



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°3 - 2020



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





Editorial -Editoriaal

Wijselfijk, gezien het corona-virus, hebben wij ons programma voor 2020 geannuleerd. De evolutie van het virus heeft ons spijtig genoeg gelijk gegeven. Op privé-basis hebben we wel nu en dan onze wagen eens van stal kunnen halen voor een korte rit. Het deed ons goed en voor onze wagen was het ook een welgekomen oefening.

Als enige activiteit, en dan nog met onzekerheid, houden we het salon InterClassics te Brussel van 20 tot 22 november 2020, aan.

Voor diegenen die, wij zijn ervan overtuigd, buiten hun wil om, vergeten zijn hun lidgeld 2020 te betalen: Laat een lege activiteiten-lijst voor 2020 op onze site, waarvoor enkel en alleen corona verantwoordelijk is, niet de reden zijn om uw lidgeld niet te betalen. In tegendeel: Indien u zich nu nog in orde stelt voor 2020 door 80 € te betalen op rekening nr. BE53 0682 1530 3853 bent u lid tot en met 2021.

We kunnen alleen maar hopen u allen, in 2021, in stralende gezondheid terug te zien op onze activiteiten, en u terug te kunnen voorzien van interessante verslagen over onze avonturen met onze Healey's.

In afwachting, sturen wij u onze tweede uitgave van dit jaar, met de bedoeling u nog meer inzicht te geven in de geschiedenis van onze fantastische wagens.

Avec sagesse nous avons annulé notre programme 2020. L'évolution de la pandémie nous a donné raison, même si à titre individuel nous avons sorti nos voitures du garage pour de petits parcours.

Cela nous fait , ainsi qu'à nos healey le plus grand bien.

Seul, dans cet avenir incertain l'Interclassics Brussels est actuellement maintenu du 20 au 22 novembre 2020.

Le manque d'activités explique peut-être que certains membres n'ont pas encore payé leur cotisation 2020. Le comité a décidé que les membres en ordre de cotisation pour 2020 verront automatiquement leur inscription validée pour 2021 (80€ au compte BE53 0682 1530 3853).

Nous ne pouvons qu'espérer qu'en 2021 nous vous retrouvions en pleine forme et que nous pourrions à nouveau vous relater nos aventures en Healey.

En attendant nous vous envoyons notre seconde revue collector qui vous fera peut-être mieux connaître l'histoire fantastique de notre marque.

Voor alle uw oldtimer groeipreizen contacteer: Pour tous vos voyages oldtimer en groupe contactez :
[016 78 25 15](tel:016782515) info@oceanicexpeditions.be *Houtemstraat 4330Tienen*



**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

Rally legenden

Les légendes des rallyes

Alles begon in 1960 toen twee Britse dames met een Austin-Healey 3000 MK I de overwinning behaalden in, wat toen beschouwd werd als, de meest veeleisende rally in het seizoen. We hebben het over de "Marathon" beter bekend als de Liège-Rome-Liège.

Tout a commencé en 1960, lorsque deux femmes britanniques conduisant une Austin Healey 3000 Mk I ont remporté une victoire dans ce qui était considéré comme le rallye européen le plus exigeant de la saison.

Le fameux "Marathon" plus connu sous le nom de "Liege-Rome-Liege Rally", réunissait les meilleurs conducteurs et les meilleures voitures du monde.

Pat Moss en Ann Wisdom waren veruit het meest beroemde duo Piloot/Co-Piloot in die periode. Voorafgaand aan die overwinning, hadden ze al in 33 andere wedstrijden meegereden en aangetoond dat hun samenwerking fantastische resultaten kon opleveren. John Gott (ook rally- piloot) zei ooit: " Samen vormen deze vrouwen een subliem team, maar elk apart zijn ze minder dan de helft van het team".

Pat Moss et Ann Wisdom ont été la combinaison pilote/co-pilote la plus célèbre au monde. Avant leur victoire monumentale au "Liège", elles avaient participé à pas moins de 33 épreuves précédentes formant une équipe formidable.

John Gott (pilote de rallye) a dit un jour : "Ensemble, les filles forment une grande équipe, mais à part chacune est moins de la moitié d'une équipe".



Pat Moss, de zuster van Sir Sterling Moss, deze laatste overleed enkele weken geleden, groeide op in de boerderij "White Cloud Farm" gelegen te Tring. Zij was een niet onverdienstelijke ruiter en was lid van de Nationale Ruitersploeg. Maar stilaan kreeg de drang naar de motorsport de overhand.

