



a.s.b.l. Austin-Healey Club Belgium v.z.w.

F.B.V.A. / B.F.O.V nr. 58 --- R.A.C.B. / K.A.C.B. HISTORICAL SECTION

Av des Myrtilles 10 - 1340 Ottignies.

TEL.: 010/41.64.87 – e-mail : info@austin-healey-club.org

Website : www.austin-healey-club.org

N° d'entreprise : 452.433.338 ondernemingsnummer

BANK : BE53 0682 1530 3853 and BE28 0882 1132 6720

Collector Edition



N°2-2020

**NEW
PRODUCT**

AH
SPARES
LIMITED

Austin Healey Water Pumps!



**CAD DESIGNED &
CNC-MACHINED FOR
CONSISTENT PRECISION!**

BN1 - BN2

CHT123 | 3/4-INCH PULLEY
CHT125 | 3/8-INCH PULLEY
CHT127 | 1/2-INCH PULLEY

**SUPERIOR CASTINGS &
MODERN CARBON CERAMIC
NITRILE MECHANICAL SEAL!**

BN4 - BJ8



www.ahspares.co.uk





Editoriaal -[Editorial](#)

Wij hopen dat u allen in goede gezondheid verkeerd en deze lock-down in de best mogelijke omstandigheden doorkomt.

Donald Healey zou nooit geloofd hebben dat een venijn van enkele nanomicros in staat zou zijn al de Healey's ter wereld te immobiliseren.

Aangezien wij onmogelijk konden voorspellen wat de maatregelen tegen dit virus zouden zijn op middellange termijn, waren wij dus ook genoodzaakt om al onze activiteiten voor het seizoen 2020 af te gelasten.

Wegens deze inactiviteit hebbe, wij u ook geen nieuws te brengen betreffende gedane activiteiten noch u nieuwe rally's aan te kondigen. Aldus hebben wij beslist u voor de drie volgende uitgaven te voorzien van een "collectors item". Deze zullen telkens een uitgebreid artikel bevatten over onze wagens en moeten u toelaten uw wagen nog beter en op een andere manier te leren kennen.

Draag goed zorg voor elkaar zodanig dat we, eens dit voorbij is, elkaar terug kunnen ontmoeten.

[Nous espérons que vous êtes tous en bonne santé et que vous supportez votre confinement le mieux possible.](#)

[Jamais Donald Healey aurait cru qu'une petite saloperie de quelques nanomicros allait pouvoir immobiliser toutes les Healeys du monde.](#)

[Nous avons malheureusement été contraints d'annuler tous les rallyes prévus cette saison, étant dans l'impossibilité de prévoir ce que seront les mesures sanitaires à appliquer dans un avenir proche.](#)

[N'ayant aucun article sur les activités, ni d'agenda à vous proposer, nous allons présenter les 3 revues suivantes dans des éditions "collector" vous présentant des articles qui vous feront mieux connaître les Austin-Healey.](#)

[Prenez bien soin de vous pour se retrouver tous bientôt](#)



Donald Healey

1- INTRODUCTION INLEIDING

Donald Mitchell Healey (DMH) s'était bâti une solide réputation de pilote dans le sport automobile d'avant-guerre et aussi en tant que constructeur.

Donald Mitchell Healey (DMH) had een goede reputatie opgebouwd als piloot in de vóóroorlogse automobielsport en als autoconstructeur.

La production des différents modèles resta au stade artisanal avec des volumes de production n'excédant pas, ou de peu la centaine d'unités pour chacun d'entre eux.

De productie van verschillende modellen bleef met aantallen rond de 100 per model, in een artisaanaal stadium hangen.

A cette période DMH voyageait très fréquemment aux USA.

Lors de son voyage en décembre 1949 il rencontra fortuitement George Mason alors Président de Nash Kelvinator Corporation.



*Donald Mitchell Healey et Bill Appleyard
Rallye des Alpes 1949*

*Début en compétition pour la Silverstone
Second du classement général
1^{er} de leur classe*

In deze periode reisde DMH regelmatig naar de US. Zo ontmoette hij in december 1949 George Mason de toenmalige voorzitter van Nash Kelvinator Corporation.

La discussion s'engagea et George Mason lui exposa son projet de produire une voiture de sport dans le gabarit de la Silverstone. Ainsi la Nash Healey fut produite dès 1950.

Tijdens het gesprek ontvouwde Mason hem zijn plannen om een sportwagen te bouwen naar het beeld van de Silverstone. Zo ontstond de Nash Healey in 1950.

A la fin de l'année 1951 des négociations étaient en cours avec Pininfarina.

Ceci n'allait très certainement pas améliorer le positionnement tarifaire de la voiture qui était déjà élevé. De plus, le moteur fourni par Riley et ce malgré ses performances, était lourd et ne rendait par la Nash Healey aussi sportive que souhaité.

Tegen het einde van 1951 waren er reeds gesprekken aan de gang met Pininfarina.

Dit zou het prijskaartje van de wagen niet ten goede komen, temeer dat de motor, geleverd door Riley, zwaar uitviel en aldus de sportieve eigenschappen van de Nash wat teniet deed.

DMH avait le sentiment que l'avenir de la Nash était sérieusement compromis.

Fort de ses multiples voyages aux USA, DMH avait observé qu'il y avait potentiellement une opportunité commerciale en produisant une voiture de sport qui se positionnerait entre la Jaguar XK 120 et la MG.

DMH voelde reeds aan dat de Nash Healey geen lange toekomst beschoren was. Door zijn veeltallige reizen naar de US had DMH wel reeds begrepen dat er een commercieel potentieel aanwezig was om een voertuig te bouwen dat zich tussen de Jaguar XK120 en de MG zou bevinden.

