

# ZAVISTI VREDEN ANGLEŽ

Irena Dodič Ban, Adria Classic Koper



## ZGODBA O AUSTIN-HEALEY-U 100

Leta 1952 se je Evropa počasi otresala vpliva turobnih let II. svetovne vojne. Slednje je bilo opaziti tudi na avtomobilskem sejmu Earls Court Motor Show v Londonu, kjer so pričeli izginjati tisti enolični »sivi in črni« avtomobili ter so se pojavljale nove karoserije raznolikih barv, predvsem pa športnih »odtenkov«. Ravno na tem dogodku je inženir in pilot Donald Healey<sup>1</sup> predstavil svoj novi prototip z oznako Healey 100. Gospod Donald je takoj po vojni že pritegnil avtomobilistične navdušence, ko je njegova tovarna izdelala enega najhitrejših športnikov 50-ih let,

Healey Silverstone (1949-1950). Vendar je s Healey 100 presešel ta uspeh. Nadvse všečen avto sta pohvalila tako tedanja zainteresirana javnost kot strokovni tisk. Tudi konkurenčna avtomobilska industrija ni ostala ravnodušna. Športno-elegantne linje novega Healeya so tako pritegnile, da je njihov snovalec dobil kar nekaj ponudb za odkup design-a. Vendar je prav na sejmu Earls Court Motor Show Donald Healey dognal, da njegova majhna tovarna, ki je tedaj izdelovala le peščico

<sup>1</sup> Donald Healey je bil mož z velikimi izkušnjami v tekmovalnem avtomobilskem svetu. Pred II. svetovno vojno si je pridobil sloves enega najboljših svetovnih pilotov cestnih in gorskih rally-jev. Med drugim je bil prvi pilot, ki je trikrat zaporedoma zmagal Alpine Rally Cup (od leta 1930 do 1932) ter leta 1931 zmagal Monte Carlo Rally (za volanom športnika Invicta). Delal je tudi pri podjetju Riley, kjer je imel nalogo pripraviti team za evropske rally-je v tekmovalnem letu 1933. Kmalu za tem je prevzel tudi vlogo razvojnega managerja pri Triumphu. Dve leti kasneje je napredoval v tehničnega direktorja. Med II. svetovno vojno je delal vojaška vozila pri Humber Company in obenem osnoval svoje športne avtomobile. Tako je leta 1945 skupaj s peščico prijateljev ustanovil Donald Healey Motor Company Ltd. (Vir: Austin-Healey 100/100-6/3000 Restoration Guide, Gary Anderson and Roger Moment, 2000, MBI Publishing Company, str. 8).



AUSTIN-HEALEY 100/6, LETNIK 1957, BARVA PRIMROSE YELLOW NA 20. ALPI ORIENTALI HISTORIC RALLY, LETA 2015 (VIR: AVTOR).

