

AUSTIN HEALEY 100S

ČISTOKRVNI ŠPORTNIK IN DIRKAČ

Vladimir Perkič, JJP Ljutomer



»LJUBEZEN NA PRVI POGLEDE« - MEHKA BOČNA LINIJA DIRKALNIKA KAŽE NA ZELO DOPADLIVO OBLIKOVANJE. ZA VOZNIKOVIM NASLONJALOM SEDEŽA JE LEPO VIDEŃ POKROV POSODE ZA GORIVO, KI OMOGOČA HITRO ODPIRANJE IN ZAPIRANJE. DUNLOP DISK ZAVORE SPREDAJ IN ZADAJ.

AUSTIN HEALEY 100 JE BIL PRVIČ PRIKAZAN javnosti konec oktobra leta 1952 na mednarodnem avtomobilskem sejmu na Earls Court v Londonu. Zaradi več kot uspešnega prvenca je bilo zanimanje javnosti in medijev za razstavljeni avto izjemno. Donald Mitchel Healey, proizvajalec in glavni konstruktor vozil znamke Healey ter Leonard Lord, vodja takrat največje tovarne avtomobilov Austin na otoku, sta sklenila pogodbo o sodelovanju, proizvodnji in trženju teh avtomobilov. V njuni pogodbi je bilo precizirano med ostalim tudi sprememba imena avtomobila iz Healey v Austin Healey, tekmovalni program in za ta namen razvoj in proizvodnja specialnih testnih vozil, ki se bodo udeleževala najpomembnejših svetovnih hitrostno vztrajnostnih tekem tistega časa. Serijska proizvodnja avtomobilov Austin Healey 100 bo potekala v tovarni Austin na Longbridge v Birminghamu, Healey pa je imel maloserijsko proizvodnjo vozil Healey in Nash Healey organizirano v tovarni Cape v Warwicku. Z avti znamke Healey in Nash Healey so v letih takoj po vojni dosegali zelo opazne rezultate, na primer 3. mesto na vztrajnostni dirki v Le Mansu leta 1952.

DM Healey in Leonard Lord sta se zavedala, da na povečanje povpraševanja in posledično

večjo prodajo športnih avtomobilov odločilno vplivajo nadpovprečni rezultati na hitrostnih tekmovanjih, zato so v koncernu Austin poleg ostalega naročili prototipno serijo dvajsetih avtomobilov in za začetek tudi razvoj in izdelavo štirih specialnih testnih vozil. Vse to se bo izdelalo v tovarni Healey v Warwicku.



SPREDNJI DEL VOZILA KRASITA VITKA OVALNA MASKA MOTORJA TER POSEBNI LE MANS ŽAROMETI, KI JIH JE TOVARNA LUKAS POSEBEJ IZDELALA ZA TA MODEL AVTOMOBILA. POKROV MOTORJA JE VARNOSTNO DODATNO ZAŠČITEN Z USNENIM JERMENOM, SICER TUDI NA AH 100M (LE MANS IZVEDBA).

ČIMPREJŠNJI PRENOS SERIJSKE PROIZVODNJE NA LONGBRIDGE, KONČNI REZULTAT DRUGE NALOGE PA NI BIL ČASOVNO DOLOČEN. POMEMBNO JE BILO LE, DA SE IZ KLONOV SERIJSKEGA AH 100 PREKO SPECIALNIH VOZIL IN TOVARNIŠKIH TEKMOVALNIKOV ZAGOTOVI ČIMBOLJ ODMEVNE REZULTATE.



ZADEK VOZILA ZELO LEPO ZAKLJUČI CELOSTNO PODOBO, KER JE BREZ DODATNEGA BALASTA – ODBIJAČEV. POSODA ZA GORIVO VOLUMNA 20 GALONOV - CCA 90 LITROV SE NAHAJA V PRTLJAŽNEM PROSTORU.

Realizacija prve naloga je bila pomembna za čimprejšnji prenos serijske proizvodnje na Longbridge, končni rezultat druge naloge pa ni bil časovno določen. Pomembno je bilo le, da se iz klonov serijskega AH 100 preko specialnih vozil in tovarniških tekmovalnikov zagotovi čimbolj odmevne rezultate.

