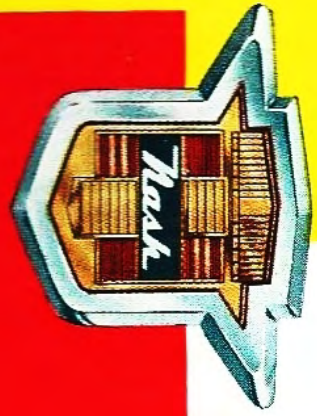
1956 Manual Del Propietario



Nash Ambassador • Statesman

LEA CON CUIDADO ESTE MANUAL PERTINENTE A SU NASH . . .

Registro de Datos Importantes

Núm. de Serie _____

Núm. de Modelo _____

Núm. de Carrocería _____

Núm. de Tapicería _____

Núm. de Pintura _____

(Información Ubicada Debajo del Capó, al Centro del Tablero)

Núm. de Motor _____

(Lado Del. Der.—Motor—6 Cil.)
(Debajo Lumbrera Escape Der. Tras.—Motor V-8)

Caballaje (Impuesto) 6 Cil.—29.4; 8 Cil.—51.2

Peso de Embarque _____

Núm. de Llave—Encendido y Puerta _____

Baúl y Gaveta de Guantes _____

Neumático de Repuesto _____

Núm. de Matrícula _____

Valor de Matrícula _____

Fecha de Compra _____

IMPORTANTE: Antes de manejar su nuevo Nash lea con cuidado las instrucciones sobre el "Período de Estreno" en la Pág. 6.



LE INVITAMOS A DISFRUTAR DE SU NASH . . .

Su Nash 1956 es la culminación de más de medio siglo en la fabricación de automóviles de alta calidad. Desde el Rambler de 1902—uno de los primeros automóviles fabricados en serie—hasta el moderno coche que Ud. conduce ahora, Nash ha estado constantemente al frente en materia de adelantos técnicos y características que significan más placer y comodidad en la conducción de automóviles.

Su Nash posee muchas características que no se encuentran en ningún otro automóvil y que brindan mejor funcionamiento y mayor comodidad. Es el auto más moderno del mundo y como tal merece el cuidado y consideración que Ud. le dispensaría a cualquiera otra propiedad valiosa.

Nosotros en American Motors nos sentimos orgullosos y contentos de que Ud. haya elegido un Nash, y tenemos plena confianza de que este nuevo automóvil le tiene reservado un mundo de placer y comodidad en su uso.

Las páginas de este Manual contienen numerosas sugerencias sobre la conducción y el cuidado del coche, las cuales aumentarán la eficiencia y los años de duración de su Nash. Use esta información para obtener un funcionamiento eficiente, el máximo de seguridad y plena comodidad.

Nash Motors

División de

AMERICAN MOTORS CORP.

CERRADURAS Y LLAVES

LLAVES—La llave de forma octagonal sirve para las dos puertas delanteras y el encendido. La llave de forma redonda sirve para la gaveta de guantes y para el baúl, un sistema muy conveniente que permite tener bajo llave los paquetes y el equipaje mientras se deja abierto el auto en sitios de estacionamiento y garages.

PUERTAS—Las puertas delanteras se acerrojan por dentro empujando las manijas en sentido contrario al movimiento normal de ellas. Al cerrar el coche, la última puerta no podrá cerrarse sino desde afuera y con la llave. Esto evita quedarse sin poder entrar al coche al olvidar las llaves dentro. Ambas puertas delanteras podrán abrirse desde afuera con la llave.

Las puertas traseras se acerrojan oprimiendo los botones ubicados en los marcos de las ventanas; para abrirlas, hay que levantar el botón.



Figura 1

La figura muestra los cerrojos de resortes de las puertas—que garantizan un cierre seguro y al mismo tiempo permiten el fácil funcionamiento al abrirse o cerrarse las puertas. Su distribuidor puede ajustar perfectamente los resortes y otras piezas si las puertas no cierran satisfactoriamente, o si hacen ruido al ir en marcha el coche.

BAUL—Para abrir el baúl, dé vuelta a la llave hacia la izquierda y levante la tapa asiéndola por la parte inferior del medallón Nash. Se puede acerrojar el baúl haciendo que la tapa regrese firmemente a la posición cerrada y dando vuelta a la llave para que quede en posición vertical.

ENCENDIDO—La llave del encendido se gira hacia la derecha para el funcionamiento del motor. Al girarla hacia la izquierda se conectan sólo los instrumentos y todos los accesorios eléctricos (excepto el reloj) como el radio, los sopladores del "Weather Eye" y las luces de los accesorios. En esta posición también es posible leer los instrumentos y accionar los accesorios sin sacrificar mucha corriente o sobrecalentar la bobina de encendido.

INTERRUPTORES DE LAS LUCES

FAROLES DELANTEROS—Para encender las luces delanteras y las de estacionamiento, se TIRA hacia afuera el interruptor (a la izquierda de la columna del vo-

lante). Para graduar la intensidad de la luz del tablero se GIRA la perilla del interruptor hacia la izquierda o hacia la derecha.

Los faroles delanteros (herméticos) están dispuestos de manera que cuando se usa el foco inferior, la luz se dirige hacia la derecha del camino para no deslumbrar a los que viajan en dirección opuesta. El foco superior es alto y ancho y brinda más visibilidad frontal. Los enfoques se controlan con el cambialuces de pie (Fig. 2).

LUZ DE TECHO—Se enciende por medio de un interruptor colocado en la lámpara misma. En algunos modelos esta luz es accionada automáticamente por interruptores en las puertas.

LUCES DIRECCIONALES—Las luces direccionales son accionadas por un control manual situado directamente debajo del volante, al lado izquierdo. Para indicar un viraje a la derecha empújese el control hacia arriba y hacia abajo para la izquierda, es decir, que se mueve en la misma dirección que se gira el volante. Un dispositivo automático retorna la palanca a la posición central cuando regresa el volante. Si el viraje se efectúa en forma muy gradual para accionar el interruptor, la luz de señal en la extremidad de la palanca continúa centelleando, advirtiendo al conductor que deberá retornar la palanquita manualmente. Nunca se sujeta la palanquita en una u otra posición extrema mientras se gira el volante.

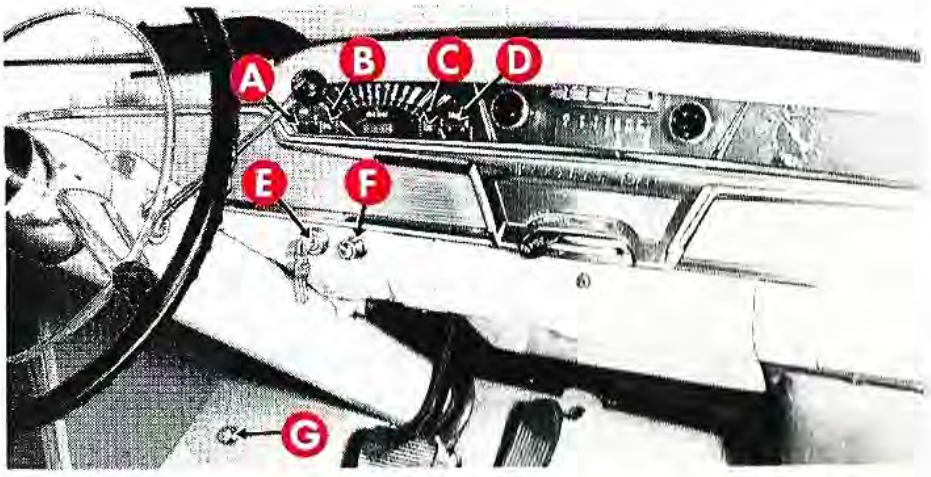


Figura 2

A—Indicador del combustible
B—Luz de advertencia—presión de aceite
C—Luz de advertencia—carga del generador
D—Indicador de la temperatura
E—Interruptor del encendido
F—Encendedor de cigarros
G—Cambialuces de pie

INSTRUMENTOS

Además de los indicadores de la gasolina y la temperatura, hay otros dos muy sencillos: las señales "No-Charge" (no está cargando) y "No-Pressure"

(sin presión de aceite). Si el generador no está cargando se enciende la luz de la derecha y si la presión del aceite está muy baja se enciende la de la izquierda. Estas luces delatan por sí solas a una bombilla que está quemada — normalmente deberán encenderse cada vez que se conecta el encendido. Si la luz "Low Pressure" se enciende cuando el motor funciona a más R.P.M. que la marcha lenta, entonces se deberá parar el motor e investigar la causa.

El indicador térmico del motor no marca grados de temperatura, sino que señala un "márgen de temperaturas". Cuando la aguja está dentro de este "márgen", la temperatura del motor es satisfactoria para la mayoría de las condiciones de manejo.

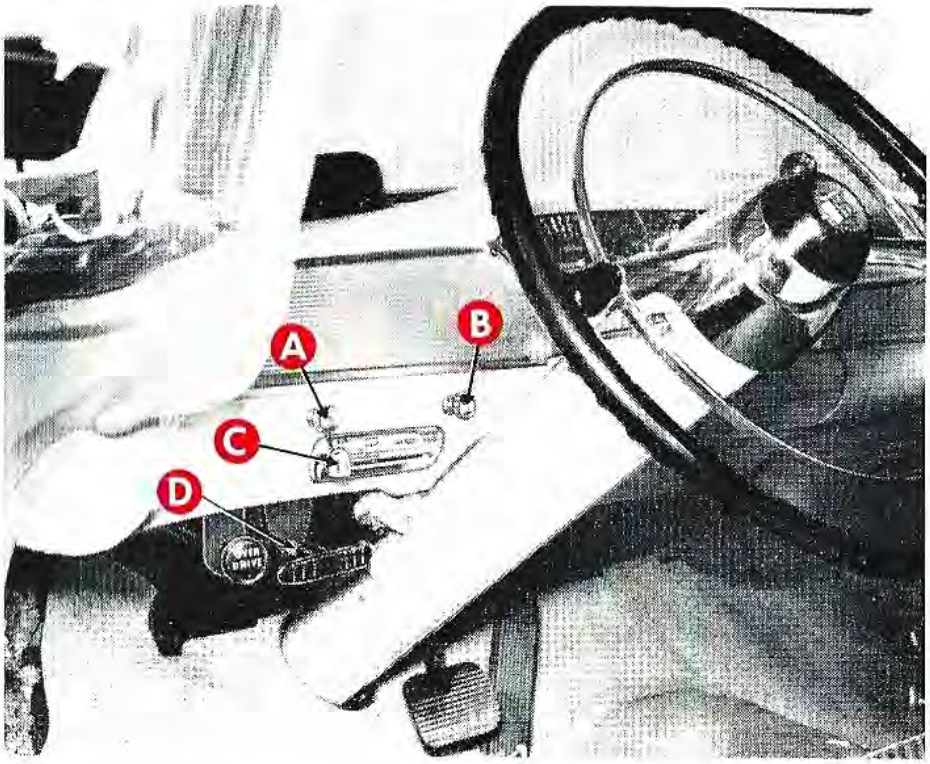


Figura 3

A—Interruptor de los faros
B—Limpiaparabrisas
C—Control de ventilación Weather Eye
D—Freno de estacionamiento

LIMPIAPARABRISAS

El Control del Limpiaparabrisas, Fig. 3, está ubicado a la izquierda de la columna de la dirección. Gírese la perilla hacia la derecha para accionarlo, y hacia la izquierda para reducir la velocidad del limpiador. Cuando está equipado con lava-parabrisas, se proporciona una bomba accionada a pie situada cerca del Cambialuces de Pie.

FRENO DE ESTACIONAMIENTO

Al tirar de la manija del freno de estacionamiento se aplican las zapatas de los frenos traseros (Fig. 3). Para soltarla gírese aquélla hacia la izquierda. Opri-

miendo el pedal del freno se facilitan estas dos operaciones.

PARA MANEJAR SU NASH

El funcionamiento de su Nash es igual al de cualquier otro automóvil, pero más fácil y sencillo. Para arrancar:

1. Cerciórese que la palanca de cambio está en neutro.
2. Deprímase completamente el pedal de embrague.
3. El motor de arranque funciona dando vuelta a la llave del encendido hasta el extremo derecho; se debe sobrepasar la tensión de resorte para llevar a cabo la operación de arranque.

Si su Nash está equipado con transmisión Hydra-Matic "Dual-Range", para poner en marcha el motor la palanca selectora deberá estar en "N"—en todas las demás posiciones el mecanismo de partida no funciona, con lo cual se evita la partida cuando la transmisión esta "acoplada". Cuando su coche posee la transmisión "Twin-Ultramatic", la palanca deberá estar en "P" o "N".