Als piloot werd ze op handen gedragen door de ganse ploeg, in het bijzonder door de technici die haar geniale rijstijl waardeerden en die haar steeds ondersteunden zelf bij nederlagen.

Pat Moss, la soeur de Sir Stirling Moss, qui vient de décéder il y a quelques semaines, vivait à la "White Cloud Farm", à Tring, au milieu d'animaux et était une cavalière brillante, étant même membre de l'équipe nationale hippique. Mais sa véritable passion de la voiture prit le dessus.

Toute l'équipe l'adorait, en particulier les mécaniciens qui la respectaient pour son génie de la conduite et la soutenaient toujours dans ses succès comme dans ses échecs.

Pat was een nogal extravert type, waar haar co-piloot Ann meer romantisch en emotioneel was. Ann's ouders waren beide succesvolle race-piloten in de jaren '30. Beiden werden ooit geëerd met de Brookland Badge voor topsnelheden van 200km/h, en beiden behaalden in 1938 verschillende overwinningen in de buitenboord races. In 1936 behaalden ze de internationale Alpen trofee en bleven ook samen actief in de competitie tot in 1951.

Alors que Pat était extravertie, Ann était beaucoup plus romantique et émotionnelle. Les parents d'Ann, étaient tous deux des pilotes de course très performants dans les années 30. Tous deux étaient détenteurs des badges Brooklands de 200 km/h et, en 1938, ils remportèrent des trophées pour des courses de hors-bord. En 1936, ils remportent le trophée international alpin et coururent ensemble jusqu'en 1951.

Aan het stuur van een Austin A40 Farina openden Pat en Ann het seizoen 1960 in de Monte Carlo Rally met als eindklassement: 17^e algemeen, 4^e in hun klasse en 1^e in de categorie Dames.

Twee maanden later werd hen een Austin-Healey 3000 aangeboden, de SMO 746, die het jaar ervoor in handen was van de 'Gentleman Driver' Jack Sears in de RAC rally.

Met deze wagen bemachtigden ze een 7^e plaats in de rally van Genève en sleepten ze ook de winst in het klassement Dames in de wacht. Met dank aanvaardden ze hiervoor een set Heuer chronometers die in latere competities zeer waardevol bleek.

Conduisant une Austin A40 Farina, Pat et Ann ont ouvert la saison 1960 dans le Rallye Monte Carlo finissant à une 17^{ème} place au général, 4^{ème} dans leur classe ,et 1^{ère} des Dames .

Deux mois plus tard, on leur offrait un Austin Healey 3000 ,la SMO 746 qui venait d'être pilotée par le célèbre "Gentleman" Jack Sears dans le rallye RAC à la fin de l'année précédente.

Avec cette voiture elle se classent 7^{ème} au Rallye de Genève et remportent à nouveau le Prix Dames pour lequel elles ont reçu une paire de chronomètres Huer, qui devait jouer un rôle important dans la future carrière rallye de Pat.

Daarna kwam de gloednieuwe Austin-Healey 3000 MK I, de URX 727. Dit was een buitenbeentje voor Pat, Wie had gedacht dat dit ten allen tijde de meest bekende Austin-Healey zou worden. Van het eerste moment dat Pat plaats nam achter het stuur van de "UUURX", zoals de wagen al gauw genoemd werd, ontstond als het ware een liefdesrelatie tussen beide.

De meeste 'works' rally-wagens worden onder rijders uitgewisseld. Dit was echter niet het geval met de "UUURX", niemand behalve Pat zou deze wagen besturen.



Ensuite vint la toute nouvelle Austin Healey 3000 MK I immatriculée URX 727 et avec elle une nouvelle chance pour Pat. Elles ne se rendaient pas compte que cette voiture allait devenir la plus célèbre Austin Healey de tous les temps. Dès l'instant où, Pat s'est assise dans "Uuurx", comme on l'a affectueusement surnommée, leur histoire d'amour a commencé.

Les voitures de rallye "Works" ont toujours été échangées entre pilotes,mais ce n'était pas le cas avec "Uuurx". A partir de ce moment, personne d'autre que Pat ne serait autorisé à conduire cette voiture très spéciale .

