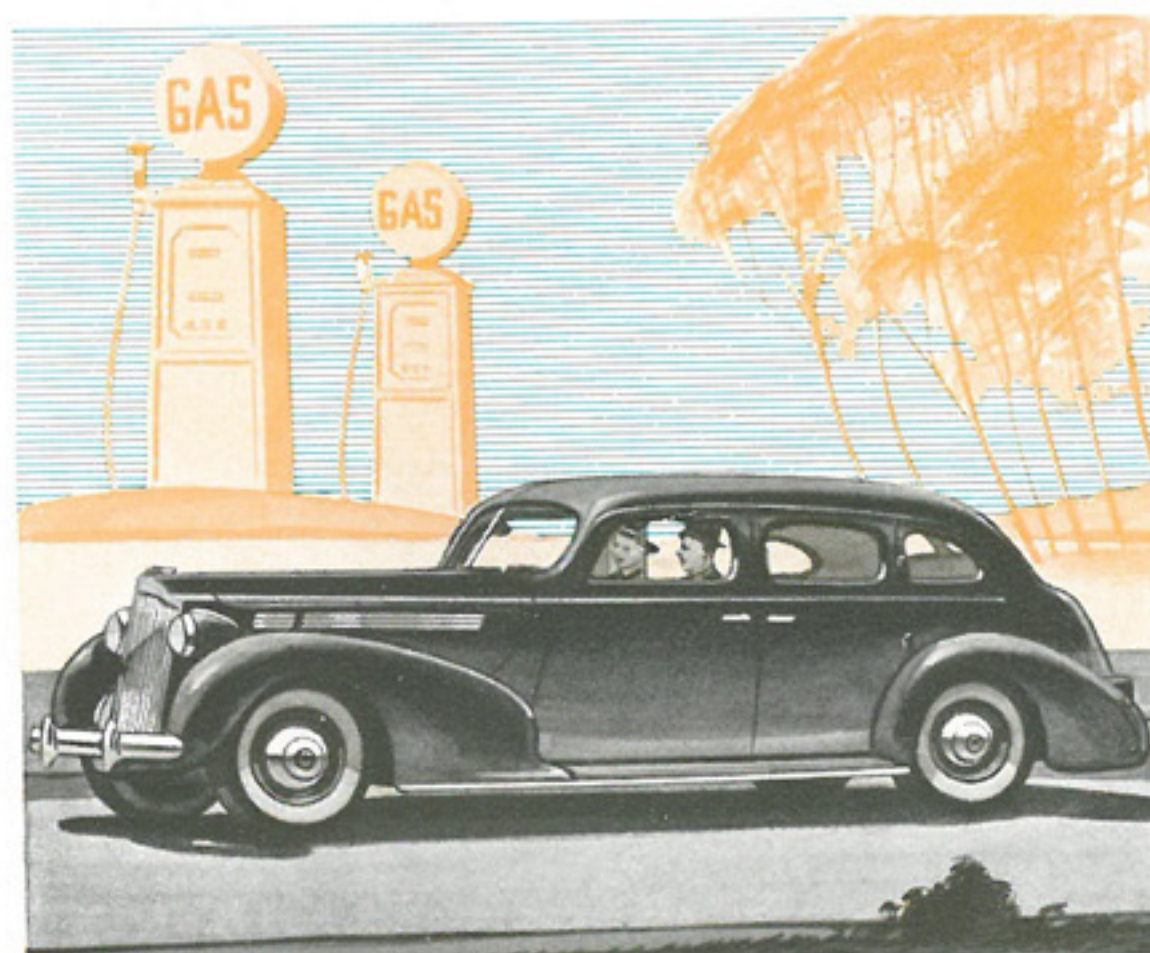




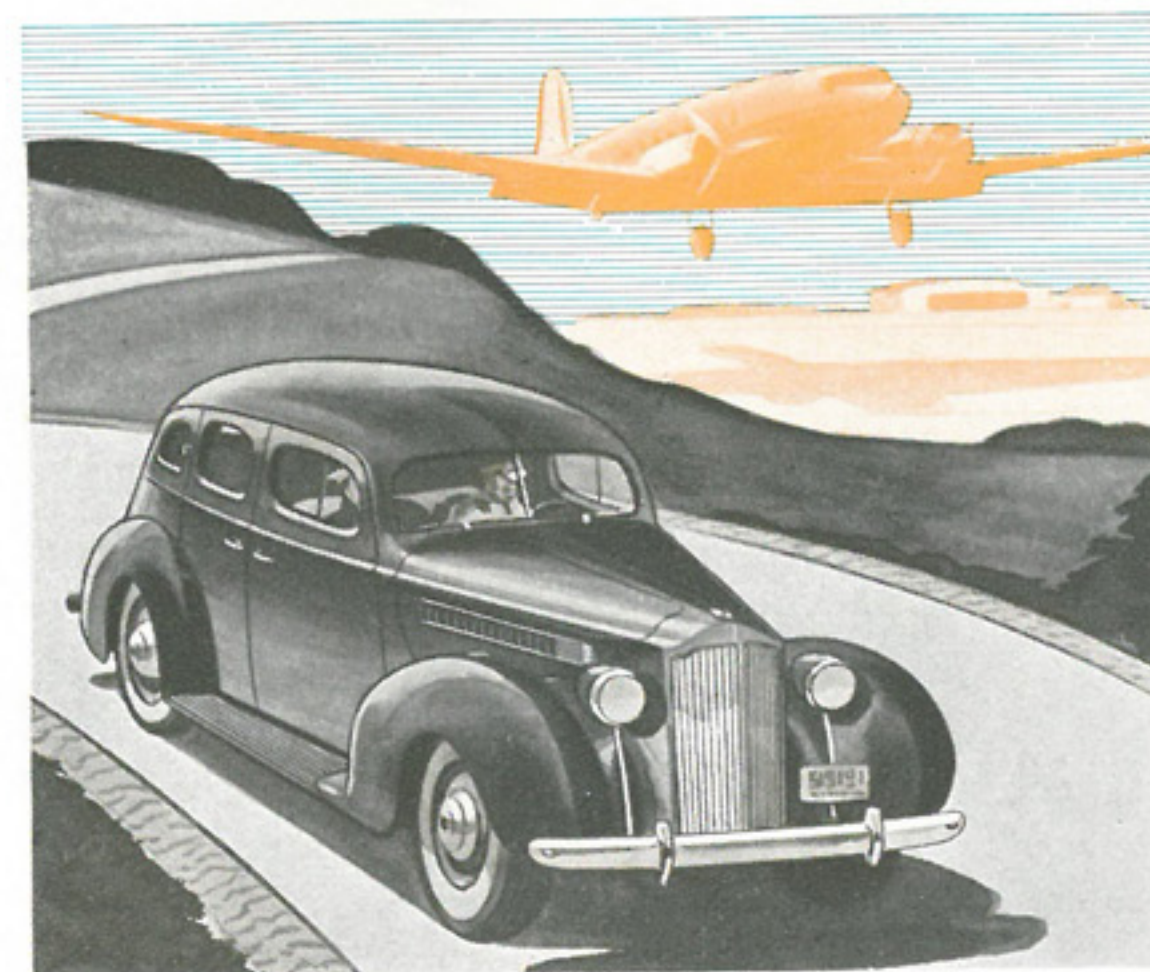
Lorsqu'on a besoin d'une brusque augmentation de puissance, il suffit de presser sur l'accélérateur juste assez pour dépasser un peu l'ouverture complète des gaz, et le moteur se trouve mis en troisième vitesse, ce qui produit une accélération rapide comme l'éclair.



Lorsque la voiture roule à moins de 32 kilomètres à l'heure, on pourra verrouiller la "Conduite-Economique" hors de prise, en accélérant légèrement, en pressant un bouton de commande qui se trouve sur la droite du conducteur, sous le tableau de bord.