avtomobilov (cca. 20 kosov na teden), ne bo kos novemu povpraševanju. Prvič je bila namensko uporabljena Austinova mehanika za izdelavo predstavljenega prototipa »100«. Gospod Leonard Lord, vodja združbe BMC, ki je pod svojim okriljem imela tudi avtomobile Austin, se je še isti večer predstavitve dogovoril z Donaldom Healeyjem za sodelovanje. Razlog tega poslovnega sporazuma je bil preprost, BMC je lahko izdelal 200 avtov na teden, Halley pa le 20. Izdelava v sklopu BMCja pa bi bila bistveno cenejša. Potrebno je imeti tudi v mislih, da je od leta 1952 naprej BMC z lahkoto dobavljal agregat in vse pogonske dele s podvozjem Healeyu, ker so teh delov imeli v izobilju, kajti Austin Atlantic A90, ki je bil iz teh delov zgrajen, je na ameriškem tržišču doživel prodajalni polom. Posledično pa je potekal tudi nekakšen natečaj za razvoj pravega športnika, ki bi bil primeren za proizvodnjo v Austinu (BMC). Leonard Lord pa je vse te karakteristike opazil na predstavljenem Healeyjevem prototipu. In zakaj se je v prvi vrsti Donald Healey odločil za uporabo Austinove mehanike? Predvsem zaradi nižje cene motorjev in ostalih delov. Ingerenco nad zastarelim Rileyjevim težkim in dragim agregatom in ostalo mehaniko je imel po vojni Morris, ker se je Riley tedaj znašel v finančnih težavah. Healey je tudi zato v veliki tajnosti pripravljaj prototip »100« z Austinovo mehaniko, da ne bi zanj izvedela niti Morris in niti Nash. Z obema je imel Healey namreč pred tem kooperacijski odnos in je z njima dobro sodeloval. V Austinovi mehaniki je videl tudi več kot dostojno nadomestilo glede cene, razvoja, količin dobave in potenciala za povečanje moči agregata. To kar se je tudi zelo hitro v praksi potrdilo, čeprav je bil tudi Austinov motor že nekoliko starejše izdelave in niso bile izkoriščene vse možnosti, ki jih je ta »dolgohodni« štirivaljnik ponujal.<sup>2</sup> Tako je prototipno vozilo z značko »Healey 100« zapustilo razstavni prostor z novo značko »Austin-Healey 100«.<sup>3</sup> Na britanskem otoku je konec 40-ih let v industriji nekako veljalo reklo »export or die« (op. izvažaj ali umri), zato se je Donald Healey večkrat letno odpravil v ZDA, da bi predstavil svoje avtomobile.<sup>4</sup> Prav



HEALEY SILVERSTONE (1949-1950), T.I. »RACE AND RIDE CAR«, 2.5 LITRSKI RILEY-JEV AGREGAT JE PROIZVEDEL 104-KONJSKE MOČI, KAR JE ZADOSTOVALO ZA 110 MPH KONČNE HITROSTI IN POSPEŠKA 11 SEKUND OD 0 DO 60 MILJ. POSLEDIČNO JE TEDAJ VELJAL ZA ENEGA HITREJŠIH SERIJSKIH VOZIL. ZELO ZANIMIVO JE VPETJE SPREDNJIH KOLES Z DVOJNIMI VZDOLŽNIMI VODILI TER TORZIJSKIMI PALICAMI ZA VZMETENJE (VIR: PIGGOTT, 2002, 11; FOTO: IRENA DODIČ BAN).

»onkraj luže« sta se v tistih letih uspešno prodajala dva angleška avtomobila. Poceni, a šibek, športni dvosed MG-TC ter močan, pa cenovno manj dostopen, coupe Jaguar XK120. Austin-Healey 100 je bil nekje vmes; hiter, okreten, vzdržljiv, a ne predrag.

## IZ 4 VALJNIKOV V 6 VALNIKE, IMENOVANE »BIG HEALEYS«

Austin-Healey je v letih od 1952 do 1968 proizvedel skupno cca. 73.000 vozil. V nadaljevanju je kratek pregled proizvedenih modelov.

<sup>2</sup> Garnier, P. in Healey B., Donald Healey world of cars, Patrich Stephens Limited, Sparkford, Somerset, UK, 1989. Donald M. Healey je ustanovil svoje podjetje Healey takoj po koncu 2. svetovne vojne, ker ni uspel kupiti bankrotirane tovarne Triumph, v kateri je bil nazadnje tik pred vojno tehnični direktor. V vseh Healeyih takoj po vojni - Westland, Abbot, Silverstone etc. so bili vgrajeni Rileyjevi agregati in pogonski sklopi in nikoli Austinova mehanika. V Nash Healeyih, ki so jih izdelovali izključno za izvoz v Ameriko, so začasno uvažali in vgrajevali Nashove motorje ter nato avtomobile prodajali »čez lužo«.

