

The Big Healey



Pur senza la sofisticata meccanica delle coeve Jaguar e Aston Martin, la Austin Healey 3000 si è ritagliata una sua fetta di storia tra le più prestigiose vetture sportive inglesi del dopoguerra

Testo e foto: Franco Daudo

A Mantova il nome di Gianni Bondavalli è piuttosto noto. Artista dalle tante declinazioni, talvolta provocante ma anche concreto nelle escursioni nell'interior design, ha un debole per le belle auto: "Si ma che siano inglesi, però. L'eleganza, lo stile e le prestazioni ne fanno,

per me, capolavori assoluti!". E' così dopo che un amico comune ci ha presentati, entriamo subito in sintonia. "Questa è la terza Austin Healey che ho avuto. A fine anni '70 ho comperato un MkI Frogeye e a fine anni '80 una 3000 MkII BT7. Questa MkIII è per me la

Austin Healey definitiva e per questo l'ho voluta assolutamente perfetta. Ci ho messo anni per recuperare tutti i particolari, anche i meno visibili, per renderla assolutamente originale. E ora me la godò!". Lo sguardo è quello vispo di un ragazzino e l'aspetto quello di un vero

Questa splendida Austin Healey 3000 MkIII modello BJ8 del 1967 appartiene all'appassionato mantovano Gianni Bondavalli.



La calandra a elementi verticali è uno dei segni distintivi di questa vettura.

La parte posteriore è piuttosto bassa e per questo l'assetto appare piuttosto 'seduto'.



gentleman driver inglese. E' perfetto, con quel cappello tipicamente british, al volante di questa Big Healey con la capote abbassata che mostra con orgoglio i suoi sedili in pelle nera e il cruscotto di legno, col sei cilindri in linea che zoppica per accompagnarlo in uno scatto dinamico su un viale che attraversa il Parco del Mincio.

“Ho visto questa vettura anni fa sul sito 'le più delle Austin Healey in America' e il caso ha voluto che proprio quella stessa vettura sia poi giunta in Europa, sia anche stata esposta al Museo di Bu-

dapest e infine acquistata da un italiano che dopo averla importata e immatricolata in Italia l'ha venduta a me”, continua Bondavalli. “In vero l'auto non era bellissima; ben verniciata, nascondeva però stucco e vetroresina sotto tre strati di diverso colore. Conoscendo bene questo tipo di vetture, sapevo che sono molto veloci, sia su strada sia... ad arrugginire, poiché ristagna l'acqua nei lamierati. E poi se non perdono un po' d'olio non sono inglesi! Ho quindi deciso di smontarla completamente e restaurarla fino all'ultima vite”.

Sportiva di razza

Vedendo questa vettura, datata 1967, l'ultimo anno di produzione, mi viene subito in mente la foto della numero 108 targata ARX91B di Hawkins-Makinen alla Targa Florio del 1965, con la calandra parzializzata alle estremità per dare più accesso all'aria di raffreddamento dei due freni a disco anteriori, all'epoca una primizia su una macchina di serie. E poi il giro del Circuito delle Madonie vissuto al fianco di Timo Makinen in un 'camera car' inserito in una videocassetta 'cult' della Duke Marketing che racconta



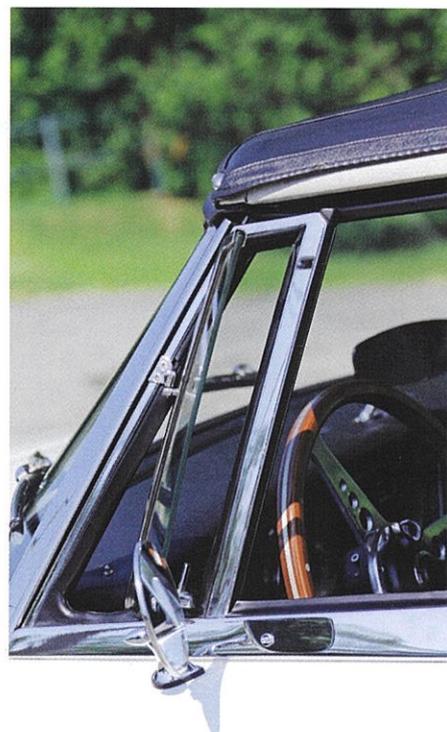
proprio quella 'Targa' e che tengo tra le cose più preziose che ho...