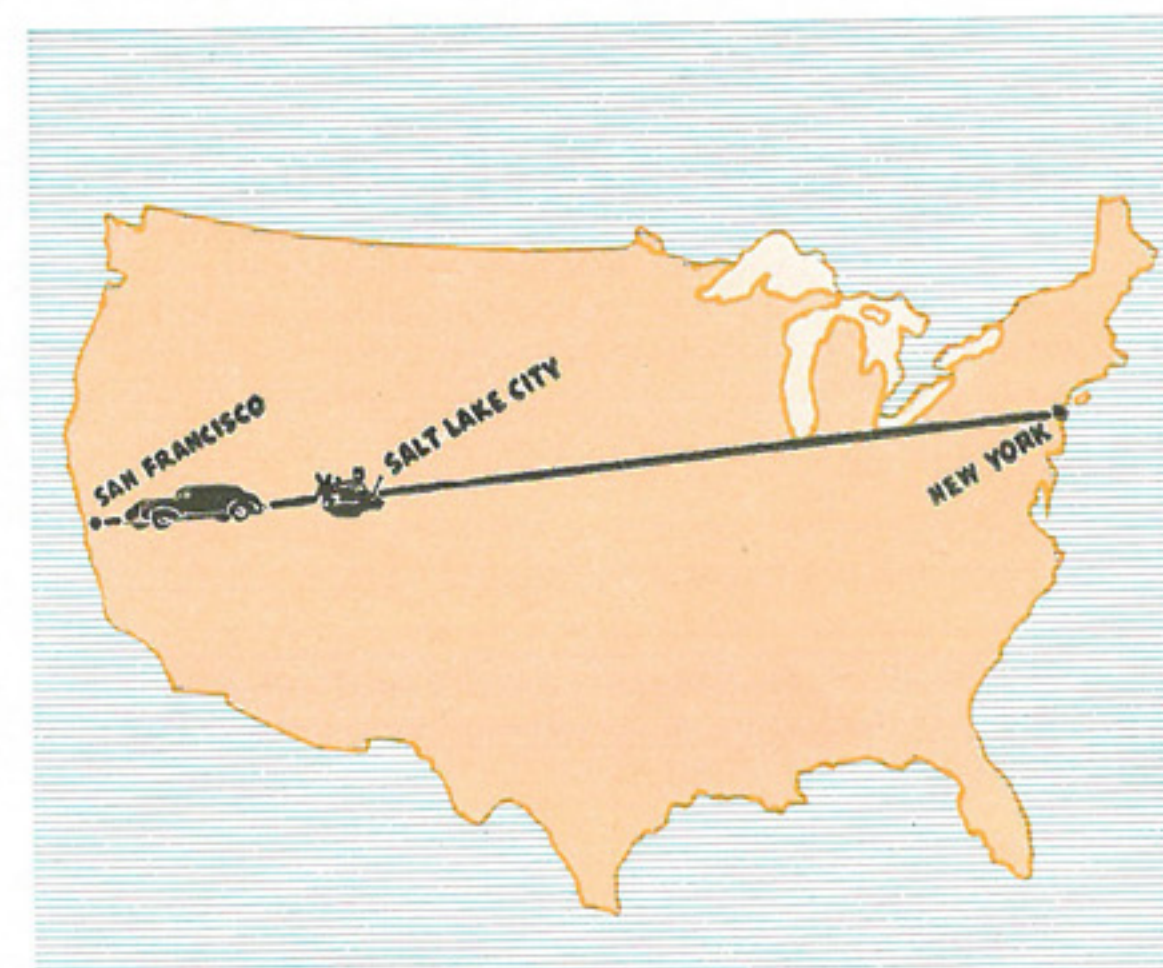
Grâce à la Conduite-Economique, on peut effectuer jusqu'à 20% d'économie de carburant, selon les conditions dans lesquelles la voiture est conduite. La pompe à essence semble s'en être rapetissée!



On éprouve un nouveau plaisir, une joie inconnue, à conduire une voiture munie de la Conduite-Economique, qui assure plus de douceur de marche et un roulement plus silencieux. La tension nerveuse que provoque la grande vitesse disparaît, et les longues randonnées apportent une nouvelle satisfaction.