<sup>3</sup> Piggott, B., Austin-Healey, A celebration of the fabulous 'Big' Healey, 2002, str. 19.

<sup>4</sup> Dogovor sklenjen z Nash Company na enem izmed teh obiskov mu je zagotovil finančna sredstva, da je njegovo podjetje preživel do 50-ih let.



## 100 BN1- UTELEŠENJE ŠPORTNE DUŠE

Proizvodnja se je začela leta 1952 s 4-valjnimi roadsterji, imenovanimi 100 BN1. To oznako je Donald Healey izbral zato, da bi sporočil zmogljivost vozila - hitrosti nad 100 mph. V Belgiji je leta 1952 s prototipom postavil hitrostni rekord, ko je dosegel 111 mph (180 km / h). 100 BN1 je imel vgrajene 2660 cm<sup>3</sup>, 4-valjne linijske agregate Austinovega modela A90 Atlantic, ki so bili vzdržljivi, dokaj lahki in predvsem poceni. Menjalnik je bil 3-stopenjski s t.i. »over-drivom« na 2. in 3. prestavi. Karoserija prototipa in prvih 20 avtomobilov je bila izdelana iz aluminija, kasnejše so bile iz jekla z nekaterimi elementi iz aluminija. Oblika avtomobila je bila elegantna, ozko razpotegnjena od prve osi do zadka, ki se je zaobljeno spuščal proti tlam. Preprosta, brez odvečnih »okraskov«, celo kljuge na vratih ne boste našli. Vrata pa so se odpirala z notranje strani s pomočjo vrvice (na sliki). Paleta barv je obsegala črno, belo (Old English White) in znamenito »Healey-svetlo modro« (»Healey-Blue«). Kasneje so dodali še »športno rdečo« (Carmine Red) ter seveda zeleno (Spruce Green). Kratek čas sta obstajali tudi peščeno-bela (Coronet Cream – op. le na 620 avtomobilih) in siva (Gunmetal Grey – op. le na 6 avtomobilih). Notranjost je bila oblečena v kombinacijo usnja in umetnega usnja kontrastne barve. Kot pravi športnik je imel le 2 sedeža in vetrobransko steklo z mehanizmom za spreminjanje naklona. Tako je bilo možno med vožnjo na dirkah znižati steklo in doseči nekaj milj večjo hitrost. Donald Healey je v januarju / februarju leta 1953 poslal čez ocean 4 predserijske Austin-Healey 100. Eden od teh je na Miami World Fair sejmu prejel nagrado »The best car at the show«. Poleti leta 1953 je proizvodnja že dosegala 100 vozil tedensko, naročil je bilo že za 3.000 vozil, in to v večji meri za trg v ZDA. Do zaključka proizvodnje modela 100 BN1 je bilo izdelanih 10.010 takih primerkov.



AUSTIN-HEALEY 100 BN1, 1954

([WWW.HAGERTY.COM/APPS/VALUATIONTOOLS/1954-AUSTIN-HEALEY-100-4-BN1](http://WWW.HAGERTY.COM/APPS/VALUATIONTOOLS/1954-AUSTIN-HEALEY-100-4-BN1))



VRATA SE PRI 100 BN1 ODPIRAJO S POMOČJO VRVICE (CLAUSAGER, 2002).

## 100 BN2 – S PRESTAVO VEČ

Leta 1955 je iz proizvodnje prišel drugi model Austin-Healeya, imenovan BN2. Karoserija vozila je ostala v večji meri nespremenjena, manjše spremembe je moč opaziti le pri odprtini blatnikov (le-ta je postala nekoliko višja), bočna linija pa je sedaj potekala od prvega konca do zadnjega blatnika. V teh letih je v Veliko Britanijo iz ZDA prišla moda dvobarvnih avtomobilov. Tako je Austin Healey z BN2 ponudil dvobarvne kombinacije karoserij. Največja sprememba je bil štiri stopenjski menjalnik s t.i. »overdrive-om« na 3. in 4. prestavi. Proizvodnja BN2 modelov se je zaključila julija 1956. Narejenih je bilo 4.604 kosov. V letu 1955 sta bili predstavljeni tudi dve dirkalni različici »stotke«: 100S (S kot Sebring) ter 100M (M kot Le Mans). Vozila



