



Ingénieur et pilote de renom, Donald Healey fait ses premières armes de constructeur en 1948 avec un coupé (Elliot) et un roadster (Westland) équipés d'un moteur Riley de 2,4 litres. Suivra en 1951 la Nash-Healey, un roadster motorisé par un six cylindres (réalisé à seulement 253 exemplaires). Mais Donald Healey rêve de construire un roadster performant à un prix abordable, qui lui assurerait une plus large diffusion.

La grande aventure débute en 1952 au salon de Londres, dont l'Healey 100 constitue l'une des vedettes. Dessiné par Gerry Coker et construit par Ticford, ce prototype emprunte son moteur à l'Austin A 90. Rapidement Donald Healey signe un accord avec la British Motor Corporation, et la voiture devient Austin Healey. Equipée d'un quatre cylindres de 2663 cm³ développant 90ch, le modèle (série BN1) est essentiellement conçu pour l'exportation. En août 1954 apparaît une version sportive dotée de 4 freins à disques, la 100-S, dont les 132ch sont obtenus grâce à une culasse préparée chez Westlake. L'Austin Healey 100 connaît également une première évolution en 1955 (série BN2) avec l'adoption du train arrière de la Morris Minor et d'une boîte de vitesses à quatre rapports. Une variante plus performante, la 100 M, voit son moteur porté à 110 ch.

L'année suivante marque un tournant dans l'évolution de l'Austin Healey avec l'apparition du premier modèle à six cylindres : c'est la 100 Six (série BN4), dont le moteur de 2639 cm³ (102ch) est celui de l'Austin A-105 Westminster. Sa carrosserie allongée fait de la voiture une 2 + 2. Variante de la précédente, la 100 Six série BN6 revient en 1958 à la carrosserie deux

places. Le moteur reçoit en même temps un surcroît de vitamines (117ch) grâce à une nouvelle culasse et à des carburateurs SU HD6.

C'est en juillet 1959 que naît l'Austin Healey 3000, premier modèle d'une nouvelle génération dont le six cylindres est porté à trois litres (124ch). Dotée en série de freins à disque à l'avant, la voiture est disponible en roadster deux places (série BN7) et 2 + 2 (série BT7). En 1961, la 3000 MkII bénéficie de trois carburateurs SU HS4, qui font monter la puissance à 132ch.

La " Big Healey " apparaît comme une des plus belles réussites du design britannique. Racée et subtilement agressive dans un ensemble d'une grande homogénéité, elle est un chef d'œuvre d'équilibre et d'élégance.



Sur la route, la voiture exprime la générosité de sa mécanique qui, pour être dépourvue de toute sophistication, n'en témoigne pas moins de remarquables qualités sportives. Puissant le moteur tout en rondeur s'affirme comme un parangon de souplesse et de disponibilité.

Il n'a pas fallu longtemps au département Compétition de BMC pour mettre les mains sur la 3000. Ce fut un succès instantané : Pat Moss termina deuxième au Rallye d'Allemagne 1959, vice-champion des Alpes 1960 et vainqueur du pénible Rome-Liège-Rome la même année. Suivirent de nombreux succès en rallye : La domination de Don et Erle Morley sur le Rallye des Tulipes, 1962 à 1965, puis les triomphes alpins en 1961 et 62. La victoire de Rauno Aaltonen à Spa-Sofia-Liège en 1964.