Quand vous roulez sur la grande route, même à grande vitesse, si votre Conduite-Economique fonctionne, votre consommation en huile se trouvera notablement réduite. La burette à huile paraît avoir perdu de sa taille!



Du fait que le moteur fait moins de tours à la minute, sa durée de service est prolongée. Sur cette carte, si l'on se base sur les tours-minutes, le moteur s'est arrêté à Salt Lake City, et la voiture a continué à rouler seule jusqu'à San Francisco.

# APERÇU DES SPÉCIFICATIONS

## DE LA PACKARD 120

**MOTEUR**—Du type à tête en L, 8 cylindres coulés en ligne. Culasse de cylindres à turbulence élevée. Pistons autothermiques en alliage d'aluminium. Alésage et course:  $3\frac{1}{4} \times 4\frac{1}{4}$ " (82,5 x 108 mm.) Cylindrée: 282.05 pouces (4 lit. 62). Taux de compression: 6.4 à 1. Puissance effective en C. V. aux freins: 120 à 3.600 tours-minute. Poids du vilebrequin: 95 livres (43k. 2). Moteur neutro-équilibré en trois points sur socles de caoutchouc.

**GRAISSAGE DU MOTEUR**—Graissage sous pression de tous les paliers principaux, des bielles, des axes de pistons, des paliers de vilebrequin, ainsi que des poussoirs de soupapes. Filtre à huile en équipement standard.

**SYSTÈME D'ALIMENTATION EN CARBURANT**—Pompe mécanique avec filtre à carburant faisant corps. Indicateur électrique de niveau. Réservoir à carburant de 21 gallons (79 litres).

**CARBURATION**—Carburateur duplex perfectionné, type inversé; étrangleur automatique; épurateur d'air à bain d'huile; contrôle automatique de la température du collecteur.

**SYSTÈME DE REFROIDISSEMENT**—Volets de radiateur à commande thermostatique automatique. Radiateur à nid d'abeilles; ventilateur de 18 pouces (Om. 46). Conduites pour l'air envoyé par le ventilateur. Pompe à eau étanche, et à roulements à billes à graissage permanent. Cylindres complètement entourés d'eau. Tube de refroidissement des soupapes. Contenance du radiateur: 4 gallons (15 L. 14).

**EMBRAYAGE**—Type semi-centrifuge, à refroidissement par l'air. Disque unique, type sec, de 10 pouces (25cm. 4) de diamètre.

**BOÎTES DE VITESSES "UNIMESH"**—Engrenages hélicoïdaux taillés, en acier cémenté, synchronisés et d'un fonctionnement silencieux. Toutes les vitesses avant sont constamment en prise. Neuf roulements à billes et à rouleaux. Levier de changement de vitesse au volant. Avec transmission "Conduite-Economique" sur demande.

**BÂTI**—Longerons en I, entretoises en X; longerons latéraux à profil en caisse.

**SUSPENSION**—Intégralement "Safe-T-fleX," à l'avant et à l'arrière.

**AVANT**—Suspension par roues indépendantes, type "Safe-T-fleX" Packard, avec coussinets de caoutchouc élastique.

**ARRIÈRE**—Ressorts semi-elliptiques, à lames—54 x 2 pouces (137 x 5 cms.). Coussinets de caoutchouc et rondelles d'un alliage spécial, entre les lames. Supportes et jumelles à coussinets en caoutchouc. Amortisseurs à double action montés sur l'essieu; montage antagoniste. Barre de contrôle du roulis. Nouveau cinquième amortisseur supprimant les cahots.

**INSTALLATION ÉLECTRIQUE**—Dynamo à grande puissance, avec régulateur du voltage. Avance à l'allumage à dépression; compensateur de carburant. Phares à faisceau variable; lampe avertisseuse.

**TRANSMISSION**—Hotchkiss, à joints universels à roulements à rouleaux, et arbre moteur de 3 pouces (76 mm.) allant à l'essieu arrière hypoïde.