Pat, die de "UUURX" in eigendom behield na stopzetting van haar carrière, rustte dan ook onmiddellijk deze wagen uit met de Heuer chronometers.

De nieuwe wagen werd onmiddellijk getest in de Tulpenrally, die hen tot in de Alpen bracht. Hier was het succes op de Col de Turini fenomenaal. Klassement: 8^e algemeen, 1^e in hun categorie, 1^e categorie Dames.

Het was dus duidelijk dat Pat de wagen reeds goed in de hand had.



Pat, qui a finalement possédé la voiture après sa retraite, a immédiatement installé les nouveaux chronomètres Heuer sur le tableau de bord où ils resteront pour le reste de la saison.

La première sortie pour la nouvelle voiture a eu lieu dans le Rallye des Tulipes qui les a emmenées sur les routes des Alpes. Il y eu un grand moment sur le célèbre Col du Turini et elles ont obtenu une 8^{ème} place au général, 1^{ère} de leur catégorie et un autre prix pour dames.

Il était maintenant évident que Pat se familiarisait avec sa voiture préférée.

Het lag ook voor de hand dat het trio nu ging deelnemen aan de Rallye des Alpes, één van de moeilijkste Europese wedstrijden. Zij beschouwden het als een opwarming voor de "Liège". Pat heeft hier een foutloos parcours afgelegd met als eindklassement : 2^e algemeen, 1^e in hun categorie en 1^e in de categorie Dames.

Dit Alpen-succes heeft aan het Britse team, bestaande uit 4 Healeys, vertrouwen gegeven om de zwaarste wedstrijd van het seizoen, de Liège -Rome-Liège aan te vatten. Zouden ze hun laatste resultaat kunnen verbeteren?

Het volgende relaas had niemand kunnen uitvinden.

Le fameux trio devait désormais prendre part au rassemblement alpin, l'un des plus difficiles de tous les rassemblements européens. C'était l'échauffement avant le

Liège un mois plus tard. Pat a roulé sans faute tout au long de l'épreuve et le résultat final a été une seconde place au général et 1^{ère} en catégorie et bien sûr le prix des dames.

*Le succès dans les Alpes a donné à l'équipe britannique, composée de quatre Austin Healeys, une nouvelle confiance avant l'événement le plus difficile de tous, le "Liège". Pat et Ann pourraient-elles améliorer leur dernière performance ?
Ce qui devait se passer maintenant ne peut être décrit que comme le "Stuff of Champions".*

Liège -Rome-Liège 1960

Van in het begin hadden de Healey's de 10 beste tijden.
Peter Riley (de echtgenoot van Ann) reed op kop maar verloor een pal van de ventilator waardoor zijn radiator werd opengereten en hij verplicht moest opgeven.

*Dès le début, les Healeys enregistraient les dix meilleurs temps.
Peter Riley(le mari d'Ann) était en tête ,mais a perdu une pale de ventilateur qui a déchiré le radiateur l'obligeant à l'abandon.*

"UUURX" begon zeer goed, maar Pat en Ann kregen toch ook problemen: eerst begaf de overdrive het, en daarna, eens in Joegoslavië begon de koppeling te slippen.

Pat had vóór de wedstrijd aangedrongen op een bak met korte verhoudingen om beter en sneller te kunnen optrekken ondanks ze vreesde dat dit veel belasting op de koppeling met zich mee zou brengen. Met spijt moest ze toegeven dat haar vrees gegrond was. Een oliekeerring tussen de bak en de koppeling had het begeven. Op dat moment wist niemand of de bak hier ook onder geleden had. Met een oliewissel en een onderdeel verkregen uit een andere deelnemende wagen, werd de rit verder gezet. Later zou hun grootste vrees bewaarheid worden. De bak had dus toch grote schade geleden en moest vervangen worden.

"Uuurx" a bien commencé mais Pat et Ann rencontraient aussi des problèmes, d'abord l'overdrive sautait, et alors qu'elles traversaient la Yougoslavie l'embrayage a commencé à patiner.

