



## Le coup de cœur d'Austin

**L'Austin-Healey est véritablement l'archétype du roadster à la mode anglaise. Une ligne séduisante, un moteur (assez) puissant, une finition simpliste et un comportement rustique. Elle n'en demeure pas moins un gros succès commercial, qui ne se dément pas de nos jours en collection.**

Donald Healey est né en 1898. D'abord mécanicien, il ouvre un garage et s'essaie à la compétition. Avec succès d'ailleurs, puisqu'il remporte le Rallye de Monte-Carlo en 1931. Il collabore avec différents constructeurs comme Riley ou Nash, mais voilà que ses ateliers se libèrent suite au transfert chez Pininfarina de l'assemblage des Nash-Healey. Notre homme rêve de produire des automobiles à son nom. Il se met en recherche d'un moteur et choisit le 4 cylindres de l'Austin A90 Atlantic. Pas vraiment un foudre de guerre, mais une certaine robustesse et un coût réduit.

Fin 1952, le premier prototype est terminé. Le projet porte le nom de Healey 100, car l'objectif est d'atteindre la vitesse de pointe de 100 mph, soit 160 km/h. Healey effectue les tests sur l'autoroute belge de Jabbeke, utilisée dans les années 50 pour nombre de tentatives de record. La 100 donne satisfaction, atteignant même 178 km/h. Sans coup férir, elle subit quelques retouches de peinture pour effacer les traces de roulage et rejoint le London Motor Show à Earls Court.

### **Rebaptisée en plein salon de Londres !!**

Le succès est immédiat, tant auprès de la presse que du public, et Healey a déjà enregistré les premières commandes, quand le patron d'Austin découvre la voiture. Leonard Lord décide sur le champ d'embaucher Healey comme consultant et d'assurer la production et la vente. Seule condition : que le prototype soit rebaptisé

Austin-Healey durant le salon. C'est Jensen, firme spécialisée dans la carrosserie de grand luxe depuis 1920, qui assurera la production des caisses, et Austin l'assemblage. La chaîne démarre dès le mois de mai 1953 par la sortie de 250 exemplaires à carrosserie aluminium. Les phares ont été rehaussés et la calandre, qui déplaisait à Donald Healey, légèrement modifiée. Il s'agit d'une stricte 2 places très spartiate : les portières n'ont ni serrures ni poignées extérieures, les vitres sont uniquement démontables et ne descendent pas, et la capote est des plus simplistes. Les performances, elles, sont satisfaisantes grâce à la souplesse du moteur, bien que les 90 cv du 2,6 litres restent une puissance mesurée.

L'image sportive de l'auto est renforcée par sa participation aux 24 heures du Mans 1953, qui se solde par les 12<sup>ème</sup> et 14<sup>ème</sup> places. C'est pourquoi deux versions voient ensuite le jour, la M puis la S, destinées précisément à la clientèle en mal de perfor-



Mais la calandre redessinée et la peinture 2 tons ne suffisent pourtant pas à contenter les clients outre-Atlantique ; aussi la puissance est-elle bientôt revue à la hausse avec 15 cv supplémentaires.

En 1958, la 2 places réapparaît au catalogue, probablement pour écouler des stocks de carrosseries. En 1960, les motorisations BMC sont portées à 2,9 litres, l'Austin-Healey suit l'évolution et adopte un superbe monogramme 3000. Moins visibles mais plus utiles, des freins à disques sont, quant à eux, montés à l'avant. En 1961 sort



mances. La production du moteur 4 cylindres cesse en 1956, il est donc remplacé sous le capot des Austin-Healey par le 6 cylindres 2,6 litres des Austin et BMC haut de gamme. Ce dernier est à peine plus puissant avec 102 cv, mais apporte une souplesse accrue et un réel agrément de conduite. Sa plus grande longueur impose la modification du châssis, et Healey profite de l'occasion pour ajouter 2 sièges à l'arrière. A déconseiller toutefois aux grandes tailles !! Les portes sont allongées et gagnent au passage des poignées, le pare-brise n'est plus rabattable et la capote est améliorée. Le modèle s'appelle désormais 100/six.

la Mk II, dotée de 132 cv et d'une nouvelle calandre. Il faudra cependant attendre l'année suivante pour voir apparaître le modèle Sports Convertible, doté de vitres coulissantes à déflecteurs et d'une capote repliable. C'est la fin du roadster, le hard-top proposé avec ce dernier disparaît lui aussi du catalogue. La carrière de l'Austin-Healey se poursuit, avec diverses modifications touchant au confort, comme la planche de bord en bois et sa console centrale (1964). Et, lorsque cesse la production fin 1967, la puissance du moteur culmine à 148 cv, et le train arrière a été totalement revu.

# AUTOMOBILE



## L'Austin-Healey en compétition

Comme nous l'avons vu, la carrière sportive de l'Austin-Healey a commencé en fanfare aux 24 heures du Mans 1953. Elle se poursuit dans des épreuves tant routières que sur piste, mais plus volontiers dans des courses d'endurance que dans des sprints. L'auto participe ainsi aux 12 heures de Sebring et aux Mille Miglia, mais part aussi battre des records de vitesse sur le Lac Salé

de Bonneville. A partir de 1959, le service compétition de BMC endosse la préparation et les engagements en course. S'ensuivent dès lors nombre de victoires comme au Liège-Rome- Liège 1960, à la Coupe des Alpes 1961 et 1962, ou au Spa-Sofia-Liège 1964.

**L'Austin-Healey a entamé sa carrière sous la forme d'un petit roadster sportif et rudimentaire pour la clore en cabriolet un tantinet bourgeois. L'esprit des débuts y a perdu, mais le confort et surtout la sécurité y ont gagné. L'auto aura rencontré un succès commercial important, notamment aux USA, un marché très friand de ce type de produit. Elle est aujourd'hui très prisée et poursuit d'ailleurs sa carrière sportive dans les épreuves réservées aux véhicules historiques.**

Franck Figuls