**PALIER DU CHÂSSIS**—Châssis muni de 48 roulements à billes et à rouleaux, lui assurant une durée de service illimitée.

**GRAISSAGE DU CHÂSSIS**—Le châssis entier ne comporte que 15 points nécessitant un graissage tous les 3.200 kilomètres.

**ROUES ET PNEUS**—Roues à disques, avec bouchons de moyeu chromés, de 10 pouces (25 cm. 4). Pneus à basse pression, de 7.00 x 16, à 4 couches, câblés.

**EMPATTEMENT**—127 pouces (3 m. 22). 148 pouces (3 m. 76).

**CARROSSERIES**—Tout en acier, avec toit et plancher en acier, d'une seule pièce. Isolation spécial et complète, dans laquelle entrent quinze matériaux isolants différents. Pare-brise et glaces de fenêtres en verre incassable. Events de dégivrage. Jolies tapisseries à choisir. Quincaillerie reluisante, poignées de couleur marron clair. Compartiment à bagages de grandes dimensions. Grand espace pour les bagages sous les spiders des coupés, et place pour deux personnes ou pour du bagage supplémentaire, à l'intérieur des coupés Club et convertibles.

**TABLEAU DE BORD**—Tableau de bord élégant, en noyer foncé de France, avec garnitures en chromé. Compteur de vitesse, indicateur de niveau d'huile, ampèremètre, indicateur de niveau d'essence, et indicateur de température du moteur. Rhéostat à manettes. Emplacement réservé au montage de cadrans de poste de T.S.F.

**EQUIPEMENT STANDARD**—Tampons de cric. Une roue de rechange avec pneu. Cric et boîte d'outils complète. Deux pare-soleil intérieurs. Deux essuie-glace automatiques. Miroir rétro-viseur. Feu arrière et signal d'arrêt combinés. Lampe de plafond. Avertisseur. Barre d'appui recouverte, dans la sedan de tourisme quatre portes seulement. Poignées montoires dans les deux sedans. Montre électrique.

La maison Packard se réserve le droit de changer les présentes spécifications ou les prix, sans encourir aucune responsabilité vis à vis de ses clients ayant précédemment acheté une voiture.

PACKARD MOTORS EXPORT CORPORATION, 1861 BROADWAY, NEW YORK, U. S. A.

# APERÇU DES SPÉCIFICATIONS

## DE LA PACKARD SIX

**MOTEUR**—Du type à tête en L, 6 cylindres coulés en ligne. Culasse de cylindres à turbulence élevée. Pistons autothermiques en alliage d'aluminium. Alésage et course:  $3\frac{1}{2} \times 4\frac{1}{4}$  pouces (88 mm. 9 x 108 mm.). Cylindrée: 245,43 pouces cubes (4 lit. 02). Taux de compression: 6.5 à 1. Puissance effective en C. V. aux freins: 100 à 3.200 tours-minute. Poids du vilebrequin: 81 livres  $\frac{1}{2}$  (36k. 675). Moteur neutro-équilibré en trois points sur socles de caoutchouc.

**GRAISSAGE DU MOTEUR**—Graissage sous pression de tous les paliers principaux, des bielles, des axes de pistons, des paliers de vilebrequin, ainsi que des soupapes. Filtre à huile en équipement standard.

**SYSTÈME D'ALIMENTATION EN CARBURANT**—Pompe mécanique avec filtre de carburant faisant corps. Indicateur électrique de niveau. Réservoir à carburant de 18 gallons (68 litres).

**CARBURATION**—Carburateur à simple corps, perfectionné, type inversé; étrangleur automatique; épurateur d'air à bain d'huile; contrôle automatique de la température du collecteur.

**SYSTÈME DE REFROIDISSEMENT** — Volets de radiateur à commande thermostatique automatique. Radiateur à alvéoles; ventilateur de 18 pouces (Om. 46). Conduites pour l'air envoyé par le ventilateur. Pompe à eau étanche et à roulements à billes à graissage permanent. Cylindres complètement entourés d'eau. Tube de refroidissement des soupapes. Contenance du radiateur: 3 gallons  $\frac{3}{4}$  (14 lit. 19).

**EMBRAYAGE**—Type semi-centrifuge, à refroidissement par l'air. Disque unique, type sec, de 9 pouces  $\frac{1}{2}$  de diamètre (24 cm. 13).