AUSTIN-HEALEY BN2, LETNIK 1956 S HARD-TOP STREHO  
(URL: [WWW.AZURE.BARRETT-JACKSON.COM/EVENTS/EVENT/DETAILS/1956-AUSTIN-HEALEY-100-4-BN2-ROADSTER-112823](http://WWW.AZURE.BARRETT-JACKSON.COM/EVENTS/EVENT/DETAILS/1956-AUSTIN-HEALEY-100-4-BN2-ROADSTER-112823))

100S so bila narejena na osnovi prvega 100S vozila, ki je doseglo povprečno hitrost 132 mph (212 km/h) na 24 urni dirki v Bonneville, ZDA leta 1954. Za nadgradnjo vozil v 100M Le Mans je Austin-Healey že od leta 1953 ponujal komplete za nadgradnjo standardnih modelov 100 t.i. »Le Mans engine modification kit«, ki je obsegal večji H6 uplinjač, drugačen filter zraka, odmično gred z drugačnim kotom itd. Kasneje so avtomobile z že vgrajeno nadgradnjo 100M ponujali po naročilu.

Vozilom BN1 in BN2 so sprva dodeljevali tablice s številko avtomobila in številko agregata, ki se nista ujemali, kajti številčenje so si delili s karoserijami in agregati ostalih modelov, ki jih je proizvajal Austin (torej številke si niso sledile v zaporedju oz. so določene skupine številke izpuščene). Šele avgusta 1954. leta so številčenje poenotili (ista številka avtomobila in agregata). Tako naj bi bili proizvedeni: leta 1953 s številkami od 133234 do 150363, leta 1954 številke od 150364 do 222500 (približno), leta 1955 številke od 222500 do 230150 (približno) in leta 1956 od številke 230150 do 233455. (Clausager, 2002). Za novega BN1 ali BN2 je bilo potrebno odšteti tedanjih £750.<sup>6</sup> Danes se njegova vrednost giblje od 50.000 € do 80.000 €. Sicer pa so se cene vseh modelov Austin-Healeya v zadnjih 20-ih letih podvojile.<sup>7</sup>

## 100/6 BN4 - VEČ PROSTORA, A MANJ ZMOGLJIVOSTI

V letu 1956 so pri Austin-Healeyu naredili preskok. Zasnovali so nov model vozila, 100/6 BN4. Šestica poleg 100 je označevala 6-valjni agregat. Agregat tipa »C-Series« je imel prostornino 2.639 cm<sup>3</sup> in 102 konjskih



NOTRANJOST AUSTIN-HEALEY-JA 100/6, LETNIK 1957, V VERZIJI 2+2 SEDEŽA, (VIR: PIGGOTT, 2002, STR. 64).



AUSTIN-HEALEY 100/6, LETNIK 1957, I. SERIJA, BARVA PRIMROSE YELLOW/BLACK (ARHIV AVTORJA).

moči pri 4.600 vrtljajih. Novost je bila tudi ta, da je avto imel še 2 dodatna sedeža, t.i. »occasional rear seats«, ki pa sta, roko na srce, bila primerna le za 2 manjša otroka, nikakor pa ne za odraslo osebo. Vozilo je bilo daljše, z večjo medosno razdaljo, a še vedno z elegantno »prizemljeno« karoserijsko linijo. A ta agregat je pomenil razočaranje, saj je imel manjšo moč celo od svojega predelanega 4-valjnega predhodnika, ki je imel 109 konjskih moči. Ker so se pri Austin-Healeyu zavedali, da je pomembno čim prej ponovno vzpostaviti svoj dirkalni ugled, so se že v oktobru 1957 odločili, da ponudijo 100/6 BN4, II. serijo z izboljšanim agregatom (drugačna glava agregata, novi uplinjači...). Novi agregat je zmožgal 117 konjskih moči pri 4.750 vrt/min in je imel boljše vozne lastnosti.

