



Det skjutbara taket var en lysande idé men räddade inte Studebaker från konkurs.

Jo, ventilkåpan ska vara gul på "Skybolt six". En snäll maskin på 112 dragpigga hästkrafter; toppvridet kommer redan vid 2 400 varv.

STUDEBAKER LARK DAYTONA WAGONAIRE 1963

Nypris på gatan: 20 500 kronor.

Motor: Rak sexcylindrig med stötstänger, två ventiler per cylinder. Enkel Carter fallförgasare. Vattenkytning. Borrning/slag 76,2/101,6 mm, volym 2779 cm³. Max effekt 112 hk SAE vid 4500 r/min. Max vridmoment 240 Nm vid 2400 r/min.

Kraftöverföring: Längsmonterad motor fram, bakhjulsdrift. 3-växlad manuell låda med rattspak. Överväxel tillval.

Mått: Axelavstånd 287 cm. Längd/bredd/höjd 483/181/145 cm. Tjänstevikt 1 620 kg. Tank 68 liter.

Fjädring/hjulstäl: Skruvfjädring fram, bladfjädring bak. Fram dubbla länkar, bak stel axel.

Styrning: Kulmutter, servo som tillval. 4,4 rattvarv mellan fulla hjulutslag. Vändcirkel 12,6 m.

Hjul: Plåtfälgar 4,5 tum breda. Däck 6,50 x 15.

Elsystem: 12 volt.

Bromsar: Trummor fram och bak, tvåkretssystem. Skivor fram tillval.

Fartresurser: Toppfart ca 155 km/h. Acceleration 0–100 km/h ca 15 sekunder.

Förbrukning: ca 1,5 l/mil blandad körning.

Produktion: 11 195 exemplar 1963 års modell, totalt 19 122 exemplar 1963–66.

Källor: Automobile Revue 1963, Special Interest Autos #176, mars 2000, Motor Trend januari 1963, Car Life juni 1962, Motorhistoriskt Magasin #5 1998, fabriksbroschyrer.

byttes ut, Hawk sträcktes ut och restes i linjerna och blev mot slutet av sin levnad en nästan ny bil – på ytan. Det blev allt knepigare att se att hela Studebakers modellprogram egentligen härstammade från 1953, men kampen mot tiden och siffrorna blev allt mer desperat.

1 DECEMBER 1963 meddelades de 6 000 anställda att tillverkningen i South Bend skulle upphöra och starta i en mindre fabrik i Hamilton, Ontario, Kanada i augusti 1964. Motorerna skulle för första gången på evigheter inte vara de egna utan köpas från GM, en 194-kubiktums sexa och så förstås en smallblock V8 på 283 kubiktum.

Studebakers testanläggning utanför South Bend var en av branschens första när den stod klar 1937. Till och med den fick säljas, till underleverantören Bendix. Sista året byggdes bara 8 500 Studebaker totalt, innan fabriken slog igen i mars 1966.

Då hade Wagonaire under sin korta levnad, fyra år, hunnit förse med tre olika frontpartier så nog kämpade man in i det sista.

Och apropå unik: Tydligt var det någon på GM som drygt 30 år senare kom ihåg det där Wagonairetakets, för 2003 presenterades GMC Envoy XUV, en högbyggd kombi-SUV med precis samma idé fast elektrisk manövrering av luckan. Modellen kallades "MidWay", slog inte alls och lades ned efter två år.

Helheten är inte att Wagonaire är en bil byggd på gamla komponenter. Linjeföringen är snitsig i minsta vrå, samtidigt snäll och helt utan den aggressionen framgångsrik bil uppenbarligen måste ha i dag. Den har något av snäll mormor över sig fram och är väldigt slipad i uttrycket bak.

Instrumentpanelen serväl ut, tja, som de gjorde 1963. Lite enklare grund kanske, trots att det är fullt av mätare och eleganta knappar. Finishen är solid, man har ingen känsla av att det är en tillverkare i kris som åstadkommit bilen.

Att kvinnans plats i Wagonaire var till höger fram rädde inget tvivel om. Här finns The Vanity Box, en komplett smink- och pifflåda i plåt, med uppfällbar spegel och allt som behövs för att se dagfräsch ut ryms. Som extrautrustning erbjöds ett uppfällbart baksäte à la Saab 95, vilket gjorde Wagonaire åttasitsig. På beställning, som "delete option", kunde man i perioder till och med få sin Wagonaire utan det skjutbara taket och spara 100 dollar. Redan vid debuten fanns problem med vattenläckage och det var inte alla som var helsälda på idén.

RATTEN VAGGAR LÄTT i händerna så där som rattar vagnar i gamla amerikanska filmer, att sno runt bilen kräver ett evande. Bromsarna tar måttligt, växelföringen är långsam och ibland rent kärv. I kurvorna märks det att mycket vikt ligger fram, understyrningen var bilens allvarligaste minus i dätida tester.

Men man sitter förnämligt, högt och fritt och har oslagbar sikt. Sexan på knappt 2,8 liter, "Skybolt six" kallad för alla amerikanska motorer har ju ett namn, drar starkt, jämnt och snällt.

Tankarna på hästvagn kommer klapprande, lugn och ro ska det vara. Man är nog på väg till ett dopp i sommaren, bilen full av ungar, badbollar, matkorgar – och en mobil rutschkana. ★

Fotnot: Efter reportagetillfället har bilen bytt ägare.