Conecte el encendido y levante la palanca selectora hacia el volante. Con esta operación se acopla el arranque, lo cual es una característica exclusiva del sistema de partida "Selecto-Lift".

4. En tiempo frío, antes de accionar el arranque oprima ligeramente el acelerador y suéltelo. Con esto se dejará libre la válvula del estrangulador si se ha quedado en la posición para "funcionamiento en caliente".

CUIDADOS EN EL ARRANQUE—No arranque el motor frío con el pedal del acelerador oprimido hasta el piso. Esto impide el funcionamiento del estrangulador automático y el motor no recibe una mezcla lo bastante rica para arrancar.

Si el motor se inunda (tratando de arrancar sin conectar el encendido o porque se haya "bombeado" el acelerador), arranque el motor con el pedal del acelerador hasta el fondo. Oprima el acelerador lentamente para que no entre más gasolina en el múltiple de admisión. Al abrir la mariposa, se abre el estrangulador, admitiendo más aire y facilitándose el arranque.

PERIODO DE ESTRENO—Del modo como Ud. conduzca su Nash durante su kilometraje inicial, dependerá en gran parte su futura duración y funcionamiento. Los frenos, los engranajes y las piezas del tren rodante, así como el motor, durarán más si se tiene cuidado durante el período de estreno.

Durante los primeros 80 kms., absténgase de abrir completamente la mariposa al acelerar o al subir cuestas. Aplíquense los frenos suavemente. Mantenga la velocidad del coche a menos de 80 kms. p. hr. durante los primeros 400 kms., pero pasados los 300, acelere hasta el fondo por cortos períodos para asentar mejor las piezas movibles.

Después de los primeros 400 kms., se puede conducir a mayor velocidad por cortos períodos. Auméntese la velocidad a medida que se acumula el kilometraje. La conducción a bajas velocidades durante todo el estreno, no ayuda en lo más mínimo al coche. Es preferible conducir a varias velocidades—altas y bajas—a conducir a una sola velocidad uniforme. Un motor Nash, acelerado intermitentemente durante su estreno, dará mejor servicio y resultará más económico que uno conducido a bajas velocidades solamente.

A medida que progresa el estreno y disminuye la fricción interna, se irán reduciendo los ruidos del motor y el consumo de aceite. Para mejor lubricación, debe usarse un aceite ligero, preferible el 10W. El aceite puesto en la fábrica es bueno, pero debe cambiarse entre los 480 y los 800 kms. Así, se eliminarán las partículas de metal que se acumulan más rápidamente durante el estreno.

SOBREMARCHA AUTOMATICA

FUNCIONAMIENTO—Para conectar la Sobremarcha, empuje el botón hasta dentro como se muestra en la Fig. 4. Esto puede hacerse con el coche en movimiento, sin desembragar. Sin embargo para desconectarla, es preferible que el coche esté inmóvil. Es posible hacer este cambio cuando el coche está en marcha. Apriete a fondo el acelerador y tire hacia afuera de la perilla de control. (Oprimiendo el pedal se hace el cambio a tercera velocidad si se viaja a más de 45 K.P.H.) Si se viaja a menos de 45 K.P.H., la depresión del pedal asegura que el motor está impulsando el coche—no avanzando por gravedad sin ayuda del motor—cuando se hace el cambio a tercera.

Con la sobremarcha en posición "IN" (conectada) y el coche moviéndose a 45 kms. p. hr. o más, el cambio se hace soltando momentáneamente el acelerador. Al disminuir la velocidad, al soltar el acelerador, cambia automáticamente (a unos 40 kms. p. hr.) desde sobremarcha a tercera normal.

Cuando se baja por cuestas empinadas, la sobremarcha debe estar desconectada, para lo cual se tira de la perilla hacia afuera. Entonces el coche está en tercera normal y la acción de freno resultante, ejercida por el motor cuando se suelta el acelerador, evita

el desgaste y el recalentamiento de los frenos. Algunos conductores también prefieren manejar en la ciudad con la sobremarcha desconectada, para frenar con el motor al disminuir normalmente la velocidad.

Si alguna vez es necesario empujar o remolcar el coche para poner en marcha el motor, primeramente tire de la perilla de control hacia afuera para que la partida se efectúe "engranada".



Figura 4

CONVERSION AUTOMATICA —Cuando se viaja con sobremarcha, una simple operación le permite al conductor volver a la tercera velocidad, aumentando así la potencia. La última porción del recorrido del acelerador hace funcionar unos controles eléctricos que producen el cambio a tercera. A velocidades sobre o alrededor de los 95 kms. p. hr., no hay ventaja en hacer esta conversión automática. Cuando se suelta el pedal, el cambio a sobremarcha se hace automáticamente si el automóvil va a más de 40 kms. p. hr.

TRANSMISION "HYDRA-MATIC" DUAL

La "Hydra-Matic" Dual es un mecanismo de cambios automáticos con 4 marchas adelante y una marcha atrás, que suprime todo esfuerzo de parte del conductor en lo que se refiere al cambio de marchas y accionar el embrague, Todo lo que tiene que hacer es seleccionar la posición para la operación de marcha deseada.

Debajo del volante hay una palanca selectora que ocupa el mismo lugar de la palanca de cambios para transmisiones corrientes.



Figura 5

Esta palanca tiene 5 posiciones indicadas en el cuadrante, en la parte superior de la columna de dirección. Las posiciones son:

N (Neutral)

4 (Marcha Directa)

3 (Marcha Directa)

L (Baja)

R (Marcha atrás)

MANEJO EN LA SECCION "D"—Las dos marchas en directa están indicadas con los números "3" y "4" en el indicador. La posición "4" es para toda marcha adelante normal; reduce la velocidad del motor y aumenta la economía de combustible. La posición "3" brinda mayor fuerza y aceleración cuando se conduce en una congestión de tránsito o en terrenos montañosos. También proporciona mayor potencia para frenar al descender cuestas pronunciadas. La palanca de control puede cambiarse de una a la otra posición en "D" cuando se viaja a cualquiera velocidad sobre caminos secos.

MANEJO EN LA SECCION "L"—Esta sección (segunda velocidad) está destinada a usarse cuando se cruza sobre arena profunda o nieve, para ascender o descender cuestas pronunciadas o donde las señales de tránsito obligan a mantener el coche en primera o segunda velocidad. También es lo mejor para mover el coche y partir en caminos helados.

Para cambiar desde cualquiera de las posiciones "D" (3 y 4) a la posición "L", se levanta la palanca de control y se lleva a esta última posición. Suelte el acelerador al mover la palanca selectora de una u otra de las dos posiciones "D" a la "L". Este cambio puede hacerse a cualquiera velocidad; sin embargo, la marcha "L" no se engranará hasta que la velocidad se haya reducido a menos de 80 kms. p. hr.

PRECAUCION: El cambio de cualquiera de las dos posiciones "D" a la "L" debe hacerse únicamente sobre caminos secos, cuando la tracción es buena. No se aconseja cambiar a "L" en caminos resbaladizos porque ello puede ser causa de que el coche patine. En los caminos resbaladizos, su propia seguridad exige la reducción de la velocidad a base del uso prudente de los frenos.

Quite el pie del acelerador al mover la palanca de cualquiera de las dos posiciones "D" a la "L".

CAMBIO VOLUNTARIO A MARCHAS BAJAS—Para obtener mayor fuerza o aceleración mientras conduce en cualesquiera de las dos marchas "D" o en "L", apriete el acelerador a fondo.

Cuando viaje en la posición 4 de Directa y con el coche a una velocidad menor de 95 kms. p. hr., la transmisión bajará el cambio de tercera velocidad.

Cuando viaje en la posición 3 de Directa y con el coche a una velocidad menor de 32 kms. p. hr., la tranamisión bajará el cambio de segunda velocidad.

Cuando viaje en la posición "L" y con el coche a una velocidad menor de 16 kms. p. hr., la transmisión bajará al cambio de primera velocidad.

MARCHA ATRAS—No es necesario detener por completo el coche antes de ponerlo en marcha atrás. Simplemente levante la palanca de control y colóquela en la posición "R". Moviendo la palanca entre "L" y "R" y presionando ligeramente el acelerador, es posible darle un movimiento de balanceo hacia adelante y atrás cuando se necesita para salir de nieve profunda, barro o arena. Evite cambiar a "marcha atrás" a velocidades mayores de 8 kms. p. hr.

ESTACIONAMIENTO—Para más seguridad al estacionar, apague el motor y coloque la palanca selectora en "R". Cuando estacione en una cuesta, sujete el coche con el pedal del freno, por algunos segundos, para permitir que se complete el engrane de la transmisión.

DETENCION EN CUESTAS—Es posible mantener detenido el coche en subidas poco pronunciadas, por un tiempo limitado solamente, apretando el acelerador ligeramente y con la palanca selectora en "D". El resultado es lo mismo que al hacer esto con un embrague corriente excepto que con la "Hydra-Matic" el acoplamiento flúido es lo que aguanta el coche sin averiar el mecanismo. No se recomienda usar este procedimiento en períodos prolongados o en cuestas muy pronunciadas.

ARRANQUE EMPUJANDO EL COCHE—Haga empujar el coche con la palanca en "N" (neutral o en punto muerto), hasta alcanzar más de 30 kms. p. hr. Dé contacto y después mueva la palanca a una de las marchas "D", no al "L". El motor quedará engranado en cuarta velocidad y generalmente arrancará a los pocos segundos.

Es preferible empujar a remolcar el coche, para evitar la aceleración repentina una vez que el motor arranque. Así se evita un posible choque con el remolcador.

PRECAUCION—Si fuera necesario remolcar o empujar el auto por distancias mayores que las necesarias para hacer arrancar el coche, debe mantenerse una velocidad entre 24 a 40 kms. p. hr. Remolcar o empujar en estas condiciones resultará satisfactorio siempre que la transmisión "Hydra-Matic" haya estado operando normalmente y ADEMAS siempre que el kilometraje del coche sea superior a 1.600 kms. Si dicha transmisión no ha estado trabajando adecuadamente, el auto debe ser remolcado UNICAMENTE con las ruedas traseras levantadas, sin tocar el suelo.

CUIDADO Y CONSERVACION—El nivel del flúido en la transmisión deberá verificarse cada 1.600 kms. y cambiarse cada 40.000 kms. La verificación debe

hacerse con el motor parado, la palanca selectora en "N", el freno de mano aplicado y las ruedas trabadas.

La tapa del depósito está en el compartimiento del motor al lado derecho trasero. La varilla medidora forma parte de la tapa.

Use únicamente el flúido especial para la Transmisión "Hydra-Matic". El distribuidor Nash lo tiene a mano. Además, varias de las empresas petroleras más importantes están lanzando al mercado flúido aprobado para "Hydra-Matic". Es prudente cerciorarse de que las latas estén selladas y que lleven el símbolo aprobado "AQ-ATF". Este símbolo está estampado en relieve en la lata misma, y significa "Armour Qualification-Automatic Transmission Fluid, Type A".

La única operación de rutina para la conservación es un ajuste de la banda, el cual se efectúa al hacer la inspección general a los 1.600 kms.

MARCHA EN VACIO Y "ESCAPADA"—A medida que el motor se asienta y la fricción disminuye, la marcha lenta en vacío tiende a aumentar. A estas marchas lentas en vacío mayores, el coche tenderá a "escaparse" a causa del aumento de fuerza transmitida por el acoplamiento del flúido. A veces el distribuidor tendrá que reajustar la marcha lenta en vacío para suprimir la "escapada" hasta que la fricción del motor se estabilice. La marcha lenta correcta en vacío, para anular la "escapada" a evitar que el motor se detenga con frecuencia, es de 475 R.P.M. Poniendo el pie en el freno, al detenerse ante las luces del tránsito, evitará la "escapada" producida por una marcha en vacío más rápida.

AVANCE SIN FUERZA MOTRIZ—PRECAUCION—No se deje que el coche corra por gravedad, con la palanca en "N". Se obtiene una máxima seguridad si se mantiene el motor "acoplado". Además la transmisión puede resultar seriamente averiada cuando se use esta mala práctica en cierta combinación de condiciones adversas.

TRANSMISION "TWIN-ULTRAMATIC"

Con esta transmisión automática se obtiene una marcha suave en una gama completa de cambios hacia adelante, como en marcha atrás.

FUNCIONAMIENTO—La palanca selectora está ubicada en la columna de dirección, en la misma posición, que la palanca de cambios corriente.

