

ESSAI: AUSTIN-HEALEY 3000 MKI BT7 (1960)

ICÔNE ESPIÈGLE

Quand on évoque les légendaires voitures de sport britanniques, le nom d'Austin-Healey ne tarde jamais à surgir dans la conversation. Il faut dire que cette auto incarne l'art de rouler à l'anglaise comme peu d'autres, au point d'être devenue une sorte de cliché. Mais derrière son style élégant, la 3000 ne manque pas de caractère!

TEXTE VINCENT DESMONTS PHOTOS NICOLAS SOLER





L'AUSTIN-HEALEY 3000 ARBORE LE PROFIL CARACTÉRISTIQUE DU ROADSTER, AVEC SES ÉCHANCRURES AU NIVEAU DE L'HABITACLE. LES PRISES D'AIR SUR LES AILES NE SONT PAS D'ORIGINE (ELLES SONT APPARUES SUR LES MARK II EN 1961).



Contrairement aux Lotus Seven et Aston Martin DBS, cette auto n'a pas été l'héroïne d'une série télévisée à succès, pas plus qu'elle n'a bénéficié de l'attention du cinéma, comme une autre Aston (faut-il encore la nommer?). Elle n'a pas non plus remporté le succès commercial d'une MGB. Et pourtant, du haut de ses quelque 66 000 unités produites, l'Austin-Healey est une icône de l'industrie automobile britannique. À quoi est-ce dû? À sa participation aux courses les plus prestigieuses, dont les 24 Heures du Mans? À sa présence dans tous les grands rendez-

vous contemporains, comme le Tour Auto? À son élégance toute britannique? Toujours est-il que les « Big Healeys », de la 100 lancée en 1953 à la 3000 Mark III, dont la carrière s'arrêtera fin 1967, sont devenues des archétypes de la « sportscar » à l'anglaise.

UN FONDATEUR AUX MULTIPLES TALENTS

À l'origine des Austin-Healey, il y a Donald Mitchell Healey. Né en Cornouailles à la toute fin du XIX^e siècle, ce fils de commerçants s'intéresse très vite à l'aviation naissante. Il entre chez l'avionneur Sopwith alors que la Première Guerre mondiale éclate, puis va combattre dans les Royal Flying Corps,

l'ancêtre de la Royal Air Force. Une fois démobilisé, il retourne dans sa ville natale de Perranporth, où il apprend la mécanique automobile par correspondance et ouvre son propre garage en 1920. Il se marie l'année suivante à Ivy, qui lui donnera trois enfants. Mais la vie tranquille de garagiste et père de famille ne suffit pas à Donald Healey, qui se découvre une passion pour la compétition automobile. En plus, il est doué: en 1931, il remporte le rallye Monte-Carlo et y termine deuxième l'année suivante! Il revend fissa son garage et se fait embaucher par Riley, avant de devenir directeur technique chez Triumph. Après avoir conçu des véhicules blindés pendant la Seconde Guerre mondiale, Healey fonde la Donald Healey Motor Company en 1945. La firme produit alors des modèles aussi luxueux que

sportifs qui s'illustrent notamment aux Mille Miglia. Mais ces autos s'adressent à une clientèle triée sur le volet et ne se vendent qu'à quelques dizaines d'exemplaires. Or Donald Healey voit grand.

BON COUP

Avec l'aide de son fils Geoff, du styliste Gerry Coker et de l'ingénieur châssis Barry Bilbie, il conçoit une petite voiture de sport biplace dotée d'une mécanique Austin, qu'il présente au Salon de Londres en 1952. Cette Healey Hundred ne passe pas inaperçue! « Hundred », c'est sa vitesse maxi, annoncée supérieure à 100 miles à l'heure (160 km/h). Tout un programme! Sa conception est ingénieuse, avec un châssis échelle implanté au plus bas pour optimiser le centre de gravité, le pont arrière passant... au-dessus! Le robuste



L'ÉLÉGANCE À L'ANGLAISE, C'EST AVANT TOUT UNE AFFAIRE DE DÉTAILS. L'APPELLATION « 3000 » PERMETTAIT DE DISTINGUER CES AUSTIN-HEALEY DES 100, QUI SE CONTENTAIENT DE 2,6 LITRES DE CYLINDRÉE. UN EMBOURGEOISEMENT INTOLÉRABLE POUR CERTAINS!



DONALD HEALEY

n'était pas du genre à se contenter d'une vie tranquille de garagiste père de famille!