In effetti Donald Healey aveva alle spalle una brillante partecipazione alle più importanti gare internazionali, e parliamo di Le Mans e Mille Miglia, fin dall'inizio degli anni '50, agli albori del rapporto di collaborazione con la Austin, quando il motore sotto il cofano di quella che era chiamata Healey 100 era ancora lo stesso quattro cilindri di 2,6 litri montato sulla Austin A90 Atlantic. Ma facciamo un passo indietro e ripercorriamo la storia che ha portato alla creazione e all'affermazione della Big Healey, la 3000.

Le origini

Donald Healey, dopo aver svolto importanti incarichi tecnici prima alla Invicta e poi alla Triumph, nel 1946 decise di creare una sua società e avviò così a Warwick, nell'area dove maggiore era

la concentrazione di industrie automobilistiche, la produzione di un paio di modelli dotati del vetusto motore Riley di 2,5 litri. Parallelamente, però, Healey ottenne dalla Austin un motore quattro cilindri montato sulla Atlantic attorno al quale realizzare una vettura scoperta che potesse in qualche modo reggere il confronto con la Jaguar XK120, ovvero quella che aveva rivoluzionato il mondo delle spider inglesi di alte prestazioni. Il prototipo della 100, un numero che evocava le 100 miglia orarie che Healey confidava fossero alla sua portata, confermò le aspettative e, forte dello stile disegnato da Gerry Coker, fece bella mostra di sé al Salone di Londra del 1952. Leonard Lord della Austin, azienda che nel frattempo si era fusa con la Morris per formare la BMC, intravide in quella Healey la vettura che poteva rilanciare il marchio nel settore delle auto sportive e convinse il piccolo

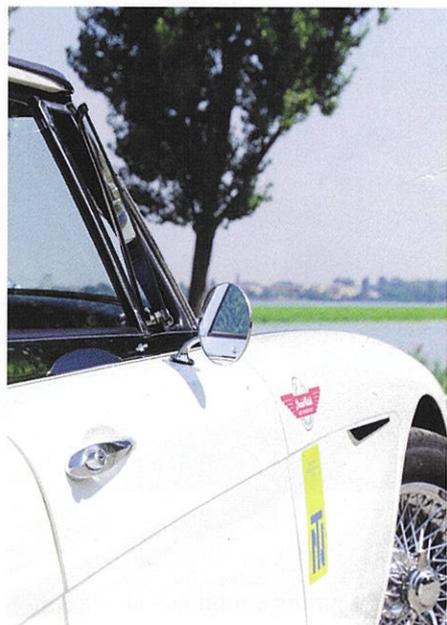


Il deflettore che apparirà solo dalla MkII.



Sulla MkIII la plancia fu decisamente più curata che in passato, con la superficie rivestita in legno.

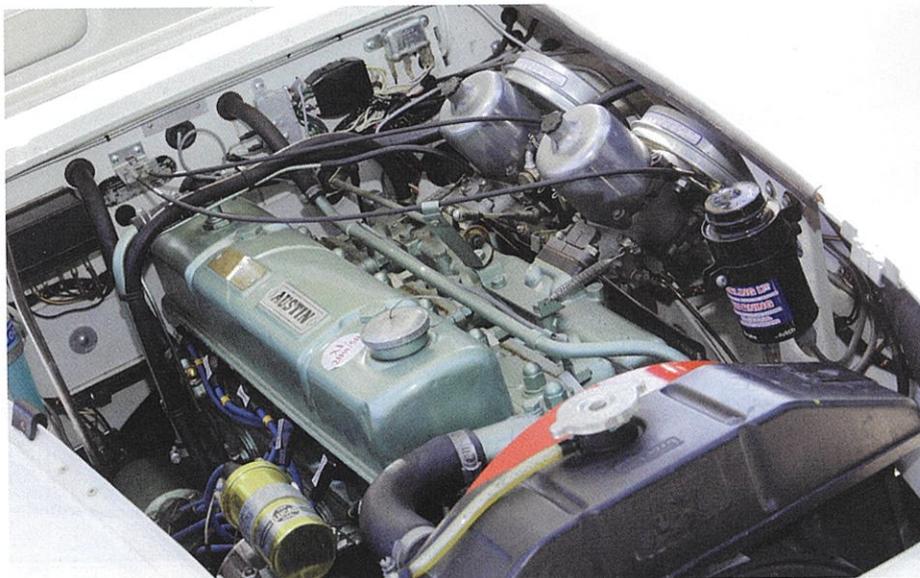
Anche la parte centrale fu completamente rinnovata.