Pour assurer son succès la future Healey devrait répondre à un cahier des charges simples :

- être très bien placée au niveau du prix d'acquisition ; abordable au plus grand nombre.
- être simple à entretenir et ce avec un coût raisonnable
- posséder de bonnes performances ; être une vraie sportive

Om het succes van de toekomstige Healey te garanderen moest aan de volgende eisen voldaan worden:

- Aankoopprijs moest een zo groot mogelijk publiek aanspreken
- Het onderhoud moest eenvoudig en betaalbaar zijn
- De prestaties moesten perfect zijn, zoals het een echte sportwagen betaamd.

Ainsi à la fin de l'année 1951 et en toute discrétion, afin de ne pas précipiter la chute commerciale de la Nash Healey, une équipe restreinte travailla sur cette voiture sous le code projet J.

Aldus startte eind 1951, in de grootste discretie teneinde de commerciële terugval van de Nash Healey te vermijden, een kleine ploeg aan het ontwerp dat de code J meekreeg.

2-LE PROJET J : KWD 947 - MWD 360 HET PROJECT J : KWD 947 – MWD 360

Le domicile même de DMH accueillit Geoffrey Healey et Barrie Bilbie qui étaient en charge du châssis. Gerry Coker était responsable de la définition du design général.

Geoffrey Healey en Barrie Bilbie, de verantwoordelijken voor het chassis, werden ten huize DMH ontvangen, samen met Gerry Coker die verantwoordelijk was voor het algemene design.

Pour remplir le cahier des charges, l'équipe devait trouver des accords de partenariat auprès des constructeurs Anglais afin de bénéficier de composants mécaniques éprouvés pour des questions de fiabilité et largement disponibles pour des soucis de prix et de pérennité.

Om een degelijk bestek te kunnen opmaken, moest een samenwerkingsakkoord gemaakt worden met andere Britse constructeurs teneinde bepaalde onderdelen te kunnen gebruiken, die hun efficiëntie en duurzaamheid reeds hadden bewezen.

Les clés de la performance De sleutel tot vermogen

6-2=4 et 4x664,68=2658,36 c'est égal à un moteur...

Sportivité rime avec performance et le tout+ premier organe majeur est par conséquent le moteur.

Wie sportiviteit zegt, zegt vermogen en zegt dus motor.

Le choix s'est porté sur celui qui équipait l'Austin A90 car ce dernier était largement diffusé et donc disponible.

Très tôt, le 27 Novembre 1951, Sir Leonard Lord confirmait qu'il fournirait le moteur.



Men koos voor de motor van de Austin A90 aangezien deze reeds veel gebruikt werd en dus ook beschikbaar.

Reeds op 27 november 1951 deelde Sir Leonard Lord mede dat hij de motor zou leveren.

L'opération triviale qui figure ci-dessus traduit les origines de ce 4 cylindres.

De formule hierboven legt de oorsprong van deze 4-cilinder uit.

En effet, avant la seconde guerre mondiale, Sir Leonard Lord pensa qu'Austin devait réinvestir le marché des véhicules utilitaires et ce le plus rapidement possible.

Vóór de tweede wereldoorlog was Sir Leonard Lord er reeds van overtuigd dat er moest ingegrepen worden in de markt van bedrijfsvoertuigen, en dit zo snel mogelijk.

Ainsi le moyen le plus rapide était de 'copier' le 6 cylindres Bedford appartenant au groupe General Motors. En 1939 le premier moteur 6 cylindres à soupapes en tête apparut donc chez Austin.

De snelste manier om dit te doen bestond erin de Bedford (General Motors) 6-cilinder te "kopiëren". Zo deed de eerste 6-cilinder motor met kopkleppen zijn intrede bij Austin.

Pendant la guerre, Austin fut mandatée pour produire un moteur avec 4 cylindres doté d'un couple suffisant pour équiper un véhicule qui devait ressembler à la mythique Jeep.

Encore une fois et face à l'urgence le moyen le plus rapide était de supprimer purement et simplement 2 cylindres. Donc 6-2=4 CQFD...

Tijdens de oorlog werd Austin aangeduid om een 4-cilinder motor te produceren, met voldoende koppel om een voertuig uit te rusten dat vergelijkbaar was met de mythische Jeep.

Nogmaals en gezien de hoogdringendheid was de beste oplossing, terug de Bedford motor nemen en er dit maal 2 cilinders van weg te nemen. Dus 6-2=4.

La version sport de l'Austin A90 nécessitait quelques chevaux de plus et l'alésage fut alors porté à 87.3 mm. Avec une course de 111mm la cylindrée est de : 4x664,68=2658,36 cm³.

Pour alimenter ce moteur, 2 carburateurs SU H4 1.5 inch. équipaient les bn1 et bn2.

De 'sport'-versie van de Austin A90 had wat meer pk nodig en dus besloot men de boring uit te breiden naar 87.3 mm, dit met een slag van 111 mm..Resultaat: 4x664.68=2658.36 cm³.

De motoren van de BN1 en BN2 werden aldus uitgerust met 2 SU Carburatoren H4 1.5"

Un châssis rigide Een stijf chassis

Comme le soulignait DMH, la performance d'une voiture résulte à 75% du châssis et à 25% des amortisseurs.