**CE QU'EN DISAIT
 SPORT AUTO**
 AVRIL **1962** « ELLE PLAIRA
 AUX AMATEURS
 DE FORTES CYLINDRÉES MAIS... »

L'Austin-Healey 3000 est née presque dix ans avant *Sport Auto*, mais la Mark II apparaît dès le numéro 3 dans un dossier spécial « voitures sportives ». Le style employé est télégraphique, mais traduit fidèlement les impressions des essayeurs de l'époque.

“ **Habitabilité-confort:** deux sièges baquets, plus banquette à l'arrière formant siège occasionnel exigü mais pratique. La capote se soulève à grande vitesse et détermine un bruit rendant impossible toute conversation. Pas de glaces latérales, micas coulissants. Finition correcte, mais spartiate. Position de conduite surannée: dossier trop droit, volant trop près du pilote. Voiture très souple. Emplacement de bagages convenable. Qualités routières: tenue de route correcte, légèrement survireuse. Direction précise et relativement légère. Peu sensible au vent latéral. Freins manquant d'endurance. Boîte de vitesses peu maniable et mal échelonnée (la 2^e est beaucoup trop courte: 80 km/h au compteur). Performances: vitesse maximale à Montlhéry (fort vent): 175,740 km/h (à 4600 tr/mn). Accélération: 400 m en 18,4 s; 1000 m en 33,6 s (régime maximum sur les intermédiaires: 5300 tr/mn, l'embrayage patinait). Conclusion: voiture moins lourde à conduire qu'elle n'en a l'air, mais dont la conception commence à accuser le poids des ans. D'un prix d'achat très intéressant, elle plaira aux amateurs de fortes cylindrées pas trop pointilleux sur le chapitre du confort. **SPORT AUTO N° 3** ”

NON, VOUS NE RÊVEZ PAS: CE ROADSTER « FAMILIAL » PROPOSE BIEN QUATRE PLACES, UNE PARTICULARITÉ TRÈS INTÉRESSANTE DES HEALEY « BT7 ». LA PLANCHE DE BORD EST PARTICULIÈREMENT DÉPOUILLÉE, MAIS L'INSTRUMENTATION APPARAÎT COMPLÈTE.



LE PROPRIÉTAIRE DE CETTE HEALEY EST UN HOMME PRÉVENANT, AU GOÛT SÛR. ACCESSOIRE INDISPENSABLE DANS UNE ANCIENNE, L'EXTINCTEUR EST GARNI DU MÊME CUIR QUE LA SELLERIE.

➤ 4-cylindres 2,6 litres est quant à lui issu de l'Austin A90 Atlantic, tandis que les freins avant sont à disques. Sur le stand Healey, c'est l'émeute! Leonard Lord, le patron d'Austin, flaire le bon coup. Il fait alors une proposition à Donald Healey: « J'assemble tes voitures dans mon usine de Longbridge avec des panneaux de carrosserie fabriqués chez Jensen, je mets nos deux noms dessus et on se partage les recettes. Deal? » Healey accepte, et la première Austin-Healey 100 tombe des chaînes l'année suivante. 23 714 autres suivront jusqu'en 1959, lorsque la 100-6 devient l'Austin-Healey 3000 en passant à 3 litres de cylindrée.

L'ÉLÉGANCE BRITANNIQUE À SON MEILLEUR

Il faudra un œil d'expert pour distinguer les différentes générations de Big Healeys. Celle qui nous intéresse aujourd'hui est une 3000 « Mark I » de 1960, la première à adopter la « grosse » version du 6-cylindres en ligne BMC C-Series. Mais le style de la 3000 reste virtuellement identique à celui de la 100-6, lui-même très proche de celui de la Hundred de 1953. Il faut dire que



le coup de crayon initial de Gerry Coker tient du génie! Une véritable synthèse de l'élégance britannique, à mi-chemin entre le profil de roadster ultraclassique de la Jaguar XK120 et l'aspect plus musculeux de l'AC Bristol. Mais ce sont surtout ses proportions fabuleuses qui définissent l'Austin-Healey, avec un porte-à-faux avant quasiment inexistant qui répond à un postérieur très rebondi, tandis que le capot donne l'impression de faire la moitié de la longueur de l'auto. Ce profil caractéristique restera d'ailleurs pour ainsi dire inchangé durant toute la carrière des « Big »



SI LES PREMIÈRES HEALEY se contentaient d'un 4-cylindres, la 3000 a sorti la grosse artillerie : 6-cylindres et 3 litres !

