

# THE PACKARD EIGHT



INSTITUTE

STANDARD MODELS







*"Il faut que la patine du temps précède le manteau de lierre"—De même faut-il que la trace des succès précède et justifie la renommée. Ce portique couvert de lierre est le symbole des trente ans consacrés par Packard à la construction de belles voitures et à la création d'un style raffiné.*

*"Il faut que la patine du temps précède le manteau de lierre."*

—ELIZABETH BARRETT BROWNING

INSTITUTE





# La Voiture de Série Packard Standard Eight

## Dix Modèles de Carrosserie

### 6-26

SEDAN—Cinq places  
COUPÉ TRANSFORMABLE—Deux places  
COUPÉ—Deux places

### 6-33

COUPÉ—Quatre places  
SEDAN CLUB—Cinq places  
SEDAN—Sept places  
SEDAN-LIMOUSINE—Sept places  
RUNABOUT—Deux places  
PHAÉTON—Cinq places  
TORPÉDO—Sept places



D'Une Noble  
Lignée

## Modèles Illustrés

### 6-26

SEDAN—Illustration 1  
COUPÉ TRANSFORMABLE—Illustration 2  
COUPÉ—Illustration 3

### 6-33

COUPÉ—Illustration 4  
SEDAN CLUB—Illustration 5  
SEDAN—Illustration 6  
SEDAN-LIMOUSINE—Illustration 7  
RUNABOUT—Illustration 8  
PHAÉTON—Illustration 9  
TORPÉDO—Illustration 10

*Consulter la dernière page de la section technique contenant les caractéristiques de l'équipement courant des voitures*

# INSTITUTE

PACKARD MOTOR CAR COMPANY, DETROIT

# La Voiture de Série Packard Standard Eight

## Dix Modèles de Carrosserie

### 6-26

SEDAN—Cinq places  
COUPÉ TRANSFORMABLE—Deux places  
COUPÉ—Deux places

### 6-33

COUPÉ—Quatre places  
SEDAN CLUB—Cinq places  
SEDAN—Sept places  
SEDAN-LIMOUSINE—Sept places  
RUNABOUT—Deux places  
PHAÉTON—Cinq places  
TORPÉDO—Sept places



D'Une Noble  
Lignée

## Modèles Illustrés

### 6-26

SEDAN—Illustration 1  
COUPÉ TRANSFORMABLE—Illustration 2  
COUPÉ—Illustration 3

### 6-33

COUPÉ—Illustration 4  
SEDAN CLUB—Illustration 5  
SEDAN—Illustration 6  
SEDAN-LIMOUSINE—Illustration 7  
RUNABOUT—Illustration 8  
PHAÉTON—Illustration 9  
TORPÉDO—Illustration 10

*Consulter la dernière page de la section technique contenant les caractéristiques de l'équipement courant des voitures*

# INSTITUTE

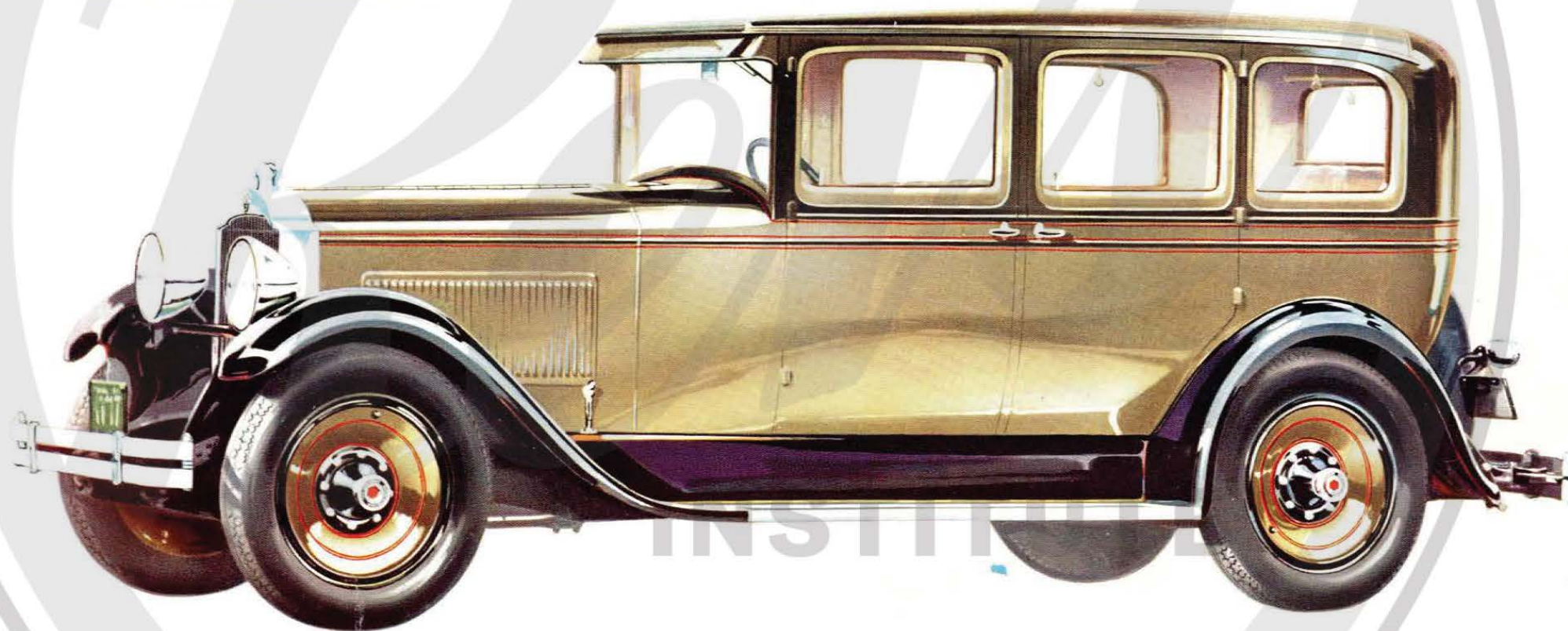
## PACKARD MOTOR CAR COMPANY, DETROIT



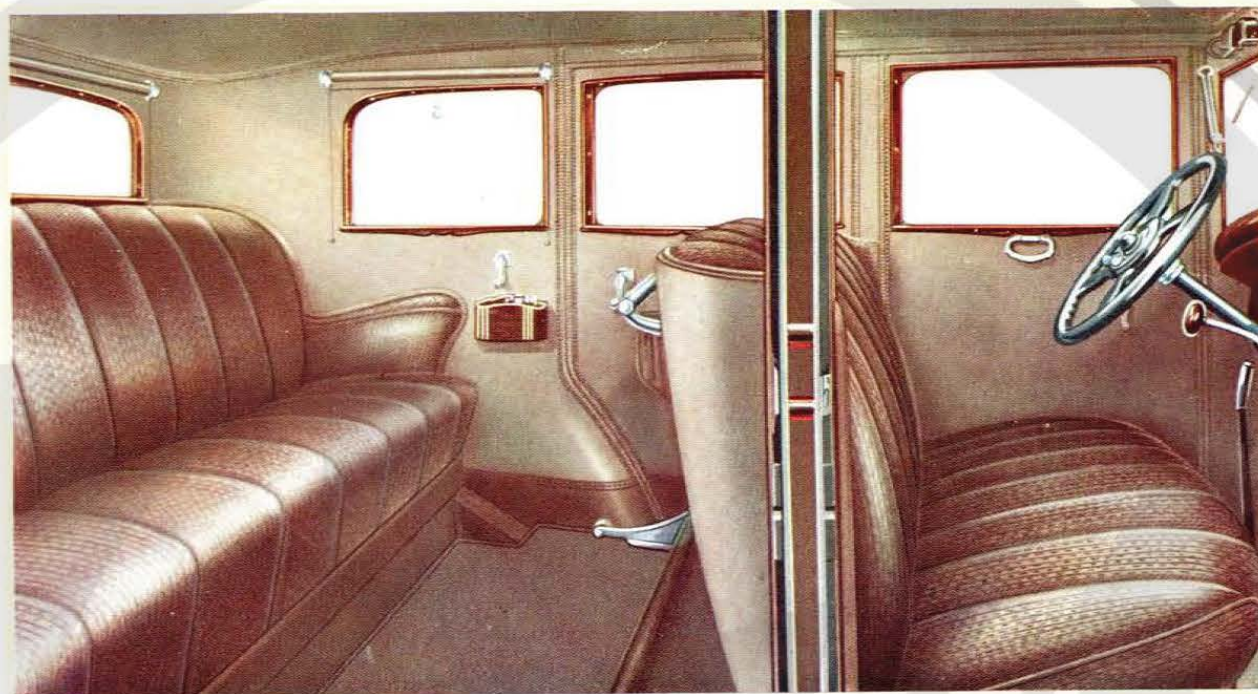




La Packard Standard Eight  
Sedan  
Eight places







## La Packard Standard Eight 6-26

*Intérieur de la Sedan — Cinq places*

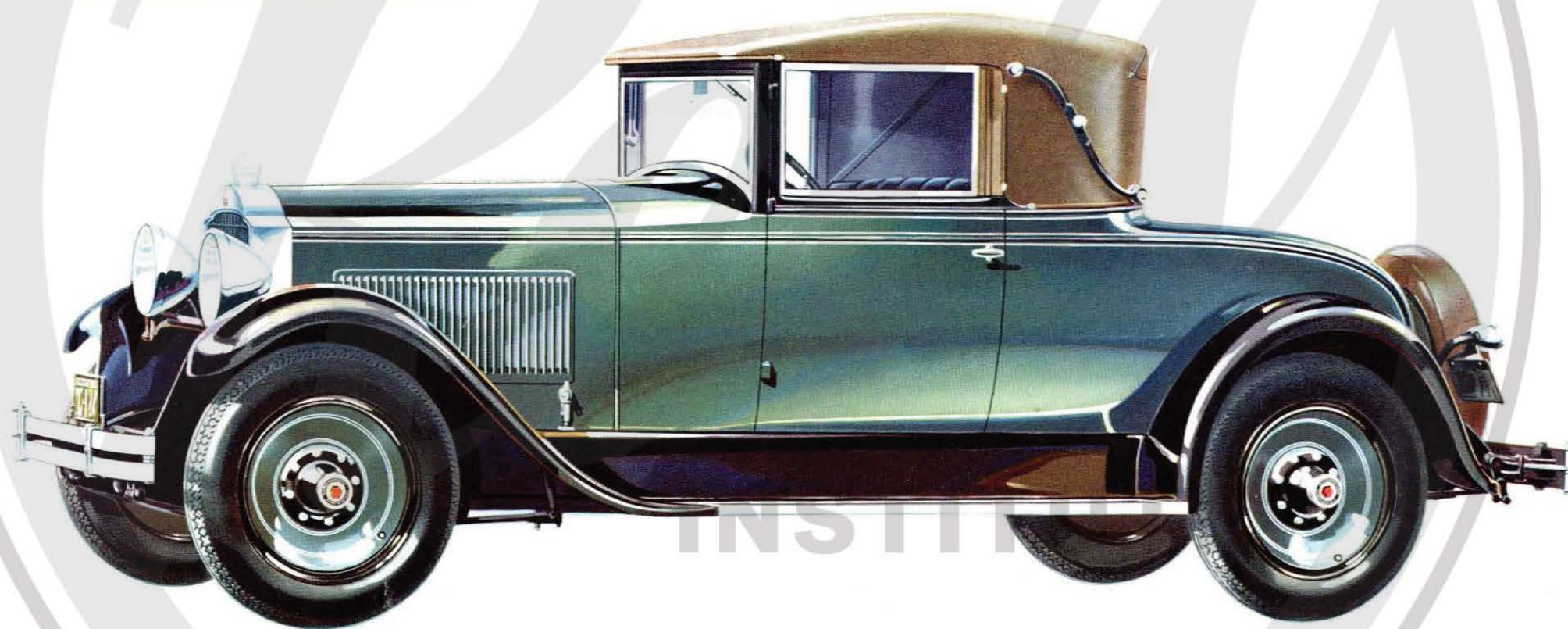
LA sedan cinq places est la voiture de famille idéale et, depuis de longues années, ce modèle Packard est un des plus répandus. Comme dans toutes les voitures Packard Eight, le confort et la