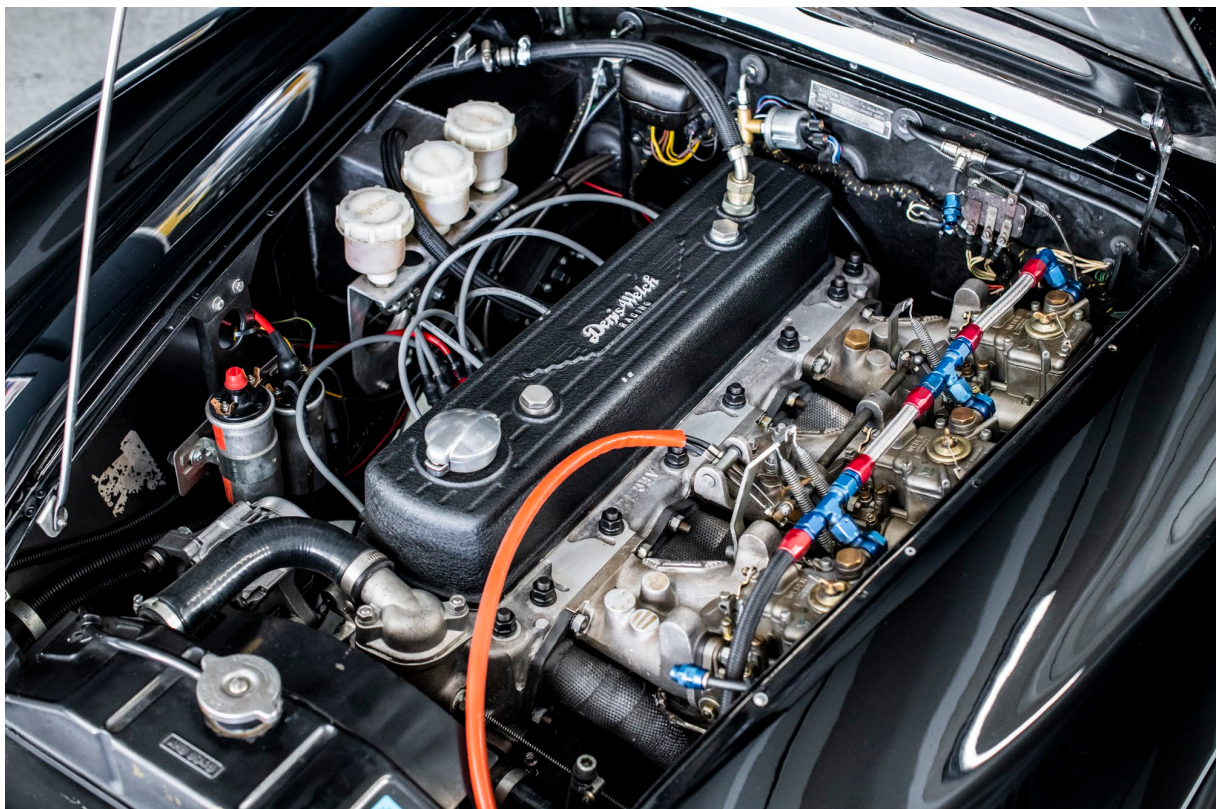
Sur la piste, la 3000 a été homologuée comme une véritable GT en 1960, avec un toit rigide, un réservoir de 25 gallons et des freins à disques. Souvent destinées aux courses d'endurance plusieurs Healey 3000 s'illustrent dans des courses internationales telles que Sebring ou les 24h du Mans.



Notre Austin-Healey 3000 Mk1 a été construite et développée en auto de course par l'Atelier C2C en région parisienne. Depuis de nombreuses années, elle écume les circuits et nous la retrouvons au départ de plusieurs courses dont Le Mans Classic aux mains entre autres de Stephane Wimez. Elle à ensuite été suivie et préparée par Ohres Racing pour le compte de Mr. Avezou, qui lui aussi prendra part à de nombreuses courses. Elle change de mains et rejoint, pour le compte de l'actuel propriétaire, les mains expertes de Claude Cassina (Garage De La Maison Neuve) qui depuis en assure l'entretien, l'ensemble des pièces mécaniques venant de la célèbre maison Welch. Son moteur très performant reconstruit récemment et sa carrosserie toute aluminium en font une arme idéale pour le Sixties' Endurance by Peter Auto, les 6 Heures de Spa ou encore le GTSCC, et bien évidemment Le Mans Classic en plateau 3. Accompagnée de son PTH, d'un réservoir neuf, livrée avec un jeu de jantes et un pont AR supplémentaire, il ne manque que vous pour la piloter dans la ligne droite des Hunaudières!