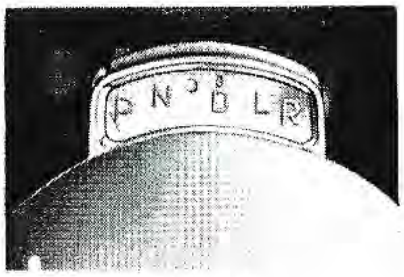


Figura 6

Esta palanca tiene seis posiciones indicadas por el cuadrante de selector en la columna de dirección:

P (Estacionamiento)
N (Neutral)
•D (Directa)
D (Directa con Potencia de Partida)
L (Baja)
R (Marcha Atrás)

La posición de estacionamiento "P" provee un neutro y también un cierre mecánico del árbol propulsor, y evita la rotación libre de las ruedas traseras.

NOTA: Nunca se deberá colocar la palanca en la posición "P" mientras el vehículo esté en movimiento.

La posición neutral "N" permite que el motor funcione sin mover el vehículo.

La posición de directa "•D" permite una marcha normal hacia adelante y una partida suave a pocas revoluciones del motor. Esta marcha se usa normalmente cuando se parte en nieve o hielo, porque en superficies resbalosas es necesaria una tracción gradual de las ruedas traseras. La posición de directa "D" proporciona gran potencia y se usa normalmente cuando se necesita una aceleración rápida. Esta marcha es muy útil para mucho tráfico.

La posición de baja "L" se usa en mucha nieve o arena profunda y en un trayecto pesado donde se necesite más potencia. También se debe usar para subir o bajar cuestas.

Para pasar a marcha atrás "R" se levanta la palanca antes de moverla de "L" a "R". Podrá pasar a marcha atrás cuando el vehículo se mueve a muy baja velocidad para permitir "mecerlo" para sacarlo si se ha atascado en nieve, lodo o arena profundos. Evítese el pasar a marcha atrás a más de 8 km. p. hr.

Cuando se va a menos de 95 K.P.H. en la posición "•D" y se necesita potencia o aceleración, se puede cambiar voluntariamente a baja al oprimir el pedal del acelerador a fondo. No se recomienda hacer este cambio cuando se maneja en la posición "D" en el campo.

ARRANQUE EMPUJANDO EL COCHE—Si es necesario empujar el coche para poner en marcha el motor, esto se podrá efectuar en la misma forma que para un coche equipado con transmisión corriente. Se empuja el coche en Neutral con el encendido conectado hasta que alcance unos 40 km. p. hr. Luego se mueve la palanca a "•D". El motor deberá girar para arrancar.

Es mejor empujar que remolcar, pues cuando el

motor arranca se puede chocar con el vehículo que remolca.

PRECAUCIONES PARA REMOLCAR—Un vehículo averiado podrá ser remolcado o empujado siempre que la transmisión no esté dañada y no ha perdido aceite. La palanca deberá estar en "N" para prevenir posibles daños. La velocidad de remolque no deberá ser mayor de 48 km. p. h. No se recomienda remolcar por largas distancias (más de 450 km.).

Si debido a un desperfecto no es posible colocar la palanca en "N" o si se sospecha que pueda existir una grave avería en la transmisión, entonces será necesario remolcar el vehículo con las ruedas traseras levantadas.

SISTEMA DE CALEFACCION Y VENTILACION "WEATHER EYE"

El elemento térmico del "Weather Eye" utiliza el agua caliente del motor. La bomba del agua fuerza el agua caliente por la válvula reguladora y luego por el núcleo calentador. Cuando la temperatura llega al grado deseado, el termóstato retarda el paso del agua caliente y mantiene la debida temperatura del aire que sale del "Weather Eye".

El descongelador y el ventilador son accionados por un solo conjunto soplador. El descongelador y el ventilador funcionan simultáneamente y se controlan girando la perilla de la palanca "Weather Eye" hacia la derecha. Cuanto más se gire la palanca hacia la derecha, tanto más disminuirá la velocidad del ventilador.

Si el control del calor está a la extrema izquierda, no calienta. Moviendo la palanca hacia la derecha se aumenta progresivamente la intensidad de calor que es controlada termostáticamente.

Los controles trabajan igual que el termóstato de los sistemas de calefacción caseros, excepto que cuan-

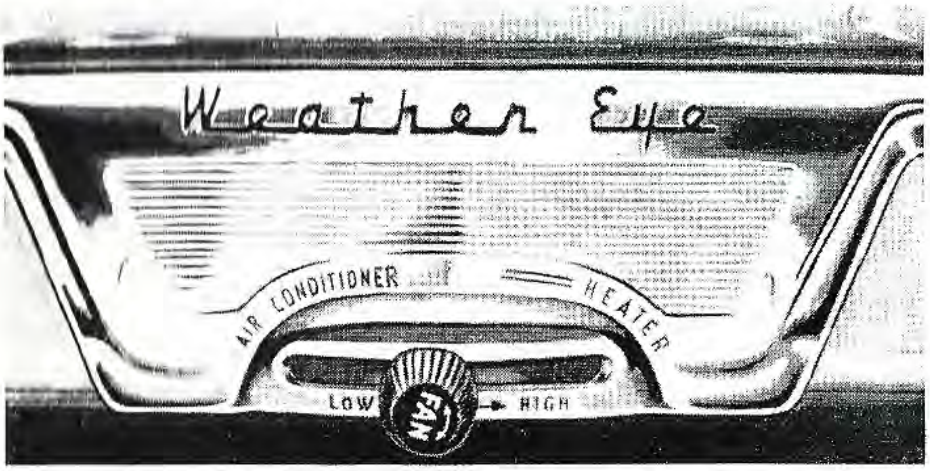


Figura 7. Soplador y Calefacción del Weather Eye Conectados

do está en las posiciones extremas la válvula de agua queda fijada en las posiciones máximas de "ON" u "OFF". Para casi todas las condiciones generales de manejo no es necesario conectar el soplador, ya que cuando el coche está en movimiento, el aire que entra por la ventilación del cubretablero y el "Weather Eye" es suficiente.

Asegúrese de que el registro del tubo de admisión, situado en el cubretablero, esté abierto—necesita cerrarse únicamente cuando se lava el coche. El registro se acciona moviendo el botón de control colocado a la izquierda del volante (Fig. 3). Queda cerrado cuando el botón está en la posicion "AIR COND".

En el verano, cuando llueva o se levante polvo, las ventanas pueden permanecer cerradas. El filtro del aire debe reemplazarse periódicamente según las circunstancias, o por lo menos una vez al año. Cuando llueve, el paso del agua hacia el interior del coche es impedido por canales en el extremo del tubo del aire y se disipa por desagües especiales.

AYUDA PARA LA OPERACION EN VERANO—En la primavera y en otoño, cuando el control de calor está normalmente entreabierto, pequeñas partículas de polvo pueden alojarse en la válvula termostática y así impedir que la válvula se cierre. Para limpiar la válvula, ábrasela por completo y acelérese el motor unas cuantas veces; después muévase el control a la posición "OFF".

VENTILACION—Las aletas ventiladoras frontales—que funcionan con manivelas ubicadas en los tableros de las puertas—brindan mayor circulación del aire en el verano. Los ventiladores y las ventanas deben permanecer cerrados en el invierno, pero para facilitar la descongelación se pueden abrir un poco los ventiladores o ventanas TRASERAS.

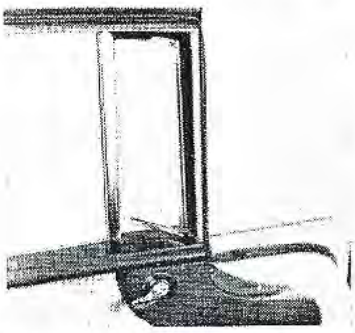


Figura 8



Los ventiladores de las ventanas también proporcionan circulación adicional de aire a través del coche.

ACONDICIONAMIENTO DE AIRE PARA "TODA TEMPERATURA"

ACONDICIONAMIENTO DE AIRE—Con el coche estacionado en el sol, el interior puede calentarse mucho. Se

recomienda abrir las ventanas un minuto para que el aire caliente acumulado se escape, y después cerrar las ventanas.

Arránquese el motor antes de poner en marcha el sistema de acondicionamiento de aire, para reducir la descarga de la batería y para facilitar el arranque.

Muévase el control del registro, a la izquierda del tablero de instrumentos, a la posición "Air Conditioning" y el control en el tablero central a la posición "Low". Gire la perilla "Fan" a la izquierda, lo cual automáticamente pone en marcha el compresor del sistema de acondicionamiento y el soplador. Una mayor velocidad del soplador se obtiene girando la perilla hacia la izquierda, a la segunda posición.

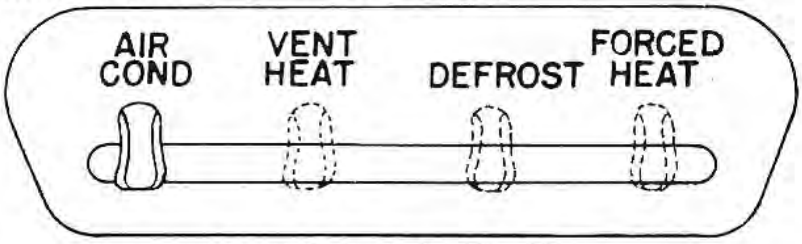


Figura 9. Control del Registro

Abranse los dos grandes deflectores de admisión de aire que se encuentran en ambos lados del tablero. Los deflectores pueden ser ajustados individualmente para dirigir la corriente de aire hacia donde se desee. La posición parcialmente abierta proporciona el máximo enfriamiento para los asientos delanteros y totalmente abierta, se presta mejor para el enfriamiento general adelante y atrás.

Las viseras para el sol también pueden servir para controlar la distribución del aire. En su posición completamente hacia arriba, el aire circula más libremente hacia atrás. Girándolas hacia abajo, el aire se dirige hacia el área de los asientos delanteros. Cuando se usen las viseras para controlar la corriente de aire, los deflectores grandes de admisión deben estar completamente abiertos.

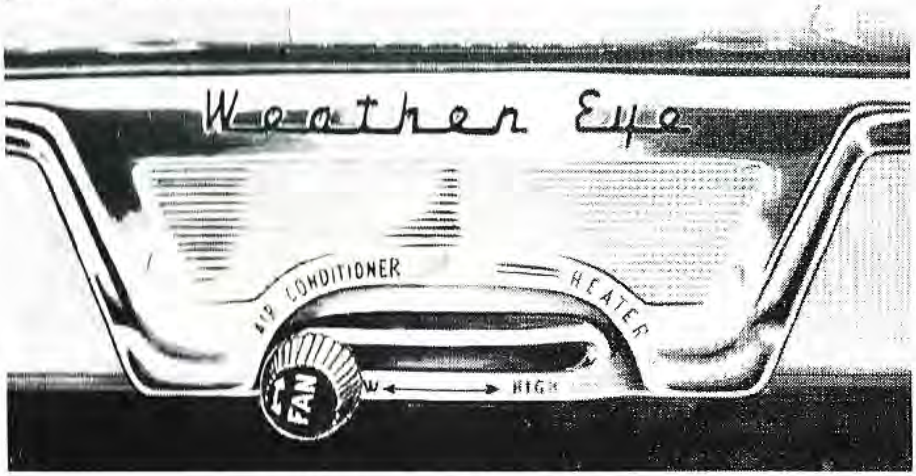


Figura 10. Aire Acondicionado Conectado

Durante el invierno la operación del equipo de aire acondicionado periodicamente por cortos intervalos asegurará la circulación de aceite y la lubricación para proteger las piezas movibles.

En la primavera, haga que su distribuidor examine su equipo de aire acondicionado y su operación. Excepto por esta inspección, no se requiere ningún otro servicio.

VENTILACION O CALEFACCION CON AIRE FRESCO—Para obtener ventilación con aire fresco muévase el control de registro hacia la derecha hasta la posición "Vent Heat" y la perilla "Fan" a la posición "Low".

La cantidad de aire que entra al interior depende únicamente de la velocidad del coche. Para obtener calefacción con aire fresco, córrase lateralmente la perilla "Fan" de "Low" hacia "High"—con tal movimiento aumenta la temperatura del aire caliente, la cual es mantenida termostáticamente.

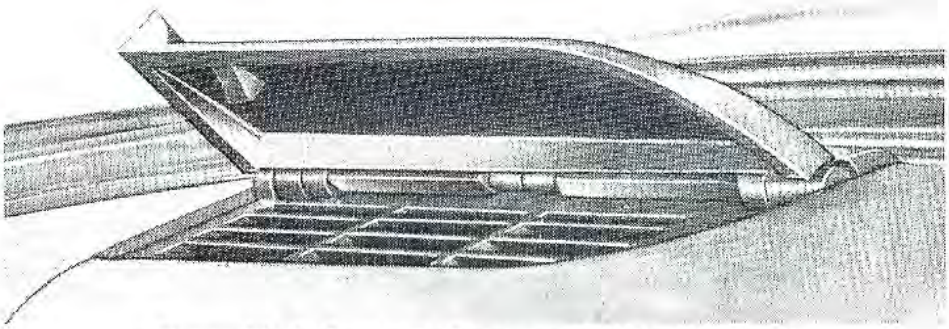


Figura 11. Deflector de Descarga de Aire "Abierto"

Al cerrarse los deflectores grandes de admisión, se dirige un mayor volumen de aire hacia el piso y así se consigue la mejor operación normal de calefacción.

