



De geschiedenis van het merk Austin Healey.

Dit is een beknopt beeldverhaal samengesteld uit diverse bronnen en boeken.

1898

Donald Mitchell Healey (DMH) geboren in Perranporth, Cornwall. Dit is een familiefoto uit 1899 van Donald Healey met zijn ouders. Volgens DMH ook het meest overtuigende bewijs dat hij wel degelijk ooit haar heeft gehad.



1919

Na als piloot in de Eerste Wereldoorlog gevolgen te hebben bij de RAF, opent Donald Healey een garagebedrijf in Perranporth, gefinancierd door zijn vader. Op de foto de Ariel 10 waarvan het dealership voor heel Cornwall verworven werd en waarmee de RAC Rally werd gewonnen.

1929

Donald Healey neemt voor de eerste maal deel aan de rally van Monte Carlo in een Triumph Super Seven, maar wordt na de finish gediskwalificeerd wegens tijdsoverschrijding. Hier op de foto met Tommy Wisdom. De reservebanden voor langs de motorkap zouden het zicht op de weg belemmerd hebben. In datzelfde jaar trouwt Donald met Yvy James.





1931

In 1931 bij de Rally van Monte Carlo in een Invicta, op de foto Donald Healey met Lewis Pearce (midden) en Humpfrey Symons (rechts). Donald Healey wint dat jaar met deze Invicta 4.5 liter. Door een defect kon hij slechts op 3 wielen remmen.

Het garagebedrijf van Donald Healey begin dertiger jaren in Perranporth. De Wolseley op de voorgrond was te koop voor 240 pond.



1934

Donald Healey wordt technisch manager bij de Triumph Motor Company. Healey bouwt een kopie van de 2.3 liter 8 cilinder motoren van Alfa Romeo. Met de Triumph Dolomite wordt ingeschreven voor de Rally van Monte Carlo in 1935. De Triumph bewees zijn

robuustheid, maar kwam in botsing met een trein. De auto werd volledig vernield, maar er waren geen gewonden.

1937

Donald Healey wordt technisch directeur van Triumph.

1939 – 1944

Aan het begin van de Tweede Wereldoorlog schakelt Triumph over op de productie van vliegtuigonderdelen. Donald Healey is tijdens de oorlog part-time officier in de "Air Trainings Corps" en aanvaard een functie bij Humber. Gedurende de oorlogsjaren ontwikkelt Healey zijn plannen om sportwagens te gaan bouwen.



Familie portret uit 1944: Ivy John, Geoff, Brian en Donald Healey.

1945

In 1945 wordt de Donald Healey Motor Company opgericht. Gewerkt wordt in een voormalige hangar in Warwick die als fabriekshal wordt gebruikt. Op deze foto worden chassis gebouwd die met de Riley 2.4 liter motor zouden worden voorzien. Het gaat hier waarschijnlijk om Westland modellen.



De allereerste Healey? Plaatje van een vroeg prototype van Healey direct na de 2^e wereldoorlog.

1946

Donald Healey's eerste echte auto, de Healey Westland. Ontworpen tijdens zijn periode bij Humber in de Tweede Wereld

Oorlog. Het idee voor de ophanging kwam van Sammy Sampietro die voorheen bij Alfa Romeo had gewerkt. De styling was van Ben Bowden. Samen met James

Watt hoopte DMH het concept te verkopen aan Triumph. Dat werd echter afgewezen en DMH besloot de ontwikkeling zelf ter hand te

nemen. Deze foto is van januari 1946 gemaakt tijdens een vroege promotietour door de Verenigde Staten. Let op de cactus!

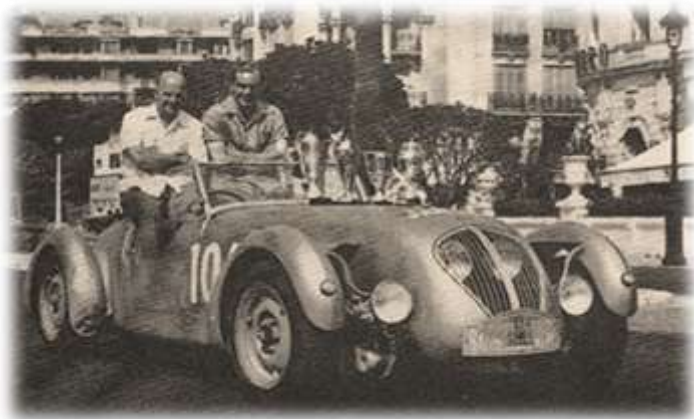




1948

Geoffrey en Donald Healey bij de Mille Miglia Westland en Abbott Healey die deelnamen aan de Mille Miglia van 1948. De beide Healey met hun 2.4 liter Riley motor gelden in die tijd als de snelste productie auto's ter wereld. In datzelfde jaar wordt ook de Healey Silverstone geïntroduceerd.

