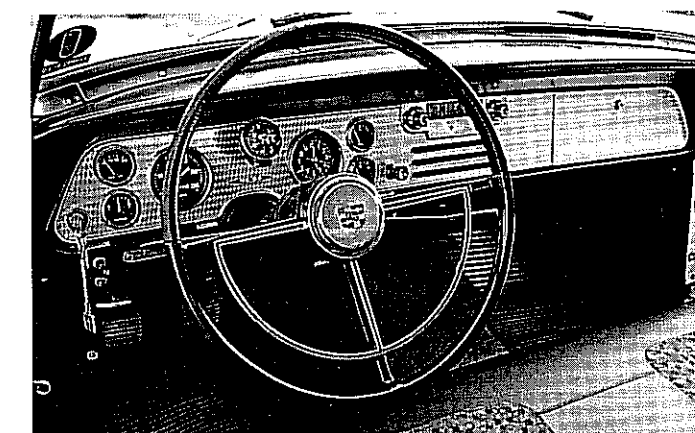
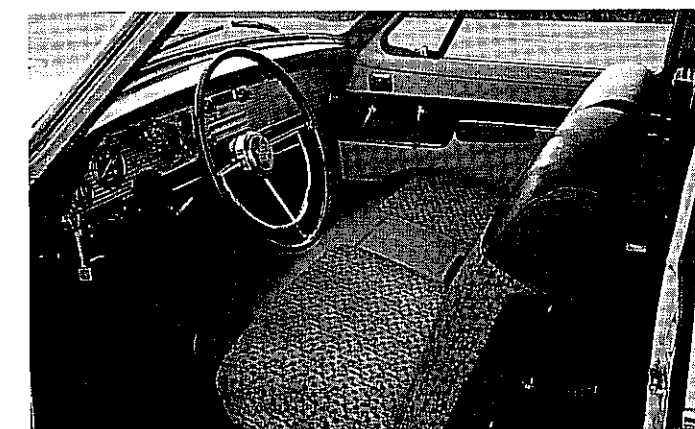
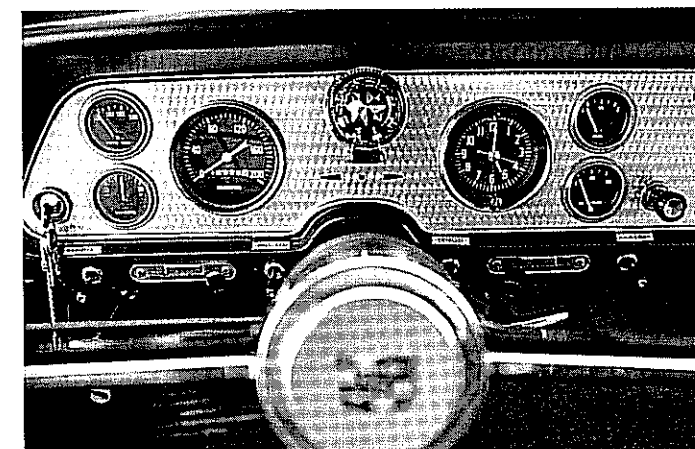


Studebaker anunciando un valiente esfuerzo para crear «los cuatro grandes de la industria». El primer paso a dar era hacer un lavado de cara y de paso realizar una profunda revisión a los motores de los veteranos Champion, Commander y President. El seis cilindros del Champion recibió un incremento de potencia hasta los 101 CV, mientras que los V8 de los otros dos vieron elevadas sus respectivas a 140 y 175 CV. Dos años después, en 1956, da a luz una nueva gama de modelos más deportivos, siendo los últimos diseñados por el equipo de Loewy en los '50. Antes, sin embargo, salió una serie limitada a 20 unidades del President. Conocido por Speedster, se exhibió como un automóvil para aquellos que desearan un verdadero deportivo con el tradicional confort americano. Pero las ventas no

llegaron. Los Hawks eran en apariencia coches excitantes de conducir e impresionantes para la vista. En principio se optó por cuatro versiones. El Power Hawk (V8) y el Flight Hawk (seis en línea) descendían directamente del Starlight, mientras que basados en el Starliner se encontraban el Sky Hawk y Golden Hawk. Estos modelos apenas tenían nada que ver con sus antecesores en cuanto a diseño. Entre ellos las diferencias se hallaban principalmente debajo del capó. El Golden, tope de gama, incorporaba el mismo motor que el Packard Clipper de 1956, un V8 de 5.773 cc y 275 CV. Inmediatamente inferior, el Sky Hardtop coupé podía montar un V8 de 210 ó 225 CV, dependiendo del número de cuerpos del carburador, dos o cuatro. Los hermanos

pequeños de la familia se conformaban con los 180 ó 195 CV (dependiendo igualmente del carburador) del V8 4.250 cc en el Power o en el caso del Flight de un seis cilindros en línea de unos modestos 101 CV, ambos sobre carrocería coupé. Esta producción para 1957 quedó reducida a tan sólo dos modelos, el Golden Hawk y el Silver Hawk. El Silver Hawk apenas incorporaba novedades. Su carrocería básicamente la heredaba de los modelos inferiores, mientras que la motorización corría a cargo del V8 de 4.740 cc o del seis cilindros de 3.044 cc. Precisamente, la versión seis cilindros es la que tenemos el gusto de presentarles en estas páginas. Este bello ejemplar, propiedad de nuestro gran amigo y entusiasta Pedro Moriyón, salió de la fábrica en



**A**demás de ser amplio externamente, también lo era en el interior. El acceso a las plazas posteriores tiene la dificultad de cualquier otro coupé y al volante el cuadro de instrumentos presentaba todo lo imprescindible.