**BOÎTES DE VITESSES "UNIMESH"**—Engrenages hélicoïdaux taillés, en acier cémenté, synchronisés et d'un fonctionnement silencieux. Toutes les vitesses avant sont constamment en prise. Neuf roulements à billes et à rouleaux. Levier de changement de vitesse au volant. Avec transmission "Conduite-Economique" sur demande.

**BÂTI**—Longerons en I, entretoises en X; longerons latéraux à profil en caisse.

**SUSPENSION**—Intégralement "Safe-T-fleX," à l'avant et à l'arrière.

**AVANT**—Suspension par roues indépendantes, type "Safe-T-fleX" Packard, avec coussinets de caoutchouc élastique.

**ARRIÈRE**—Ressorts semi-elliptiques, à lames—54 x 2 pouces (137 x 5 cms.). Coussinets de caoutchouc et rondelles d'un alliage spécial, entre les lames. Supports et jumelles à coussinets en caoutchouc. Amortisseurs à double action montés sur l'essieu; montage antagoniste. Barre de contrôle du roulis. Nouveau cinquième amortisseur supprimant les cahots.

**INSTALLATION ÉLECTRIQUE**—Dynamo à grande puissance, avec régulateur du voltage. Avance à l'allumage à dépression; compensateur de carburant. Phares à faisceau variable; lampe avertisseuse.

**TRANSMISSION**—Hotchkiss, à joints universels à roulements à rouleaux, et arbre moteur de 3 pouces (76mm) allant à l'essieu arrière hypoïde.

**PALIER DU CHÂSSIS**—Châssis muni de 48 roulements à billes et à rouleaux, lui assurant une durée de service illimitée.

**GRAISSAGE DU CHÂSSIS**—Le châssis entier ne comporte que 14 points nécessitant un graissage tous les 3.200 kilomètres.

**ROUES ET PNEUS**—Roues à disques, avec bouchons de moyeu chromés, de 10 pouces (25 cm. 4). Pneus à basse pression, de 6.50 x 16, à 4 couches, câblés.