costruttore di Warwick a siglare un accordo per produrre in serie la 100 col nome Austin Healey. Il piano industriale prevedeva l'allestimento delle carrozzerie presso la Jensen e quindi il loro trasferimento nello stabilimento Austin di Longbridge per il completamento con la meccanica. Nel 1953 a Longbridge iniziò così la produzione della Austin Healey 100 che contestualmente trovò impiego sportivo, tanto che due vetture furono iscritte alla Mille Miglia e altre

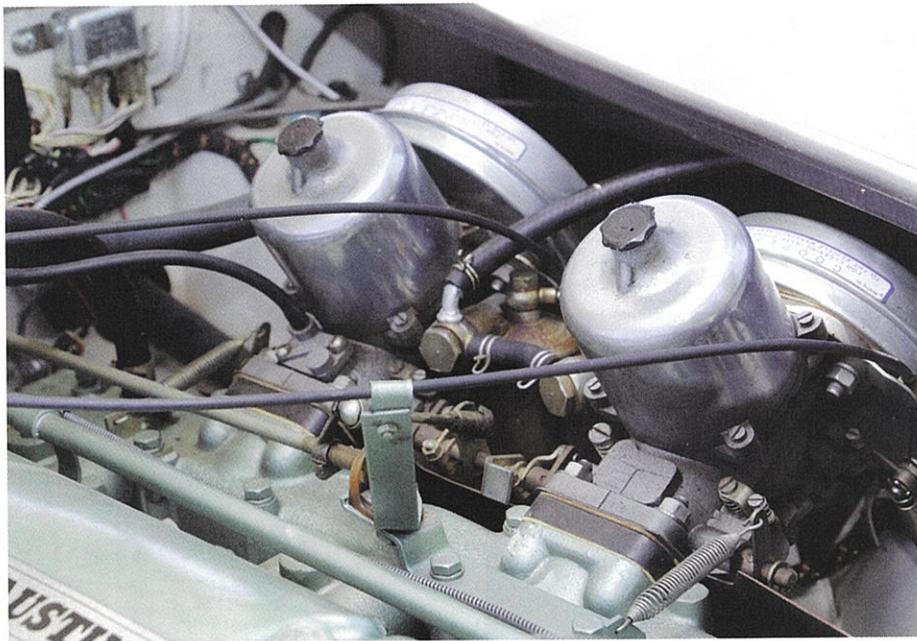
due parteciparono alla 24 Ore di Le Mans. Nel 1954 una 100 viene iscritta alla 12 Ore di Sebring per pubblicizzare il modello sul mercato americano, avido di spider europee e inglesi in particolare. Si tratta del prototipo della 100S, una vettura prodotta in serie limitata (50 pezzi) e destinata alla clientela più sportiva. Alleggerita, potenziata (il motore montava una testata Weslake e passava da 90 a 135CV), dotata di un cambio David Brown a quattro rapporti, freni a





Il motore alloggiato nel suo vano. Si noti l'attenzione ai dettagli in fase di restauro.

I due carburatori SU HD8 da 2", ciascuno con un filtro per l'aria.