Pat avait insisté, avant le début de l'épreuve, pour qu'une boîte avec des rapports courts soit montée sur la voiture pour avoir une accélération maximale, mais était consciente que cela pourrait mettre trop de pression sur l'embrayage. Elle fut très déçue en se rendant compte qu'effectivement ses craintes se concrétisaient. Il s'est avéré qu'il s'agissait d'un joint d'huile cassé entre l'embrayage et la boîte de vitesses. On ne savait pas à ce stade si de graves dommages avaient été causés à la boîte de vitesses. L'huile a été remplacée et une pièce de l'une des autres voitures a été utilisée. Plus tard, leurs pires soupçons allaient devenir réalité. La boîte avait subi de graves dommages. Il n'y avait plus d'autre solution que de la remplacer.

Doug Hamlin, hoofdtechnieker vond in een nabijgelegen dorp een garage met brug en met vereende krachten werd de bak van Pat's auto vervangen. Zonder dralen werd er verder gereden, Ann heeft tijdens de eerste kilometers erna nog stukken moeten wisselen in de wagen om alles in orde te krijgen. Pat, na ongeveer 90 uren non-stop gereden te hebben had het zeer zwaar om wakker te blijven. Achteraf zei ze dat ze niet harder dan 80km/h kon rijden en dat ze ervan overtuigd was door anderen ingehaald te zijn.

Doug Hamlin, le mécanicien

n en chef, a réussi à emprunter un élévateur dans un garage pour effectuer les réparations sur la voiture de Pat et après un énorme effort, les mécaniciens ont changé la boîte de vitesses. Mais il fallait déjà repartir et Ann a dû remplacer des pièces à l'intérieur de la voiture pendant qu'elles roulaient.

Pat, après avoir conduit pendant près de 90 heures sans arrêt, avait du mal à rester éveillée. Elle a dit qu'elle n'était pas en mesure de conduire à plus de 80 km/h et qu'elle était convaincue qu'elle allait être dépassée.

Maar ondertussen hadden de andere concurrenten het zeker ook niet gemakkelijk. Uiteindelijk, toen ze in Luik aankwamen met politie-escorte en onder een bloemenregen terwijl het Britse volkslied speelde, ontdekten ze tot hun grootste verbazing dat ze de winnaars waren.

Van de 83 deelnemers waren er amper 13 die de meet bereikt hadden, en uitzonderlijk finishten de Healey's op 1^e, 3^e en 5^e in het algemeen klassement met tussen hen in, 2 Porsche 356 Carrera.

Cependant, tous les autres participants souffraient de la même façon. Enfin, à leur arrivée à Liège, sous escorte policière et sous une pluie de fleurs, accompagnées par l'hymne national britannique, à leur grand étonnement, elles découvrirent qu'elles avaient gagné.

Il n'y avait que treize équipages à l'arrivée sur quatre-vingt-trois au départ, et exceptionnellement les Healeys finissaient 1^{ère}, 3^{ème} et 5^{ème} au général, entourant 2 Porsche 356 Carrera.



Dit was het grootste gloriemoment voor Pat en Ann en ook voor het Britse team. Nooit had een Brits team met een Britse wagen een Marathon gewonnen. Nooit had een vrouwelijke bezetting een wedstrijd uit een kampioenschap gewonnen. Pat en Ann kregen de titel van "beste driver van het jaar". En deze Liège-wedstrijd heeft hier zeker ook deel aan.

Ce fût le plus grand moment de gloire pour les filles et aussi pour l'équipe britannique. Jamais auparavant un équipage britannique conduisant une voiture britannique n'avait gagné le Marathon. Jamais auparavant une équipe féminine n'avait gagné une manche du Championnat. Pat et Ann se sont vues décerner le "Prix du conducteur de l'année" et leur fameuse victoire du "Liège" aura certainement été un facteur décisif.

Gedurende de drie volgende jaren hebben de Healey's succes na succes geboekt, en Paddy Hopkirk won er in 1964 de Rallye de Monte Carlo mee, niettegenstaande de deelname dit jaar van de Mini, die beschouwd werd als de 'killer' van de Europese rally's. Het Healey-team kreeg dan ook nog de Team-prijs erbovenop. Daarna werden alle auto's uit de competitie gehaald en gebruikt voor promotionele doeleinden. Paddy mocht op zondagavond zijn wagen tentoonstellen in het London Palladium samen met Bruce Forsyth.

La Healey a continué à remporter des victoires et des victoires en catégorie pendant les trois années suivantes et Paddy Hopkirk a gagné le Rallye Monte Carlo dans sa catégorie avec cette célèbre victoire de 1964 quand la Mini est devenue le "Tueur géant" des rallyes européens, ajoutant aussi le prix de l'équipe à leur célèbre victoire. Après cela toutes les voitures de l'équipe ont été immédiatement retirées et utilisées pour des activités promotionnelles. La voiture de Paddy est apparue avec lui le dimanche soir au London Palladium avec Bruce Forsyth.