Donald Healey, a renowned engineer and driver, made his debut as a manufacturer in 1948 with a coupé (Elliot) and a roadster (Westland) equipped with a 2.4-litre Riley engine. This was followed by the Ambassador (of which only 253 cars were built). But Donald Healey dreamed of building a high-performance roadster at an affordable price, which would ensure its wider distribution.

The great adventure began in 1952 at the London Motor Show, of which the Healey Hundred was one of the stars. Designed by Gerry Coker and built by Ticford, this prototype borrowed its engine from the Austin A 90. Donald Healey quickly signed an agreement with British Motor Corporation, and the car became Austin Healey. Series production of the Austin Healey 100 starts in May 1953, equipped with a four-cylinder, 2663 cc, 90 hp four-cylinder engine, the model (BN1 series) was primarily designed for export. In August 1954, a sporty version with four-disc brakes, the 100-S, with 132 bhp, was launched, with a cylinder head prepared by Weslake. The Austin Healey 100 underwent its first evolution in 1955 (BN2 series) with the adoption of the Morris Minor rear suspension and a four-speed gearbox. A more powerful variant, the 100 M, saw its engine increase to 110 bhp.



The following year marks a turning point in the evolution of the Austin Healey with the appearance of the first six-cylinder model: the 100 Six (BN4 series), with a 2639 cc (102 bhp) engine. Its elongated bodywork makes the car a 2 + 2. A variant of its predecessor, the 100 Six

series BN6 returned to two-seater bodywork in 1958. At the same time, the engine was given extra vitamins (117 bhp) thanks to a new cylinder head and SU HD6 carburetors.

In July 1959, the Austin Healey 3000 was born, the first model of a new generation whose six-cylinder engine was increased to three liters (124 bhp). Equipped as standard with disc brakes at the front, the car is available as a two-seater roadster (BN7 series) and 2 + 2 (BT7 series).

In 1961, the 3000 Mk II was fitted with three SU HS4 carburetors, which increased power to 132 bhp.

Designed by Gerry Coker, the "Big Healey" appears to be one of the most beautiful achievements of British design. Racy and a touch aggressive in a very homogenous whole, it is a masterpiece of balance and elegance.



On the road, the car expresses the generosity of its mechanics, which, although devoid of any sophistication, nevertheless demonstrates remarkable qualities. Powerful and always ready to take off, this round engine is a paragon of flexibility and availability.

It didn't take long for BMC's competition department to get their hands on the 3000. It was an instant success: Pat Moss finished second in the 1959 German Rally, vice-champion of the Alps in 1960 and winner of the grueling Rome-Liège-Rome the same year. This was followed by numerous rally successes: Don and Erle Morley's domination of the Tulip Rally from 1962 to

1965, followed by Alpine triumphs in 1961 and 62. Rauno Aaltonen's victory at Spa-Sofia-Liège in 1964.

On the track, the 3000 was homologated as a real GT in 1960, with a hardtop, 25-gallon tank and disc brakes. Often intended for endurance racing, several Healey 3000s have distinguished themselves in international races such as Sebring or the Le Mans 24 hours.



Our Austin-Healey 3000 Mk1 has been built and developed as a race car by Atelier C2C in the Paris area. For many years, it has been tearing up the track and has competed in several races, including Le Mans Classic driven by Stephane Wimez, among others. It was then maintained and prepared by Ohres Racing on behalf of Mr. Avezou, who also took part in numerous races. It changed hands and, on behalf of the current owner, was entrusted to the expert hands of Claude Cassina (Garage De La Maison Neuve), who has been responsible for its maintenance ever since. All the mechanical parts come from the famous Welch workshop. Its high-performance engine, recently rebuilt, and its all-aluminum body make it the ideal weapon for the Sixties' Endurance by Peter Auto, the Spa 6 Hours, the GTSCC and, of course, Le Mans Classic in grid 3.

Accompanied by its HTP, a new fuel tank, delivered with a set of rims and an additional rear axle, all that's missing is you to drive it down the Hunaudières straight!