❶ Healeys », soit tout de même... 15 ans! Notre exemplaire est la propriété de Charles depuis 12 ans. La belle a bénéficié de cinq ans de restauration, avec une « deadline » qu'il ne fallait pas rater: « *Je voulais qu'elle soit prête le jour de mon mariage. Les gars ont réussi à tenir les délais: il y a eu encore quelques bricoles à corriger après, mais elle était pour ainsi dire terminée le jour J!* » Particularité de cette 3000 de jeune couple: c'est une familiale! En effet, à côté des traditionnels roadsters biplaces (codés BN7), Healey a surtout vendu

des roadsters 2+2 (codés BT7) comme celui de Charles. Quatre acheteurs sur cinq se sont laissés séduire, malgré le côté incongru des assises supplémentaires, forcément surélevées car installées à la verticale du pont arrière. Charles ne destine pas sa Healey uniquement aux promenades du week-end à la belle saison, loin de là: il a parcouru 75 000 km avec elle depuis sa restauration, à raison de 15 000 km par an! « *À la belle saison, je m'en sers tous les jours pour aller au travail. J'ai même fait installer un kit Bluetooth et un ampli Focal!*

En hiver, je la sors les week-ends, avec son hard top. » Voilà qui force le respect.

CONFORT... SPARTIATE!

Alors, bien sûr, j'entends déjà les puristes grogner. Oui, la couleur (un superbe marron pailleté de doré) n'est pas une teinte du catalogue d'origine, ni même de l'époque. Certes, les pare-chocs ont été démontés. Bien sûr, ces ouïes sur les ailes avant ont été rajoutées (elles sont bien utiles pour le refroidissement). Même les jantes ne sont pas tout à fait fidèles. Mais cette 3000 est cohérente dans son look, et

la teinte extérieure se marie à ravir avec celle du cuir de l'habitacle. Un cockpit élégant mais dépouillé: si certains avaient à l'époque critiqué « l'embourgeoisement » de la 3000 (ils leur préféreraient les 100 à moteur 4-cylindres, jugées plus sportives), cette réflexion fait sourire aujourd'hui! Si la brochure vante le « superbe confort » de la Mark I, il faut tout de même rappeler qu'à part une instrumentation plutôt complète, une poignée de maintien face au passager et un chauffage, cette Healey reste spartiate. La capote est d'une manipulation pénible

et il n'y a pas de vitres latérales, mais de simples écrans en plexiglas qu'il faudra mettre en place à chaque fois. Autant dire que vous n'aurez pas encore fini de recapoter que l'averse sera déjà terminée!

DU CARACTÈRE À REVENDE!

Contact mis, une brève pression sur le bouton du démarreur et le 6-cylindres s'éveille à la vie. L'échappement très libéré fait de cette Healey la plus volubile des trois autos réunies pour ce dossier! Ouch, malgré le grand volant (pas d'origine), la direction est du genre (très) lourde. « *J'ai hésité à installer une direction assistée, précise Charles, mais finalement elle n'est lourde qu'en manœuvres.* » Et un peu après aussi! Heureusement, ❶



AVEC SON MOTEUR RETRAVAILLÉ, « NOTRE » 3000 PÊTE LA FORME: 220 CH AU LIEU DES 124 D'ORIGINE! BIEN RÉGLÉ ET PLUTÔT PRÉCIS, LE CHÂSSIS EST AU DIAPASON DES PERFORMANCES. LE COFFRE PERMET D'ENVISAGER UN WEEK-END EN AMOUREUX.



↓
PERFORMANCES

Vitesse maxi : 183 km/h
 De 0 à 96 km/h : 11 s
 Consommation moyenne :
 environ 13 l/100 km

↓
TECHNIQUE

Années de production	1959-1967 (Mark I, II et III)
Exemplaires produits	42 926 ex. (Mark I, II et III)
Moteur	6 cylindres en ligne
Cylindrée	2 912 cm ³
Distribution	Arbre à cames latéral, 12 soupapes
Alimentation	Deux carburateurs SU HD6
Puissance maxi	124 ch à 4 600 tr/mn
Couple maxi	237 Nm à 3 000 tr/mn
Transmission	Boîte mécanique à 4 rapports, première non synchronisée, overdrive en option
Suspension AV	Indépendante, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques, barre antiroulis
Suspension AR	Essieu rigide, ressorts à lames semi-elliptiques, amortisseurs télescopiques, barre Panhard
Freins AV/AR	Disques/tambours
Poids	1 077 kg
Réservoir	55 l
Dimensions L x l x h	4,00 x 1,54 x 1,24 m
Pneus AV / AR	165/70 R 15
Prix 1960 (avec overdrive)	1 326 livres sterling, soit 18 196 francs
Équivalent 2019 (Insee)	30 024 €
Cote Sport Auto Classiques	65 000 € env.