In 1948 worden 3 verschillende modellen aan het publiek voorgesteld: de Silverstone roadster en de Abbott en Elliott saloons. Op deze foto een vroege Silverstone uit 1949.



1949

Donald Healey en Tommy Wisdom bij de 1949 Alpine Rally waar ze met de Silverstone als 1e in hun klasse en als 2e eindigden in het algemeen klassement. 1949 is ook het jaar dat Donald Healey een onderhoud heeft met G. Romney van Nash Calvinator over samenwerking.

1950

Gerry Coker de ontwerper van de Austin Healey 100 aan de tekentafel. Gerry werd geïnspireerd door de vormgeving van Italiaanse auto's.





Het Nash prototype was gebouwd op een Silverstone chassis. Deze foto is van de pitstop op LeMans in 1950. De Healey Silverstone wint op Brands Hatch de productie auto klasse. In datzelfde jaar worden ook de Nash Healey Coupe en Roadster voorgesteld.

1951

Geoffrey Healey buigt zich naast de Nash Healey over het papierwerk tijdens de 1951 Tour de France rally. De auto werd bestuurd Geoff maar was betrokken bij een ongeluk en haalde de finish dus niet. De Nash Healey was uitgerust met een grote 6 cilinder met 3.8 liter inhoud.



Al in 1951 werd begonnen met de voorbereidingen van de Austin Healey 100. Dit prototype uit 1952 is gemakkelijk te herkennen aan de kleinere afstand tussen de richtingaanwijzers en de koplampen.

1952

Donald Healey samen met Leonard Lord in de Austin Healey 100 op de Earls Court Motorshow in 1952. Aan de gezichten te zien is de 'deal' al gesloten.

De Healey 100 is de absolute ster op de Earl's Court Show. Nadat de



overeenkomst werd gesloten, werd 's nachts gewerkt aan een nieuwe badge waarmee de Healey 100 tot Austin Healey wordt omgedoopt. In datzelfde jaar worden ook de eerste 20 AH 100's geproduceerd in Warwick.

De Austin Healey 100 was de 'talk of the town'. Hier een foto van Donald Healey tijdens een radio uitzending voor de BBC in 1952. Donald was zich altijd bewust van het belang van de media.



1953

Vorbereidingen bij de start met de beide AH 100S tijdens de 24 uur van Le Mans in 1953. Links de twee witte Nash Healey's. Vanwege zijn ongenoegen over de last-minute wijzigingen in het wedstrijdreglement verklaarde Donald Healey zich terug te trekken van deelname aan Le Mans 1954.

Longbridge 1953, in mei wordt begonnen met de serieproductie van de Austin Healey 100. Het succes was overweldigend. Er zouden er totaal 10.688 van worden gebouwd.



1954

In 1954 wordt op de Bonneville Flats, een drooggevallen zoutmeer in Utah, met de gestroomlijnde BNI het wereldrecord van 192,62 mijl ofwel 308 kilometer per uur gevestigd.



Overwinning op Sebring in 1954. Na de succesvolle deelname aan de 12-uurs race in Florida was de reputatie van de Austin Healey definitief gevestigd in de belangrijkste afzetmarkt, de VS.

1955

De kleine Healey fabriek in op de Cape in Warwick. Het betrof een oude aangepaste hangar uit de 2^e Wereld Oorlog. Weet iemand van wie de motorfiets is op de voorgrond?



Stirling Moss en Donald Healey in Weymouth. Achter de AH 100 hangt de Healey Ski-Master speedboot. Zowel Donald als Stirling waren fervente waterskiërs. Let op de bijzondere kentekenplaat: HEA 100.

Het dramatische ongeluk op LeMans waarbij meer dan 90 mensen kwamen om het leven. Healey coureur Lance Macklin kwam met de schrik vrij maar stopte met de racerij. Het Healey team verloor hiermee zijn meest succesvolle rijder. Deze unieke Austin Healey 100S met kenteken NOJ 393 zal eind 2010 in het Healey Museum te bewonderen zijn!





1956

Gloriedagen in de racesport: Donald Healey, Stirling Moss en Lance Macklin vierten triomfantelijk de overwinning met de Austin Healey 100S op Sebring.. Lance Macklin en Stirling Moss behaalden reden tijdens deze 12 uren van Sebring de prototype fabrieks 100S (OON 441) naar een 6e plaats.