Za realizacijo priprave štirih testnih vozil in za sodelovanje na prihodnjih tekmah sta skrbela Geoff Cooper, določen iz tovarne Austin in Geoffrey Healey, Donaldov najstarejši sin in tehnični direktor tovarne Healey. Dvoje vozil je bilo namenjenih za dirke, eno za rezervo in eno vozilo za doseg hitrostnih rekordov. Majhno skupino strokovnjakov, ki naj realizirajo obe prej omenjeni nalogi, so sestavljali še Roger Menadue, vodja eksperimentalne delavnice, Gerry Coker, oblikovalec in konstruktor karoserije, Barry Bilbie, konstruktor šasije in nekaj risarjev v oddelku konstrukcije. Najbolj na »udaru« je bil ravno v tistem času vodja eksperimentalne delavnice zaradi motenj v proizvodnji vozil »Healey 2.4 litre« in »Nash Healey«. Prvo testno vozilo z registrsko oznako NOJ 391 je bilo nared. Geoff je na testnih vožnjah ugotavljal šibke točke vozila, teh je bilo kar nekaj, na primer tri stopenjski menjalnik z blindirano prvo prestavo od Austinovega taksija itd. Vse pripombe so bile



OZNAKA VOZILA NA MASKI.



NASLONJALI SEDEŽEV IMATA POSEBNE »VENTILACIJSKE« REŽE, POLOŽAJ REZERVNE PNEVMATIKE PA JE NAMENJEN HITREMU POSREDOVANJU.

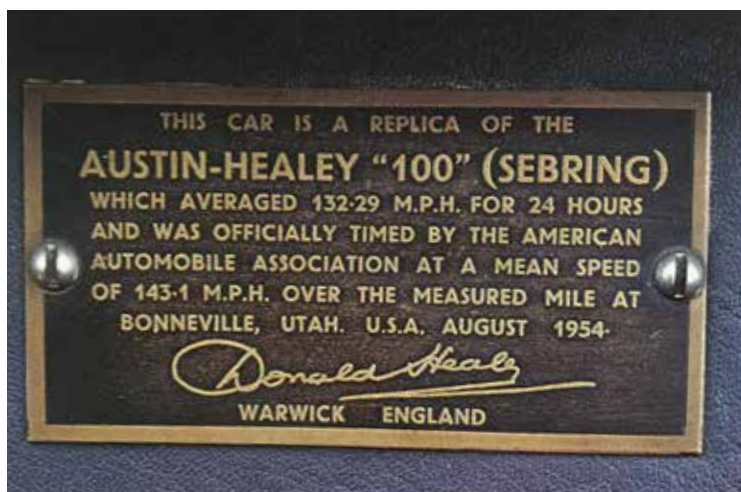
upoštevane in izdelali so še drugi avto, reg. NOJ 392. Obe vozili sta bili po zaključnih testiranjih nared za prvo resno preizkušnjo – cestno dirko Mille Miglia v Italiji. Obe vozili sta dirko predčasno zaključili zaradi napake v krmilnem mehanizmu uplinjačev. Napaki so odpravili in obe vozili pripravili za naslednjo vztrajnostno dirko Le Mans, ki je bila realizirana sredi junija 1953. Tokrat bolj uspešno, obe vozili sta bili uvrščeni - prvo na 12. (in drugo v svojem razredu) in drugo na 14. mesto v absolutni kategoriji. Sledila je implementacija Dunlop disk zavor na tretjem testnem vozilu ter testiranje in razvoj teh, preden so bile implementirane v AH 100S! Četrto testno vozilo pod tovarniško oznako X pa so pripravili za vzdržljivostno tekmo s časom za doseg hitrostnih rekordov (kategorija 2000 do 3000 ccm za ne serijska vozila). V tovarni Austin so po načrtih Harry Weslake izdelali povsem novo »four port« glavo motorja iz aluminija s posebno oblikovanimi zgorevalnimi prostori. Prototip agregata je zagotavljal 131,5 BHP pri 4750 vrt/min ročične gredi in kompresijskem razmerju 9 proti 1. Glede na standardni agregat 90 BHP vsekakor izjemen rezultat. V tem trenutku je na mestu podatek, da je bil 4 valjni OHV Austinov agregat predvojne izvedbe, predelan iz 6 valjnega agregata iz tovornega programa, pri čemer so blok skrajšali za vsebino dveh valjev. Torej dokaj zastarel dolgo hodni agregat, ki ima sicer zavidljiv mehanski navor, vrtljaji pa so navzgor omejeni. Iz tega agregata je bilo pač treba iztisniti čim več. O doseženih hitrostnih rekordih na Slanem jezeru v zvezni državi Utah ZDA si lahko preberete v priloženi literaturi. Omeniti velja hitrost 142,64 milj/uro na tekočo miljo, ki je bila tam dosežena 9. septembra 1953 ob prvem obisku tega prizorišča.