<sup>6</sup> Noakes A. (2012): Making it big-60th Anniversary Special Test, Classic Cars, december 2012.

<sup>7</sup> Vse tržne vrednosti so povzete po: Ruoteclassiche n°350, izdaja februar 2018 in po url: <http://apps.hagerty.com/ukvaluation/index.html?showBacklink=1> - 1. 8. 2018.



## 100/6 BN6- DVOSED SE VRNE V PROIZVODNJO

Z uvedbo novih šestvaljnih agregatov so se tudi tekmovalni rezultati Austin-Healeyev hitro izboljšali. Med piloti in inženirji so se pojavile želje, da bi »stotka« ponovno postala dvosed (predvsem bi tako prihranili na teži ter izboljšali aerodinamiko). Zadnji proizvedeni dvosedi so bili iz leta 1956, vsi kasnejši 100/6 BN4 so bili namreč s konfiguracijo 2 + 2 sedeža. Spomladi 1958 leta so pričeli proizvodnjo 100/6 z oznako BN6. Do marca 1959 so skupno izdelali 4.150 vozil, kar je malo v primerjavi s cca. 11.294 vozili modela 100/6 BN4. V drugi polovici 50-ih let je bilo za 100/6 mogoče izbirati med 15 barvami.<sup>8</sup> Trda streha (hard top) je bila v večini primerih dobavljiva v barvi spodnjega dela vozila, tovarna je dobavljala tudi trde strehe le v osnovnem »premazu« in prepuščala kupcu izbiro odtenka.

Vozila so bila označena s črno ovalno tablico, ki je pritrjena v prostoru motorja na požarni steni za armaturno ploščo. Modeli 100/6 si delijo identifikacijske številke z drugimi modeli Austina (A90, A105, A95). Prva številka, s katero se je začela proizvodnja 100/6 BN4, je bila 22598. Imela je predpono BN4. Vozila z volanom na levi strani so imela predpono BN4-L (op. left). Nadaljevali so z enakim sistemom dodeljevanja številke kot pri predhodnih modelih - številka avtomobila in številka agregata sta bili enaki. Dvosed, ki je prišel na trg leta 1958, je imel pred identifikacijsko številko predpono BN6. Poleg te označevalne tablice pa so vozila BN4 in BN6 (ter vsi nadaljnji 6-valjniki) imela tudi manjšo, pravokotno, aluminijasto tablico, na kateri sta bili navedeni 2 številki. Prva številka je označevala skupino proizvodnje (t.i. batch number), druga številka pa karoserijo (t. i. body number). S slednjo so označevali karoserijske dele med montažo v proizvodnji. Danes si s to številko lahko pomagamo pri identifikaciji vozila, če se tablica s številko vozila / agregata izgubi ali pa ugotavljamo avtentičnosti karoserijskih delov na vozilu. Na 100/6 najdemo to številko karoserije na pokrovu motorja, prtlačnih vratih, vseh 5-ih

aluminijastih letvicah okrog odprtine kabine ter zapiralu pokrova motorja. Avtomobil Austin-Healey 100/6 (BN4 / BN6) je nov stal £762, danes se njegova vrednost giblje od 50.000 € do 75.000 €.<sup>9</sup>

BN6 je na rally-jih v letu 1958 dokazal, da je zmogljivo in vzdržljivo vozilo zavidljivih hitrosti. Septembra 1958 je na dirki Montlhéry pri Parizu različica s trdno streho s skupino pilotov prevozila 4.828 km s povprečno hitrostjo (vključno s postanki) preko 100 mph (160 km/h), z najvišjo hitrostjo 120 mph (193 km/h). Med drugim je 100/6 vozila tudi ena najboljših rally voznic prejšnjega stoletja, Pat Moss, sestra slavnega Stirlinga Mossa in z njim leta 1958 na belgijskem reliju Liège-Rome-Liège dosegla 4. mesto (Piggott, 2002, str. 86).