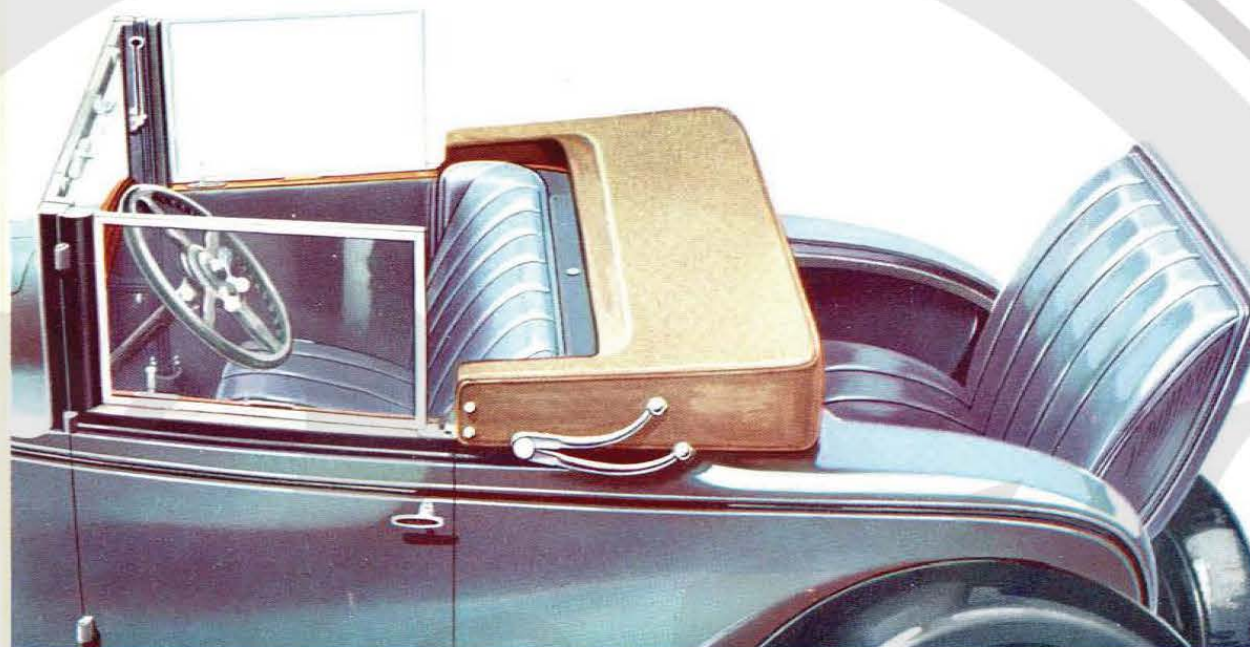
sécurité que lui donne le système exclusif d'amortisseurs Packard sont rehaussés par un capitonnage soigné, comprenant des ressorts type de luxe et des coussins fortement rembourrés de crin crépi.





La Packard Standard Eight  
Coupe Transformable  
Deux places





## La Packard Standard Eight 6-26

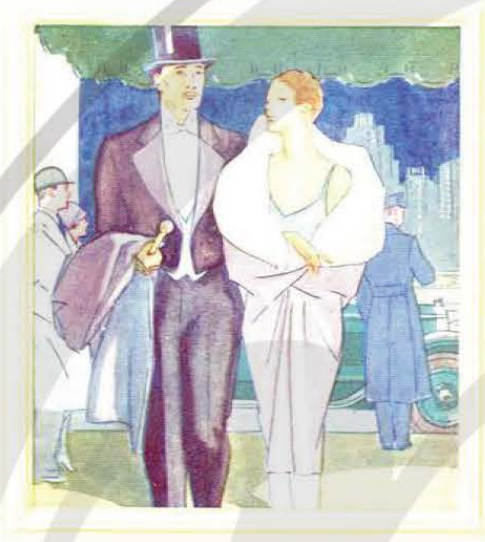
*Intérieur du Coupé transformable — Deux places*

LE coupé transformable à deux places offre tous les avantages de la voiture ouverte et de la voiture découverte. Il peut servir de coupé ou de runabout, au choix de son propriétaire. Il peut transporter un nombre supplémentaire de passagers grâce à un siège arrière des plus

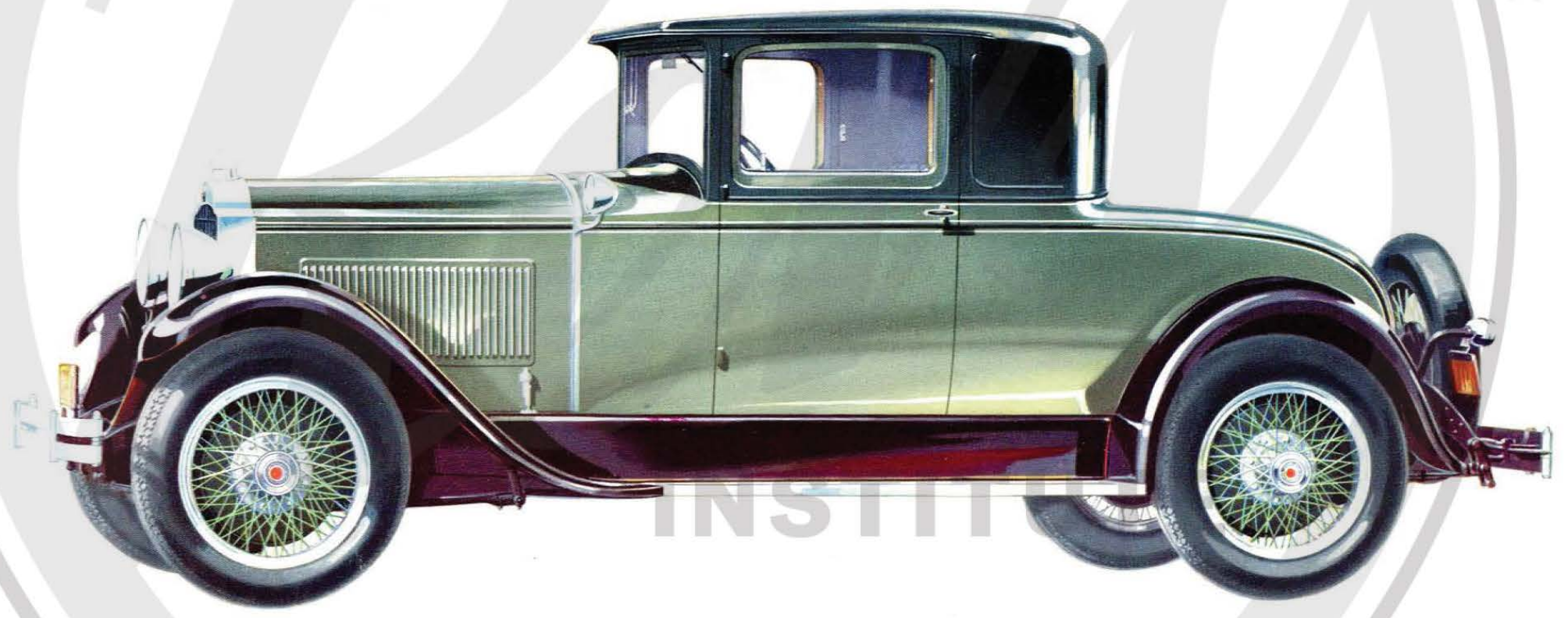
confortables qui se replie étroitement et facilement lorsqu'il n'est pas utilisé. La capote peut être rabattue rapidement et repliée dans une housse de bonne coupe, qui est fournie moyennant un léger supplément.



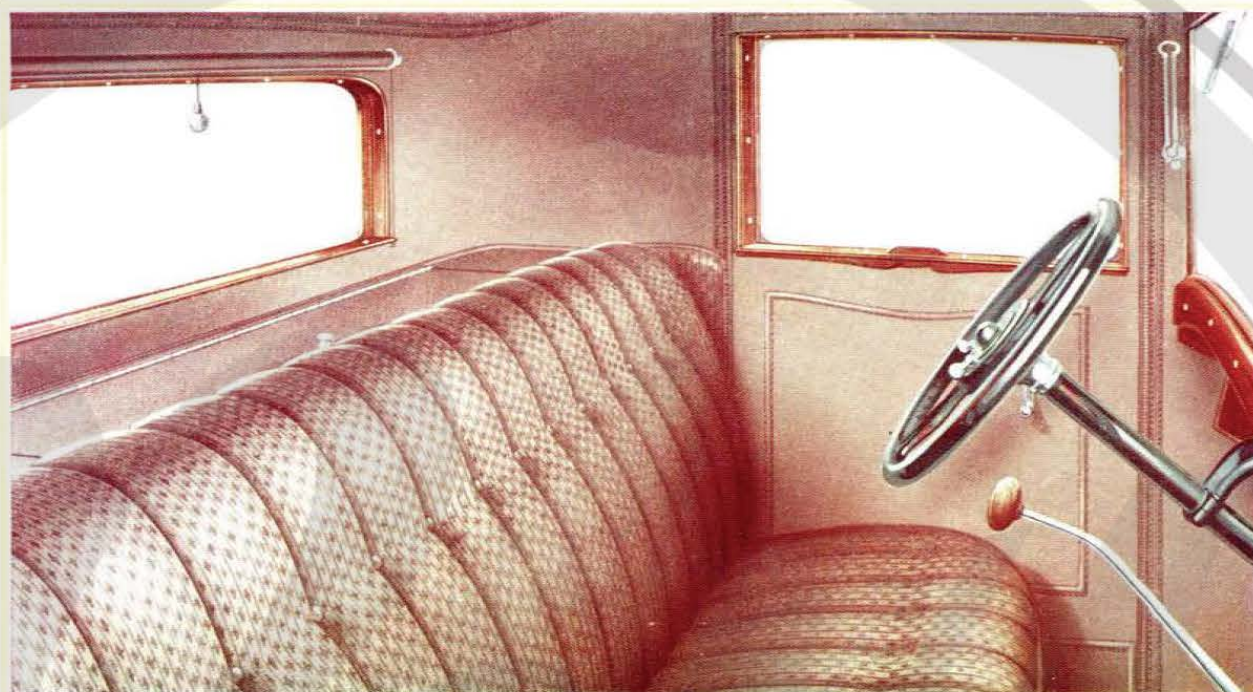




La Packard Standard Eight  
Coupe  
Deux places







## La Packard Standard Eight 6-26

*Intérieur du Coupé — Deux places*

LE coupé à deux places avec capote fixe peut être aménagé pour deux passagers supplémentaires grâce à un strapontin qui se replie et s'encastre étroitement à l'arrière de la voiture lorsqu'il n'est pas utilisé. La glace arrière s'abaisse au moyen d'un régulateur et permet aux per-