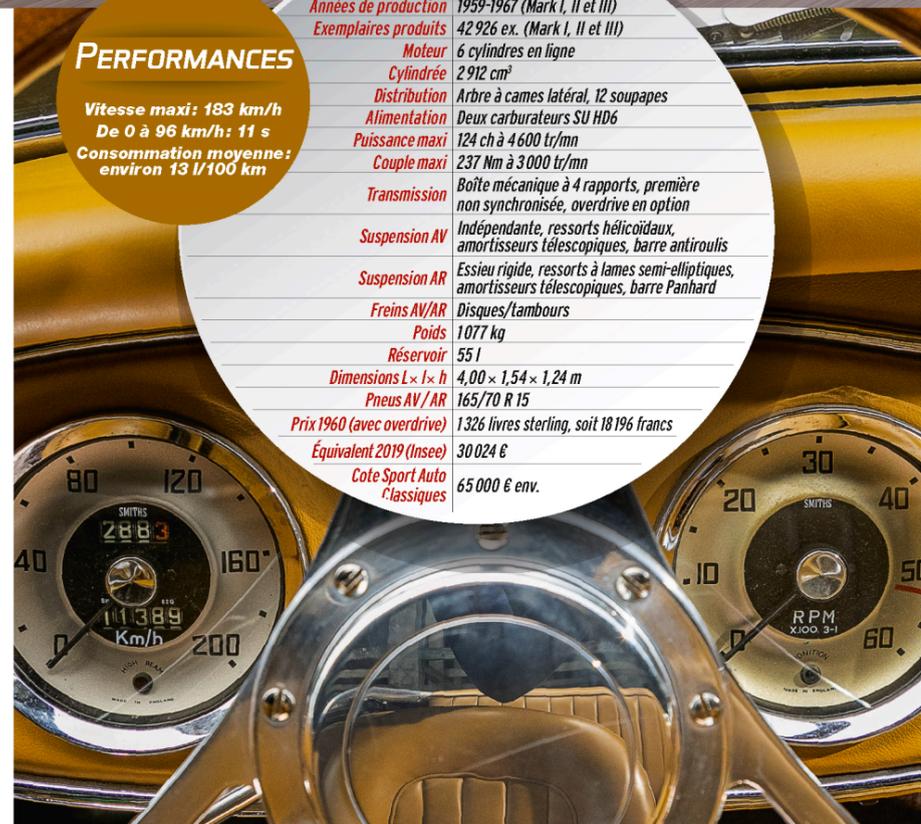
L'AVIS DE...
VINCENT DESMONTS

Derrière ses airs de petit roadster élégant et bien élevé, l'Austin-Healey 3000 cache un sacré caractère ! Moteur généreux, comportement routier plutôt affûté, confort spartiate et freinage à la hauteur: cette anglaise ne s'en laisse pas conter. Et avec les deux strapontins supplémentaires des versions BT7, elle deviendrait presque une familiale! Comment ne pas tomber sous le charme ?



malgré cet aspect « camion », cette Healey est une vraie horloge. Le fait que Charles s'en serve quotidiennement n'y est pas étranger: les trains roulants sont parfaitement réglés, la direction est franche, sans flou autour du point milieu; les suspensions fermes (surtout à l'arrière) contiennent bien la caisse; la commande de boîte n'est pas un modèle de rapidité et incite à bien décomposer les mouvements, mais elle est correctement guidée. Quant au moteur, il répond franco à la moindre sollicitation. Il faut dire qu'il n'est pas tout à fait d'origine! Arbre à cames, vilebrequin, volant moteur, culasses et soupapes ont été modifiés. Tout ce qui pouvait être allégé l'a été, tandis que le taux de

compression est passé de 8 à 11. Résultat, les 124 ch ont fait des petits et sont parait-il désormais au nombre de... 220! Pour faciliter les choses, les pneus ont été élargis (185 au lieu de 165). Réputé pour sa souplesse, le 6-cylindres gagne ici un solide appétit pour les hauts régimes, avec une sonorité envoûtante. Dans les virages, cette Healey impose cependant de se cramponner au volant, les sièges manquant de maintien. La position de conduite est d'ailleurs perfectible, avec un pédalier très décalé vers la gauche. Mais peu importe: la belle anglaise vous fait vivre la route, et sait se montrer aussi sympa en mode « attaque » que lorsque l'on se promène le coude à la portière. ■





SANS TOITS NI LOIS!