**EMPATTEMENT**—122 pouces (3 m. 10).

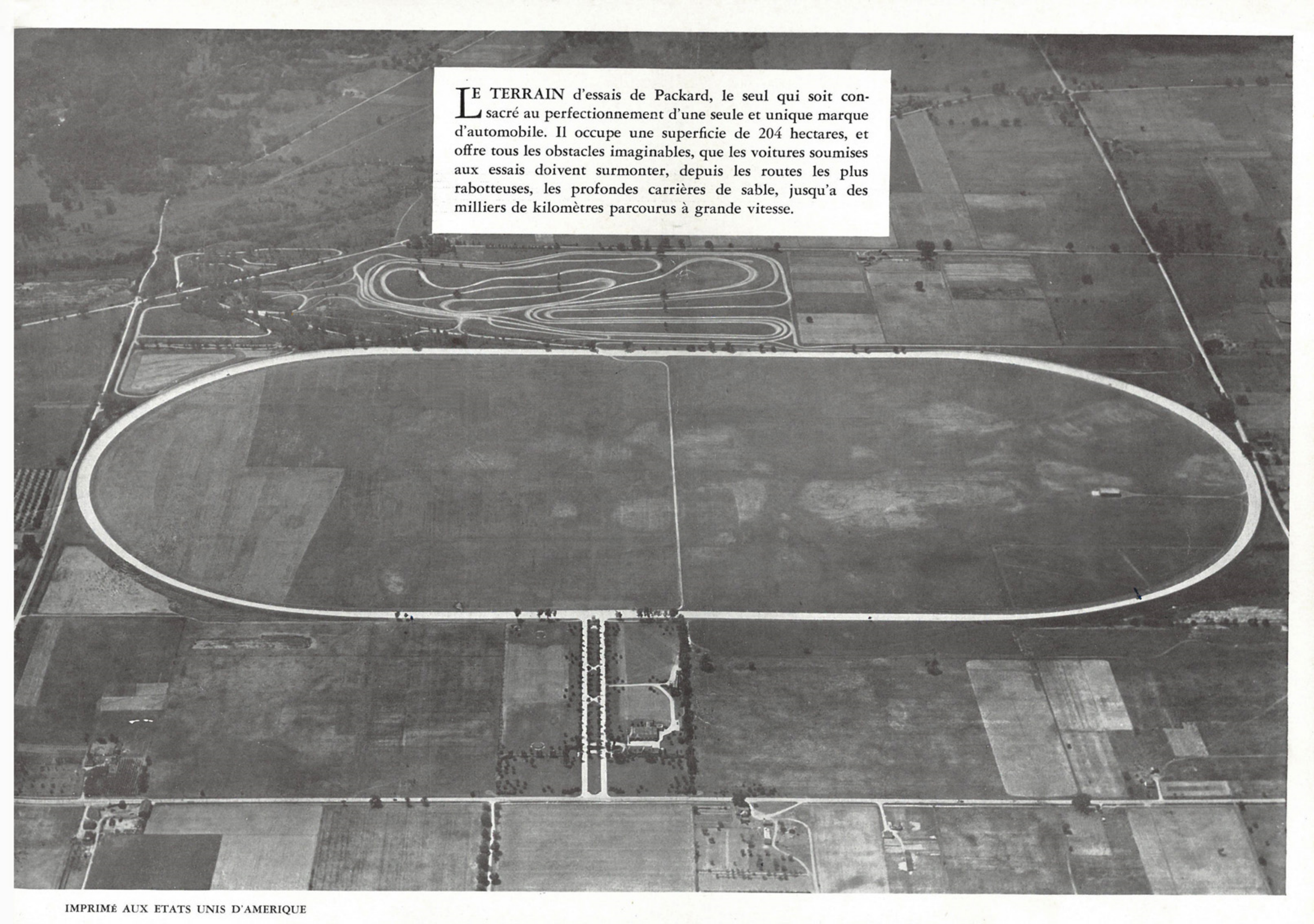
**CARROSSERIES**—Tout en acier, avec toit et plancher en acier, d'une seule pièce. Isolation spéciale et complète, dans laquelle entrent quinze matériaux isolants différents. Pare-brise et glaces de fenêtres en verre incassable. Events de dégivrage. Jolies tapisseries à choisir. Quincaillerie reluisante, poignées de couleur marron clair. Compartiment à bagages de grandes dimensions. Grand espace pour les bagages sous les spiders des coupés, et place pour deux personnes ou pour du bagage supplémentaire, à l'intérieur des coupés Club et convertibles.

**TABLEAU DE BORD**—Tableau de bord élégant, en noyer foncé de France, avec garnitures en chromé. Compteur de vitesse, indicateur de niveau d'huile, ampèremètre, indicateur de niveau d'essence, et indicateur de température du moteur. Rhéostat à manettes. Emplacement réservé au montage de cadrans de poste de T.S.F.

**EQUIPEMENT STANDARD**—Tampons de cric. Une roue de rechange avec pneu. Cric et boîte d'outils complète. Deux pare-soleil intérieurs. Deux essuie-glace automatiques. Miroir rétro-viseur. Feu arrière et signal d'arrêt combinés. Lampe de plafond. Avertisseur. Barre d'appui recouverte, dans la sedan de tourisme quatre portes seulement. Poignées montoirs dans les deux sedans. Montre électrique.

La maison Packard se réserve le droit de changer les présentes spécifications ou les prix, sans encourir aucune responsabilité vis à vis de ses clients ayant précédemment acheté une voiture.

PACKARD MOTORS EXPORT CORPORATION, 1861 BROADWAY, NEW YORK, U. S. A.



**L**E TERRAIN d'essais de Packard, le seul qui soit consacré au perfectionnement d'une seule et unique marque d'automobile. Il occupe une superficie de 204 hectares, et offre tous les obstacles imaginables, que les voitures soumises aux essais doivent surmonter, depuis les routes les plus raboteuses, les profondes carrières de sable, jusqu'à des milliers de kilomètres parcourus à grande vitesse.



ASK THE MAN  
WHO OWNS ONE