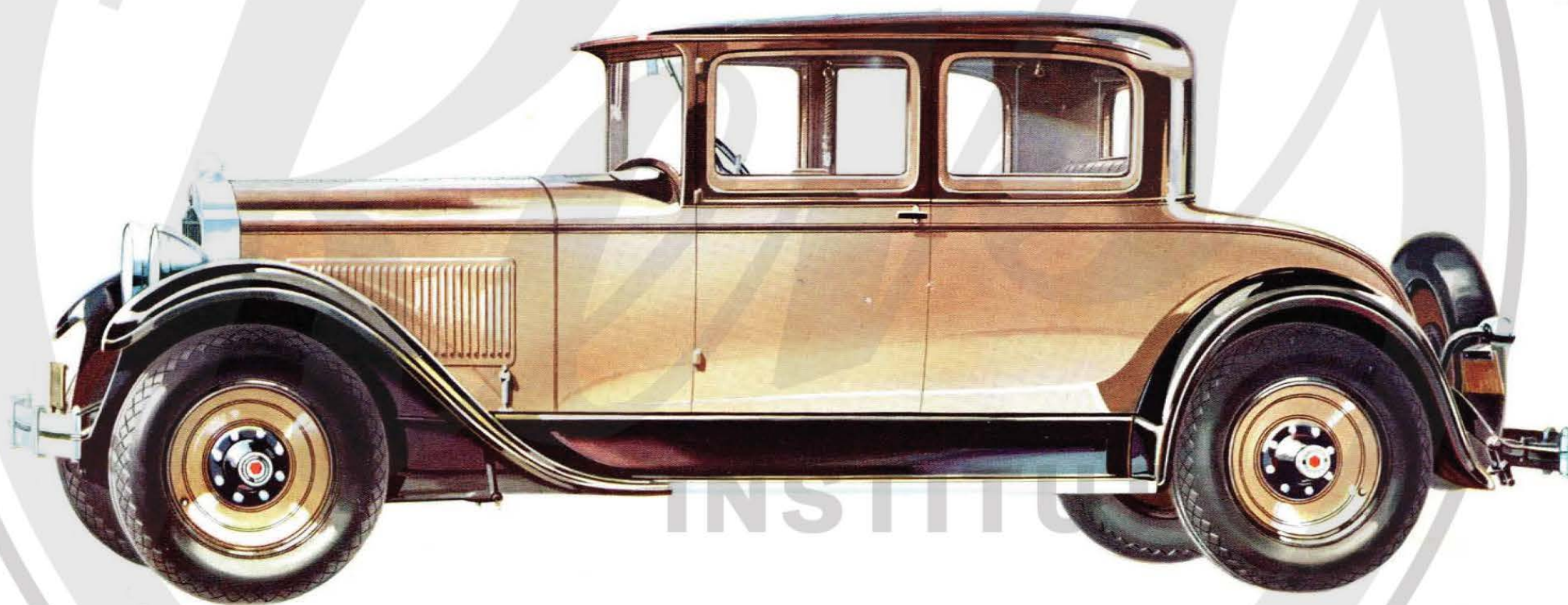
sonnes occupant la voiture de communiquer librement. Cette voiture est munie de deux compartiments spacieux pour les bagages ce qui la rend particulièrement commode pour les hommes d'affaires ou de profession libérale.



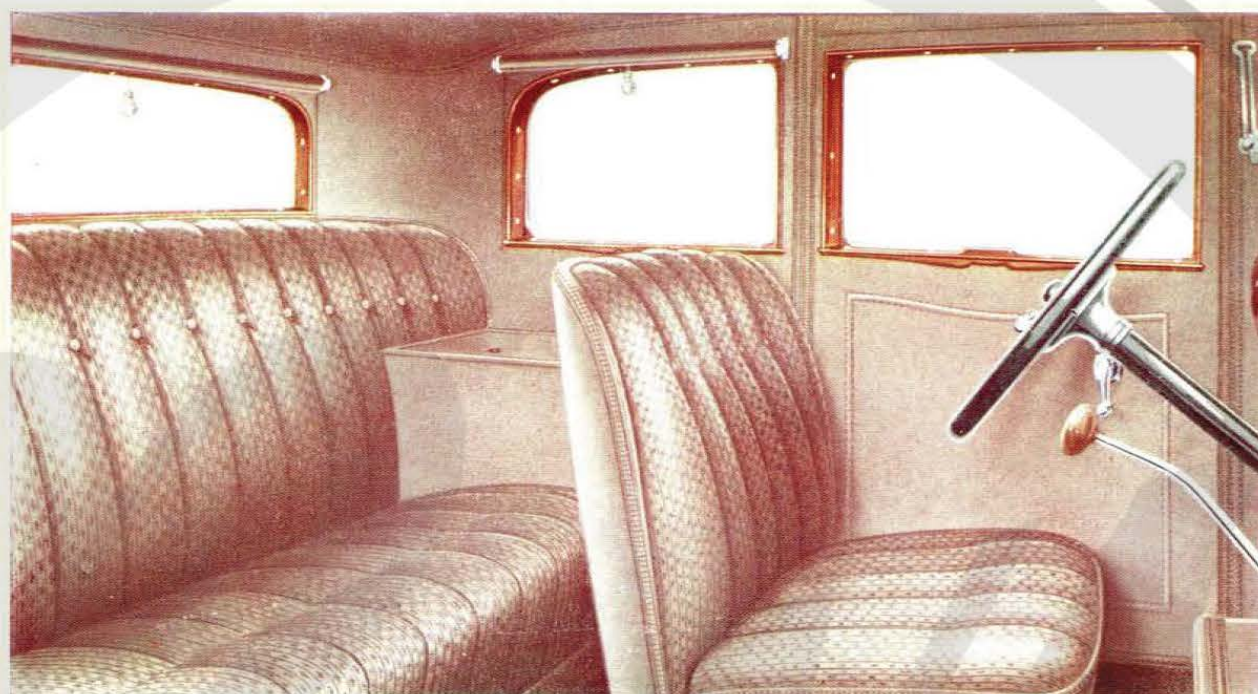




La Packard Standard Eight  
Coupe  
Quatre places







## La Packard Standard Eight 6-33

*Intérieur du Coupé — Quatre places*

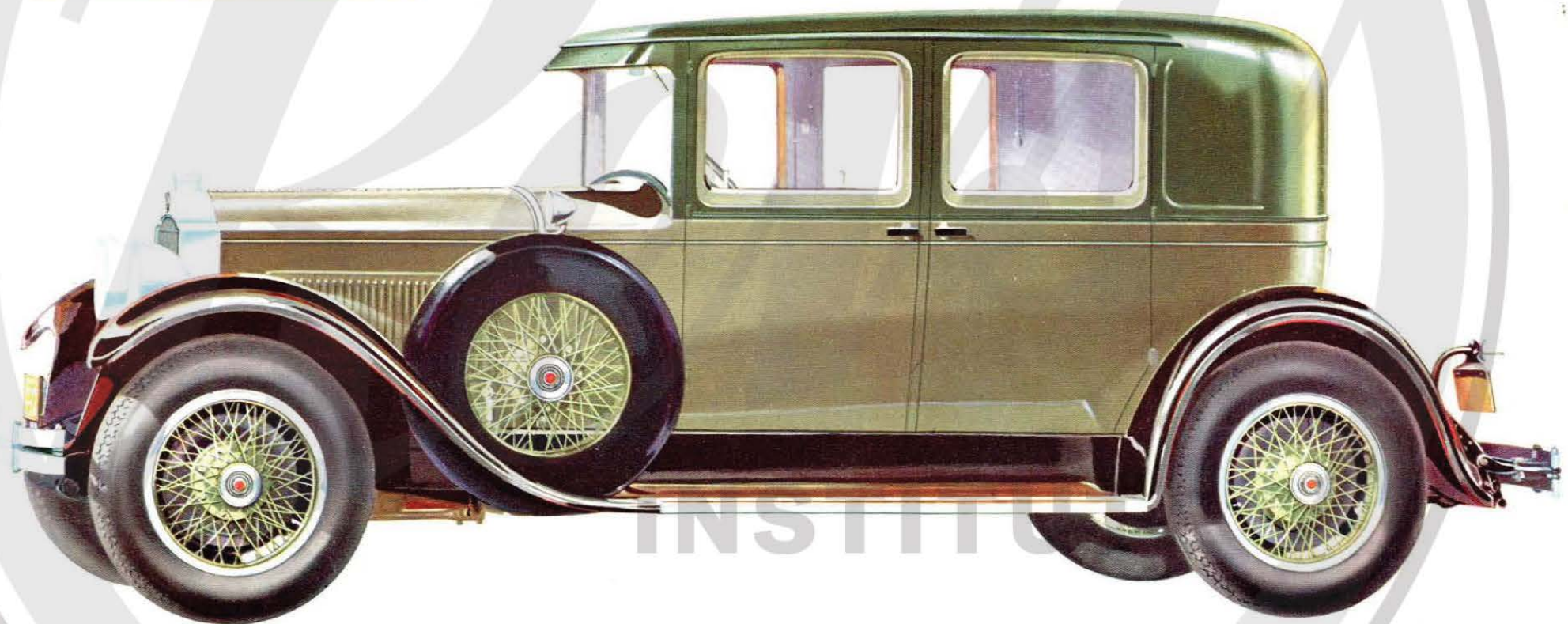
LE coupé à quatre places continue à avoir la plus grande vogue parmi les hommes d'affaires ou de profession libérale et ceux dont la famille est peu nombreuse. Dans les derniers modèles de la Packard Eight quatre grandes personnes peuvent s'asseoir très confortablement.

