

# The BIG HEALEYS

AUSTIN-Healey 100-300 dal 1952 al 1968

*A cura di Leonardo Vicarelli*

Quando si pensa all'industria automobilistica viene naturale immaginare aziende enormi, con decine di migliaia di addetti. Qualche industria automobilistica inglese ha ed ha avuto quelle dimensioni, ma nell'isola britannica hanno proliferato costruttori che, lavorando in modo poco più che artigianale, sono comunque riusciti a ritagliarsi piccoli spazi commerciali a livello mondiale. Molte aziende sono rimaste di piccole dimensioni, alcune, invece, sono molto cresciute.

La nostra marca è una di queste. Nel 1951, una visita a Leonard Lord, top manager dell'Austin, servì ad appurare che esisteva la possibilità di acquistare, a buon prezzo, i motori e i cambi dell'Austin A90 Atlantic, che per la verità avevano ben poco di sportivo, ma erano robusti e adatti ad essere potenziati. Donald Healey immaginò di installare quel motore in un telaio molto rigido e con la collaborazione ingegneristica e di styling di Barry Bibie, Gerry Coker e Geof Healey, costruì un prototipo capace di 100 miglia all'ora, facile da guidare e dalla linea particolarmente piacevole. In 16 anni quest'auto, che fu venduta quasi esclusivamente negli U.S.A. subì molti aggiornamenti che interessarono per lo più la meccanica e poco lo styling.

Il debutto ufficiale avvenne nel 1952 all'International Motor Show ad Earls Court e ad esso seguì una pre-serie di 25 vetture assemblate a Warwick. Successivamente, nel maggio del 1953, la produzione si spostò a Longbridge, dove in circa 3 anni, furono costruite 14600 auto del modello BN1, che era un roadster 2 posti, con parabrezza abbattibile e motore a 4 cilindri di 2660 cc., 90 cv e cambio a 3 rapporti con overdrive su 2' e 3'. Differenziava dal precedente essenzialmente per il cambio a 4 rapporti. Il buon risultato alla 24 Ore di Le Mans del 1953 ispirò 2 serie speciali: la 100S, prodotta a Warwick in soli 55 esemplari e un motore da 132 cv e la 100M con 110 cv, di cui si produssero 519 vetture in fabbrica e altre 100 furono trasformate con un kit di potenziamento. Dal 1957 entrò in produzione il mod. 100Six, 6 cilindri da 2639 cc E 1023 cv, che divennero 117 cv nel mod. Bn6.

Nel 1959 con i mod. Bn7 e Bt7 la cilindrata sale a 2912 cc, la potenza tocca prima i 124 cv poi arriva a 132 con freni a disco sull'avantreno; questi modelli verranno prodotti in circa 35000 unità. Nel 1962 entra in produzione il Mod. BJ7, che è un convertibile 4 posti che in 2 anni verrà costruito in 8000 esemplari.

L'ultimo passaggio è rappresentato dal Bjs con vetri laterali non amovibili, un nuovo cruscotto e 148 cv. Ne vengono costruiti oltre 18000 pezzi fino al 1968, anno in cui si conclude la produzione delle Big Healeys. Di questo modello e dei precedenti 3000 cc va ricordato un importante palmares nell'attività sportiva, con grandi affermazioni internazionali di campioni come Pat Moss, Paddy Hopkirk, Rauno Aaltonen, Timo Makinen e altri.

La storia di questo modello non finisce qui, essa continua per opera di tanti cultori di questa marca, che nel mondo fanno sì che alle Big Healeys non sia passato nemmeno un giorno.