DESCONGELACION DEL PARABRISAS—Para desescarchar el parabrisas muévase el control del registro a la posición "Defrost" y gírese la perilla "Fan" hacia la derecha hasta conseguir la velocidad deseada del soplador. Los deflectores grandes deben quedar cerrados y los deflectores más pequeños en la parte delantera, abiertos.

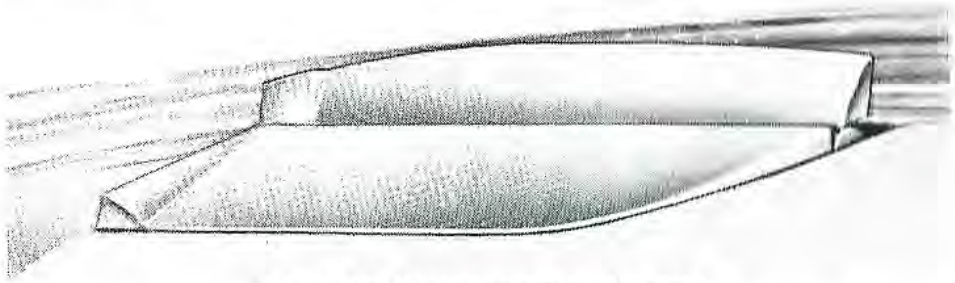


Figura 12. Descongelador "Abierto"

CALEFACCION CON AIRE FRESCO USANDO LOS SOPLADORES—Cuando el coche va a velocidades bajas, se

Diagrama de Lubricación Para el "STATESMAN" 1956

Aplíquese lubricante a los puntos indicados por las flechas, cada 1.600 km., excepto donde se indican intervalos diferentes

COMPARTIMIENTO DEL MOTOR

Generador (2 aceiteras)—cada 8.000 km. ..... EO

CARTER (comprobar nivel) ..... EO
- Más de 0° C. ..... SAE 20
- Más de —12° C. ..... SAE 20W
- Más de —23° C. ..... SAE 10W
- Menos de —23° C. ..... SAE 5W
- Cambiar cada 3.200 km.

Filtro del Tapón del Aceite—Limpiar y Reaceitar cada 3.200 km. .. EO

Palanca Acodada del Acelerador (grasera) CL
- Solamente en modelos Hydra-Matic

Mecanismo de Dirección (tapón)—SAE 90 ..... EPL

Varillaje del Acelerador ..... EO
- Mecha de Fieltro y Todos los puntos de pivote

Palanca de Control de Cambios (grasera) CL
- No se lubrica en modelos con Hydra-Matic

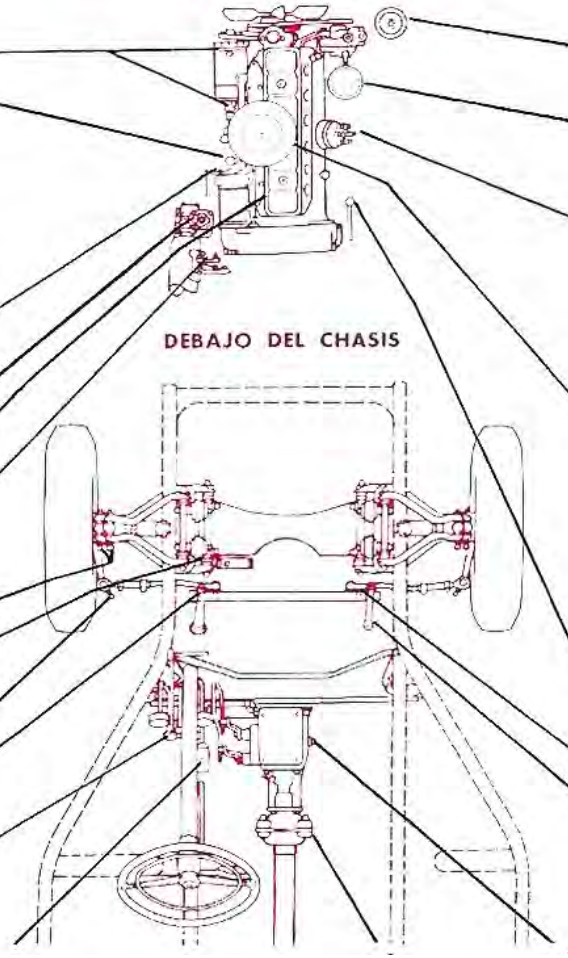
Brazos de Suspensión (2 graseras a cada lado) CL

Palanca de Conexión de Embrague (grasera) CL
- No existe en modelos con Hydra-Matic

Barra de Acoplamiento (grasera en cada extremo) CL

Brazo Pitman (grasera) CL
- Sólo en modelos con Dirección Hidráulica

Arbol de los Pedales de Embrague (2 graseras) CL
- Modelos con Hydra-Matic (1 grasera)



DEBAJO DEL CHASIS

Filtro de Aceite—Si lo tiene, cambiar elemento cada 8.000 km.

Depósito de Dirección Hidráulica ..... ATF
- (Comprobar nivel) llenar hasta la marca ó 12 mm. de la orilla superior

Distribuidor
- Leva (capa ligera) ..... PJ
- Fieltro debajo del Rotor—cada 8.000 km. ..... EO
- Eje del Ruptor—cada 8.000 km. ..... EO
- Tapón del Depósito—SAE 10W ..... EO
- Lubricar cuando se desarma

FILTRO DE AIRE ..... EO
- Limpiar y reaceitar al cambiar aceite de motor—
  - Tipo Baño Aceite
  - Capacidad—1 pinta
  - Verano—SAE 50
  - Invierno—SAE 20
- Tipo con Tejido Metálico
  - Usar el mismo grado que en el motor

Transmisión Hydra-Matic (varilla medidora—comprobar nivel) .. ATF

Articulación de Dirección (grasera en cada extremo) CL

Palanca Secundaria de Dirección (grasera) CL
- No existe en modelos con Dirección Hidráulica

Cilindro Principal de Frenos (comprobar nivel) ..... HBF
Acceso por tapa en el piso del coche

Palanca Acodada del Freno de Mano ..... EO

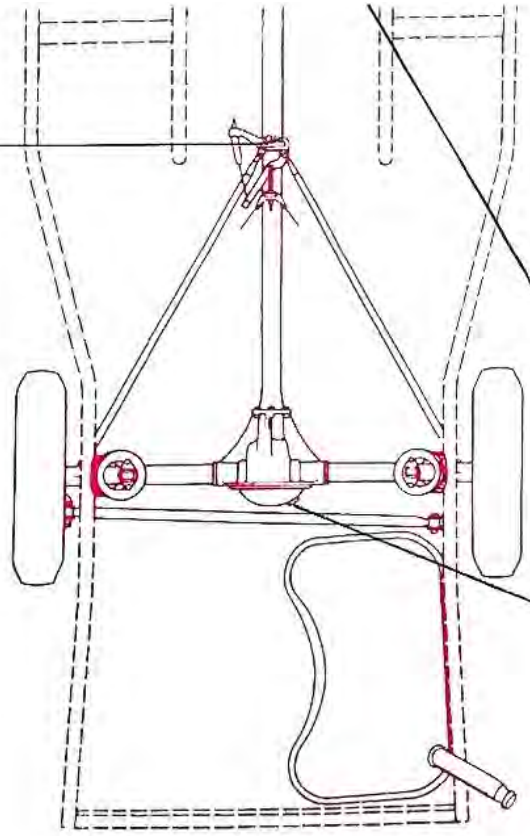
Filtro de Aire del Freno Motriz
Limpiar cada 16.000 km.

PRESION DE LOS NEUMATICOS (FRIOS)

Delanteros y Traseros ..... 24 Lbs.

SIMBOLOS PARA LOS LUBRICANTES

ATF	Flúido para Transmisión Automática, Tipo A, AQ, ATF
CL	Lubricante de Chasis
EPL	Lubricante para Engranajes de Presión Extrema
MGL	Lubricante Mineral para Engranajes
HBF	Flúido para Frenos Hidráulicos—Lockheed 21 B (SAE 70-R-1)
HGL	Lubricante para Engranajes Hipoidales—Tipo Adecuado
EO	Aceite de Motor
WBL	Grasa para Cojinetes de Rueda
PJ	Vaselina o Petrolato



TRANSMISION (comprobar nivel)

Transmisiones Standard y Sobremarcha ..... MGL
Más de 0° C. ..... SAE 90
Menos de 0° C. ..... SAE 80
Cambiar cada 16.000 km.
Nota: Hay tapones separados para vaciar y rellenar la Sobremarcha

Hydra-Matic ..... ATF
Cambiar cada 40.000 km.

Muñon del Tubo de Reacción (grasera)—cada 8.000 km. CL

Cojinetes de Ruedas (rellenar) ..... WBL
Delanteros, cada 16.000 km.
Traseros, cuando se desarmen para cualquiera operación de servicio

DIFERENCIAL (comprobar nivel) SAE 90 ..... HGL
Cambiar cada 16.000 km.

SISTEMA DE AIRE ACONDICIONADO PARA TODA TEMPORADA

Una vez al año—examínese si hay escapes, compruébese el nivel del compresor, recárguese el sistema si es necesario.

CAPACIDADES

NOTA: Las Capacidades de Lubricantes, Gasolina y Agua aparecen en las "Especificaciones" al final de este Manual.

Diagrama de Lubricación Para el "AMBASSADOR" 1956 de 6 Cilindros y V-8

Aplíquese lubricante a los puntos indicados por las flechas, cada 1.600 km., excepto donde se indican intervalos diferentes

COMPARTIMIENTO DEL MOTOR

Generador (2 aceiteras)—cada 8.000 km. **EO**

CARTER (comprobar nivel) . . . . . **EO**
- Más de 0° C. . . . . SAE 20
- Más de —12° C. . . . . SAE 20W
- Más de —23° C. . . . . SAE 10W
- Menos de —23° C. . . . . SAE 5W
- Cambiar cada 3.200 km.

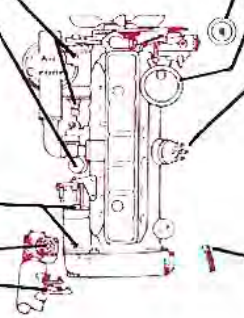
Filtro del Tapón del Aceite—cada 3.200 km. (limpiar y reaceitar) . . . . . **EO**

Motor de Arranque (2 aceiteras) cada 8.000 km. . . . . **EO**
(1 aceitera en modelos con Hydra-Matic)

Mecanismo de Dirección (tapón)—SAE 90 . . **EPL**

Palanca de Cambios (grasera) . . . . . **CL**
Modelos con transmisión automática, no lubricar

Varillaje del Acelerador . . . . . **EO**
Mecha de Fieltro y Todos los Puntos de Pivote



Filtro de Aceite—Si hay, cambiar elemento cada 8.000 km. en modelos de 6 cilindros, 6.500 km. en modelos V-8

Depósito de Dirección Hidráulica (comprobar nivel) . . . . . **ATF**
(6 cilindros) llenar hasta ½" de la orilla superior
(V-8) llenar hasta 1 ¼" de la orilla superior

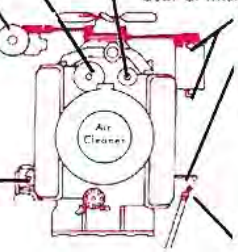
Distribuidor
- Engrasadora del Eje . . . . . **EO**
- Fieltro debajo del Rotor . . . . . **EO**
  - Lubricación Inicial a 4.000 km. y 8.000 km.
  - Luego cada 16.000 km.
- Leva (capa ligera) . . . . . **PJ**
- Eje del Ruptor—cada 16.000 km. . . . . **EO**

Mecanismo de Dirección (tapón) SAE 90 . . **EPL**

Transmisión Automática (varilla medidora, comprobar nivel)

Filtro del Tapón del Aceite—cada 3.200 km. . . . . **EO**
(Limpiar y reaceitar)

FILTRO DE AIRE . . . . . **EO**
Limpiar y reaceitar al cambiar aceite de motor
- Baño de Aceite
- Capacidad—1 pinta
- Verano—SAE 50
- Invierno—SAE 20
- Tipo Tejido Metálico
- Usar el mismo grado queen el motor