L'arrière de la voiture est muni d'un compartiment spacieux pour les bagages, fermant à clef. Le toit des coupés ne se prolonge pas au-dessus des pare-brises, mais ils sont munis d'une visière qui peut être abaissée à l'intérieur.

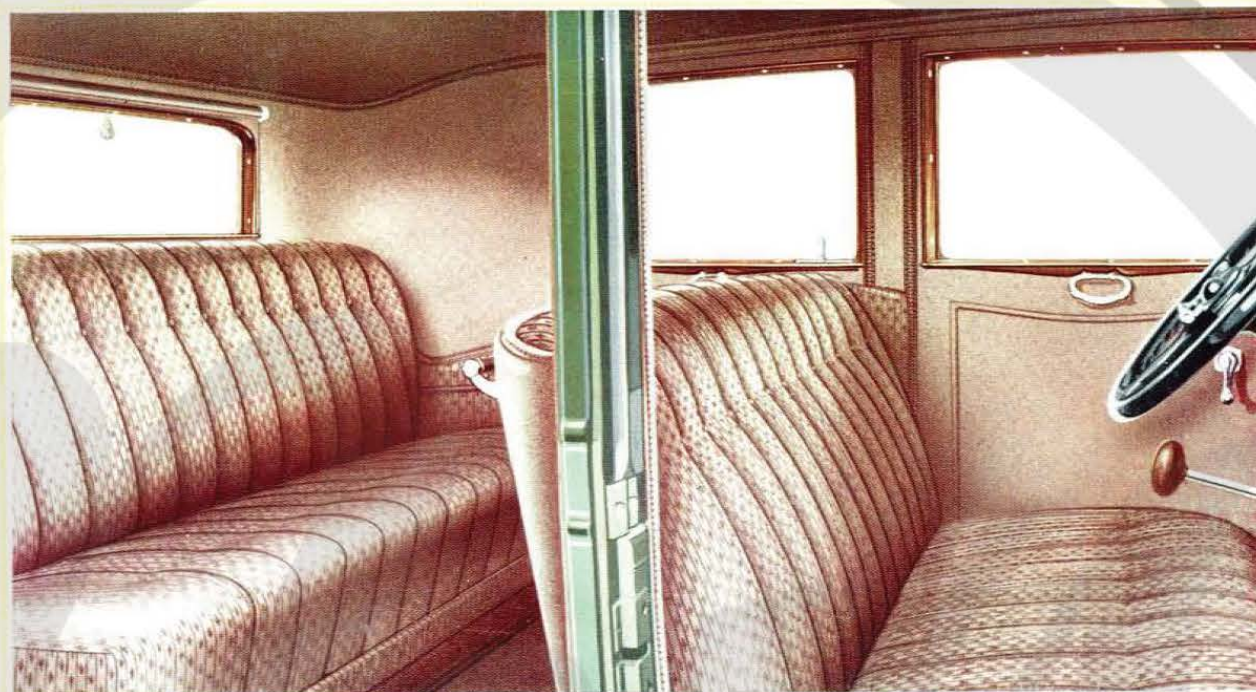




La Packard Standard Eight  
Sedan Club  
Cinq places







## La Packard Standard Eight 6-33

*Intérieur de la Sedan Club — Cinq places*

La sedan club à cinq places est un des modèles les plus élégants de la série Packard Eight. Comme elle est souvent employée pour le tourisme, son équipement courant comprend un râtelier pliant sur lequel une malle arrière peut être montée avec un minimum de frais.

Les moulures des portières et des glaces sont toutes en noyer noir véritable et s'harmonisent merveilleusement avec les dessins du capitonnage. C'est un des modèles Packard les plus confortables, aussi intime qu'un coupé, aussi spacieux qu'une sedan.





La Packard Standard Eight  
Sedan  
Sept places







## La Packard Standard Eight 6-33

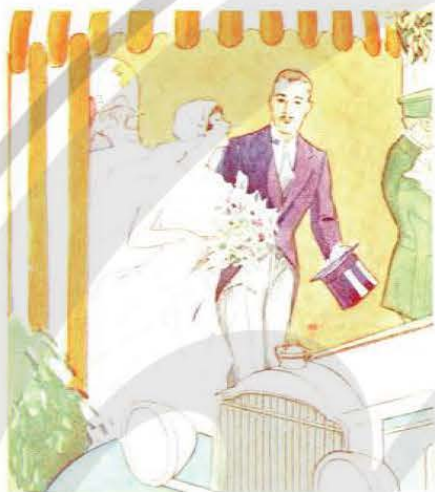
*Intérieur de la Sedan — Sept places*

LA sedan à sept places peut être fournie, sans supplément de prix, en diverses combinaisons de coloris harmonieux et de bon goût. Il en est de même de tous les modèles illustrés dans cet album. Tous sont entièrement nickelés au chrome, ce

qui leur donne un brillant et une durée impossibles à obtenir par aucun autre procédé. Le capitonnage est en tissu broadcloth d'un fort beau dessin, agréable à l'oeil et extrêmement solide.







La Packard Standard Eight  
Sedan-Limousine  
Sept places







## La Packard Standard Eight 6-33

*Intérieur de la Sedan-Limousine — Sept places*

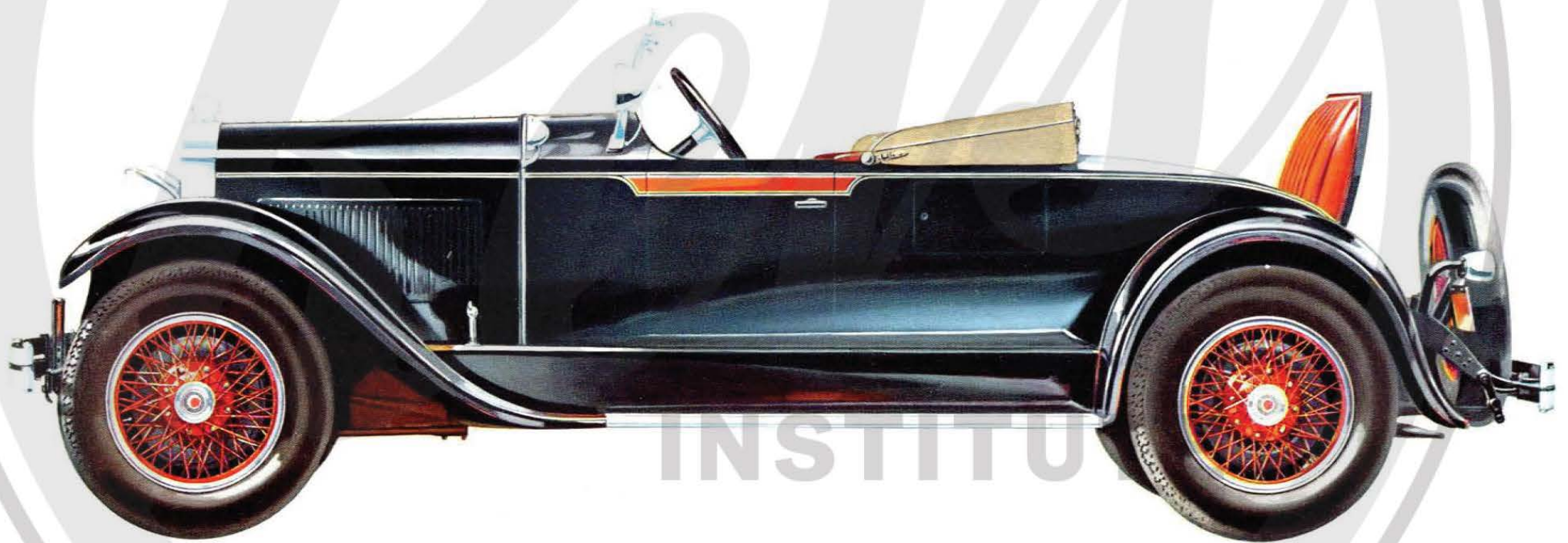
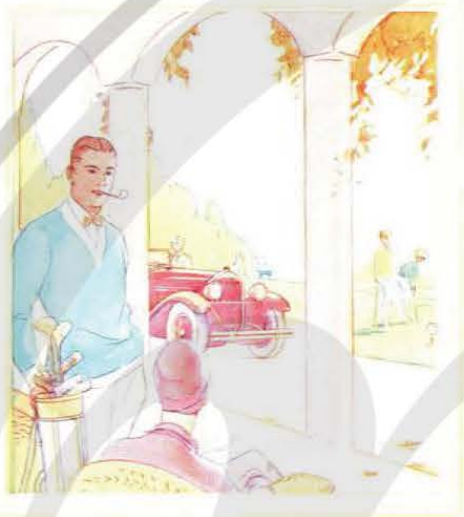
LA sedan-limousine à sept places peut être aisément employée comme voiture de luxe ou pour tout aller. Les deux compartiments peuvent être convertis en un seul ou séparés par une glace se relevant à l'arrière du siège avant. Les deux strapontins se replient également et s'en-

castrent à l'arrière du siège, une méthode peu usitée. Le compartiment avant est garni de beau cuir Colonial au-dessous de la ceinture. Un tuyau acoustique permet aux voyageurs de communiquer avec le chauffeur.