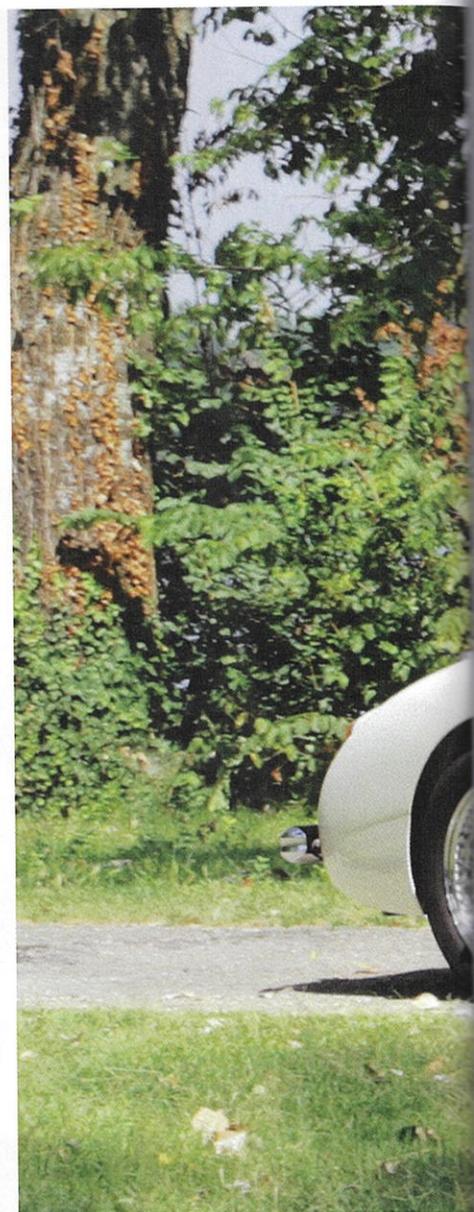


disco Dunlop e cerchi a raggi, le 100S, il cui lancio avvenne al Salone di Earls Court a fine 1954, erano assemblate con grande cura nello stabilimento Healey di Warwick.

La 100/6

Nel settembre 1956 fu presentata una versione rinnovata della 100, la 100/6 che differiva sostanzialmente per il passo allungato, la creazione di due posti posteriori (invero poco godibili) e soprat-

tutto l'adozione del nuovo motore BMC C-Series a sei cilindri. Nonostante il maggior frazionamento e la cilindrata di 2,6 litri, esso non offriva, almeno nella sua versione iniziale, prestazioni troppo diverse dal vecchio quattro cilindri. Anzi, il motore della 100S gli era addirittura superiore. Per questo Geoffrey Healey insistette affinché alla Morris si lavorasse per migliorare le prestazioni, che alla fine arrivarono a 102 CV a 4.600 giri/min con un rapporto di compres-



sione di 8,25:1. Nella visione della BMC la 100/6 doveva essere una vettura migliore della 100, ma questo in effetti non fu, tanto che la rivista americana The Autocar rilevò la medesima velocità massima, un'accelerazione inferiore (la vettura pesava oltre 100kg in più) e, come unico vantaggio, un minor consumo. Le vendite non furono soddisfacenti e questo spronò la BMC a rivedere la testata del motore (di concezione piuttosto vetusta) per cercare più potenza e coppia. Il risultato fu che dalla fine del 1957, contestualmente al trasferimento



della produzione da Longbridge ad Abington, le 100/6 avevano 117 CV.

La Big Healey

Tra il 1959 e il 1967 la Austin Healey ebbe il periodo più felice, sia dal punto di vista produttivo (ne furono costruite quasi 43.000) sia sportivo, poiché con l'aumento a tre litri della cilindrata del suo sei cilindri e altre modifiche, la 'Big Healey' ovvero la Austin Healey 3000, divenne una vera icona tra le vetture sportive inglesi degli anni '60. Tutto questo grazie innanzitutto all'aumento della

cilindrata fino a 2912cc, ottenuto con un nuovo blocco cilindri con alesaggio di 83,36mm anziché 79,4mm (mantenendo la stessa corsa di 88,9mm) e al rapporto di compressione portato a 9,0:1 che consentì di arrivare a 125 CV. A questo fu abbinata una frizione rinforzata e un cambio con rapporti diversi, mentre sulle ruote anteriori comparvero una coppia di dischi freno della Girling. Una novità, ma non una primizia, poiché fu la Triumph ad adottare per prima questa soluzione sulla TR3 del 1957, seguita poco dopo da Jaguar ed MG. La vettura