Za leto 1954 so bile predvidene vgradnje disk zavor v vsa štiri testna vozila, prav tako zamenjava pogonskih agregatov. Že v mesecu marcu sta na 12 urni vztrajnostni dirki športnih avtomobilov na dirkališču Sebring v istoimenskem mestu na Floridi v ZDA nastopila Lance Maclin in George Huntoon. V absolutnem razredu sta dosegla 3. mesto, kljub počeni roki mehanizma za odpiranje ventila nekaj krogov pred koncem

dirke, ko je zasledoval vodilni avto OSCA MT4, ki ga je upravljal Stirling Moss. To je bil izredno odmeven rezultat, še posebej v Ameriki, na najpomembnejšem tržišču. Ta avto so najbrž prvič po dirki poimenovali kot AH 100S (S=Sebring) prototip. Vsekakor pa so se v tovarni Healey v Warwicku intenzivno pripravljali na proizvodnjo 50-tih avtomobilov tega tipa. V preostanku leta 1954 so se tekmovalne aktivnosti več ali manj uspešno nadaljevale - sodelovanje na Mille Miglia, Pan-American road race in ponovno rekordne vožnje na Slanem jezeru.



VOLANSKI OBROČ JE IZ ALUMINIJASTIH KRIŽNIH NOSILCEV, OLAJŠANIH Z IZVRTINAMI IN OBDAN Z LESENIM OBODOM. DODATNO JE NAMEŠČEN INSTRUMENT ZA MERJENJE TEMPERATURE OLJA – NA MESTU STIKALA ZA OVERDRIVE PRI OBIČAJNEM AH. MENJALNIK JE ŠTIRISTOPENJSKI BREZ »OVERDRIVE«.



INSTRUMENTALNA PANELNA PLOŠČA JE OBDANA Z VINILNO PREVLEKO NA KATERO JE PRITRJENA TA MAJHNA PLOŠČICA, KI POVE VSE.

Za leto 1955, ko je stekla omejena serijska proizvodnja AH 100S, so prve štiri namenili znanim kupcem iz moto športa v Ameriki.

Dodatno so poslali tudi dodelano tovarniško specialno vozilo 100S, ki ga bosta na dirki v Sebringu vozila Stirling Moss in Lance Maclin. Na testiranjih pred samo dirko se je na vozilu pojavilo nekaj porodnih težav, a so jih pravočasno rešili z zamenjavo vseh sklopov in cevi za dovod hidravlične tekočine na disk zavore. Na startu je bilo kar 5 teh avtomobilov, vsi so pripeljali do konca, najboljše uvrščena sta bila omenjena tovarniška dirkača na 6. mestu. To je bil ponovno odmeven rezultat ob dejstvu, da so se na prvih pet mest uvrstili Jaguar D-type, dva Ferrarija in dva Maseratija. Kmalu za tem so štirje AH 100S sodelovali na dirki Tisoč milj v Italiji. Najbolje uvrščeni



AGREGAT JE 4 VALJNI VRSTNI, BLOK IZ SIVE LITINE, GLAVA IZ ALUMINJA, 2660 CCM VOLUMNA, 132BHP PRI 4700 VRTLJAJI/MINUTO, PRENOS MOČI NA ZADNJI PAR KOLES, DVA UPLINJAČA SU H6, NAJVEČJI NAVOR 168 LB FT PRI 2500VRT/MIN.