AUSTIN-HEALEY 100/6, LETO 1958, VOZNIKA PAT MOSS, LIÈGE-ROME-LIÈGE RALLY, (URL: [WWW.ALCHETRON.COM/PAT-MOSS](http://WWW.ALCHETRON.COM/PAT-MOSS) - 1.8.2018)

<sup>8</sup> Enojni odtenki barve so bili: črna, bela (Ivory White), rdeča (Colorado Red), dva odtenka zelene (Florida Green in Pacific Green), »Healey modra« (Healey Blue) in rumena (Primrose Yellow). Na voljo je bilo še osem dvobarvnih kombinacij: rumena (Primrose Yellow) črna, Pacific Green / Florida Green, bela (Ivory White) / črna, črna / red (Colorado red), zelena / bela (Florida Green / Ivory White ali Pacific Green / Ivory White), modra / bela (Healey Blue / Ivory White) in črna / bela (Ivory White).

<sup>9</sup> Noakes A. (2012): Making it big-60th Anniversary Special Test, Classic Cars, december 2012.



»BODY NUMBER« NA POKROVU MOTORJA.



»BODY NUMBER« NA VRATIH PRTLJAŽNIKA.

### 3000 MK I – VELIKI HEALEYI POSTANEJO ŠE VEČJI

Konec petdesetih let so se v »dirkalnem svetu« pojavljale vse večje teženje po močnejših agregatih, tako je poleti leta 1959 iz 100/6 nastal nov model, imenovan 3000. Vgrajen je imel linijski agregat z 2.912 cm<sup>3</sup>, ki je omogočil večje hitrosti in boljše vozne lastnosti. Tehnične spremembe na agregatu so omogočile 124 konjskih moči. Izboljšan je bil tudi zavorni sistem s kolutnimi zavorami, a le na prednjih kolesih, na zadnjih so bili še vedno zavorni bobni. Karoserija je ostala nespremenjena v primerjavi s 100/6. Barvne kombinacije so bile na voljo enake kot pri predhodnih modelih 100/6. Roadster model BN4 (2+2 sedeža) se je preimenoval v model BT7, model BN6 (dvosed) pa je postal BN7. Novemu modelu so dodelili novo številčenje. Ukinjena so bila zaporedja, ki so se uporabljala pri označevanju modelov BN4 in BN6. Prvo vozilo je dobilo številko HBT7L / 101. Predpona je bila tukaj sestavljena iz H (H=Healey), oznake modela (npr. BT7) in pri vozilih z levim volanom še črke L. Sledila je številka avtomobila, le- te pa so si od tedaj naprej sledile v pravilnem vrstnem zaporedju. Kljub temu, da se zunanost ni spremenila, pa so nov agregat in ostale tehnične spremembe

prinesli boljše vozne lastnosti, zaradi katerih je model 3000 povečal prodajo. K temu so pripomogli odlični tekmovalni rezultati, ki so jih dirkači dosegali za volanom 3000 MK1. Cena novega vozila je bila £824 za BN7 dvosed. BT7 štirised je bil za £5 dražji. Cene torej niso bile bistveno višje v primerjavi s prejšnjim modelom 100/6. Danes se njihove vrednosti gibljejo od 55.000 € do 83.000 €. Do leta 1961 je bilo prodanih 2.825 vozil modela BN7 (od tega 2.592 z levim volanom, 233 z desnim volanom) in 10.825 vozil modela BT7 štirised (9.978 z levim volanom in samo 847 z desnim volanom).<sup>10</sup>



AUSTIN HEALEY 3000 MK1, LETNIK 1960 ( URL:HTTP://WWW.CLASSICANDSPORTSCAR.LTD.UK/AUSTIN-HEALEY-3000-MKI/CLASSIC-CARS-SOLD/17544 – 1. 8. 2018 ).