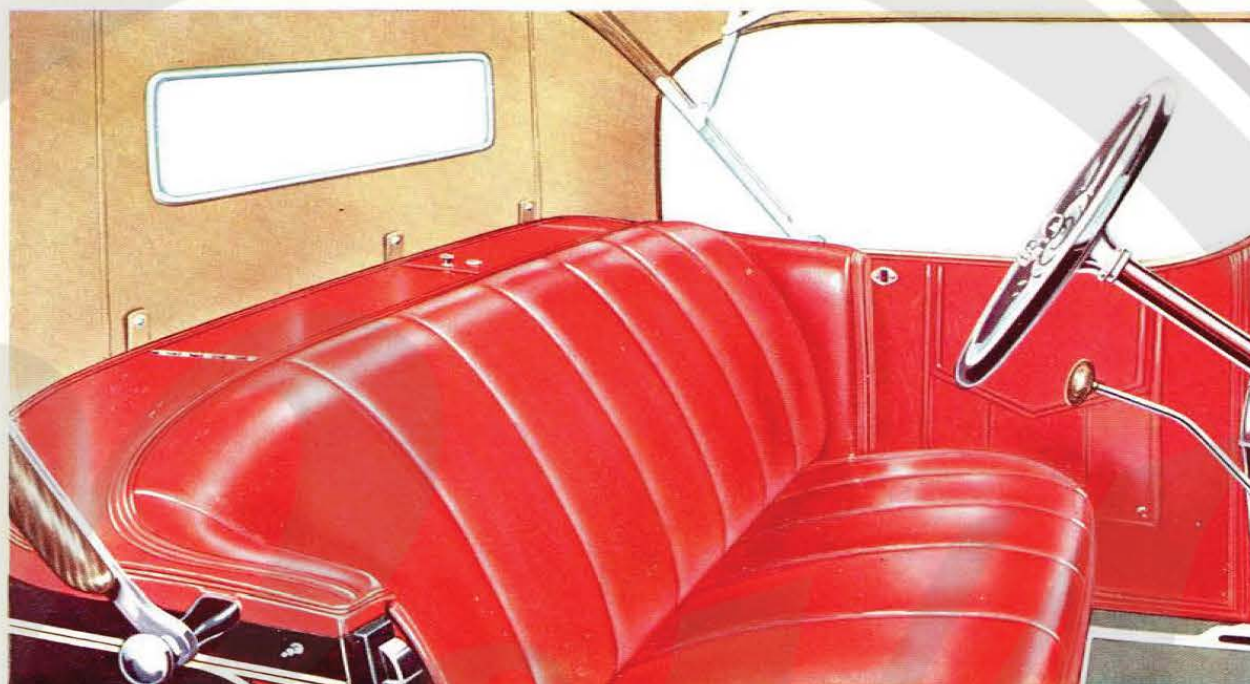




La Packard Standard Eight  
Runabout  
Deux places







## La Packard Standard Eight 6-33

*Intérieur du Runabout—Deux places*

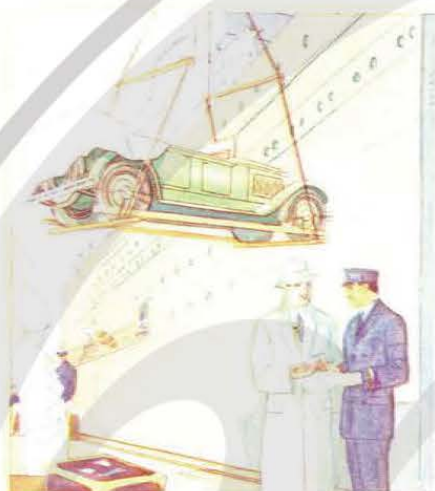
LE runabout à deux places est un des plus beaux modèles Packard. Comme on voit à la page qui précède, il peut transporter deux passagers supplémentaires. Un grand nombre d'automobilistes préfèrent que leur voiture soit munie de roues métalliques, de

lampes d'auvent et de projecteur, et ces accessoires peuvent être fournis à un prix raisonnable. Un compartiment spacieux est réservé aux bagages et le siège arrière est des plus confortables lorsque la capote est rabattue.





La Packard Standard Eight  
Phaeton  
Cinq places







## La Packard Standard Eight 6-33

*Intérieur du Phaéton — Cinq places*

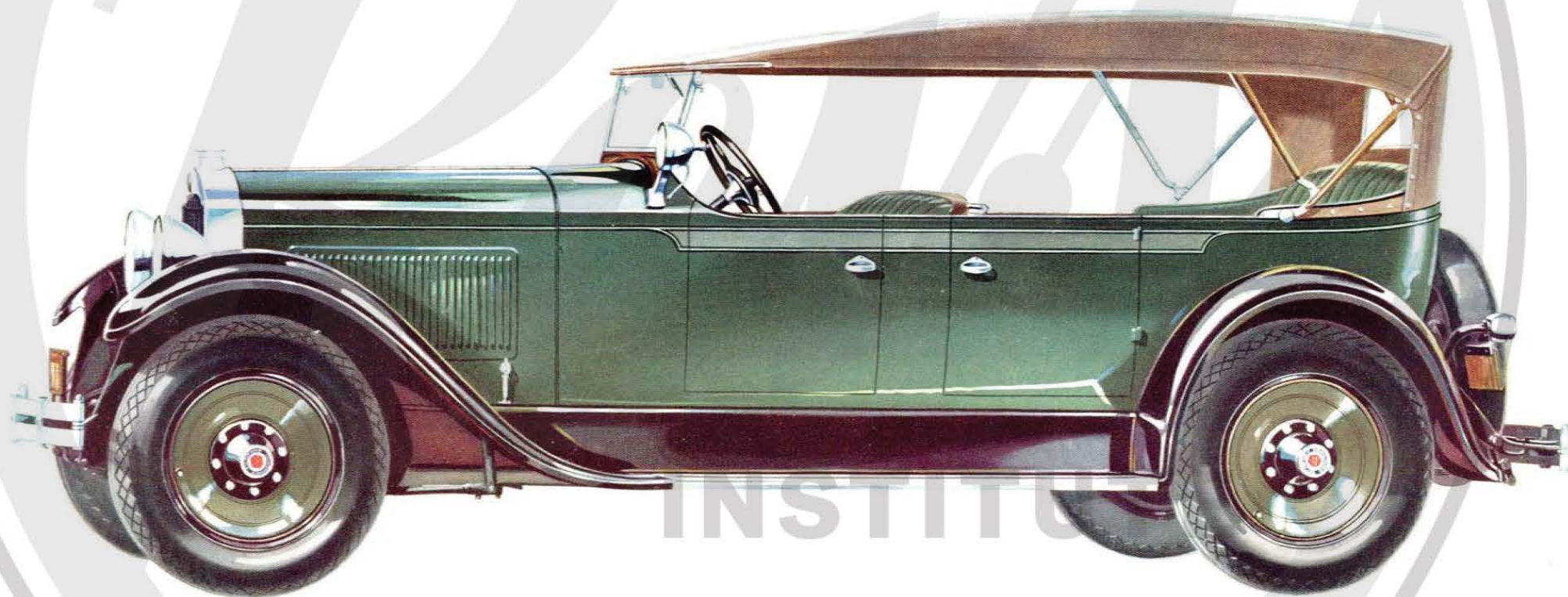
Le phaéton à cinq places est souvent appelé la plus belle voiture d'Amérique. La beauté harmonieuse de ses lignes et le choix de ses divers coloris en font une voiture exceptionnelle. Elle est livrée avec un équipement varié et la voiture

illustrée comprend non seulement des roues métalliques, des lampes d'auvent et un projecteur, mais les roues de rechange sont montées sur les ailes avant. Cet effet est des plus réussis et d'un prix extrêmement raisonnable.

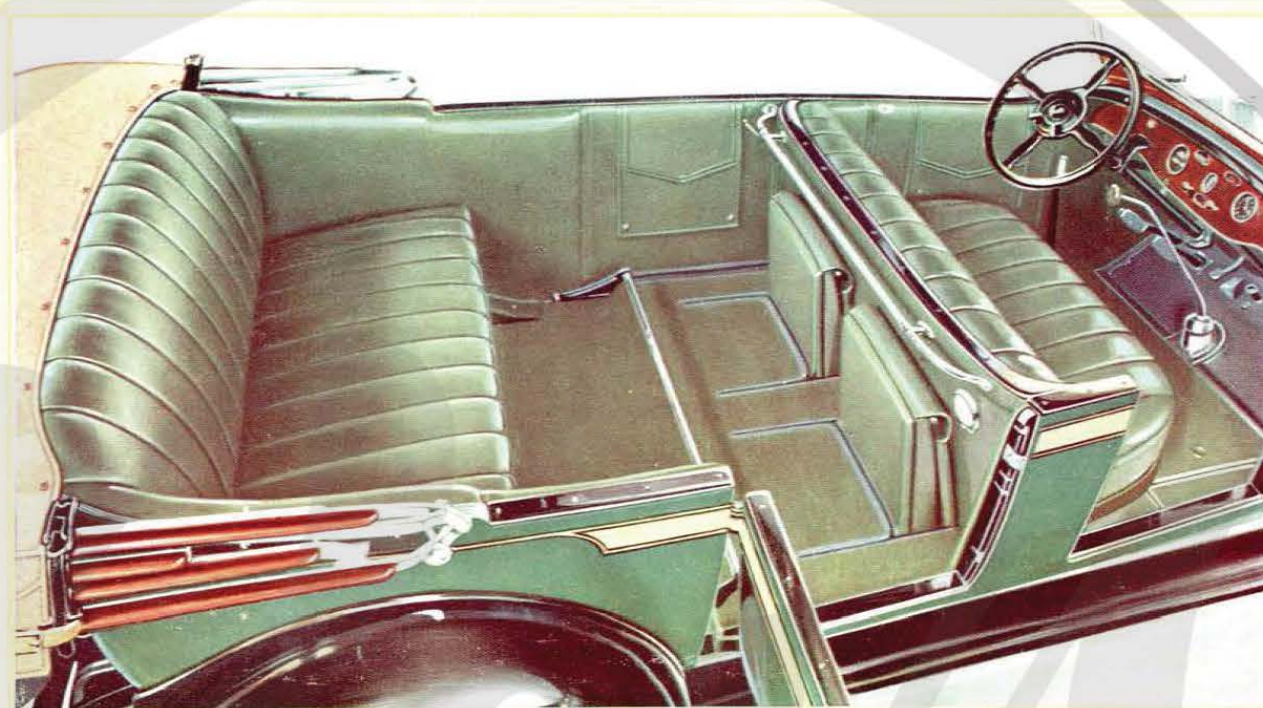




La Packard Standard Eight  
Torpedo  
Sept places







## La Packard Standard Eight 6-33

*Intérieur de la Torpédo—Sept places*

LA torpédo à sept places est encore très demandée malgré la vogue des voitures découvertes ayant l'apparence d'une voiture de sport. Son long empattement uni à son système incomparable d'amortisseurs et à son luxueux capitonnage en font une voiture de tourisme idéale. Le véritable touriste recherche

parfois les chemins écartés autant que les grandes routes et c'est là que le confort de la marche est le plus hautement apprécié. Ainsi que les autres voitures découvertes Packard, la torpédo est garnie de cuir de couleur assortie à la peinture extérieure.





## Caractéristiques Techniques de la Voiture de Série Packard Standard Eight



*Les terrains d'essai de la Packard comprennent une piste de béton de quatre kilomètres, la plus rapide du monde, offrant toutes les facilités et placée sous la direction d'ingénieurs et d'experts techniques pour l'étude approfondie et l'essai des voitures automobiles*





## DESCRIPTION TECHNIQUE DE LA VOITURE DE SERIE

### PACKARD STANDARD EIGHT 6.26 6.33

**P**ACKARD a été la première grande fabrique d'automobiles américaine à annoncer l'usage des moteurs à huit cylindres en ligne. Ceci eut lieu en 1923 après huit ans d'expérience avec un moteur perfectionné du type en V. A l'heure actuelle vingt des principales usines d'automobiles en Amérique se servent du moteur à huit cylindres en ligne et le nombre de celles qui ont conservé le type en V est tombé de trente à quatre. En Europe, où le moteur du type en V a pris naissance, les chiffres sont plus éloquentes encore, de 22 à zéro, car pas un seul moteur en V ne se construit en Europe actuellement.