Vanaf nu hadden de Mini's de overhand in de Europese wedstrijden, met winst in de Monte Carlo in 1965, en 1^e, 2^e en 3^e prijs in 1966 . . . waarna er een uitsluiting volgde voor niet conformiteit.

Deze succesperiode voor Groot-Brittannië en haar wagens heeft gedurende 8 jaar aangehouden en nog steeds zijn de Healey's en de Mini's even charismatisch als in de jaren '60.

C'était donc au tour des Mini de dominer les épreuves européennes pendant les quatre années suivantes avec une nouvelle victoire au Monte Carlo de 1965 et de gagner les 1^{er}, 2^{ème} et 3^{ème} prix du Monte Carlo de 1966 avant d'être disqualifiées pour éclairage non conforme. Cette période de succès de la Grande-Bretagne s'est étalée sur une période de huit ans, et même aujourd'hui, la Healey et la Mini sont toujours aussi charismatiques qu'elles l'étaient dans les années 60 et ont atteint leur statut d'icône à part entière.

Spa-Sofia-Liège 1964

In '64 bouwde de fabriek in Abingdon maar 3 wedstrijd Austin-Healey's. Over het algemeen werden er jaarlijks een paar exemplaren klaargemaakt voor deelname aan verschillende van de meest gerenommeerde rally's en wedstrijden ter wereld om uit te komen tegen wagens van een hogere categorie.

De Austin-Healey 3000 heeft een 6-cilinder in lijn van 2912 cc en twee of drie carburatoren naargelang de versie, een vier-bak met of zonder overdrive, een totaal gewicht van 2550 lbs (zijnde 1157 kg) en een snelheid ruim boven de 115 mph (184 km/h).

En 1964, l'usine Austin-Healey d'Abingdon n'a construit que trois voitures de rallye. En général quelques-unes étaient préparées chaque année pour participer à de nombreuses courses et rallyes les plus importantes au monde et face à des voitures de catégories supérieures.

L' Austin-Healey 3000 est alimentée par un moteur de 2912cc, 6 cylindres en ligne et soit 2 ou 3 carburateurs selon la variante, une boîte de vitesses à 4 vitesses (avec ou sans overdrive), un poids de 2.550 livres (1.157 kg) et une vitesse supérieure à 115 Mph.

De wedstrijdswagens (works) hebben (3) DCOE Weber 45 carbu's i.p.v. de klassieke SU's, ook hebben zij een verkorte zij-uitlaat die de bodemspeling ten goede komt. De Big-Healey's waren toen gekend voor hun lage uitlaten en het schurend geluid als die tegen de grond kwamen.

De Healey fabriek heeft dan ook luchtopeningen vooraan voorzien om de remmen af te koelen, alsook een hard-top voor de aerodynamica op grote snelheden. De bumpers vóór en achter werden verwijderd en een set van 5 stralers werd gemonteerd rond het radiator rooster.

Les voitures de compétition construites par l'usine ont supprimé les carburateurs américains pour un ensemble de triples unités de DCOE Weber 45, elles ont été dotées d'une sortie de l'échappement sur le côté ce qui a contribué à améliorer la garde au sol. Les Big Healeys sont célèbres pour leur échappement bas et les bruits de raclage qu'elles font quand le frottement au sol s'achève.

L'usine Healey a installé des ouïes avant pour améliorer la circulation d'air sur les freins à disque avant et un hard top a été installé pour améliorer l'aérodynamisme à grande vitesse. Les pare-chocs chromés de l'usine ont été enlevés à l'avant et à l'arrière, et un ensemble de 5 projecteurs de rallye supplémentaires installés autour de la grille du radiateur du radiateur.

De wagen die u hier onderaan ziet is één van de drie gebouwd in 1964, en werd beroemd door zijn zinderende overwinning in de Liège-Sofia-Liège van '64, een geduchte wedstrijd van 94 uur non-stop.

Deze Healey heeft het opgenomen tegen de Saab 96, de Citroën DS 19, Ford Cortina GT, Mercedes-Benz 230 SL en Porsche's 356 B Super 90 en andere. Dit op wegbedekkingen die heel verscheiden en zeker niet ideaal waren.