DO NEKATERIH SPREMEMB PA JE LE PRIŠLO, NPR. KLJUČAVNICE, KI JO JE IMEL 100/6 NA VOZNIKOVH VRATIH DO TISTEGA TRENUTKA, NA NOV 3000 MK1 NISO VGRADILI. POSLEDIČNO AVTA NI BILO MOŽNO ZAKLEPETATI Z ZUNANJE STRANI. NA SLIKI JE KLJUČAVNICA NA KLJUKI VOZNIKOVH VRAT, KI JE BILA NA VOLJO DO LETA 1959 ( VIR: OSEBNI ARHIV AVTORJA).

<sup>10</sup> Noakes A. (2012): Making it big-60th Anniversary Special Test, Classic Cars, december 2012.



## 3000 MK II – TRIJE UPLINJAČI IN NOV IZGLED

Po dveh letih proizvodnje je leta 1961 Austin-Healey modelu 3000 dodal še tretji uplinjač. Na prednji strani vozila so spremenili masko, tako da je sedaj imela vertikalne letvice in značko, ki je nosila oznako 3000 MK II. Sprva se notranjost ni spreminjala, po osmih mesecih proizvodnje pa so vgradili nov sredinski menjalnik, ki je zamenjal tistega z ročico ob strani.



ZNAČKA Z OZNAKO 3000 MK II

(URL: [HTTP://WWW.SIMONCARS.CO.UK/AH/AH3000.HTML](http://www.simoncars.co.uk/AH/AH3000.HTML)) - 1. 8. 2018

## 3000 MK II SPORTS CONVERTIBLE – NUJNA MODERNIZACIJA

Konec leta 1961 je bil Austin-Healey eden redkih športnih avtov, ki še ni imel stekel z mehanizmom za spuščanje in dviganje ali pa enostavno zložljive t.i. »convertible« strehe. V Evropi se je vozilo Alfa Romeo Giulietta Spider proizvodila z zložljivo streho in dvižnimi stekli že vse od njenega nastanka leta 1955, avtomobil Sunbeam Alpine od leta 1959, Triumph je v letu 1961 predstavil svoj TR4 z dvižnimi bočnimi stekli. Kupci so se obračali k takim športnim avtomobilom, ki so ob deževnem vremenu obvarovali potnike pred vdorom vode. To Healeyevim modelom ni uspevalo. Pri BMC je postajalo jasno, da avtomobil Austin-Healey vnovično potrebuje »nadgradnjo«. Leta 1962 je tako prišel na trg 3000 MK II Sports Convertible oz. imenovan po tipu karoserije BJ7. Lahko bi rekli, da je s to prenovo Austin-Healey stopil v »moderno dobo«. Dvižna bočna stekla, enostavno zložljiva zunanja streha (ki jo je lahko upravljal en sam človek), dobro tesnenje

okrog vetrobranskega stekla. Iste leta so tudi ukinili proizvodnjo dvosredov (BN7) ter od tedaj dalje proizvajali le še štirisede. Proizvedli so skupno 11.564 vozil tipa 3000 (BN7, BT7, BJ7). Velika večina (10.722) jih je bilo narejenih z levim volanom, namenjenih kupcem iz Severne Amerike, le 750 vozil so prodali na domačih tleh. Avtomobil je nov stal 1.045£.<sup>11</sup> Danes se njegove vrednosti gibljejo od 60.000 € do 90.000 €.