POUR FÊTER DIGNEMENT LA SORTIE DU DÉCONFINEMENT ET GOÛTER À NOUVEAU AUX JOIES DU CIRCUIT, LES ESSAYEURS DE SPORT AUTO CLASSIQUES ONT CHOISI DE PRENDRE LE VOLANT DE TROIS MAGNIFIQUES ROADSTERS DES ANNÉES 50 DONT LE SEUL POINT COMMUN EST LEUR NATIONALITÉ ANGLAISE. SI LES CRAQUANTES AC BRISTOL, AUSTIN-HEALEY 3000 ET JAGUAR XK120, PILOTÉES PAR JÉRÔME, VINCENT ET ROBERT SUR LES PISTES DE MONTLHÉRY, RÉVÈLENT DES PERSONNALITÉS TRÈS DIFFÉRENTES, TOUTES PROCURENT UN PLAISIR DE CONDUITE MAXIMAL.



Sommaire

ESSAI AC BRISTOL	pp. 54-62
ESSAI AUSTIN-HEALEY 3000	pp. 64-73
ESSAI JAGUAR XK120	pp. 74-82
GUIDE D'ACHAT <i>Cotes & fiabilité</i>	pp. 84-89
AVIS DE PROPRIOS	pp. 90-91

Merci à l'autodrome de Linas-Montlhéry pour nous avoir ouvert ses portes.

AC BRISTOL, AUSTIN HEALEY 3000, JAGUAR XK 120

COTES & FIABILITÉ



Ces anglaises sont belles à n'en plus pouvoir. Elles sont aussi les chouchous des amateurs depuis des années. Logique. Mais leurs cotes s'en ressentent: elles sont hautes. Heureusement, en contrepartie, les beaux exemplaires ne manquent pas.

PAR JEAN-RÉMY MACCHIA

Depuis 30 ans, les restaurations abondent sur ces anglaises de charme aux galbes aguicheurs et aux sonorités envoûtantes. Leur image a toujours été celle de modèles désirables, ce qui a évité le pire à bon nombre d'entre elles. Résultat: par rapport à leur production de l'époque, le nombre d'unités encore en circulation est élevé. Et les mises en état ont souvent été entreprises avec un vrai souci du détail. Le nombre de ces voitures dans leur jus est en revanche devenu largement minoritaire. Il faudra vous assurer de la qualité de remise en état: à la fois sur la conformité par rapport à la « sortie usine »; et sur le sérieux des travaux réalisés. Sans oublier que certaines restaurations commencent à dater: celles qui remontent aux années 90 ne donnent plus forcément des voitures de toute première fraîcheur. Comme toujours, les exemplaires en état concours – ils sont nombreux – se revendent au prix fort. Mais un prix élevé n'est pas forcément le gage d'une auto parfaite... ■



NICOLAS SOLER

YANN LEBEYRE

ANGLAIS



B. ASSET / MIRAGE AGENCY

Isabelle Colin cofondatrice de la société Cecil Cars

AC ACE BRISTOL 1958

« Chez Cecil Cars, on a une tendresse particulière pour les AC. Principalement pour cette Ace Bristol de 1958, car son histoire est limpide, comme trop rarement. Vendue neuve en France au Salon de Paris, elle n'a connu que très peu de propriétaires. Le deuxième d'entre eux l'a bichonnée pendant 50 ans, de 1966 à 2016! La peinture a eu le droit à un petit rafraîchissement il y a une quinzaine d'années, mais la sellerie, elle, est d'origine, avec une délicieuse patine. Matching numbers, l'ensemble mécanique est en pleine forme, signe d'un entretien scrupuleux et régulier. Un très bel exemplaire d'une auto rare et attachante. Si seulement on pouvait toutes les garder... »



B. ASSET / MIRAGE AGENCY

MERCI À CECIL CARS

Quand vous envisagez d'acheter un roadster anglais, vous êtes tout heureux de rencontrer « celui qui en a une » et qui peut vous épargner pas mal de tâtonnements et d'embêtements. Les gens de Cecil Cars en ont vu plusieurs centaines passer entre leurs mains. Est-ce que ce sont les meilleurs ? Impossible de le garantir. Mais pour avoir partagé leur vie durant une pleine journée a priori confinée, mais au grand air de Montlhéry, pour avoir conduit les trois autos réellement « prêtes à n'importe quel usage » qu'ils nous ont confiées, nous pouvons légitimement vous garantir le haut coefficient de passion qui les anime toujours. À nos yeux, expérience et passion, ça vaut tous les brevets.