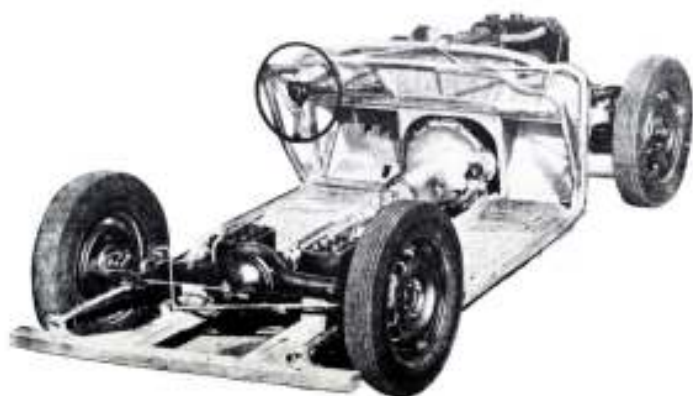
Zoals DMH het benadrukte, de prestaties van een voertuig worden voor 75% bepaald door het chassis en voor 25% door de schokdempers.

Il devait être donc relativement rigide pour exploiter la puissance du moteur mais aussi pour que les suspensions indépendantes du train avant puissent fonctionner correctement.

Het chassis diende dus relatief stijf te zijn om het vermogen van de motor te kunnen benutten maar ook om de onafhankelijke ophanging van de voortrein ten volle te laten werken.

Au printemps 1952, dans la plus grande discrétion DMH et Gerry produisirent un châssis test. La tentation de l'essayer était telle qu'une carrosserie rudimentaire pour être en règle avec la législation fut montée afin de faire un test entre Warwick et les environs de Cirencester distant d'une cinquantaine de miles. Malgré l'aspect rudimentaire du véhicule ils étaient enjoués.

In de lente van 1952, bouwden DMH en Gerry met de grootste discretie een test-chassis. De verleiding om dit uit te proberen was zo groot dat ze er een rudimentair koetswerk op bouwden in overeenstemming met de wetgeving om een test uit te voeren tussen Warwick en de omgeving van Cirencester, zo'n 50 miles uiteen. Ondanks het rudimentaire aspect ervan waren ze in de wolken van de resultaten.



*Photo du tout premier prototype
Foto van het eerste prototype*

Un moteur et un châssis rigide, certes mais encore faut-il transmettre la puissance.

Een motor en een stijf chassis. So far so good. Nu de overbrenging nog.

La boîte de vitesse De versnellingsbak 4-1=3 et 3 LdN= 5

La première vitesse n'était absolument pas adaptée à l'Healey qui était beaucoup plus légère que l'A90. La seconde l'était parfaitement et notamment pour tous les cas de figures de démarrage.

De eerste versnelling bleek helemaal niet aangepast aan de Healey die veel lichter was dan de Austin A90. De tweede versnelling echter was perfect.

Tout naturellement le pignon de la première vitesse fut conservé mais shunté en modifiant le sélecteur. Par contre proposer sur le marché une voiture sportive avec seulement 3 vitesses n'était pas opportun.

Anderzijds een sportwagen op de markt brengen met enkel 3 versnellingen is niet zo opportuun.

La solution fut avancée par Ian Ducan (Austin) qui avait remarqué un overdrive chez la société Laycock de Normanville qui pouvait s'adapter sans étude conséquente.

De oplossing werd aangeboden door Ian Ducan (Austin) die bij Laycock de Normanville een overdrive gevonden had die zich zonder meer kon aanpassen.



Ainsi l'Healey était dotée d'une boîte 5 vitesses avec 3 vitesses mécaniques et 2 vitesses électriques.

Il ne manquait plus qu'à habiller l'ensemble.

Zodoende werd de Healey uitgerust met een 5 versnellingsbak, waarvan 3 mechanische en 2 elektrische. Nu moest nog enkel een koetswerk geregeld worden.

Une carrosserie Een koetswerk.

Gerry Coker avait étudié au sein du Technical College de Coventry.

A la fin du printemps 1952, DMH et Gerry avaient validé tous les principaux aspects de la future carrosserie.

Gerry Coker had zijn studies volbracht aan de Technical College van Coventry.

Tegen het einde van de lente van 1952, hadden DMH en Gerry reeds de grote lijnen van het toekomstige koetswerk uitgetekend.

A cette époque l'industrie aéronautique, la course aux étoiles, étaient très en vogue et le design de bon nombre de produits y faisait allusion en adoptant des formes effilées, aérodynamiques synonymes de vitesse.

In die tijd genoten de lucht- en ruimtevaartindustrie zeer veel interesse en was het design van veel producten daarop geïnspireerd. Slanke en aerodynamische vormgeving stond synoniem voor snelheid.

Les premières esquisses produites par Gerry Coker n'y échappèrent pas.

Comme le souligna DMH 'Heureusement que nous avons supprimé ces deux proéminences disgracieuses...'

Zo ook voor de eerste resultaten op de tekentafel van Gerry.

Zoals DMH bevestigde: "gelukkig hebben we de welvingen van de Nash laten varen"



*Les premières versions de la 100. Dessins de Gerry Coker
On peut noter d'ores et déjà certains traits qui seront sur la future Healey 100*

*De eerste versie van de 100. Tekening Gerry Coker
We zien reeds enkele typische trekken die we zullen terugvinden op de toekomstige Healey 100*

Gerry suivit les premières fabrications auprès de l'entreprise Tickford avec laquelle ils avaient l'habitude de travailler.

Gerry volgde van nabij de eerste assemblages die plaats vonden bij Tickford de firma met wie ze eerder ook hadden samengewerkt.

En ce qui concerne la couleur DMH se détourna des couleurs sombres qui faisaient ressortir les quelques imperfections générées par la fabrication entièrement manuelle.