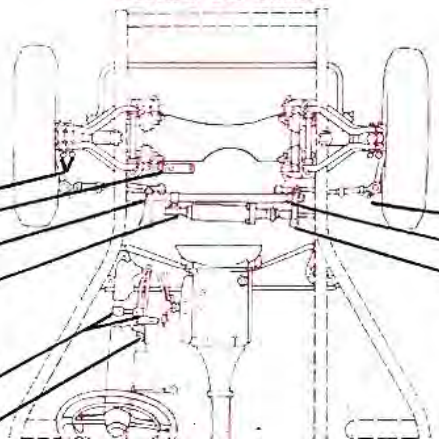


Generador (2 aceiteras)

CARTER (Comprobar nivel) . . . . . **EO**
- Más de 0° C. . . . . SAE 20
- Más de —12° C. . . . . SAE 20W
- Más de —23° C. . . . . SAE 10W
- Menos de —23° C. . . . . SAE 5W
- Cambiar cada 3.200 km.
- Transmisión Automática (comprobar nivel con varilla medidora)

Varillaje del Acelerador . . . . . **EO**
Mecha de Fieltro y Todos los Puntos de Pivote

DEBAJO DEL CHASIS



Brazos de Suspensión Delantera (2 graseras a cada lado) . . . . . **CL**

Palanca de Conexión de Embrague (grasera) . . . . . **CL**
No hay cuando lleva transmisión automática

Brazo Pitman (grasera) . . . . . **CL**
Sólo con dirección hidráulica

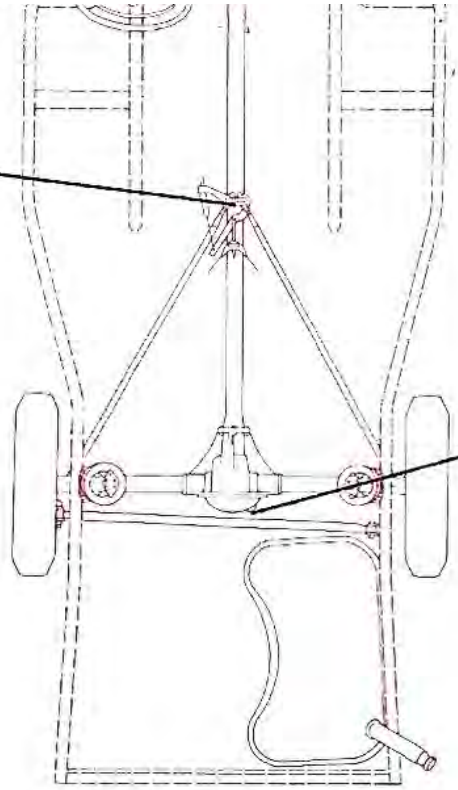
Cilindro Hidráulico de Dirección (grasera) . . . . . **CL**
Sólo en modelos "Ambassador 6" con. dir. hidr.

Barra de Acoplamiento (grasera en cada extremo) . . . . . **CL**

Articulación de Dirección (grasera en cada extremo) . . . . . **CL**

Palanca Secundaria de Dirección (grasera) . . . . . **CL**
No hay en modelos V-8 con dirección hidráulica

Arbol de los Pedales de Embrague y Freno (2 graseras)..CL
Modelos con Transmisión Automática (1 grasera)
Cilindro Principal de Frenos (comprobar nivel).....HBF
Acceso por tapa en el piso del coche
Palanca Acodada del Freno de Mano.....EO
Filtro de Aire del Freno Motriz (limpiar cada 16.000 km.)



TRANSMISION (comprobar nivel)
Transmisión Standard y Sobremarcha.....MGL
Más de —0° C.....SAE 90
Menos de —0° C.....SAE 80
Cambiar cada 16.000 km.
Nota: Hay tapones separados para vaciar y rellenar la sobremarcha
Transmisión Automática—Cambiar cada 40.000 km....ATF

DIFERENCIAL (comprobar nivel) SAE 90.....HGL
Cambiar cada 16.000 km.
Cojinetes de Ruedas (rellenar).....WBL
Delanteros, cada 16.000 km.
Traseros, cuando se desarmen por cualquiera operación de servicio

PRESION DE LOS NEUMATICOS (FRIOS)
Delanteros y Traseros.....24 Lbs.

SISTEMA DE AIRE ACONDICIONADO PARA TODA TEMPORADA

Una vez al año—examínese si hay escapes, compruébese el nivel del compresor, recárguese el sistema si es necesario.

SIMBOLOS PARA LOS LUBRICANTES

ATF	Fluido para Transmisión Automática, Tipo A, AQ, ATF
CL	Lubricante de Chasis
EPL	Lubricante para Engranajes de Presion Extrema
MGL	Lubricante Mineral para Engrenajes
HBF	Flúido para Frenos Hidráulicos—Lockheed 21B (SAE 70-R-1)
HGL	Lubricante para Engranajes Hipoidales—Tipo Adecuado
EO	Aceite de Motor
WBL	Grasa para Cojinetes de Rueda
PJ	Vaselina o Petrolato

CAPACIDADES

NOTA: Las capacidades de Lubricantes, Gasolina y Agua aparecen en las "Especificaciones" al final de este Manual.

reduce la cantidad de aire fresco que entra; en estas condiciones se puede utilizar la acción del soplador para forzar la entrada y circulación de aire. Muévase el control del registro a la posición "Forced Heat" y gírese la perilla "Fan" a la derecha hasta que el soplador llegue a la velocidad deseada.

EQUIPO ADICIONAL A ELECCION

ASIENTO RECLINABLE TIPO AVION Y CAMA DOBLE— El asiento reclinable tipo avión y la cama doble forman un solo "juego de equipo adicional".

Entre las posiciones vertical y horizontal de cada uno de los respaldos del asiento delantero, hay tres posiciones intermedias y cuyos ajustes pueden hacerse individualmente por medio de manijas colocadas a ambos lados del asiento delantero. Para obtener la posición deseada, inclínese ligeramente hacia el frente y levante la palanca de control ubicada al lado del asiento, y suéltela. Cada movimiento de la palanca mueve el respaldo sólo a la siguiente posición, así resulta imposible que el respaldo caiga inadvertidamente a su posición horizontal en un solo movimiento.

Para levantar el respaldo desde cualquiera posición inclinada no se debe operar la palanca. Levántese el respaldo lentamente a la posición deseada. NO TRATE DE LEVANTAR EL RESPALDO RAPIDAMENTE.

Para preparar la cama, instálense primero los soportes para los respaldos del asiento delantero, en los agujeros provistos en la base del cojín del asiento trasero. Luego, bájense los respaldos hasta que descansen sobre los soportes del respaldo delantero.

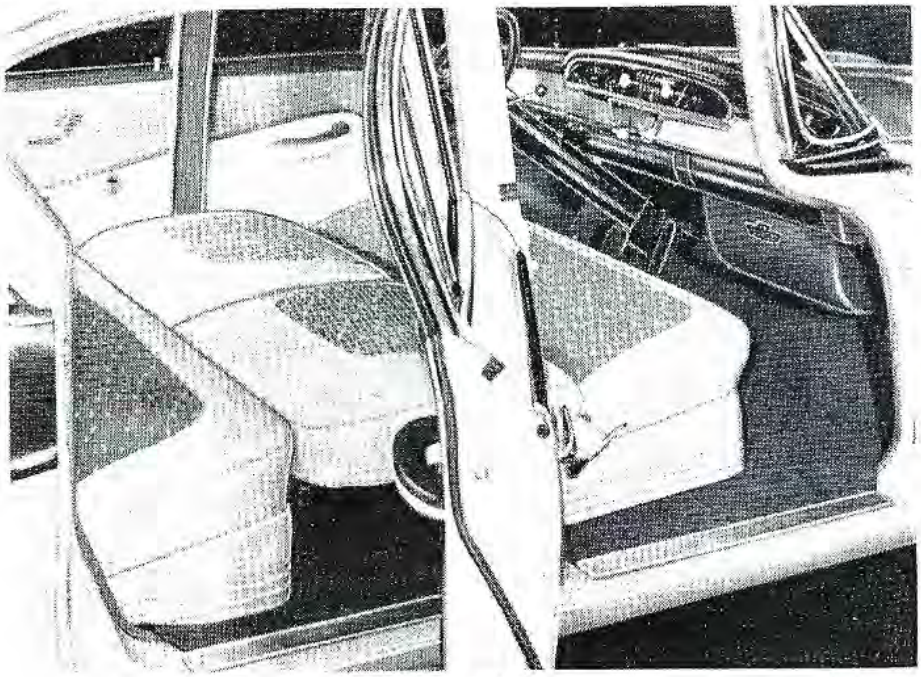


Figura 13

Cuando no se utilice la cama, los soportes pueden permanecer en su sitio o pueden ponerse en la gaveta para guantes.

En la cama preparada, es preferible dormir con la cabeza hacia la parte trasera del coche para evitar golpes contra el volante.

Su Agente Nash le venderá mallas metálicas que le permitirán abrir las ventanas para mayor circulación del aire y para evitar que entren insectos. Estas mallas se ajustan sobre los marcos de las puertas y permiten que las ventanas se suban o bajen dentro de las mallas.

También se ofrecen unos colchones de aire especiales, como accesorios a un precio muy bajo, los cuales sirven para aumentar aun más la comodidad de esta cama de tipo único.

PORTANEUMATICO CONTINENTAL—La palanca colocada justo detrás del neumático suelta el mecanismo, permitiendo que aquél gire para dar libre acceso al baúl. Para retirar la rueda, quite el tapacubo con la manija del gato (envuelta en un trapo para evitar raspaduras) y quite la cerradura y los cuatro pernos. El aro exterior de la cubierta de la rueda puede quitarse fácilmente, palanqueando hacia afuera.

RADIO—El radio "Duo-Coustic" utiliza dos parlantes colocados en ambos extremos del tablero de instrumentos.

El radio se opera por medio de cuatro controles. El aro exterior de la perilla derecha controla el volumen, la perilla central derecha controla el interruptor y la calidad tonal. La perilla izquierda es para la sintonización manual, y los botones permiten la sintonización simplificada de emisoras seleccionadas de antemano.

Para hacer la sintonización inicial de los botones, hay que sacar cada uno, sintonizar exactamente la emisora deseada, y después empujar el botón hacia dentro y soltarlo.

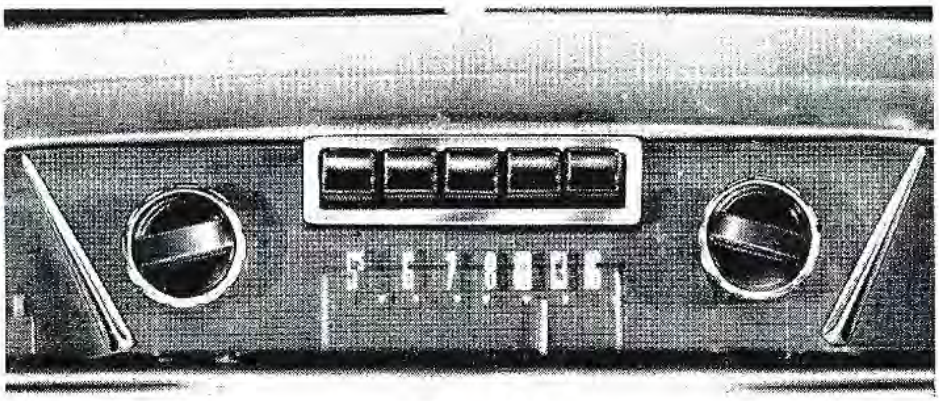


Figura 14

ELEVADORES ELECTROMATICOS DE VENTANAS—Este equipo opcional permite operar cada ventana por medio de su propio motor eléctrico. Hay un botón de control individual para cada ventana y además, un juego de cuatro botones colocado en la puerta junto al conductor que permite operar todas las ventanas por medio de control remoto. Empujando el botón hacia arriba, se sube la ventana; empujándolo hacia abajo, desciende.

DIRECCION HIDRAULICA—La dirección hidráulica Nash facilita la conducción y el estacionamiento sin que el que maneja pierda la sensación del volante.

Aún sin la fuerza hidráulica se obtiene control direccional a cualquiera velocidad y bajo toda condición del camino. Examínese la reserva del flúido cada 1.600 km.

FRENOS MOTRICES—Los Nash con Frenos Motrices requieren menos esfuerzo y paran más rápidamente. El sistema de frenos hidráulicos utiliza un reforzador al vacío que funciona con el vacío del múltiple. Cuando el motor no está funcionando, con dos aplicaciones de los frenos se agotará la fuerza del vacío y el esfuerzo necesario para detenerse aumentará grandemente.