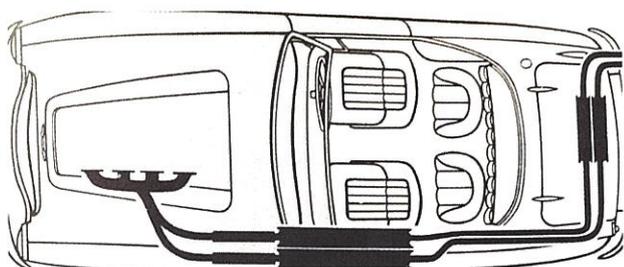
mostrava la sua nuova anima semplicemente con l'indicazione della cilindrata sul fregio. La 3000 fu prodotta nella prima versione fino al 1961, quando fece la comparsa la versione MkII, sostanzialmente uguale tranne alcune modifiche richieste per il mercato nordamericano. Visivamente si potevano apprezzare la nuova calandra a elementi verticali anziché orizzontali, una diversa presa d'aria sul cofano e i fregi con una nuova grafica. Nel motore c'era qualche cavallo in più (132 CV a 4.750 giri) grazie a una diversa fasatura della distribu-



La famosa Austin Healey 3000 MkIII che partecipò alla Targa Florio del 1965. Tipica la livrea rossa e bianca, adottata anche dalle Mini Cooper ufficiali schierate dalla BMC.



La prima Austin Healey 100 aveva il motore quattro cilindri di 2,6 litri della Austin A90 Atlantic.



L'ultima versione dello scarico della 3000 MkIII utilizzava due coppie di silenziatori per aumentare l'altezza da terra e migliorare lo smorzamento senza soffocare il motore.

zione e all'adozione di tre carburatori SU anziché i due della 100/6, una variante quest'ultima che durerà però per un solo anno, poiché a fronte di un maggior consumo di carburante non corrispondeva un equivalente aumento delle prestazioni.

L'ultima 3000

La Austin Healey si avvicinava ai 10 anni di vita e questa vettura, nonostante le numerose modifiche succedutesi negli anni, segnava un po' il passo rispetto alla migliore concorrenza, anche perché alcuni difetti di base, come la ridotta al-

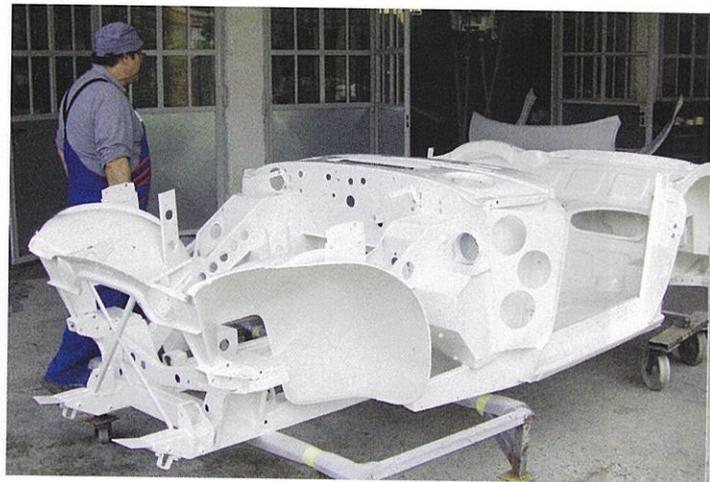
tezza da terra e il forte trasferimento di calore dal vano motore all'abitacolo, non erano mai stati corretti. Alla BMC sembrò comunque prematuro pensionare la 3000 e infatti, poco più di due anni dopo l'apparizione della MkII, all'inizio del 1964 debuttò l'ultima Big Healey,



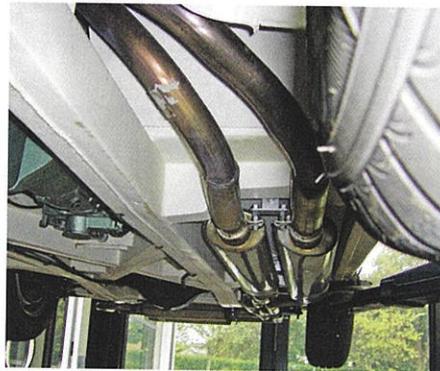
Dopo l'acquisto la vettura del servizio è stata completamente smontata per porre rimedio a un restauro fatto più da commerciante che da appassionato.