Voor wat de kleuren betreft besloot DMH geen beroep te doen op sombere kleuren aangezien die de kleine imperfecties weer zou geven. Deze laatste zijn namelijk onvermijdbaar bij handgemaakte koetswerken.

Ils essayèrent une couleur claire, dénommée entre autre Ice Blue très similaire à celle introduite par Alvis avec de très bons résultats.

Ze probeerden een lichte kleur en noemden die Ice Blue. Deze was zeer gelijkend op deze gebruikt door Alvis en gaf uitstekende resultaten.

Cette dernière non seulement magnifiait les lignes de la voiture mais elle dissimulait les quelques imperfections.

Ze accentueerde de mooie welvingen van de auto en maskeerde de kleine imperfecties.

L'élément certainement le plus marquant et emblématique était le pare-brise qui pouvait s'incliner.

Het meest kenmerkend en iconisch element was natuurlijk de voorruit waarvan je de hellingshoek kon wijzigen.

Ce dernier constitue à lui seul un signe distinctif et identitaire fort qui perpétue aussi l'histoire où sur la Silverstone le pare-brise pouvait en suivant lui une translation verticale s'escamoter également. .

Op zich betekende dit een sterk en typerend identiteits-distinctief doorheen de geschiedenis waar de Silverstone ook reeds zijn voorruit verticaal kon kantelen.

C'est un élément sur lequel DMH ne dérogea pas et aussi Gerry travailla assidûment sur celui-ci. Et c'est tant mieux.

Hierop zou DMH nooit toegeven en Gerry werkte er dan ook hard aan. Gelukkig maar.

Pour les autres composants, Lucas avait été retenu pour tout ce qui relève de l'électrique et Girling pour le système de freinage.

Voor de rest werd er beroep gedaan op Lucas voor het elektrisch systeem en Girling voor de remmen.

Le salon d'Earls Court à Londres prévu en Octobre 1952 approchait à grand pas. La voiture était finalisée. La toute première immatriculation fut KWD 947, qui avait déjà été utilisée pour la Nash Healey.

Het salon van Earls Court, voorzien voor oktober 1952, naderde met grote schreden. De wagen was op tijd klaar en kreeg als inschrijvingsnummer KWD 947, wat reeds gebruikt was voor de Nash Healey.

Une homologation en 'bonne et due forme' donna comme numéro de plaque MWD 360, avec comme code projet final J-4001 et le numéro de châssis XII.

Na een volledige homologatie, kreeg hij plaatnummer MWD 360, productiecode J-4001 en chassisnummer XII



*DMH en Geoffrey Healey
Nash Healey – Mille Miglia 1951
30^e in het algemeen klassement*

*Donald Mitchell Healey et Geoffrey Healey
Nash Healey – Mille Miglia 1951*

*Première Healey 100
Remarquer la plaque identique à celle de
la Nash Healey ci-dessus*

*Eerste Healey 100
Bemerk dezelfde nummerplaat als de
Nash Healey hierboven*



*La même Healey 100 – Mar 1953
Rallye de Lyon-Charbonnières
Avec cette fois son immatriculation
définitive MWD 360*

*Dezelfde Healey 100 – maart 1953
Rally Lyon-Charbonnières
Nu met definitieve nummerplaat MWD 360*

Les premiers tests en Belgique De eerste tests in België

Il était maintenant grand temps d'en assurer la promotion avant qu'elle ne soit présentée au public lors du salon d'Earls Court qui allait se dérouler, tout juste, deux mois plus tard.

Het werd nu hoog tijd om de wagen klaar te maken en te testen alvorens hem voor te stellen aan het grote publiek te Earls Court binnen amper twee maanden.

Deux essais eurent lieu en Belgique sur l'autoroute entre Jabbeke et Aalter.

Twee tests vonden plaats in België op de snelweg tussen Jabbeke en Aalter.

Le premier a été réalisé par Grégor Grant, John Bolster du journal Autosport.

De eerste door de journalisten van Autosport, Grégor Grant en John Bolster.

La vitesse de 106 mph fut atteinte par le collègue de Grégor Grant, John Bolster.

Deze laatste behaalde de topsnelheid van 106 mph.



*John Bolster – Autosport Magazine
Essai en Belgique – 1953*

Le cahier des charges qui consistait à atteindre 100 mph était atteint, cependant DMH pensait que la voiture pouvait aller plus vite encore.

Il fit appel à un ingénieur de la société SU Carburator qui installa de nouvelles aiguilles permettant un mélange plus riche.

De vooropgestelde 100 mph werden dus gehaald. Maar DMH dacht dat de wagen nog sneller kon. Hij vroeg aan een ingenieur van SU Carburator om de naalden te wisselen zodat het mengsel rijker kon worden.

DMH, le 18 octobre 1952, soit 3 jours avant l'ouverture du salon prit le risque de faire un nouveau test avec l'unique voiture qu'il possédait à ce moment.

Op 18 oktober, 3 dagen vóór het salon dus, nam DMH het risico om met de enige wagen die hij bezat nogmaals een test te doen in België



*Donald Mitchell Healey – Essai en Belgique
Remarquer encore les roues pleines de 16 pouces*

*Donald Mitchell Healey – Test in België
Let op de volle 16 duim-wielen*

DMH atteignit la vitesse de 111.7 mph ce qui lui valut l'attribution d'un premier record de vitesse dans sa classe (D).

DMH behaalde een topsnelheid van 111.7 mph wat hem meteen het eerste snelheidsrecord in de klasse D opleverde.