## 3000 MK III BJ8 – LUKSUZEN ŠPORTNI AVTO

Zadnja izmed Healeyevih stvaritev, pod oznako 3000 MKIII BJ8, je bila predstavljena oktobra 1963, prodaja pa je stekla naslednje leto. Stilsko je avto podedoval vse novosti predhodnega modela BJ7; dvižna bočna stekla, ukrivljeno vetrobransko steklo, bolj izolirano »convertible« streho in karoserijsko različico 2+2. Veliko posodobitev pa je bilo narejenih v notranjosti; izdelana je bila modernejša armaturna plošča s prevleko iz lesa, dodana konzola med armaturno ploščo in centralnim menjalnikom, na plošči pa

<sup>11</sup> Piggott, B., Austin-Healey, A celebration of the fabulous 'Big' Healey, 2002.



AUSTIN-HEALEY BJ8, LETNIK 1966 (URL: [HTTP://WWW.SPORTSCARSHOP.COM/AUSTIN-HEALEY-3000-3/](http://www.sportscarshop.com/austin-healey-3000-3/))

predal za drobne predmete. Avto je dobil nove števec (nov števec za hitrost z lestvico do 140 mph – 225 km/h). Moč agregata se je povečala na 148 konjskih moči zahvaljujoč predvsem novim uplinjačem SU »HD8«, večjim ventilom, novi odmični gredi in izpušnemu sistemu. Zmogel je največjo hitrost 122 mph (180 km/h) in povprečno porabo goriva 12,8 l/km. Maja 1964 so na BJ8 vgradili spremenjeno šasijo zaradi številnih pripomb kupcev, da avto večkrat drsi po tleh z izpušno cevjo. Karoserijo so pri tem dvignili na zadnjem delu in posodobili vzmetenje. Slednje je jasno vidno tudi s prostim očesom, saj ima avtomobil večjo odprtino med zadnjim kolesom in robom blatnika. Mnogi menijo, da je model s tem »visokim repom« izgubil tisti estetski videz, ki so ga Austin-Healey imeli vse od svojih prvih primerkov. A vendar, zahvaljujoč svojim odličnim voznim lastnostim in udobnosti je ta zadnji »Big Healey« postal izredno priljubljen. Med leti 1964 in 1968 je bilo zato prodanih rekordnih 16.322 primerkov. Osnovna verzija avtomobila je stala tedanjih £1.126, kar je predstavljalo majhno porast cene glede na vrednost prejšnjih modelov. Z dodatno opremo, ki je obsegala: t. i. »overdrive«, platišča s špicami in gretje v kabini, ste za nov primerek morali odšteti tedanjih £1.220 (Piggott, 2002, str.

154). Danes je eden najbolj cenjenih modelov Austin-Healeya, če odmislimo »eksote« kot sta 100M ali 100S. Njegove vrednosti se gibljejo med 65.000 € in 98.000 €. Vrednost in priljubljenost med ljubitelji sta v zadnjih 15-ih letih v naglem porastu.<sup>12</sup>

#### VIRI IN LITERATURA:

1. Anderson G., Moment R., Austin-Healey 100/100-6/3000 Restoration Guide, MBI Publishing Company, 2000.
2. Clausager A., D., Original Austin-Healey 100, 100-Six and 3000, MBI Publishing Company, 2002.
3. Garnier, P. in Healey B., Donald Healey world of cars, Patrich Stephens Limited, Sparkford, Somerset, UK, 1989.
4. Greggio F. (2009): È »la« spider bellezza!, Ruoteclassiche, n°248, avgust 2009.
5. Noakes A. (2012): Making it big-60th Anniversary Special Test, Classic Cars, december 2012.
6. Piggott, B., Austin-Healey, A celebration of the fabulous 'Big' Healey, 2002.
7. Robson G., Austin-Healey 100 & 3000 Series, The Crowood Press Ltd., 1994.
8. Ruoteclassiche n°350, quotazioni, izdaja februar 2018.

<sup>12</sup> Greggio F. (2009): È »la« spider bellezza!, Ruoteclassiche, n°248, avgust 2009.