Para estacionarse en pendientes, ponga el freno de estacionamiento al oprimir el pedal del freno antes de desconectar el encendido. Antes de soltar los frenos de estacionamiento debe arrancarse el motor para crear una reserva de vacío.

INFORMACION IMPORTANTE SOBRE LA LUBRICACION

La duración del coche y su buen funcionamiento pueden asegurarse con la lubricación apropiada del motor y del tren rodante.

CAMBIOS DEL ACEITE—El cambio inicial debe hacerse entre los 480 y los 800 km., pues el aceite se contamina más rápidamente durante el estreno del coche. Después del primer cambio los demás dependen de las circunstancias, pues no se puede indicar un kilometraje determinado para la conducción bajo cualesquiera condiciones.

Bajo condiciones normales debe cambiarse el aceite a los 3.200 km. En el verano puede cambiarse a los 4.800. En tiempo frío debe cambiarse más a menudo, hasta dos veces por cada intervalo de los recomendados arriba. En recorridos cortos con frecuentes arranques y paradas, cuando el motor no se calienta apropiadamente, es mejor cambiarlo cada 500 ó 800 km.

Para mayor economía, cámbiese el aceite cuando el nivel esté bajo. Así se desperdicia aceite desgastado y no lubricante fresco. El cambio debe hacerse cuando el aceite esté caliente, después de un buen recorrido. Adquiera la costumbre de comprobar el nivel de aceite cada vez que se compre gasolina. Cuando el nivel baje hasta la marca "ADD OIL" en la varilla medidora, hay que añadir aceite hasta que llegue a la marca "FULL". NO SE LLENE EN EXCESO.

ACEITE DE MOTOR—Aceites minerales sin aditivos, llamados "Regulares", (Tipo ML) son satisfactorios bajo condiciones normales de operación. Para servicio más pesado se pueden usar aceites "Premium" (Tipo MM) y "Heavy Duty" (Tipo MS), si así se desea.

El motor debe ser lubricado con aceites SAE 20-20W, 10W ó 5W con preferencia a los más densos (SAE 30 ó 40). (La W indica aceites especialmente preparados para servicio en invierno.)

El grado debe ser seleccionado de acuerdo con la temperatura más baja anticipada hasta el próximo cambio de aceite.

Más de 0° C.	**SAE 20**
Más de —12° C.	**SAE 20W**
Más de —23° C.	**SAE 10W**
Menos de —23° C.	**SAE 5W**

No se necesitan aceites especiales u otros aditivos para el período de estreno. La fábrica no se hace responsable de los daños que pueden resultar por su uso.

LUBRICACION DEL TREN RODANTE—La mayoría de las piezas en movimiento del tren rodante deben lubricarse cada 1.600 km. (Ver diagrama.) Nótese que sólo algunas unidades requieren atención a intervalos de 3.200, 8.000 ó 16.000 km.

Si se conduce el coche por lugares polvorientos, húmedos o fangosos, es conveniente lubricar el tren rodante con mayor frecuencia. Bajo tales condiciones el lubricante tiende a ser lavado de los cojinetes expuestos debajo del coche. El momento más propicio para lubricar es inmediatamente después de haberse manejado bajo estas condiciones desfavorables, con el fin de eliminar el agua y las materias extrañas y reponer el lubricante.

CUIDADO GENERAL DEL COCHE

BATERIA—Manténgase el nivel del electrólito sobre las placas. Para llenar la batería úsese agua destilada. Los terminales y cables deben estar apretados y limpios y las tuercas de sujeción tipo mariposa deben

estar apretadas con la sola fuerza de los dedos, a fin de sujetar la batería firmemente sin causar deformación a la caja.

FUSIBLES—Los principales circuitos eléctricos están protegidos por fusibles o por disyuntores de circuitos que se restablecen por sí mismos.

CIRCUITO	AMPERIOS	UBICACION
Luces Principales	Disyuntor	En Interruptor del Encendido
Luces de Parada y Direccionales	Disyuntor	Detrás del tablero de instrumentos
Radio	Fusible de 5 amperios	Detrás del tablero de instrumentos en el centro en el alambre del radio
Sobremarcha	Fusible de 15 amperios	En el relai de la sobremarcha debajo del capó
Elevadores Electromáticos de las Ventanas	Disyuntor de Circuito	Uno al lado izquierdo y detrás del tablero de instrumentos
Luz de Techo, Mapa y Gaveta de Guantes	Fusible de 7½ amperios	Detrás del interruptor de la luz
Luz de Estacionamiento, traseras, licencia y tablero de instrumentos	Disyuntor de Circuito	En el interruptor de las luces

SISTEMA DE ENFRIAMIENTO—No es necesario verificar el nivel de la mezcla enfriadora cada vez que se agregue gasolina o aceite. Agréguese solamente cuando el nivel haya bajado tanto que la superficie ya no esté visible. Nunca debe añadirse agua fría cuando el motor está sobrecalentado, esto puede causar daños al bloque de cilindros. No eche agua en exceso en el radiador, pues al llenar un radiador frío debe dejarse espacio (un litro aprox.) para la expansión. Cuando se llena demasiado se desperdicia el anticongelante.

Se recomienda el uso de inhibidores, o sea de productos químicos para reducir o evitar depósitos, oxidación y escama. La mayoría de los anticongelantes modernos contienen inhibidores. Su distribuidor Nash posee una línea completa de productos químicos para la conservación del sistema de enfriamiento. Existe un producto para el agua que evita el óxido y la corrosión. También le puede suministrar un magnífico compuesto sellador para el radiador para escapes pequeños, y un limpiador de radiador para la máxima eficiencia del sistema del enfriamiento.

DESAGÜE—El sistema de enfriamiento de los motores de 6 cilindros está equipado con dos válvulas de desa-

güe, una en el tanque inferior del radiador y la otra en la bomba de agua. El motor V-8 tiene tres desagües; una válvula en el tanque inferior del radiador, un tapón de latón en la parte inferior central del lado izquierdo del bloque de cilindros, y otro tapón de latón en la parte inferior trasera del lado derecho del bloque de cilindros.

TERMOSTATO—En la parte superior delantera del motor, instalado en la conexión de salida del agua, hay un termóstato que asiste al calentamiento acelerado del motor y mantiene una temperatura mínima de operación de 77° C.

NOTA: Su Distribuidor Nash también tiene disponibles termóstatos de 65° C. y de 82° C. Cuando se use un anticongelante a base de alcohol, deberá instalarse un termóstato de 65° C. Cuando se instale un termóstato de 82° C. para mejorar la operación de la calefacción y el rendimiento del motor, se recomienda usar una solución a base de Etileno-Glicol.

TAPA DEL RADIADOR—La tapa del radiador es de presión y no se abre para ventilar el sistema de enfriamiento hasta que la presión interna pase de las 7 Lbs. Este sistema de presión reduce la pérdida de vapores de la mezcla enfriadora debido a que el punto de ebullición es más alto.

Durante la operación normal, la expansión del líquido calentado mantiene uniforme la presión. Esta presión se nota al quitar la tapa del radiador. Al quitar la tapa baja la presión y por tal motivo, el punto de ebullición de la mezcla enfriadora, lo cual puede resultar en que éste empiece a ebullir. Esto es una condición normal y no indica sobrecalentamiento del sistema. Por lo tanto, al quitar, la tapa del radiador después de un recorrido fuerte, y particularmente cuando el nivel del agua está bajo, proceda con cuidado para evitar quemaduras por el vapor. Gire la tapa hasta sentir el primer tope, lo cual permite que escapen los vapores sin peligro. Solamente cuando la presión se haya normalizado, debe seguirse girando la tapa hasta quitarla.

Su Distribuidor Nash está equipado para preparar su coche debidamente para el invierno, usando anticongelantes a base de alcohol o de glicol. Antes de agregar la solución anticongelante, el sistema de enfriamiento deberá limpiarse y verificarse que no existan escapes, y las tuercas de la culata, deben ser apretadas. Después de echar la solución, hay que comprobar con regularidad que no existan escapes.

FRENOS—Se recomienda vaciar y limpiar el sistema hidráulico una vez al año con alcohol puro solamente. Esto asegurará que el sistema esté libre de suciedad

y corrosión causando humedad. Rellene el sistema *sólo* con flúido de frenos hidráulicos Lockheed 21-B (SAE 70-R-1). Flúidos de inferior calidad pueden fallar en emergencias.

NEUMATICOS

La presión recomendada para neumáticos sin cámara es de 24 Lbs. Mídase la presión cuando los neumáticos esten fríos. No se deje escapar el aire para reducir

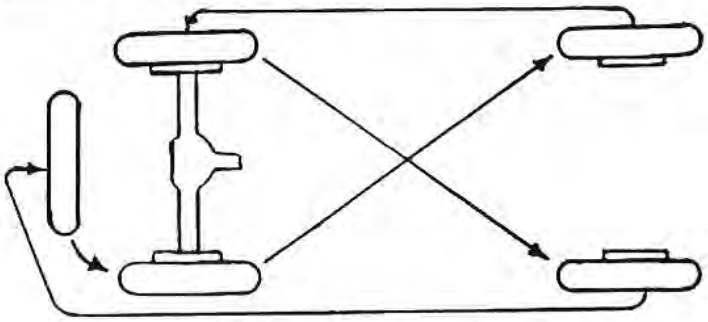


Figura 15. Intercambio de Neumáticos

la presión a las 24 Lbs. cuando los neumáticos estén calientes después de un recorrido. Haga una inspección visual diariamente de los neumáticos en cuanto a presión y desgaste irregular.

Conviene comprobar periódicamente el alineamiento y equilibrio de las ruedas.

Intercámbiense las ruedas de acuerdo con el diagrama, dentro de los primeros 4.000 km. y después cada 8.000 km., para obtener la máxima duración de los neumáticos.

CAMBIO DE RUEDAS Y NEUMATICOS—Para cambiar neumáticos o ruedas o para instalar cadenas, primero aplique el freno de mano y bloquee las ruedas. Coloque el gato justo al lado del protector del parachoques, inclinándolo un poco hacia el protector para evitar que se deslice. La palanquita en el mecanismo del gato se mueve hacia "UP" (arriba) para levantar el coche y hacia "DOWN" (abajo) para bajarlo. El gato se acciona con el mango que está combinado con la llave para las tuercas de las ruedas.

Aflójense ligeramente las tuercas de las ruedas antes de levantar la rueda.

Cerciórese de que las tuercas de las ruedas estén apretadas seguramente, antes de reponer el tapacubo o la cubierta de la rueda.

COMPOSTURA DE LOS NEUMATICOS—Las estaciones de servicio y talleres de confianza están equipados para reparar pinchaduras y otros pequeños daños en sus neumáticos "sin cámara". Hay equipos especiales para hacer composturas menores sin quitar las ruedas.

SUGERENCIAS PARA EL MANEJO

MARCHA EN VACIO—Evítense largos períodos de marcha lenta en vacío. Esta no es una buena manera de calentar el motor. La condensación de agua y el desgaste del motor se aumentan bajo estas condiciones. Pare el motor cuando esté esperando en un cruce de ferrocarril o en una aglomeración de tráfico. El volverlo a poner en marcha requiere muy poca gasolina. No deje marchar el motor con las puertas del garage cerradas. Durante el período de calentamiento los gases del escape contienen grandes cantidades del mortífero monóxido de carbono.

MANEJO EN LA CIUDAD—Las frecuentes paradas y partidas, largos períodos de marcha en vacío, y tal vez la tendencia de querer demostrar la gran aceleración de su coche, todo aquello se combina para reducir la economía de operación.

Recuerde que su motor trabaja considerablemente para vencer la inercia al arrancar y al acelerar. Use la energía desarrollada para mover su coche—no la malgaste usando los frenos sin necesidad. Adapte su velocidad a la corriente del tráfico, y sincronícela con el cambio de las luces de tráfico. Evite los rieles de los tranvías y hoyos profundos; gire las curvas despacio y evite dar con los neumáticos contra la vereda al estacionarse.

MANEJO EN LA CARRETERA—El manejar a altas velocidades—80 a 115 km. p. hr. cuando las condiciones de la carretera y del tráfico lo permiten, es mucho menos dañino para el coche y el motor de lo que por regla general se supone. Pero el consumo de gasolina resulta más alto que a velocidades más moderadas. Al disminuir bruscamente la velocidad del motor se producen fuerzas internas desfavorables por el cambio de temperatura. Cuando sea posible, reduzca la velocidad poco a poco. Tampoco conviene parar el motor inmediatamente después de un recorrido fuerte—déjelo andar en vacío lo menos por medio minuto.