A son retour la voiture fut préparée en hâte pour le salon avec notamment les roues en 15 pouces livrées par Dunlop.

Bij zijn terugkeer werd hals over kop de wagen klaargemaakt voor het salon, nu met 15 duim wielen geleverd door Dunlop

Earls Court Show – London « I want to make it »

Le 21 Octobre 1952 a été l'ouverture en avant-première pour la presse et les professionnels.

L'Healey100 est exposée avec d'autres voitures et notamment une Nash Healey.

Op 21 oktober 1952 gaat de Earls Court Show in avant-première open voor pers en professionelen. De Healey 100 is er ook bij net zoals de Nash Healey.

L'engouement autour de la voiture fut au rendez-vous avec la presse bien entendu, mais aussi de la part des industriels qui proposèrent leurs services pour la produire. En vain. Les négociations étaient déjà bien

avancées avec Sir Leonard Lord, alors Président d'Austin et qui rappela les éléments clés de la 100.

Zoals verwacht werd er rond de beide wagens samen getroept door de pers maar ook door industriëlen die hun diensten aanboden om die wagen in productie te nemen. Helaas, de akkoorden met Sir Leonard Lord (Austin) waren reeds ver gevorderd en deze laatste had reeds bijgedragen aan de bouw van deze wagen.

Et puis Sir Leonard Lord s'exclama en découvrant la voiture « I want to make it »

En tevens had Sir Leonard Lord op de ontdekking van de wagen geroepen " I want to make it!!"



*Sir Léonard Lord et Donald Mitchell Healey
Earl's Court show - Londres 1953*

*Sir Leonard Lord en Donald Mitchell Healey
Earls Court Show – Londen 1953*

A ce moment le cours de l'histoire des Healey allait prendre une nouvelle direction. Sir Leonard Lord convia DMH à son hôtel le soir même afin de définir les bases d'un partenariat commercial et industriel.

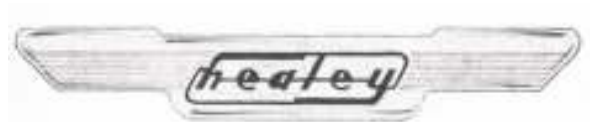
Op dit moment gaat de geschiedenis van Healey een totale wending nemen. Diezelfde avond nodigt Sir Leonard Lord DMH uit bij hem in het hotel om de basis vast te leggen van een commerciële en industriële samenwerking.

Les éléments principaux de cet accord furent :

- de conserver le design actuel (hormis les feux avant qui seraient rehaussés)
- de créer dès 1953 un programme de compétition.
- de réduire le prix envisagé de 850£ par DMH à 750£.
- de modifier le badge sur l'avant de la voiture qui mentionnait initialement Healey et deviendra Austin-Healey

De belangrijkste elementen van dit akkoord worden:

- Het Design van het voertuig te bewaren (behalve het iets verhogen van de koplampen)
- Om vanaf 1953 een wedstrijd-programma vast te leggen
- Om de vooropgestelde aankoopprijs te verlagen van 850£ naar 750£
- Om het logo vooraan te veranderen zodanig dat het Austin-Healey wordt i.p.v. Healey



Dans la nuit même Gerry Coker dessina le nouvel emblème qui fut produit le jour suivant et apposé directement sur la voiture.

Tijdens diezelfde nacht tekende Gerry Coker het nieuwe embleem dat de volgende dag gemaakt werd en onmiddellijk op de wagen werd geplaatst.

Une légende était née.
Een legende was geboren.

La production des voitures allait commencer sans plus attendre.
De productie zou nu onmiddellijk kunnen starten.

3- PRODUCTION DES VOITURES DE SERIE PRODUCTIE VAN SERIE WAGENS

Deux phases majeures ont marqué ce début de production industrielle.
De industriële productie kan in 2 fasen onderverdeeld worden:

La première étape consistait à ce que DMH assemble au sein de son usine du Cape un tout premier lot de 25 voitures afin de :

- laisser le temps à Austin d'installer la ligne de fabrication
- finir de mettre au point les voitures et de fiabiliser les approvisionnements auprès de l'ensemble du panel fournisseurs

DMH bouwt in zijn fabriek te Warwick een eerste lot van 25 exemplaren om

- Austin de tijd te laten een fabricagelijne te monteren
- de auto's finaal op punt te stellen .De relaties met de leveranciers van onderdelen te concretiseren.

La seconde phase sera la production sur l'usine de Longbridge distante d'une vingtaine de miles.
De verdere productie in Longbridge, amper een 20-tal mijl er vandaan.

Conjointement à ce début de production, et des efforts qu'il nécessitait, les démarches promotionnelles et tout particulièrement aux USA seront réalisées, ainsi que la mise au point des voitures de compétition.
Tijdens deze periode van begin productie wordt tevens hard gewerkt aan het promoten van het voertuig in de US, alsook aan het prepareren van competitiewagens.

Pré Production à Warwick et promotions commerciales aux USA **Pré-productie te Warwick en promotie in de US**

Dès novembre 1952 Sir Leonard Lord demanda à ce que quatre Austin-Healey 100 soient envoyées aux USA en mars 1953 afin d'en assurer sa promotion commerciale.

Par conséquent les équipes de DH Motors Compagnie se mirent en rapport avec les équipes d'Austin. Les échanges furent intenses et quotidiens.

Van november 1952 vroeg Sir Leonard Lord reeds dat er 4 Austin-Healey 100 wagens zouden verscheept worden naar de US in maart 1953 voor de promotie ervan aldaar. Onmiddellijk ontstond er een gelijkstemming tussen de DH Motors Compagnie en Austin. De dagelijkse uitwisselingen waren intens.

