

Ficha técnica

MOTOR

Tipo: 6 cilindros en línea. Posición: delantero longitudinal.
 Diámetroxcarrera: 76x111 mm.
 Cilindrada: 3.044 cc. Relación de compresión: 7,5 a 1. Válvulas: laterales.
 Alimentación: un carburador monocuerpo Carter WE. Potencia: 101 CV. a 4.000 rpm.

TRANSMISION

Tracción: trasera Cambio: 3 velocidades con overdrive y m. a. Embrague: diafragma con mando de varilla.

BASTIDOR

Suspensión delantera: independiente, muelles helicoidales variables, barra estabilizadora transversal y amortiguadores telescópicos.
 Suspensión trasera: eje rígido con ballestas asimétricas y amortiguadores

telescópicos. Frenos: de tambor en las cuatro ruedas. Dirección: sistema Ross por palanca y leva. Ruedas: discos de acero estampado (15"). Neumáticos: 6,40x15.

CARROCERIA

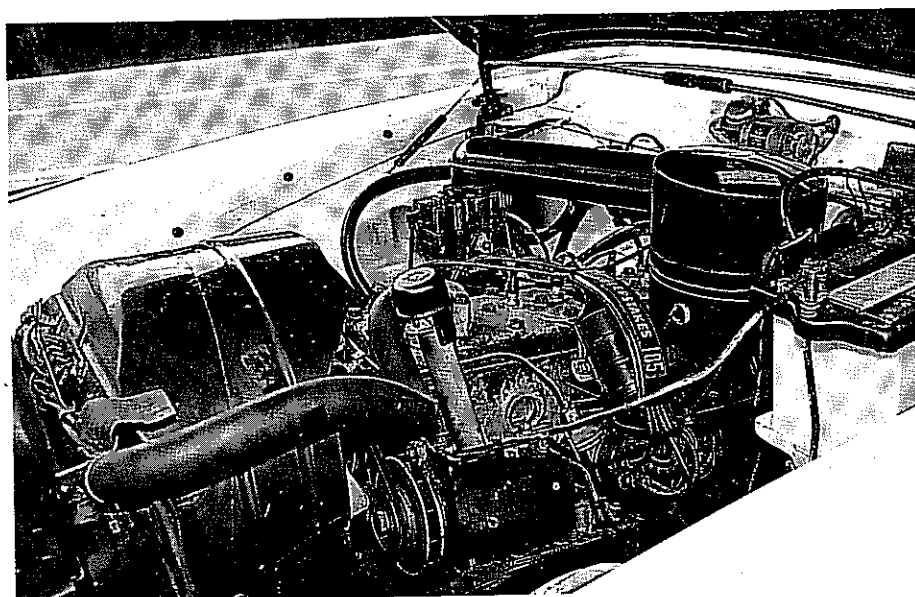
Diseño: coupé. Plazas: 5. Depósito de combustible: 68 l. Batalla: 3,06 m. Vías del./tras.: 1,45/1,43 m.
 Largoxanchoxalto: 5,18x1,81x1,43 m. Peso: 1.266 kg.

PRESTACIONES Y CONSUMOS

Velocidad máxima: 145 km/h. Consumo medio: 13-15 l/100 km.

FABRICACION

Presentado en: 1957. Epoca de fabricación: 1957-1959. Ejemplares fabricados: en 1957, 15.318; en 1958, 7.350; en 1959, 7.788. En total: 30.456 unidades (entre 6 cilindros y V8).



El Silver Hawk Six era la versión menos potente, recurriendo al veterano seis cilindros en línea con válvulas laterales.

1957. Traído desde las Américas directamente, ha dormitado siempre en el mismo garaje, donde su comprador lo mantuvo en perfecto orden de marcha hasta que definitivamente pasó a manos de su actual dueño, con el que de forma no casual compartiría vecindad. Pero centrémonos en el objetivo. El motor dispuesto en línea longitudinalmente era el mismo que incorporaba el Champion de la preguerra, con válvulas laterales a

la antigua usanza, corroborando el anclaje mecánico en que se hallaban estos vehículos. Los 101 CV que desarrollaba le permitían moverse con reservada soltura, teniendo en cuenta su peso y envergadura. Sobre este factor jugaba un papel muy importante el nuevo sistema de suspensión introducido por vez primera en los "Stude". En efecto, los muelles helicoidales variables automáticamente solucionaban el excesivo balanceo en el paso por curva con sus consiguientes pérdidas de estabilidad y control, el principal defecto de toda la serie, sobre todo en los potentes V8 que podían poner en algún que otro aprieto si no se atendía correctamente a lo que se llevaba entre manos. El seis cilindros, sin embargo, se mostraba más dócil de controlar y en largos recorridos sobre buen firme su conducción era fácil y confortable, ayudando en ello el cambio suave de tres velocidades con overdrive. No obstante, en circulación urbana la sensación difería notoriamente, debido en gran parte a sus largas dimensiones y la dureza de la dirección.

Exteriormente, las líneas suaves y elegantes encierran un cierto clasicismo europeo, aunque las protuberancias adosadas en la parte posterior nos vuelven a recordar el excentricismo americano. El frontal abandona la forma de pez de su inmediato antecesor en favor de una rejilla más cuadrada con tomas de aire a ambos lados, limitando la superficie de los paragolpes cromados, ya no tan voluminosos. En el perfil y la zaga sigue destacando la luneta posterior envolvente, que permitía una excelente visibilidad. Por otro lado, la adopción de un doble montante, hasta ahora descartado en los coupés, le confería mayor presencia y más robustez.

El Silver Hawk, así como todos los de la familia, fueron concebidos como coupés deportivos para hacer competencia a los Chevrolet Corvette y Ford Thunderbird de la época, y sacar de las tinieblas a una desesperada Studebaker, que posteriormente volvería a sentir con el Avanti el sabor del fracaso, cuando el final estaba presente. Sin embargo, no encontraron en el público popular el éxito esperado. En verdad la nobleza de sus rasgos los hacía distintos de los demás, pero definitivamente no terminaban de encajar en el contexto que les tocó vivir.