

# FROBLU

Réf. : 1003

1/43<sup>e</sup>



## PACKARD HAWK 1958

**E**n 1958, la Studebaker-Packard Corporation était déjà passée sous le contrôle de la Curtiss-Wright Corporation et James N. Nance avait dû laisser la présidence à Roy Hurley.

C'est lui qui fut l'inspirateur des lignes de la Hawk, au moins dans ses parties avant et arrière. Le styliste-maison, Duncan MacRae, n'a jamais revendiqué la paternité du large museau plongeant réalisé en fibreglass, ni celle des grands ailerons dorés. En revanche, il eut l'idée de doter la voiture d'accoudoirs au sommet des portières, accroissant ainsi le raffinement de l'intérieur qui fut particulièrement bien traité. Le nom de Packard fut toujours synonyme de luxe et, à cet égard, la Hawk respecta la tradition, avec notamment un habitacle et des sièges entièrement en cuir. Sur le couvercle du coffre, un cache-roues de secours (factice) devait lui donner, selon la publicité de l'époque, une allure sportive.

Sous son capot était installé un imposant moteur à huit cylindres en V doté d'un compresseur. Ce dernier entrait en action en enfonçant la pédale d'accélérateur et la mécanique développait alors 275 CV à 4 800 tr/mn.

Fabriquée en très peu d'exemplaires, la Hawk reste sans doute la plus célèbre de la toute dernière génération de voitures ayant porté la marque Packard.

**I**n 1958, the Studebaker-Packard Corporation had already gone under the control of the Curtiss-Wright Corporation and James J. Nance was replaced by Roy Hurley as manager.

He was the inspirator of the Hawk outline, at least on the rear and front parts. The « House » stylist, Duncan Mac Rae, never claimed the authorship of the wide and steep muzzle made by fiber-glass, neither that of the large golden fins. On the other hand, he imagined to equip the car with arm-rests at the top of the doors, the increasing interior refinements, which were particularly well manufactured.

Packard was always synonymous with luxury, and in consideration of this, the Hawk respected tradition, with mainly seats and interior fittings made in leather.

On the boot, a « cache » for the spare-wheel (fake) was meant to give it, as the ads said at the time, a sports model look.

Under the bonnet, was placed an imposing looking V-shaped eight cylinders engine equipped with compressor. The latter went into action by driving in the acceleration pedal and the mechanic thus developed 275 HP at 4 800 tr/mn.

Made in very few specimens, the Hawk remains indoubtely the most famous of the very last generation of cars with the Packard insigna.

**FROBLY**

*Classicisme, Prestige, Qualité*

CORD L29 Coupé 1930

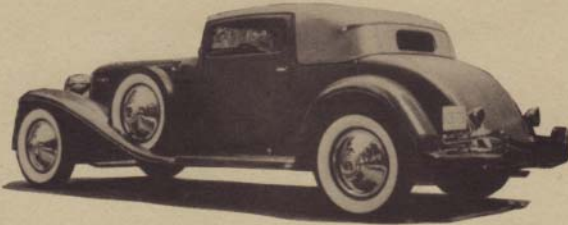


Photo de la vraie voiture/Photo of the real car

DUESENBERG SSJ 1935 Speedster

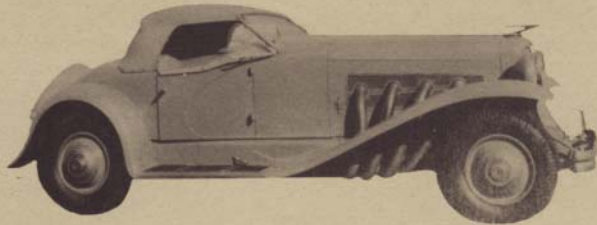


Photo de la vraie voiture/Photo of the real car

FERRARI 4,9 SUPERFAST 1957



Photo de la vraie voiture/Photo of the real car