

# L'AUSTIN HEALEY



## 3000 BJ8 DE MICHEL



Les Pet'ardentes du Choletais  
Sourdine  
49360 YZERNAY  
[www.lespetardentes.fr](http://www.lespetardentes.fr)

LA GAZETTE

Mars 2020

### La naissance d'une marque

La marque Austin-Healey est le fruit de la rencontre de deux passionnés britanniques. D'un côté, l'ingénieur et pilote Donald Healey, passé par la direction technique de Triumph avant de concevoir ses propres voitures de course. De l'autre, Leonard Lord, à l'époque directeur de la division Austin au sein du Groupe British Motor Corporation (BMC).

Ces deux hommes ont bâti la légende Austin-Healey dès le lancement de leur premier modèle : l'Austin-Healey 100, présenté au Salon de Londres en 1952. Avec cette voiture, Austin-Healey marque aussitôt les esprits. Son design typiquement anglais recèle une vraie bête de course. Au fil des années, l'esthétique évoluera peu, la principale modification intervenant au niveau de la calandre et du pare-brise, rabattable sur les premières versions et devenu fixe par la suite.



Austin Healey 100  
(calandre origine  
et pare-brise rabattable)

### L'Austin-Healey 100 à travers toutes ses évolutions

L'Austin-Healey 100 est l'une des grandes productions d'Austin à l'époque. Produite entre 1953 et 1956, avec des moteurs 4 cylindres ou 6 cylindres, cette automobile fut vendue à 14 634 exemplaires. L'Austin-Healey 100 se décline au cours de ces années en plusieurs versions, toutes en roadster 2 places. Les premiers, nommés BN1, étaient déjà capables de passer de 0 à 100 km/h en 11,2 secondes pour une vitesse maximale de 171 km/h.

### L'Austin-Healey «Six»

Le changement le plus important dans la production de l'Austin-Healey arrive en 1956 lorsque BMC prend la décision de réduire le nombre de types de moteurs en production. Dorénavant il y aurait 3 moteurs au total pour toutes les marques BMC. Exit le moteur 4 cylindres de 2,66 litres de la 100, qui fut rebaptisée à l'occasion et à postériori la 100/4. Le nouveau moteur, est un six cylindres série C de 2,64 litres. La nouvelle voiture devenue 100/6 est plus lourde, et même si la puissance passe de 90 ch à 102 ch, l'accélération en prend un coup tandis que la vitesse de pointe reste la même.



### L'Austin-Healey 3000 (MKI)

En 1959, BMC lance une version améliorée du moteur série C, avec une culasse à 12 soupapes, un collecteur en aluminium et deux carburateurs SU HD6. La cylindrée passe à 2912 cm<sup>3</sup> et la puissance à 132 ch. On installe des freins à disques à l'avant, tandis qu'à l'arrière, les tambours sont maintenus. Rebaptisée Austin-Healey 3000, elle est disponible en 2 places (BN7) ou en 2+2 (BT7).

### La Tri-Carb (MKII)

Pour 1961, un nouveau modèle est présenté : la 3000 Mark II à 3 carburateurs SU HS4. La grille de calandre est redessinée mais le reste de la voiture demeure quasiment identique à la 3000 MKI

### La 3000 MKIII

L'ultime version de l'Austin-Healey apparaît en 1963. Elle devient plus une voiture de grand tourisme que la vraie sportive qui avait été imaginée par Donald Healey. La 3000 MKIII développe 148 ch avec 2 carburateurs HD8 et un arbre à cames révisé. Elle peut atteindre 195 km/h.

### La 3000 MKIII de Michel (Type BJ8)



Une voiture qui s'admire aussi de l'arrière

Michel est allé acheter sa voiture, une MKIII de 1965, chez un importateur, près de Strasbourg. Elle arrive tout droit des USA. Par rapport à ses devancières, c'est une voiture relativement confortable, dotée de vitres latérales remontantes, d'un tableau de bord en bois et munie d'un freinage assisté. Une des toutes premières versions de la série, encore équipée de combinés clignotants/feux de position, à l'avant et à l'arrière, alors que sur les modèles suivants, ils étaient séparés.

Mis à part quelques travaux cosmétiques, il n'y avait rien à refaire pour prendre la route au grand air ! Ce qui fut fait, vite fait et bien fait !

## L'AUSTIN HEALEY DE MICHEL



Production totale Austin Healey 3000  
51 317 ex.  
Dont : 17 712 MKIII  
(chiffres approx.)



© Michel Pionneau