Tous les dessins furent transférés fin 1952 chez Austin afin qu'ils soient revus et référencés. Pour cela Austin attribua la codification 'maison' à la voiture.

Al de plannen werden eind 1952 naar Austin gestuurd en daar geordend. De Austin- codificatie zou op deze wagen ook toegepast worden.

C'est un code alphanumérique composé de deux lettres et d'un chiffre ;

Le code de l'Austin-Healey 100 serait ainsi : bn1

B indique la classe de cylindrée du moteur

B signifie une cylindrée comprise entre 2000 et 2999 cm³

Ainsi toutes les big Healey posséderont un code commençant par B

N indique le nombre de places assises et le type de véhicule

N signifie qu'il y a 2 places et que c'est un tourer (roadster)

1 est un chiffre chronologique signifiant que c'est la première version du modèle

Al de plannen werden eind 1952 naar Austin gestuurd en daar geordend. De Austin- codificatie zou op deze wagen ook toegepast worden.

Dit is een code van 2 letters en 1 cijfer. De code voor de Austin-Healey wordt dus: BN1

B staat voor de cilinderinhoud: B = tussen 2000 en 2999 cc

Aldus gaan al de Big Healey's een code B krijgen

N duidt op het aantal zitplaatsen en het type voertuig. Hier 2 pl. en type = roadster

1 is een chronologisch cijfer: betekent hier dus het eerste model.

La principale difficulté vint de Tickford qui fabriquait les panneaux de carrosserie et qui n'avait pas la capacité suffisante, la société Jensen fut alors choisie. Le 6 janvier 1953, Jensen livra les premiers kits constitués de la carrosserie complète et du châssis qui, quant à lui, était produit par l'entreprise Thompson.

De grote moeilijkheid waar ze nu mee af te rekenen kregen was dat Tickford, dat de panelen moest leveren, te weinig capaciteit had, en dus werd gekozen voor Jensen. Op 6 januari 1953, leverde deze laatste de eerste kits bestaande uit een volledig koetswerk met chassis, welke ze lieten maken bij Thompson.

Cependant les outils d'emboutissage n'étaient pas encore opérationnels.

Par conséquent tous les panneaux en aluminium étaient confectionnés manuellement ce qui allongeait d'autant les délais de fabrication et par conséquent les clients attendaient en moyenne six mois la première année.

Echter, de machines om de platen vorm te geven stonden nog niet op punt. Bijgevolg werden al de aluminiumpanelen nog met de hand gevormd, wat de productietijd danig verlengde dat de klanten gedurende het eerste jaar zeker 6 maanden dienden te wachten.

L'aluminium fut progressivement abandonné au profit de l'acier hormis pour les boucliers avant et arrière.

Er werd dus progressief afstand gedaan van aluminium behalve voor de vóór- en achterpanelen.

Une des raisons de ce changement est que les voitures étaient très souvent abîmées lors du transport vers les USA.

Eén van de redenen van deze wijziging was dat de wagens tijdens verscheeping naar de US nogal wat schade opliepen.

18 février 1953 la première Austin-Healey 100 fut livrée aux USA à bord du Queen Mary.

Sa première apparition fût lors des 12 heures de Sebring en Mars, suivi par le salon de Miami

Op 18 februari 1953, werd de eerste Austin-Healey naar de US verscheept met de Queen Mary. Zijn eerste openbare verschijning vond plaats op de 12 uren van Sebring, onmiddellijk gevolgd door het salon van Miami.



Sebring 1953

Le mois suivant, le 22 Mars 1953 l'Austin-Healey fut engagée pour la première fois en compétition lors du rallye de Lyon Charbonnière.

Op 22 maart 1953 werd de Austin-Healey op de rally van Lyon Charbonnière voor de eerste maal voorgereeden voor competitie.



*Grégor Grant et Peter Reece – 1953
Rallye de Lyon Charbonnière
50 ième au général et 11 ième de leur classe.
Photo : M. Louche*

*Grégor Grant en Peter Reece -1953
Rallye de Lyon Charbonnière
50° in alg classement en 11° in hun klasse*

En Avril elle participa à l'International Motor Sports Show à New York. Elle fut élue International Motor Show Car of 1953.

In april nam hij deel aan de International Motor Sport Show te New York en werd er verkozen tot **International Motor Show Car van 1953**

Sur les 25 voitures planifiées 19 furent fabriquées :

- 15 en version standard. Toutes l'ont été avec la couleur Light Metallic Blue.
- 4 versions différentes dénommées 'the specials test cars'.

Van de 25 geplande voertuigen werden er 19 gefabriceerd:

- 5 in standaard uitvoering. Allen in de kleur Light Metallic Blue
- 4 in verschillende uitvoeringen en genaamd "the special test cars".

Ces voitures destinées à la compétition ont été financées par Sir Léonard Lord et toutes revêtaient une couleur Light Green, couleur officielle des voitures de course Anglaises.

Deze 4, bedoeld voor competitie werden gefinancierd door Sir Leonard Lord zelf en waren allen afgewerkt in kleur Light Green, het officiële kleur voor Engelse racewagens.

Certaines d'entre elles seront des légendes, tel que NOJ 393.

Ces voitures joueront toutes un rôle majeur dans la renommée de la marque en compétition et participèrent également à la promotion commerciale des voitures de série.

Sommigen onder hen werden echte legendes zoals de NOJ 393.

Deze wagens speelden allen een belangrijke rol in de beroemdheid van het merk in de competitie en hielpen dus ook mee in de commerciële promotie voor de standaard modellen.