La carrozzeria è stata completamente sverniciata, riparata e preparata per la verniciatura.



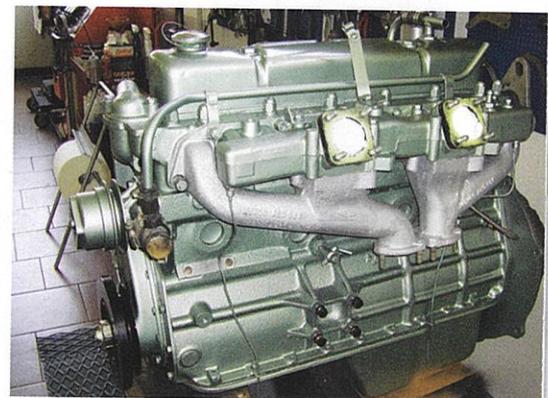
La delicata fase di applicazione del fondo che evidenzia le ultime irregolarità della superficie e consente di porvi rimedio prima della verniciatura definitiva.



Per aumentare la luce da terra, nella MkIII l'impianto di scarico fu dotato di due piccoli silenziosi affiancati e ospitati in un apposito recesso ricavato su un elemento del telaio.

Il cambio è stato completamente ricondizionato.

Il motore sei cilindri di 3 litri ha la distribuzione ad aste e bilancieri e ha l'aspirazione e lo scarico sullo stesso lato, secondo uno schema in voga negli anni '50 e '60.



ovvero la 3000 MkIII. Identica esteriormente, aveva una plancia rivestita di legno e la zona centrale sopra il tunnel della trasmissione completamente nuova.

Nel motore le camme ebbero una nuova fasatura (la quarta revisione da quando nacque la 3000) e i due carburatori SU HD8 da 2" furono montati su un nuovo collettore di aspirazione. Nuovo anche il sistema di scarico che risolveva il problema della luce da terra e migliorava le emissioni acustiche, adeguandole alle nuove normative, senza strozzare il motore. C'erano ora due coppie di silenziosi, una sotto la porta sinistra e l'altra sotto il baule, nascosta alla vista dal paraurti.

Il motore raggiunse i 148 CV a 5.250 giri con una sostanziosa coppia fin da poco più di 1.000 giri. Anche la velocità di oltre 120 miglia orarie non si era mai vista su una Austin Healey e il tutto a fronte di un consumo più basso. Raggiunto così l'apice dello sviluppo, la 3000 iniziò una lenta parabola discendente in termini di vendite: 4.900 nel 1964, circa 4.000 nel 1965, poco più di 5.000 nel 1966 e solo 3.000 nel 1967. Nell'autunno di quell'anno la produzione rallentò drasticamente per fermarsi

poco prima di Natale. Nel 1968 uscì da Abington un esemplare assemblato con le parti rimaste e risulta che questa ultima Austin Healey 3000 MkIII sia stata consegnata a fine marzo 1968.

Regina dei Rally

Dei successi sportivi delle prime generazioni delle Austin Healey abbiamo già accennato. Vogliamo qui ricordare invece i grandi successi ottenuti nei rally dalle vetture ufficiali allestite dalla Casa tra il 1960 e il 1965 nella inconfondibile

livrea rossa e bianca, quando queste spider dotate di hard top ottennero numerose vittorie internazionali ottenute da piloti del calibro di Paddy Hopkirk (che avrebbe poi vinto il Rally di Montecarlo nel 1964 con la Mini Cooper), Rauno Aaltonen, Pat Moss (sorella del celebre Stirling), Timo Makinen e i fratelli Donald ed Erle Morley che forse più degli altri legarono il proprio nome alle Big Healey, nonostante abbiano ottenuto anche numerosi successi con MGA, MGB e Mini Cooper. 