La voiture que vous voyez ici était l'une des trois voitures construites en 1964, et est la plus célèbre pour sa victoire retentissante lors du rallye Spa-Sofia-Liège de 1964 - une course d'endurance redoutable de 94 heures.

La Healey a affronté sur un terrain varié, les Saab 96, Citroën DS 19, Ford Cortina GT, Mercedes-Benz 230 SL et autres Porsche 356 B Super 90.

Hij werd bestuurd door de Finse piloot Rauno Aaltonen en zijn co-piloot Tony Ambrose die steeds aan boord kwam met een stapel kaarten en een set chronometers.

Ambrose vertelde achteraf hoe verbaasd hij was van de stuurmanskunst van de Fin op deze meestal met keien bezaaide wegen, en hoe hij ongestoord een siësta kon doen in de passagiersstoel tijdens de verbindingsritten omdat zijn co-piloot dan het stuur nam.

Elle était conduite par le pilote finlandais Rauno Aaltonen, et son copilote Tony Ambrose qui embarquait avec une pile de cartes et quelques chronomètres. Ambrose racontera par la suite son émerveillement de voir la rapidité avec laquelle le Scandinave roulait sur ces routes remplies de gravillons, et de sa capacité à faire la sieste sur le siège de passager lorsqu'il faisait une pause lors des étapes de liaison et que son co-pilote était au volant.

Enkel 21 van de 56 deelnemers beëindigden de wedstrijd, wat al verwonderlijk meer was dan bij de vorige edities.

Hier zien we de gelauwerde BMO93B als één van weinige wedstrijd-Healey's die nog bestaan, en die een icoon geworden is van de rally-sport in het algemeen.



Seulement 21 des 56 participants ont pu terminer la course, et étonnamment, ce nombre a été plus élevé que les années précédentes.

Parmi les voitures de rallye Healey qui ont survécu, BMO93B est très connue et a marqué le milieu des courses.

Wat is er geworden van URX727 en BMO93B?

URX727

1960 Tulpen Rally (8^e in Algemeen Klassement)

1960 Alpine Rally (2^e in Algemeen Klassement – 1^e in zijn klasse)

1960 German Rally (16^e in Algemeen Klassement – 3^e in zijn klasse)

1960 Liège-Rome-Liège (Winnaar in het Algemeen Klassement)

Gerestaureerd door J.M.E. in 1989 conform de eisen van de eigenaar. Verkocht in 2008 en in opdracht van zijn huidige eigenaar, terug gerestaureerd door J.M.E. maar nu volgens de specificaties van zijn toenmalige overwinning te Luik.

1964 Spa-Sofia-Liège (winnaar Algemeen Klassement)

1964 R.A.C. Rally (21^e Algemeen Klassement)

Meerdere deelnames aan wedstrijden met zijn eigenaar John Gott, vervolgens verkocht aan een privé verzamelaar.

J.M.E. heeft voor deze verzamelaar de wagen volledig gerestaureerd volgens de specificaties van zijn toenmalige overwinning in Luik.

Que sont devenues URX727 et BMO93B ?

URX727

1960 Tulip Rally (8^eme au général)

1960 Alpine (2^eme au général – 1^{ère} dans sa catégorie)

1960 German Rally (16^eme au général- 3^eme dans sa catégorie)

1960 Liège-Rome-Liège (vainqueur au général)

Restaurée par J.M.E en 1989 suivant les demandes de son propriétaire .Vendue en 2008 et à nouveau restaurée suivant ses spécifications de sa victoire au Liège, par J.M.E pour son nouveau propriétaire

BMO 93B

1964 Spa-Sofia-Liège vainqueur au general

1964 RAC Rally 21^eme au general

A continué les courses avec son propriétaire John Gott, et ensuite a été vendue à un collectionneur privé.

J.M.E a complètement restauré le véhicule ,tel qu'i était lors de sa victoire à Liège, pour son nouveau propriétaire



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

Retouradres:

Francis Gillet
Grand Route, 1
1428 Lillois

Driemaandelijks tijdschrift P000200

Afgiftekantoor 9550 HERZELE

N°3 - 2020



PB-PP
BELGIË(N) - BELGIQUE

Dcreation[®]
design & internet

Bissegemstraat 33 , 8560 Gullegem , Belgium