Le nouveau moteur Packard Standard Eight comprend tous les perfectionnements établis par Packard au cours de la construction du châssis Packard Eight pendant cinq ans. Il est d'une extrême simplicité de construction et peut subir, à son avantage, une comparaison avec tout autre moteur de même puissance, particulièrement ceux de modèle compliqué qui se trouvent de plus en plus rapidement éliminés par le moteur à huit cylindres en ligne. Les illustrations à la page opposée donneront une idée de sa simplicité.

Notez comme chaque pièce est facilement accessible et peut être enlevée pour être réglée ou réparée sans en déranger aucune autre. Cette simplicité explique pourquoi les frais de réparation des moteurs Packard sont si réduits. Vous trouverez à la page sept une discussion intéressante, n'ayant pas un caractère très technique, des principes suivis dans la construction des moteurs ainsi que les raisons qui ont convaincu la maison Packard qu'il y a tout avantage et pas un seul inconvénient à construire un moteur à huit cylindres en ligne du modèle Packard.

Vous trouverez à la page six de cette section des illustrations du système d'amortisseurs Packard, dans lequel des inventions de Packard et des inventions européennes ont été réunies, et qui ne se trouve exclusivement que sur les nouvelles voitures Packard. Ces inventions comprennent les amortisseurs hydrauliques à double action qui sont propres à la marque Packard, faisant partie intégrante des essieux et un dispositif d'amortissement spécial monté à l'arrière du ressort avant, gauche. Le premier ajoute un confort nouveau à la marche de la voiture et le second constitue un élément de sécurité inconnu jusqu'ici dans la conduite



d'une automobile. Le shimmy des roues avant et le faussage de la direction ont été entièrement éliminés et ce but est depuis longtemps celui des principaux constructeurs d'automobiles. Nous croyons qu'à elle seule une de ces caractéristiques suffirait à vous faire acheter une Packard et vous serez certainement d'accord avec nous après vous être renseigné.

Nous attirons particulièrement votre attention sur la page cinq contenant des illustrations et des explications relatives au graissage du moteur et du châssis Packard. Nous croyons qu'aucune autre voiture n'est aussi bien protégée contre l'usure causée par la friction.

De plus, la dépense n'est pas le seul facteur à considérer, car une voiture silencieuse et exempte de trépidation donne une satisfaction mentale et physique. Même si vous ne posez au prochain propriétaire d'une Packard que vous rencontrerez aucune autre question, ne manquez pas de lui demander ce qu'il pense du graisseur du châssis et de l'économie de temps et d'argent qui en résulte. Il graisse chacune des portées du châssis nécessitant une lubrification fréquente et régulière, en moins de temps qu'il n'en faut pour corner et avec moins d'effort que pour employer le frein à main.

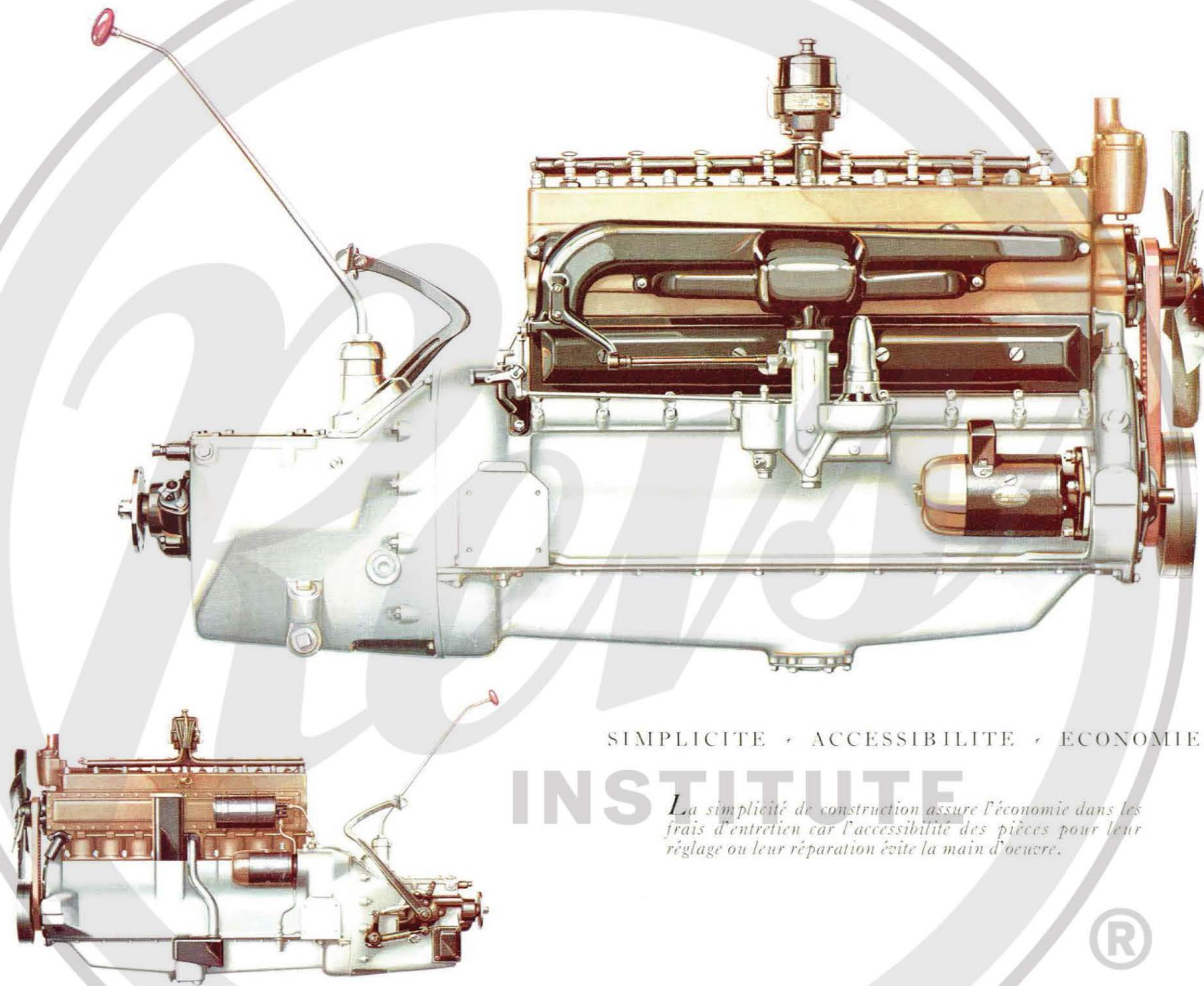
Un autre perfectionnement, du plus haut intérêt pour les femmes, est celui du mécanisme de direction. L'arbre de compensation dans le carter du mécanisme de direction est maintenant muni de roulements à billes qui éliminent tout vestige de résistance causée par la friction et permettent de conduire sans aucun effort. Vous vous en rendrez compte avec le plus vif plaisir dès que vous ferez tourner la nouvelle voiture à un coin de rue ou que vous la guiderez au milieu de l'encombrement des véhicules.

Nous disons depuis longtemps qu'une promenade dans une voiture Packard peut seule donner la mesure de leur valeur. Nous vous invitons cordialement à monter dans une de nos nouvelles voitures et à la soumettre à tous les essais qu'elle aurait à subir si vous en étiez propriétaire. Nous tenons à ce que vous vous rendiez compte des éléments exclusifs de confort et de sécurité que nous avons ajoutés et à ce que vous puissiez apprécier la puissance du nouveau moteur. Chacun des revendeurs de la maison Packard est à vos ordres et sans aucune obligation de votre part.

*Demandez à ceux qui en ont une.*







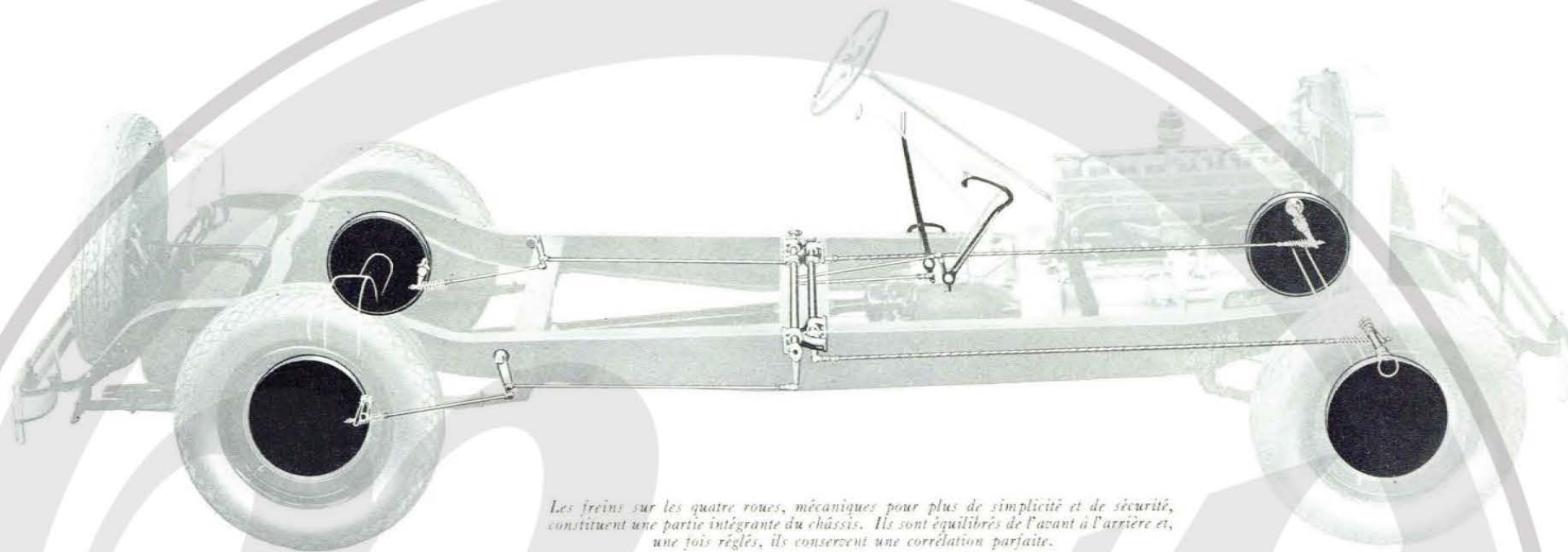
SIMPLICITE • ACCESSIBILITE • ECONOMIE

INSTITUTE

*La simplicité de construction assure l'économie dans les frais d'entretien car l'accessibilité des pièces pour leur réglage ou leur réparation évite la main d'œuvre.*