Las frenadas bruscas a altas velocidades son perjudiciales para los forros de las zapatas. En condiciones similares, una frenada a 100 km. p. hr. es cuatro veces más perjudicial para los frenos que a 50 km. p. hr.

MANEJO EN TIEMPO CALUROSO—El manejo en tiempo caluroso impone demandas severas sobre los sistemas de enfriamiento y de lubricación. Asegúrese de que haya cantidad suficiente de solución enfriadora en el sistema y de que el radiador no esté obstruído por acumulaciones de insectos u otros obstáculos. Un buen inhibidor en el agua del radiador para la temporada

de verano evitará la acumulación de óxidos y de escama. Use aceites modernos del tipo "premium", los cuales cambiados a intervalos regulares, mantienen limpio el motor y prolongan su vida. No cambie de marca y grado de aceite sin necesidad.

En tiempo caluroso caminos polvorientos. Normalmente el filtro de aire deberá limpiarse cada 3.000 km., lavando el elemento filtrante en kerosina o nafta y luego empapándolo en aceite de motor. Los filtros de aire con baño de aceite deben ser vaciados y rellenados periódicamente, según indican las instrucciones en la etiqueta.

No pase por alto el filtro de admisión de la ventilación del cárter, cuando opere en condiciones de mucho polvo. Cuando se compruebe el nivel del aceite del motor, examínese el estado del filtro del respiradero (unido a la varilla de medir) y acéitese si es necesario.

MANEJO EN TIEMPO FRIO—De todas las condiciones naturales de manejo, el tiempo frío es la que más demandas impone sobre el vehículo y el motor. Arranques frecuentes y recorridos cortos en tiempo frío tienden particularmente a causar la formación de condensación y sedimentos, y la dilución del aceite del motor. Unos recorridos de duración y velocidad suficientes para calentar el motor hasta la temperatura de operación de verano, causarán la evaporación de la condensación y de otros contaminantes volátiles.

Maneje el coche a velocidad baja hasta que el motor alcance su temperatura normal de operación, para evitar el desgaste de aquellas partes que tardan en recibir lubricante debido a las viscosidades relativamente altas del aceite en tiempo frío. Use aceites de viscosidades bajas, de acuerdo con las especificaciones para asegurar la lubricación durante el calentamiento; cambie el aceite con mayor frecuencia.

Mantener bien lleno el tanque de combustible en invierno reduce la condensación y evita la congelación de la tubería de gasolina. Cada día llene el tanque, al fin del recorrido, más bien que al empezarlo. Vacíese la taza de la bomba de combustible por lo menos cada 3.000 km. para evitar la congelación en invierno.

Lávese el coche frecuentemente para reducir la corrosión acelerada de la parte inferior del coche, que puede ser causada por los productos químicos empleados para combatir el hielo y la nieve en las calles.

Su Nash le proporcionará muchos años de servicio seguro y económico, aun cuando algunas de las sugerencias señaladas sean involuntariamente desatendidas. Sin embargo, Ud. obtendrá mejor servicio de su coche si observa hasta donde le sea posible, estos consejos para el manejo y la conservación.

CONSERVACION

LAVADO—La belleza duradera de la superficie del esmalte puede mantenerse lavándola frecuentemente con agua fría. Para mejor resultado, moje bien el polvo y suciedad de la superficie y después lave suavemente con una esponja, usando agua corriente constantemente. Seque con una gamuza limpia y pula. NO USE NUNCA AGUA CALIENTE Y EVITE LAVAR EL COCHE BAJO UN FUERTE SOL O CUANDO LA SUPERFICIE ESMALTADA ESTA CALIENTE.

PULIDO—Las manchas y la suciedad del camino pueden quitarse con Pulidor y Limpiador Nash. Evite usar compuestos que contengan excesiva cantidad de materias abrasivas. Su distribuidor Nash le ofrece un pulido especial "Luster Seal". Consulte al Distribuidor Nash antes de usar ceras, pulidores u otros productos similares en su coche.

CUIDADO DEL TAPIZADO—Limpie con frecuencia el interior de su coche, usando un cepillo o un aspirador de polvo. Use el Limpiador de Telas Nash o Kar-Kleen para quitar las manchas.

Para limpiar el tapizado de cuero legítimo y vinilo, el agua tibia y jabón suave dan los mejores resultados y constituyen la manera más segura de limpieza.

Pase un trapo húmedo, pero no mojado, sobre el jabón y frote con él la superficie de cuero con movimientos rápidos. Luego frótela de la misma manera con un trapo húmedo sin jabón, y después con otro trapo limpio y suave hasta que esté seco. El brillo que pueda desaparecer en las dos primeras pasadas, será reestablecido por la fricción producida por el trapo seco.

ADVERTENCIA—No use nunca gasolina, pulidores de muebles, aceites, barnices u otros preparados de limpieza, porque son nocivos para este tipo de tapizado.

CUIDADO DE LOS METALES CROMADOS—Mantenga las partes cromadas limpias, lavándolas frecuentemente.

PRODUCTOS PARA EL CUIDADO DEL COCHE

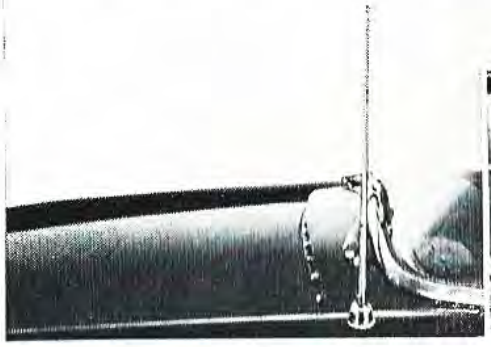
Pulidor y Limpiador "Lustur Seal"
Cera Protectora
Limpiador "Kar-Kleen"
Limpiador de Tapicería
Anti-congelante
Limpiador de Radiador
Limpiador de Cromados
Liquido Lavador de Parabrisas
Sellador y Lubricante del Sistema de Enfriamiento
Juego Protector de Cromados
Removedor de Protector de Cromados

El distribuidor Nash posee estos materiales recomendados para el cuidado de su coche.

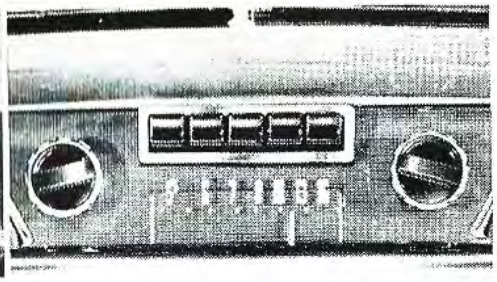
ACCESORIOS ESCOGIDOS

Nash

Son diseñados exclusivamente para el Nash 1956 y están a su disposición en el local del distribuidor Nash.



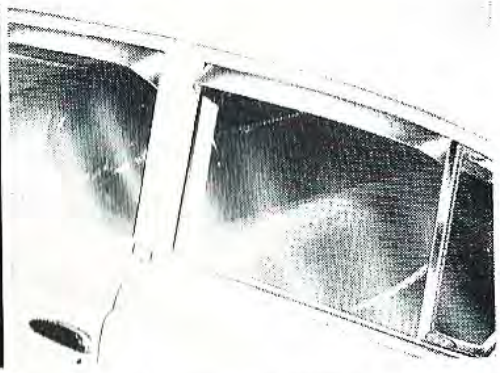
Antena Telescópica del Radio



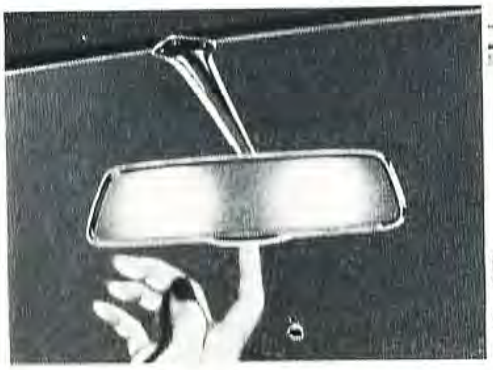
Radio "Duo-Coustic" con Parlantes Gemelos para Gran Pureza de Tono



Filtro de Aceite



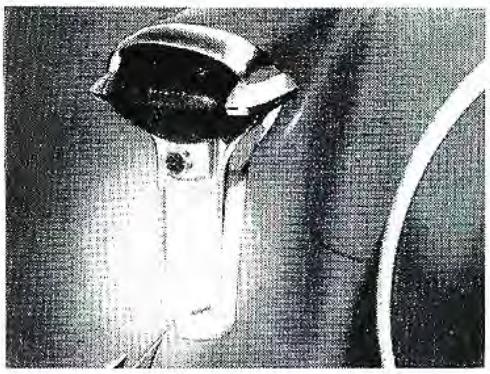
Protectores "Ventshade"



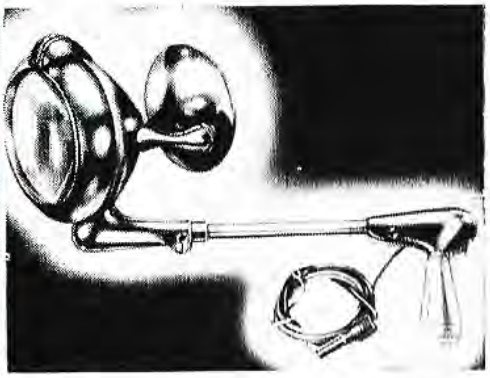
Espejo Retrovisor Anti-deslumbrante



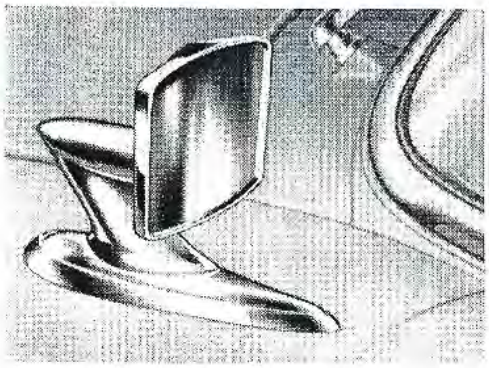
Lavaparabrisas



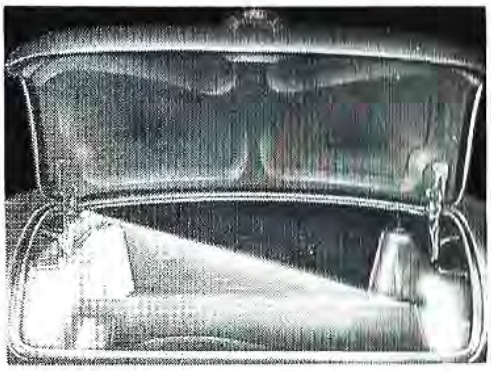
Luces de Retroceso



Faro Proyector con Espejo Retrovisor



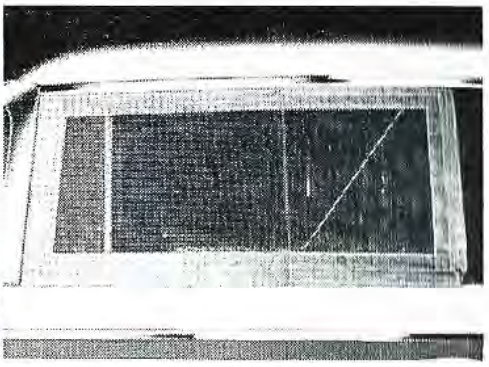
Espejo Retrovisor Exterior
2 Estilos



Luz del Baúl



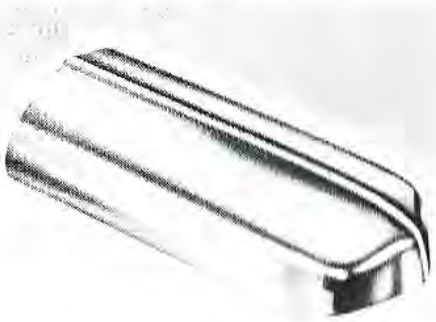
Colchoneta de Aire para Cama Doble



Pantallas de Insectos
Sedán 4 ptas. o Hardtop



Tapa con Cerradura
del Tanque de Gasolina



Estensión de Escape, 2 Estilos

ESPECIFICACIONES
(Ambassador)

Distancia Entre Ejes	121¼" (3,08 m)
Longitud Total	209¼" (5,31 m)
con Neumático Continental	219¼" (5,57 m)
Ancho	78" (1,98 m)
Altura Cargado (5 Pasajeros)	62¼" (1,58 m)
Rodadura	
Delantera	56⁹⁄₁₆" (1,43 m)
Trasera	60½" (1,53 m)
Diámetro de Viraje (aprox.)	44'4" (13,56 m)
Altura Sobre Terreno	
Eje Trasero	8" (20,3 cm)
Neumáticos (sin cámara)	
Tamaño—6 cilindros	7.10 x 15, 4 capas
V-8	7.60 x 15, 4 capas
Presión (frío)	24 Lbs.