En mars 1953 Geoffrey Healey avec les encouragements de Leonard Lord conduisit par la route la première Austin Healey 100 de compétition au salon de Genève.

Mai 1953 marqua leur début en compétition pour NOJ 391 et NOJ 392 aux Mille Miglia.

In maart 1953 bracht Geoffrey Healey, aangemoedigd door Sir Leonard Lord, eigenhandig langs de weg, de eerste competitie-Austin-Healey 100 naar het salon van Genève.

Maart 1953 betekende voor de NOJ 391 en NOJ 392 het begin van hun competitie in de Mille Miglia.

Cela constitue bel et bien la preuve que le sport automobile fait partie des racines de la marque Austin-Healey et jamais cet esprit de compétition ne quittera les 15 futures années de production.

Dit is het overduidelijke bewijs dat de autosport goed geworteld zat in de genen van het merk. Deze competitie geest is er ook gebleven voor de volgende 15 productie jaren.

Production sur l'usine de Longbridge Producties te Longbridge

La toute première Austin Healey 100 sortie de la ligne de Longbridge le 20 Juin 1953.

Op 20 juni verlieten de allereerste Austin-Healey 100 de productielijn te Longbridge.

Comme les productions de Warwick elles furent toutes de couleur Healey Metallic Blue, dénommée également Healey Blue ou Ice Blue.

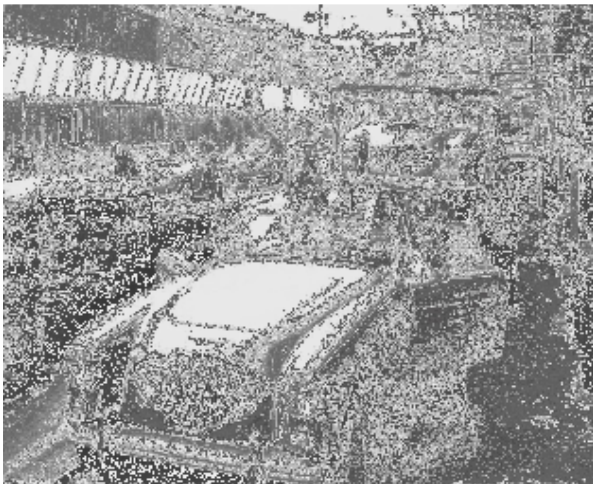
Zoals de wagens die van de lijn te Warwick kwamen, waren ze allemaal in Healey Metallic Blue, ook genaamd Healey Blue of Ice Blue.

Au milieu de l'année 1953, la production hebdomadaire était de l'ordre de 50 voitures.

A la fin de l'année 1953, 10.030 bn1 furent produites.

Halverwege het jaar '53 rolden er wekelijkse 50 wagens van de band.

Op het einde van '53 waren er al 10.030 geproduceerd.



Usine de Longbridge - 1953

De Longbridge fabriek in 1953

Après l'assemblage il y avait un essai sur route d'une dizaine de miles.

Na de assemblage werd er steeds een testrit uitgevoerd over een tiental miles

La production de la bn1 durera 26 mois, de Juin 1953 à Juillet 1955.

Ce sera la plus longue durée de production pour une big Healey.

De productie van het type BN1 duurde 26 maand, van juni '53 tot juli '55. Dit zal de langstdurende productie blijken van een Big Healey.

La production des bn2 démarrera en Août 1955 et ne durera que 12 mois pour s'arrêter le 16 Juillet 1956.

Le volume des bn2 inclut les 640 Austin-Healey 100 M.

In augustus '55 begon de productie van de BN2. Deze zal duren tot 16 juli '56. Tijdens deze periode worden er tevens 640 Austin-Healey 100 M gefabriceerd.

*Astin Healey 100 M Genuine Factory Built - 1956
Membre du Club Austin Healey Auvergne Rhône-
Alpes*

Photo : Didier

*Austin-Healey 100 M Genuine Factory Built 1956
Clubid Austin-Healey Auvergne Rhône-Alpes*



4-LES 100 AUJOURD'HUI DE AUSTIN-HEALEY 100 VANDAAG

Longtemps considérées comme le 'vilain petit canard' au sein des Big Healey peut-être parce qu'elle n'arborait que 4 cylindres, la 100 depuis une petite dizaine d'année connaît un vif regain d'intérêt.

Lang beschouwd als het lelijke eendje tussen de Big Healey's, waarschijnlijk omdat hij maar een 4-cilindermotor had, is gedurende de laatste tien jaren de interesse in de 100 aan een serieuze opmars bezig. Cela peut s'expliquer par le fait que bon nombre de collectionneurs ont pris conscience de son importance dans l'histoire de la marque.

Vele verzamelaars hebben ondertussen ingezien welke waarde hij had in de geschiedenis van het merk. Car la 100 sera l'unique voiture grand public produite à l'échelle industrielle, conçue par l'équipe de Donald Mitchell Healey.

Hormis son badge qui mentionne Austin, c'est avant tout et cela restera une Healey.

De 100 is namelijk het enige voertuig door Donald Mitchell Healey gebouwd voor het grote publiek op industriële schaal. Afgezien van zijn embleem "Austin", is het in de eerste plaats een Healey.