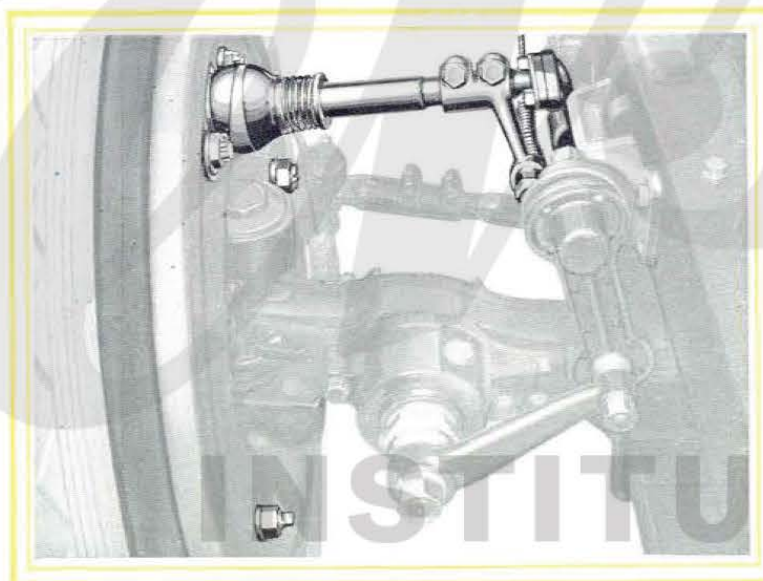




*Les freins sur les quatre roues, mécaniques pour plus de simplicité et de sécurité, constituent une partie intégrante du châssis. Ils sont équilibrés de l'avant à l'arrière et, une fois réglés, ils conservent une corrélation parfaite.*



*Les freins sont auto-serreurs et une légère pression sur la pédale est suffisante pour obtenir le maximum de freinage même par les temps les plus froids.*



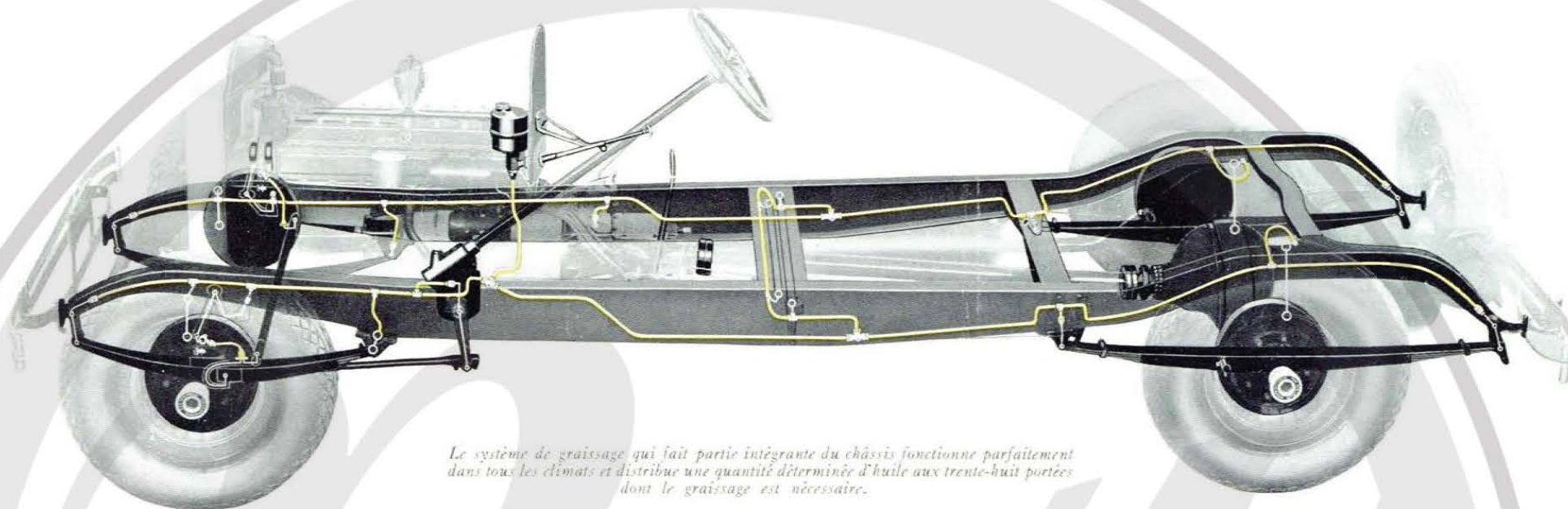
*Les freins sont du type à serrage intérieur avec tambours à joues pour éviter que l'huile ou la poussière ne pénètre jusqu'aux surfaces de freinage, réduisant ainsi l'usure et le bruit au minimum. Le frein à main fonctionne indépendamment du frein au pied.*



*Le montage incliné des fusées ainsi que l'emploi de roulements à billes rend la conduite de la voiture extrêmement aisée.*







*Le système de graissage qui fait partie intégrante du châssis fonctionne parfaitement dans tous les climats et distribue une quantité déterminée d'huile aux trente-huit portées dont le graissage est nécessaire.*



*Les surfaces du cylindre et du piston sont plongées dans un bain d'huile lorsque le moteur est froid, au moyen d'une soupape reliée à la tringle de commande du carburateur.*



*Chacune de trente-huit portées de graissage reçoit une quantité d'huile mesurée et un troisième et dernier filtrage est effectué au point d'écoulement.*



*Un indicateur de niveau d'huile monté à gauche du moteur indique la quantité d'huile dans le carter et le moment où le plein doit être fait.*





## LE SYSTEME D'AMORTISSEURS PACKARD



*Les amortisseurs de la Packard Eight sont d'un modèle exclusif fabriqué par la maison Packard et ne se trouvent sur aucune autre voiture. Ils ne sont pas ajoutés au châssis, ils en forment une partie intégrante.*



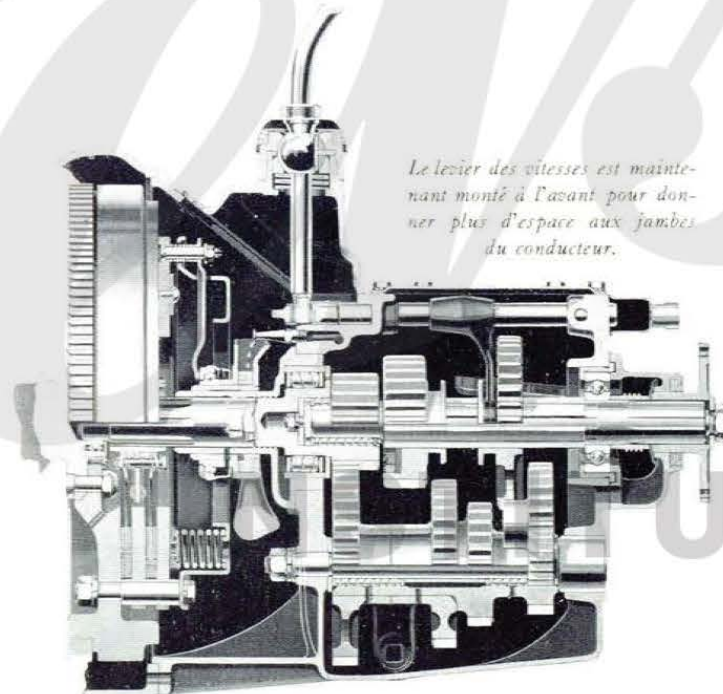
*Les amortisseurs avant et arrière freinent dans les deux sens et permettent l'emploi de ressorts beaucoup plus flexibles, le réglage de la marche étant effectué par les amortisseurs.*



*Coupe transversale montrant la construction et le clapet de dosage calibré.*



*L'arrière du ressort gauche avant est muni d'un amortisseur breveté.*



*Le levier des vitesses est maintenant monté à l'avant pour donner plus d'espace aux jambes du conducteur.*



*Le mécanisme de direction, du type à vis sans fin et secteur, est entièrement monté sur roulements à billes.*





## STRAIGHT EIGHT SIMPLICITE SOLIDITE



Illustration A

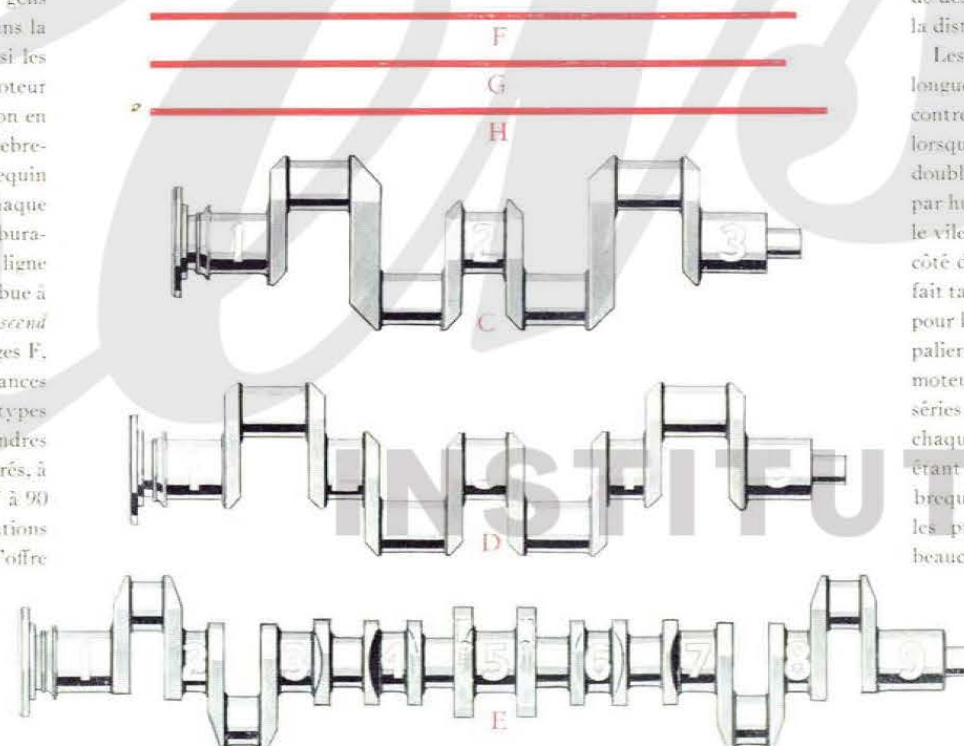
A GAUCHE—Passages de l'essence du carburateur aux soupapes d'admission dans le moteur de la Packard Eight.

A DROITE—Passages de l'essence dans un modèle à huit cylindres du type en V à 90 degrés de modèle courant.