	Super Jetfire	LeMans Dual Jetfire	V-8 Jetfire
Motor			
Núm. de Cilindros y Tipo de Culata	6 válvulas en culata	6 válvulas en culata	8 válvulas en culata
Carburador	Tiro lateral	Tiro lateral	Tiro hacia abajo
	1 Garganta	2 Gargantas	2 Gargantas
Potencia			
H.P. al freno	135	145	220
a R.P.M.	3.700	4.000	4.600
H.P. (Impuesto)	29,4	29,4	51.2
Par Motor, en pie-lbs.	220	230	320
a R.P.M.	1600	2000	2200-2500
Diámetro y carrera			
en pulgs.	3½ x 4⅜	3½ x 4⅜	4 x 3½
en mm	88,9 x 111,1	88,9 x 111,1	101,6 x 88,9
Desplazamiento			
en pulgs. cúb.	252,6	252,6	352,0
en Lts.	4,14	4,14	5,77
Relación de Compresión	7,6:1	7,6:1	9,55:1
Capacidad del Sistema de Enfriamiento (con calentador)			
en Qts. U.S.	18	18	28
en Qts. B. Imp.	15	15	23.3
en Lts.	17	17	26
Capacidad Aceite, Cárter	Sin Filtro	Sin Filtro	
en Qts. U.S.	6	6	5
en Qts. B. Imp.	5	5	4.2
en Lts.	5.82	5.82	4.7
Nota: Para el motor V-8 Jetfire con filtro agregar 1 Lt. al cambiar aceite.			
Capacidad del Depósito de Gasolina			
en Gals. U.S.	20	20	20
en Gals. B. Imp.	16.6	16.6	16.6
en Lts.	75,7	75,7	75,7
Tipo de Gasolina Recomendado	Regular 88.5 Oct.	Regular 88.5 Oct.	Premium 95.9 Oct.

Motor	Super Jetfire	LeMans Dual Jetfire	V-8 Jetfire
Separación de Electrodos—bujías ..	.030" (0,76 mm)	.030" (0,76 mm)	.035" (0,89 mm)
Separación de Contactos del Distribuidor	.018 a .020" 0,45 a 0,60 mm	.018 a .020" 0,45 a 0,60 mm	.015 a .018" 0.43 mm
Punto de encendido	4° D.P.M.S.	4° D.P.M.S.	5° A.P.M.S.
Angulo de levas	36° a 42°	36° a 42°	33° a 39°
Tensión del Brazo Ruptor			
onzas	17 a 20	17 a 20	19 a 23
gramos	480 a 595	480 a 595	480 a 567
Sistema Eléctrico	12 V	12 V	12 V
Juego de Válvulas (motor caliente y funcionando)			
Admisión en pulgs .	0,012"	0,012"	Levanta
Admisión en mm ..	0,305	0,305	válvulas hidráulicas
Escape en pulgs. ...	0,016"	0,016"	sin
Escape en mm	0,406	0,406	ajuste

Inclinación Eje (Ruedas Delanteras)	0° a + ½°
con Dirección Hidráulica	+ ½° a 1°
Inclinación Ruedas Delanteras	+ ¼° a ¼°
Convergencia	1/16" a 3/16" (1,6 a 4,8 mm)
Capacidad de la Transmisión	
Standard en Pts. U.S.	21
en Pts. B. Imp.	1.9
en Litros	1.06
Con Sobremarcha en Pts. U.S.	3½
en Pts. B. Imp.	3
en Litros	1.65
Hydra-Matic o Twin-Ultramatic	
en Pts. U.S.	22
en Pts. B. Imp.	18.3
en Litros	10.4
Capacidad Puente Trasero	
en Pts. U.S.	4
en Pts. B. Imp.	3.3
en Litros	1.9

BOMBILLAS DE LUZ	Cantidad	No.	Intensidad
Faroles Delanteros (Herméticos)	2	5400	50 & 40W
Luces Traseras, Estacionamiento, Frenos y Direccionales	4	1034	32 & 4
Placa de Licencia	2	67	3
Luz del Techo, Cortesía y Mapa	2	89	6
Tablero de Instrumentos, Indicadores "AMP", "OIL", foco alto e indicador luces direccionales	9	57	2
Gaveta de Guantes	1	57	2
Indicador de Marchas, Transmisión Automática	1	1891	2
Luz de Retroceso	2	1073	32

PESOS DE EMBARQUE (Aproximados)	Lbs.	Kgs.
Modelo Super, Sedán 4 Puertas (6 cilindros)	3570	1617
Modelo Super, Sedán 4 Puertas (V-8)	3830	1735
Modelo Custom, Country Club Hardtop (V-8)	3875	1755
Sedán 4 Puertas (V-8)	3860	1748

AGREGUESE PARA		
Hydra-Matic	115	52
Sobremarcha	50	23
Radio	18	8
Weather Eye	18	8
Acondicionamiento Aire	120	54
Dirección Hidráulica	50	23
Frenos Motrices	18	8
Elevadores Automáticos de Ventanas	12	5

ESPECIFICACIONES
(Statesman)

Distancia entre Ejes	114¼" (2.90 m)
Longitud Total	202¼" (5.14 m)
con Neumáticos Estilo Europeo	212½" (5.39 m)
Ancho	78" (1.98 m)
Altura, Cargado (5 pasajeros)	61¾" (1.57 m)
Rodadura Delantera	56⁷⁄₁₆" (1.43 m)
Trasera	59¹¹⁄₁₆" (1.52 m)
Diámetro de Viraje (aprox.)	42'9" (13.03 m)
Altura sobre terreno, Eje Trasero	7½" (19,05 cm)
Neumáticos (sin cámara) Tamaño	6.70 x 15 4 capas
Presión (fríos)	24 Lbs.

MOTOR

Tipo Powerflyte (Carburador Sencillo, Gargantas Gemelas)	6 cil. valv. en culata
Potencia, H.P. en el Freno	130 a 4500 R.P.M.
H.P. Impuesto	23.44
Par Motor, en pie-lbs.	175 pie-lbs. a 1800 R.P.M.
Diámetro y Carrera	3⅛" x 4¼" (79,3 mm x 107,9 mm)
Desplazamiento	195.6 púlg. cúb. (3,20 lts.)
Relación de Compresión	7,47:1

CAPACIDADES

Sistema de Enfriamiento (Con Calentador)	12 cuartos (11 lts.)
Sistema de Enfriamiento (Sin Calentador)	11 cuartos (10 lts.)
Aceite del Cárter (Con Filtro)	5 cuartos (3½ lts.)
Aceite del Cárter (Sin Filtro)	4 cuartos (3 lts.)

CAPACIDADES DE LAS TRANSMISIONES

Transmisión Standard	2¼ Pts. U.S. 1,9 Pts. B. Imp. 1.06 Lts.
Standard con Sobremarcha	3½ Pts. U.S. 3 Pts. B. Imp. 1,65 Lts.
Hydra-Matic	17 Pts. U.S. 14,2 Pts. B. Imp. 8,05 Lts.
Puente Trasero	3 Pts. U.S. 2,5 Pts. B. Imp. 1,42 Lts.
Separación Electrodos-Bujías	.030"—0,76 mm
Separación de Contactos del Distribuidor	.016"
Punto de Encendido	4° D.P.M.S.
Angulo de Leva	28° a 35°
Tensión del Brazo Ruptor	19 a 23 onzas—480 a 595 gramos
Sistema Eléctrico	12 Voltios

JUEGO DE VALVULAS

Calientes—Motor funcionando	
Admisión	.012" (0,30 mm)
Escape	.016" (0,406 mm)
Inclinación Eje (Ruedas Delanteras)	0° a +½°
con Dirección Hidráulica	+½° a 1°
Inclinación Ruedas Delanteras	+¼° a −¼°
Convergencia	1/16" a 3/16" (1,6 a 4,8 mm)

BOMBILLAS DE LUZ	Cantidad	No.	Intensidad
Faroles Delanteros (Herméticos)	2	5400	50 & 40W
Luces Traseras, Estacionamiento, Frenos y Direccionales	4	1034	32 & 4
Placa de Licencia	2	67	3
Luz del Techo, Cortesía y Mapa	2	89	6
Tablero de Instrumentos, Indicadores "AMP", "OIL", foco alto e indicador luces direccionales	9	57	2
Gaveta de Guantes	1	57	2
Indicador de Marchas, Transmisión Automática	1	1891	2

PESOS DE EMBARQUE (Aproximados)	Lbs.	Kgs.
Modelo Super, Sedán 4 Puertas	3170	1436

AGREGUESE PARA		
Hydra-Matic	105	48
Sobremarcha	50	24
Radio	18	8
Weather Eye	18	8
Acondicionamiento Aire	120	54
Dirección Hidráulica	50	24
Frenos Motrices	18	8
Elevadores Automáticos de Ventanas	12	5

INDICE

Accesorios 30, 31
Acondicionamiento de Aire 13
Arranque del Motor 5
Asiento Reclinable 20
Batería 23
Calefacción "Weather Eye" 12
Cama Doble 20
Cambios del Aceite 22
Cerraduras y Llaves 2
Conservación 29
Cuidado General del Coche 23
Dirección Hidráulica 22
Elevadores Electromáticos de Ventanas 22
Equipo Adicional a Elección 20
Especificaciones—Ambassador 32, 33
—Statesman 34, 35
Freno de Estacionamiento 4
Frenos Motrices 22
Fusibles 24
Garantía 37
Inspecciones 37
Instrumentos 3
Interruptores de las Luces 2
Limpiaparabrisas 4
Lubricación—Ambassador 18, 19
—Statesman 16, 17
—General 22
Neumáticos 26
Período de Estreno 5
Portaneumático Continental 21
Radio 21, 37
Sobremarcha 6
Sugerencias para el Manejo 27
Transmisión—"Hydra-Matic" Dual 7
—"Twin Ultramatic" 10

PRINTED JAN. 1956
PRINTED IN U.S.A.

PART NO. 3145941

GARANTIA UNIFORME DE LA ASOCIACION DE FABRICANTES DE AUTOMOVILES

"El Fabricante garantiza que cada nuevo Automóvil fabricado por él estará exento de defectos en material y mano de obra en condiciones de uso y servicio normales, limitándose su obligación o responsabilidad en virtud de esta Garantía a reemplazar en su fábrica la pieza o piezas del mismo, incluso todo el equipo de accesorios comerciales (excepto los neumáticos) suministrados por el Fabricante de Automóviles que dentro del término de 90 (noventa) días a partir de la fecha de entrega de tal vehículo al comprador original o antes de que tal vehículo haya viajado 6.450 km. según lo que ocurra primero, sean devueltos a aquél con el pago anticipado de los gastos de transporte, y cuyo examen revele a satisfacción que ha habido un defecto; otorgándose esta Garantía expresamente en lugar de todas las demás expresas o tácitas y de todas las otras responsabilidades y obligaciones de su parte, y sin asumir ni autorizar a ninguna otra persona para asumir ninguna responsabilidad por tal concepto en relación con las ventas de vehículos.

"Esta Garantía no se aplicará a ningún vehículo que se haya reparado o alterado fuera de una Estación de Servicio Nash autorizada, de cualquier manera que a juicio del fabricante afecte su estabilidad o eficacia, o vehículo que haya sido sujeto a abusos, negligencia o accidentes".

RADIO

El receptor de radio está garantizado libre de defectos por un período de 90 días a partir de la fecha de la compra del coche. En caso de que el receptor esté defectuoso durante el período de garantía, o que no funcione satisfactoriamente, el dueño deberá devolver el coche con el radio al Distribuidor Nash para que sea ajustado.

INSPECCIONES

Su Garantía está sujeta a las dos primeras inspecciones, las cuales se harán gratuitamente por los distribuidores NASH dondequiera que se encuentre Ud.—gracias al "Privilegio del Turista" que se estableció con ese fin. Estas inspecciones se deben hacer a los 1600 y 3200 km. Se recomienda mandar hacer otras inspecciones, a intervalos de 8000 km., para que su coche le dé el mejor servicio posible. Consulte su póliza de servicio.

Nash Motors Division

AMERICAN MOTORS CORPORATION

Detroit 32, Michigan

U.S.A.

La Nash Motors Division se reserva el derecho de efectuar cambios en el diseño o hacer adiciones o mejoras en su producto sin imponerse ninguna obligación de instalarlos en los productos ya lanzados.


AMERICAN MOTORS
CORPORATION
AM