La 100/6 qui succédera portera la marque des ingénieurs d'Austin, ce que ne souhaitait pas Leonard Lord lorsqu'il décida de produire la 100, il le formula de la manière suivante :

« I won't let my men at Longbridge bugger about your design »

Traduction polie :

« je ne veux pas que mes équipes à Longbridge touchent au design »

De 100/6 die erop volgde zal de stempel dragen van de Austin-ingenieurs. Iets wat Leonard Lord helemaal niet wilde toen hij besliste de 100 in productie te nemen. Hij zei het als volgt: "I won't let my men at

Longbridge bugger about your design”. Beleefd vertaald: ‘ ik wil niet dat mijn mannen in het design van de wagens ingrijpen”

De surcroît elle possède des signes distinctifs uniques comme son pare-brise et aussi une ligne pure très fluide de par l’absence de poignée de porte, de bouchon de réservoir qui la rende tout aussi séduisante qu’atypique.

Bovendien geniet deze wagen van typische uiterlijke kenmerken zoals de voorruit, een zeer zuivere en vloeiende lijn, gedeeltelijk door de afwezigheid van deurklinken en tankdop, die hem zeer verleidelijk en atypisch maken.

Au niveau de la conduite et avec une masse contenue elle fait preuve d’une agilité et de performances qui procurent beaucoup de plaisir à son conducteur.

Voor wat de rijstijl betreft, is hij dankzij een relatief licht gewicht, zeer wendbaar en beschikt hij over de nodige kracht om elke rit voor de eigenaar tot een waar plezier te herleiden.

Relativement rare en parfaite condition, sa cote a flambé ces dernières années.

Het is niet gemakkelijk om nog een exemplaar in perfecte staat te vinden, wat de waarde ervan de laatste jaren alleen maar heeft doen stijgen.

Les modèles de série (bn1 et bn2) en parfaite condition se positionnent au sommet des big Healey sans parler des 100M ni même des rarissimes voitures produites à Warwick et des 100S qui elles, rentrent dans une tout autre catégorie.

De standaard modellen BN1 en BN2 in perfecte staat zijn de meest waardevolle van het merk. Niet gesproken van de 100 M noch van de uitzonderlijke productie-modellen van Warwick en dan ook de 100 S die helemaal in een andere categorie terecht komt.

Ci-dessous figurent quelques ouvrages si vous désirez approfondir le sujet.

Indien u nog meer te weten wilt komen over deze prachtige wagens vind u hieronder een aantal uitgaves die al deze onderwerpen nog verder uitdiepen.

Didier – Austin Healey Club Rhône-Alpes

Vertaling- Philippe



Tour Auto Optic 2000 – 2014

Austin Healey 100 bn2

Membre du Club Austin Healey Auvergne Rhône-Alpes

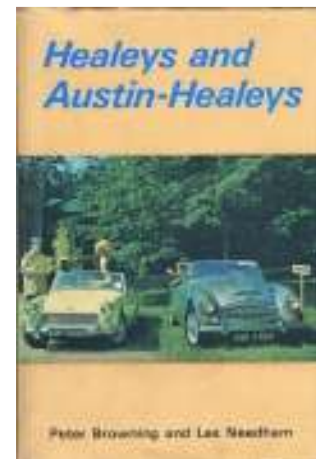
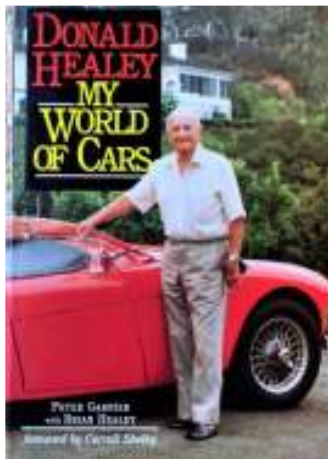
Photo : Didier

Tour Auto Optic 2000-2014

Austin Healey 100BN2

Lid van de Austin Healey Club Auvergne Rhône-Alpes

Sources Bibliographique **Bronnen**



Donald Healey my World of Cars – Peter Garnier et Brian Healey

The story of the Big Healeys – Geoffrey Healey

Healeys and Austin Healeys – Peter Browning et Les Needham

Austin Healey 100 in details – Bill Piggott

Magazine Rétro Viseur N°247 juillet-Août 2009

The Healey book – Bill Emerson



QUARTIER LATIN

HOTEL • RESTAURANT • SPA

**EMMENEZ
VOTRE
CLASSIC CAR
DANS UN 4
ÉTOILES !**



**Votre partenaire pour
un roadtrip inoubliable.**

Séjours sur mesure pour groupes
ou individuels.

12 roadbooks exclusifs.

www.quartier-latin.be

2, rue des Brasseurs

6900 Marche-en-Famenne

+32(0)84/430135



Voor alle uw oldtimer groepreizen contacteer:

[016 78 25 15](tel:016782515)

info@oceanicexpeditions.be

Houtemstraat 4330Tienen

Pour tous vos voyages oldtimer en groupe contactez :



Voici le sticker que nous proposons d'adopter pour toute la saison 2020

Ziehier wat we voorstellen als deursticker voor het seizoen 2020

The complete
Austin Healey
parts service
for Belgium

**A Head
Healeys**



www.ahead4healeys.co.uk

Tel - 0044 (0)1788 565 000 Fax - 0044 (0)1788 565 001
sales@ahead4healeys.co.uk

A Head 4 Healeys Ltd. 81 Somers Road, Rugby, Warwickshire, CV22 7DG, United Kingdom

Jaarlijks diner 29 -02-2020 dîner annuel



Retouradres:

Francis Gillet
Grand Route, 1
1428 Lillois

Driemaandelijks tijdschrift P000200
Afgiftekantoor 9550 HERZELE

N°2-2020



Dcreation[®]

design & internet

Bissegemstraat 33 , 8560 Gullegem , Belgium

