

PACKARD EIGHT de 1938



En 1937 se presentó un nuevo modelo prácticamente igual, pero con motor de 6 cilindros –el 110-, y estos 110 y 120 de Packard estuvieron en producción desde 1935 hasta 1941, pero en 1938 desaparecieron del catálogo. Y no es que se dejaran de fabricar; tan sólo es que ese año, además del rediseño –o actualización- de las carrocerías, pasaron a denominarse según el número de cilindros. Así, el coche descubierto es un Packard Eight de 1938, aunque ya el año siguiente la marca volvió a recuperar la denominación 120.

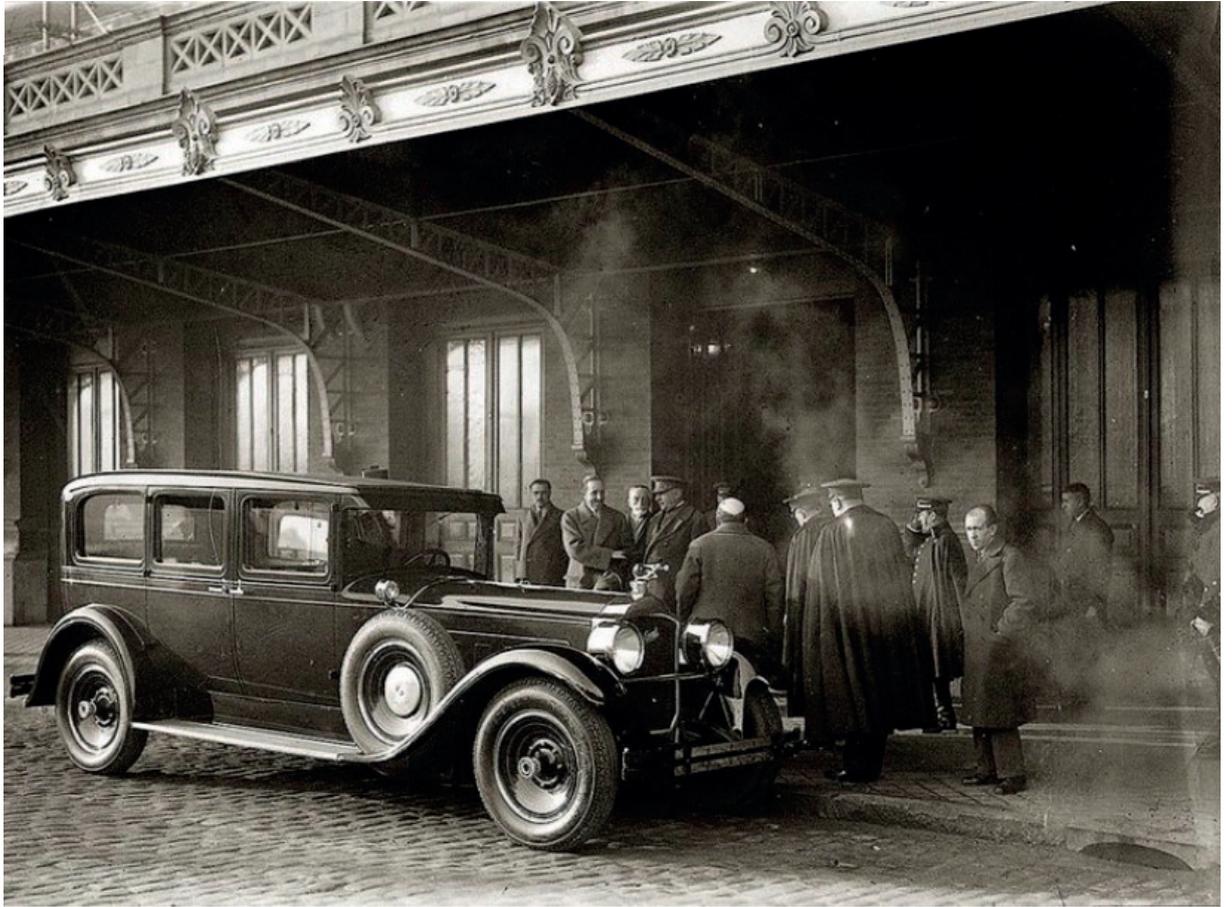
El que tenemos en el Museo fue adquirido originalmente en Portugal por una familia de banqueros y ganaderos salmantinos y se matriculó allí. No sabemos si permaneció en el país vecino hasta 1945 o si estuvo varios años circulando por tierras hispanas con matrículas portuguesas, pero lo cierto es que la bonita placa salmantina que ahora luce es de mediados de los años 40.

En la España de la inmediata postguerra llegaron muchos Packard a nuestro país. Y en general no se trataba de versiones bajas de gama, sino todo lo contrario. Por ejemplo, el Parque Móvil Ministerial, con su famosa cochera ultramoderna sita en la madrileña calle de Cea Bermúdez, estaba repleta de enormes Packard de color oscuro. Varias cuadrillas de toreros optaron también por esta marca, siempre en versiones extralargas de cuatro puertas y seis ventanas, con capacidad para incluso 9 ocupantes.

Sin duda, eran la perfecta imagen de lo que en el imaginario popular se entendía por un “Haiga”: un enorme y moderno coche americano utilizado por las élites sociales de entonces, en un momento en el que la economía patria no pasaba por su mejor momento, ni mucho me-



PACKARD EIGHT de 1938



nos. También hubo particulares que consiguieron importar alguna unidad "normal" -si es que en aquel tiempo a un Packard podía considerársele así-, pero fueron los menos. La mayoría de Packard que entraron en España a inicios de los años 40 eran limusinas dotadas de separa-



PACKARD EIGHT de 1938



ción interior, y su uso mayoritario fue el del transporte de autoridades. No en vano, en la conocidísima película “Bienvenido Mister Marshall”, estrenada en 1953, cuando las autoridades estatales llegaban al pueblo, lo hacían a bordo de un Packard 110 del año 1942.

Muchos de estos Packard oficiales fueron subastados posteriormente, y llegaron así a manos de particulares que, en muchos casos, y dadas sus espaciosas carrocerías, los utilizaron como taxis o minibuses rurales. Normalmente sus sedientas mecánicas de seis u ocho cilindros en línea eran sustituidas por motores diésel Perkins o Barreiros de cuatro cilindros, mucho más económicos de mantener.

Eran las necesidades de la época, y así recorrían cientos de miles de kilómetros por las tortuosas carreteras españolas de aquellos años, llegando en algunos casos a prestar servicio incluso hasta la década de 1980. Tras esta ajetreada vida, la gran mayoría de unidades terminaron en pésimas condiciones, y muchas fueron directamente achatarradas.