Illustration B

NOUS présentons ces illustrations parce que les gens qui ne sont pas au courant des principes suivis dans la construction des moteurs se demandent souvent si les cylindres qui se trouvent à l'extrémité dans un moteur à huit cylindres en ligne reçoivent une alimentation en carburant égale à celle des autres et aussi si le vilebrequin de ces moteurs est aussi solide qu'un vilebrequin plus court. Les illustrations A et B montrent que chaque soupape d'admission est aussi rapprochée du carburateur qu'il s'agisse d'un moteur à huit cylindres en ligne ou du type en V. En A, l'essence s'élève et se distribue à droite et à gauche. En B, l'essence s'élève, puis descend et se distribue à droite et à gauche. Les lignes rouges F, G et H sont tracées à l'échelle et indiquent les distances relatives que l'essence doit parcourir dans les trois types de moteurs—la Packard Straight Eight à huit cylindres en ligne (F), le type à huit cylindres en V à 90 degrés, à trois paliers (G) et le type à huit cylindres en V à 90 degrés, à cinq paliers (H). Ces simples illustrations démontrent qu'aucun de ces types de moteurs n'offre



de désavantage, comparé aux autres, sous le rapport de la distribution de carburant.

Les trois vilebrequins sont illustrés pour montrer leur longueur et la distribution des paliers seulement et les contrepoids ont été omis. Chaque ingénieur sait que lorsque la longueur d'une section sans support est doublée sa tendance à gauchir ou à céder se multiplie par huit. La meilleure construction technique exige que le vilebrequin soit muni d'un palier principal de chaque côté de chacune des bielles. C'est du reste ce qui a été fait tant pour le vilebrequin de la Packard Eight (E) que pour le vilebrequin du type à huit cylindres en V à cinq paliers (D). Toutefois, en C, pour un vilebrequin de moteur à huit cylindres en V, à trois paliers, il y a deux séries de bielles, recevant quatre coups de piston, entre chaque paire de paliers, la section laissée sans support étant près de trois fois aussi longue que pour le vilebrequin Packard illustré en E et, par conséquent, selon les principes techniques établis, sa rigidité est de beaucoup inférieure à celle du vilebrequin Packard.





# Caractéristiques

## GROUPE MOTEUR

**MOTEUR**—A huit cylindres en bloc, suspendu par quatre points. Alésage 80 mm, course 127 mm. Puissance suivant la formule S. A. E. 32.5 C. V. Puissance effective plus de 90 C. V.

**CYLINDRES**—Culasse en L. En alliage spécial de fer et d'acier.

**PISTONS**—En fonte spéciale d'alliage d'aluminium. Modèle de piston établi par Packard. Muni de quatre segments.

**BIELLES**—Matriçées en acier spécial. Profilées en double T et à rainures longitudinales pour le passage de l'huile du vilebrequin au logement de l'axe de piston.

**SOUPAPES**—Admission, acier au chrome-nickel. Échappement, acier au chrome-silicium.

**CARTER**—Fonte d'alliage d'aluminium. Monté à quatre points. Ventilé. Neuf paliers principaux supportent rigidement le vilebrequin. La moitié inférieure constitue le réservoir d'huile du moteur. Indicateur de niveau d'huile à cadran, à gauche.

**VILEBREQUIN**—Neuf paliers principaux. Matriçé, traité, entièrement usiné et équilibré au repos et en marche. Les passages percés pour la distribution d'huile et le contre-poids nouveau modèle assurent une douceur de marche remarquable et suppriment toute pression excessive sur les paliers.

**EMBRAYAGE**—Type sec à quatre surfaces d'entraînement. Commande amortie par ressort. Fonctionne de façon également satisfaisante dans tous les climats.

**TRANSMISSION**—A train baladeur. Trois vitesses et marche arrière. Tous les engrenages en alliage d'acier cémentés et rectifiés, afin d'assurer leur longue durée et un fonctionnement silencieux. Arbres montés sur roulements à billes et à rouleaux de premier ordre.

## ALIMENTATION D'ESSENCE

**ALIMENTATION**—Réservoir de 83 litres monté à l'arrière entre les longerons. L'essence est aspirée du réservoir au moyen d'un exhausteur placé sur le tablier et alimente le carburateur par son propre poids après avoir été filtrée à travers une crépine à mailles fines.

**CARBURATEUR**—Construit pour un maximum de rendement et ne nécessitant aucun réglage.

## SYSTEME DE REFROIDISSEMENT

**RADIATEUR**—Enveloppe chromée, hautement polie de modèle nouveau avec faisceau nid d'abeilles. Des volets à commande thermostatique font partie de l'équipement.

**CIRCULATION D'EAU**—Contenance du radiateur: 19 litres. Circulation sous pression au moyen d'une pompe centrifuge placée à l'avant du bloc des cylindres. Deux raccords seulement sont nécessaires.

**REGLAGE DE LA TEMPERATURE**—Un thermostat règle le passage de l'eau qui est refoulée dans le bloc des cylindres jusqu'à ce qu'elle ait repris sa température normale et passe dans le radiateur.

**VENTILATEUR**—En aluminium à six pales, de 43 cm de diamètre, monté sur roulements à rouleaux.

## SYSTEME DE GRAISSAGE

**GRAISSAGE DU MOTEUR**—Sous pression par une pompe à huile du type à engrenage noyée dans le demi-carter inférieur. L'huile est filtrée automatiquement et sa circulation est réglée selon les différentes vitesses du moteur.

**GRAISSAGE DU CHASSIS**—Les trente-huit portées du châssis ayant besoin d'un graissage régulier sont lubrifiées par le piston d'une pompe à pression placée à gauche de la colonne de direction, que le conducteur peut actionner de son siège. Fonctionnement parfait quelle que soit la température.

## SYSTEME ELECTRIQUE

**ALLUMAGE**—Distributeur Packard-North East monté à un endroit accessible de la culasse. La bobine est montée à l'arrière du tableau des instruments, protégée contre l'eau et les températures excessives.

**DYNAMO**—Packard-Dyneto. Montée à l'avant du moteur, à droite, commandée par une chaîne silencieuse, aisément accessible pour l'entretien nécessaire. Munie d'un conjoncteur-disjoncteur et à fonctionnement entièrement automatique.

**DEMARREUR**—Packard-Dyneto. Monté sur la gauche du moteur, à l'arrière. S'engageant automatiquement avec une couronne en acier cémenté encastrée sur le volant. Toutes les pièces sont recouvertes et fonctionnent automatiquement.

**BATTERIE D'ACCUMULATEURS**—Six volts, 140 ampère-heures, placée sur le marchepied de droite à sa jonction avec l'ailé. Accessible pour l'entretien courant et de longue durée grâce au refroidissement dû à la radiation.

**AVERTISSEUR**—Monté à gauche du moteur sous le capot. Actionné électriquement par la pression d'un bouton placé au centre du volant.

**EQUIPEMENT D'ECLAIRAGE**—Type monofil entièrement protégé par un bouchon fusible de 20 ampères. Comprend deux phares principaux anti-éblouissants, de 21 bougies d'intensité, à éclairage plongeant. Lampes de stationnement, et lanterne mixte faisant fonction de lampe arrière et de signaux d'arrêt et de marche arrière, le signal d'arrêt étant automatiquement commandé par la pédale de frein et le signal de marche arrière par le levier de changement de vitesse; lampe de tablier, réflecteur et lampe dans le compartiment arrière des carrosseries découvertes; plafonnier dans les carrosseries fermées.

## COMMANDES

**LEVIER DE CHANGEMENT DE VITESSE**—A droite du conducteur. L'enveloppe est placée très en avant pour laisser plus de place aux jambes du chauffeur.

**LEVIER DES FREINS**—A gauche du conducteur, placé très en avant pour donner libre accès à la portière de gauche AV.

**FREINS AU PIED**—Commandés mécaniquement, à serrage intérieur sur les roues avant et arrière. Équilibrés de l'avant à l'arrière.

**FREIN A MAIN**—A serrage intérieur sur les roues arrière. Tous les freins sont munis de tambours de 406 mm.

**MECANISME DE DIRECTION**—A vis et à secteur. Butées à billes pour vis et secteur. Volant de 457 mm de diamètre. Ebonite sur cadre d'acier.

**MOTEUR**—Accélérateur à droite du frein au pied. Manettes des gaz et d'éclairage encastrées au centre du volant.

**TABEAU DES INSTRUMENTS**—Manomètre à huile, thermomètre du moteur, ampèremètre, jauge à essence, compteur kilométrique et pendulette groupés au centre du tableau des instruments et éclairés indirectement pour pouvoir conduire la nuit. L'interrupteur d'allumage faisant partie intégrante de la bobine est monté à gauche du panneau central et muni d'une serrure fermant à clef. Allume-cigares à droite du panneau.

**CANTINES POUR DAMES ET FUMEURS**—Les Sedans, excepté la Sedan Club, et la Sedan-Limousine sont munies de cantines de fumeurs et de nécessaires de toilette. Le Coupé est muni du nécessaire de toilette seulement, car l'espace est limité.

## DIVERS

**BATIE DU CHASSIS**—Section 203 mm. Rétrécie d'avant en arrière pour supprimer les parties saillantes. Construction très rigide due à l'emploi de nombreuses entretoises et de tubes transversaux fortement rivetés.

**RESSORTS**—Semi-elliptiques. Avant 965 mm par 5 cm. Arrière 1m42 par 57 mm. Ressorts AV, suspendus sous l'essieu avec jumelle à l'extrémité avant. Un tourillon à ressort monté à l'arrière du ressort gauche AV, tend à supprimer entièrement le shimmy et le dandinement des roues inévitables avec les pneus à basse pression. Des gaines de ressorts font partie de l'équipement normal.

**ROUES**—A disque d'acier. Démontables au moyeu et interchangeables AV, et AR. Roues de bois ou métalliques fournies, au choix, comme équipement spécial sur les mêmes moyeux, moyennant un léger supplément.

**PORTE-ROUE**—Une roue de rechange et porte-roue avec serrure intégrante.

**AMORTISSEURS**—Packard, hydrauliques.

**PNEUS**—Ballons, à corde, anti-dérapants, AV, et AR. Dimensions—modèle 6-26, 813 mm x 152 mm; modèle 6-33, 813 mm x 177 mm.

**COMPTEUR KILOMETRIQUE**—Actionné par un arbre flexible relié aux engrenages en spirale de commande de la transmission. Monté à gauche du tableau des instruments.

**AILES**—Fortement bombées, en acier épais extra lourd.

**EMPATTEMENT**—2m70—3m39.

**RAYON DE BRAQUAGE**—6-26: 6m70. 6-33: 7m16.

**OUTILLAGE**—Trousse d'outils complète, crie d'une tonne et outils pour changement de roues.

## PEINTURE

Les acheteurs des voitures de série Packard Standard Eight peuvent choisir, parmi notre vaste gamme de coloris, les nuances qu'ils préfèrent.

*Nous nous réservons le droit de modifier les caractéristiques ou les prix sans aucune responsabilité de notre part en ce qui concerne les voitures vendues précédemment.*

PACKARD MOTOR CAR COMPANY



DETROIT PRESS  
PRINTED IN U.S.A.



*Reva*

INSTITUTE