je bil G. Abecassis, na 11. mestu v generalni razvrstitvi ter najboljši v svojem razredu. Sledila je dirka v Le Mansu, kjer pa se tovarna zaradi protesta Donalda Healeya, ker organizator ni uvedel razreda športnih serijskih avtomobilov, ni uradno udeležila te dirke. Dirke z AH 100S se je udeležil le Lance Maclin s »svojim« NOJ 393. Kako katastrofalno se je vse skupaj končalo, ko je umrlo več kot 80 gledalcev in voznik Paul Levegh na Mercedesu 300 SLR, ko se je zaletel v zadek umikajočega se AH 100S, ki mu je pot zaprl Mike Hawthorn na Jaguarju D-TYPE po prehitevanju in naglem zaviranju za izhod v bokse, pa je znano.



VRSTA AH 100S OB PRAZNOVANJU 50. OBLETNICE AUSTIN HEALEYEV. MED NJIMI DOBRO VIDEN REG. NOJ 393, NESREČNI 1955 LE MANS UDELEŽENEC, KI JE BIL DESETLETJE KASNEJE PRODAN ZA REKORDNIH 1,3 MIO.USD. ARHIV AVTORJA TEGA PRISPEVKA.

ŠE NEKAJ ZANIMIVIH PODATKOV O AH 100S:

Večina od 50 vozil je bilo pobarvanih dvobarvno, v belo-lobelija modri kombinaciji, ki sta nacionalni barvi za tekmovalna vozila v Ameriki.

Na dirki Mille Miglia leta 1955 so dve vozili pobarvali z rdečo (rosso corsa), kar se jim je obrestovalo. Ko je tekmovalec Abecassis ostal brez goriva približno na pol poti, so ga iz zagate rešili domačini ob progi in mu nemudoma priskrbeli nekaj bencina, ker so mislili, da gre za domače vozilo.

Teža praznega vozila je znašala 856 kg, kar je skoraj 100 kg manj od velikoserijskega 100/4 BN2.

ŠE ZADNJE PRIPRAVE PRED DIRKO SEBRING 1954, VOZNIK LANCE MACLIN STOJI NA SKRAJNI DESNI, DONALD HEALEY PA JE DRUGI Z LEVE.



Ohranjenih je 37 AH 100S, kar se vodi v posebnem registru. Izdelujejo vse več replik tega vozila, obstaja ponudba praktično vseh potrebnih delov za izdelavo reprodukcije. Denis Welch motorsport je eden izmed vodilnih tunerjev in proizvajalcev visoko zmogljivih delov, namenjenih za vgradnjo v tekmovalne Austin Healeye. V ponudbi imajo celotno paleto vitalnih delov motorja, vključno z aluminijasto glavo motorja, s katerimi izdelujejo replike teh avtomobilov. Denis Welch, sam tudi dirkač, se je pred leti na eni od dirk s starodobniki smrtno ponesrečil, podjetje pa naprej uspešno vodi njegov starejši sin Jeremy. Ponudbo delov, ki niso poceni, najdete tukaj: <https://www.bighealey.co.uk/pdfs/AUSTIN%20HEALEY%20100S%20BROCHURE.pdf>.



AH 100S LASTNIKA IZ ŠVICE NA PRAZNOVANJU NA KATEREM JE FOTOGRAFIRANO ENO OD TESTNIH 50. OBLETNICE AUSTIN HEALEYEV NA DIRKALIŠČU TRUXTON. VOZIL IZ LETA 1954, KI JE IMELO ŠE »KLASIČNO« MASKO MOTORJA. ARHIV AVTORJA TEGA PRISPEVKA.

www.bighealey.co.uk/pdfs/AUSTIN%20HEALEY%20100S%20BROCHURE.pdf. Pred nekaj časa se je prodajal nedokončan repliciran primerek AH 100S in je bil prodan na spletni dražbi za okroglih 58.000,00 USD. Potek dražbe s komentarji potencialnih kupcev in prodajalca najdete tukaj: <https://bringatrailer.com/listing/1954-austin-healey-100-bn1-roadster-4/>

REKLAMNI OGLAS ZA »NOVI« AH 100S,

Vseh 50 vozil je bilo izdelanih z desnim volanskim obročem (RHD).

AH 100S je bil prvi serijski avtomobil z vgrajenimi disk zavorami na vsa štiri kolesa. Prototip AH 100S, »NOJ 393« 1955 Le Mans je bil prodan v nevoznem stanju po 42-tih letih na Bonhams aukciji leta 2011 za rekordnih 1.3 mio USD.

AH 100S po letu 1955 ni bil več dovolj konkurenčen, Austin Healey je že leta 1956 uvedel proizvodnjo AH 100/6, z vgrajenim novim 6 valjnim agregatom, ki pa je pomenil na začetku razočaranje, saj so bile vozne lastnosti teh avtomobilov slabše od 4 valjnih predhodnikov. Kakorkoli že, kar nekaj časa so inženirji potrebovali, da so naredili konkurenčen avto, predvsem za rally tekmovanja.

Legenda ameriškega moto športa in konstruktor Shelby Cobre, Carol Shelby,

SEE THE NEW RECORD-SMASHING

AUSTIN-HEALEY 100 S

COMPETITION MODEL

STAND 132



SEE THE new Austin-Healey Hundred S Special at the Motor Show—a similar car covered 3,000 miles at an average speed of 132-1 m.p.h. And collected 53 Class D International and/or American national records (Utah Salt Flats, August 1954).

This special competition model has a 130 h.p. engine, 4 speed close ratio gear box, disc brakes and an all-aluminium body. The only modification carried out for the record-breaking run was the fitting of disc wheels to

accommodate the large section tyres needed to withstand the prolonged high speed.

A modified production model also reached a speed of 192-6 m.p.h. This car had an extended nose and tail and forced induction to compensate for the loss of power due to the altitude (4,300 ft.) of the Salt Flats.

These records put the Austin-Healey Hundred way out front in today's sports car values. See both brilliant record-breakers and the standard Austin-Healey Hundred on Stand 132!

RECORDS CAPTURED AT UTAH

Hundred S Special

3,000 miles - - - - - 132-1 m.p.h.
5,000 kilometres - - - - - 132-2 m.p.h.
24 hours (3,174-9 miles) - 132-2 m.p.h.

Modified production model

5 kilometres - - - - - 182-2 m.p.h.
10 kilometres - - - - - 183-8 m.p.h.
5 miles - - - - - 183-7 m.p.h.
10 miles - - - - - 181 m.p.h.
1 hour - - - - - 156-7 m.p.h.

(All records subject to official confirmation)

AUSTIN-HEALEY 100

—leading the world in sports car value



THE AUSTIN MOTOR COMPANY LIMITED • LONGBRIDGE • BIRMINGHAM



NESREČNI NOJ-393 NA DIRKI V LE MANSU 1955.

osebni prijatelj in sotekmovalec Donald Healeya, ga je na enem zadnjih intervjujev pred smrtjo vprašal: »Kateri od plejade Healeyev, ki ste jih izdelali, je zate največji?« Donald je brez pomislekov odgovoril: „AH 100/4 in še posebej AH 100S. „

AH 100S je bil in ostaja eden najbolj karizmatičnih, redkih in zaželenih športnih avtomobilov, ki ga je s svojim entuziazmom in z omejenimi tehničnimi in finančnimi zmožnostmi ustvarila relativno majhna grupa ljudi. Donald Healey in njegovi sodelavci, ki so mu sledili, so se zapisali v zgodovino moto športa, obenem pa osrečili mnogo lastnikov, ki lahko uživajo pri vožnji s temi vozili in jih ohranjajo za bodoče rodove.

Viri:

Donald Healey world of cars, avtorja Peter Garnier in Brian Healey, Patrich Stephens Limited, Sparkford, Somerset, UK, 1989

The Healey story, avtor Geoffrey Healey, Haynes Publishing, Sparkford, Yeovil, Somerset 2004

Healey The specials, avtor Geoffrey Healey, Gentry book Limited, London, 1980

Austin Healey 100/4 & 100/6 Gold Portfolio 1952-1959, avtor R.M. Clarke, Brooklands Book distribution, 1988

Austin Healey 100 in detail, avtor Bill Piggott, Herridge and Sons Ltd, 2005

Austin Healey 100, The original 4 cylinder models, avtor John Wheatley, Hy nes publishing group, 1986

Original Austin Healey, avtor Anders Ditlev Clausager, Bay View books Ltd, 1990