Donald Healey naast de 100-6 streamliner waarmee in 1956, vier internationale records werden gehaald op de Bonneville Flats. Datzelfde jaar op de London Motor Show werd deze auto als het middelpunt op de stand tentoongesteld. In augustus werd op Longbridge begonnen met de productie van de BN4 terwijl de laatste BN2 in juli wordt geproduceerd.



Op weg naar de haven om in te schepen voor de VS. Austin Healey 100/6 staan gereed voor transport per trein bij de fabriek in Abingdon. 80% van de productie was bestemd voor de Amerikaanse markt.

1957

Deze 100/6 (UOC 741) werd eerst gebruikt voor publiciteitsdoeleinden. In 1957 werd de auto omgebouwd tot rallyauto voor Tommy Wisdom om deel te nemen aan de Mille Miglia. In November werd de productie van de 100/6 van Longbridge naar Abingdon overgebracht. Hier kregen de Austin Healey's een plek aan de lopende band naast de MGA's.





Met 3 gestroomlijnde Austin Healey 100/6 wordt deelgenomen aan de 12 uurs race op Sebring in 1957. Gill Geitner en Ray Cuomo finishten als 2^e in hun klasse en 26^e in het algemeen klassement met nummer 25.

1958

Een journalist van de Daily Express maakt een proefrit in de Sprite met Donald Healey, even buiten Monaco tijdens de presentatie aan de pers in 1958. In maart 1958 werd de tweezitterversie (BN6) aan het assortiment toegevoegd.



1959

Sneeuwkettingen worden gecontroleerd bij de start van de Monte Carlo Rally. In maart van dat jaar wordt de productie van de 100/6 beëindigd en lopen de eerste Austin Healey 3000's van de band.

Het spartaanse interieur van de Austin Healey rallyauto. Let op de simpele instrumenten zoals de grote Lucas spiegel, de Heuer stopwatches en de Halda Speedpilot op de tunnel.





1960

In 1960 draait de productie van de Sprite nog steeds op volle toeren om aan de grote vraag te kunnen voldoen. Er worden dat jaar maar liefst 18648 Sprites en 7005 AH 3000 MKI's geproduceerd.

Pat Moss (rechts) en Ann Wisdom winnen de Rally Luik-Sofia-Luik. Pat Moss was zonder twijfel de meest succesvolle vrouwelijke rallyrijdster ooit. Haar bijnaam voor de Healey was 'The Pig' vanwege het voor haar niet altijd gemakkelijk controleerbare weggedrag.



Servicebeurt voor de Austin Healey van de broers Don en Earl Morley in Chamonix Frankrijk, tijdens de Alpine Rally. De auto zou op de tweede plaats gaan finishen.

1961

Donald Healey opent een nieuw bedrijfspand in een oude bioscoop in Warwick. De showroom aan de voorzijde werd aangebouwd. Op de voorgrond de gestroomlijnde Sprite van 1961. De opening werd verricht door Alec Issigonis, het brein achter de Mini.





Italiaans avontuur. Op basis van de Sprite bouwde Innocenti een variant met een carrosserie van Ghia in Turijn. De strakke lijnen werden getekend door ontwerper Tom Tjaarda.

1962

Swingende start op Sebring. De AH 3000 was bijzonder succesvol in alle vormen van autosport. In 1962 werd de eerste convertible met draairamen geïntroduceerd, de AH 3000, BJ7.



De Austin Healey's van de broers Morley bij de voorbereidingen van de Alpine Rally. Dat jaar zou de eerste plaats worden behaald door het BMC fabrieksteam.

1963

De Austin Healey Sprites waren in vele verschijningsvormen succesvol in races en rallies. Hier een foto van de Sprite die meedeed in 1963 in Le Mans. De productie van Sprites bedroeg in dat jaar 8852 stuks exclusief de 2232 bij Innocenti gebouwde Sprites. Van de 3000 MKII en MKIII werden er dat jaar 3986 stuks gebouwd.





De kikkerroog was inmiddels opgevolgd door de Sprite MKII. Het model vertoonde grote overeenkomst met de MG Midget. Vandaag de dag worden ze gezamenlijk ook wel 'Spridgets' genoemd, dit is de omslagfoto van de verkoopbrochure uit 1963.

1964

Timo Makinen onderweg in de Rally Luik-Sofia-Luik. BMC deed een gouden greep gedaan met het aantrekken van deze getalenteerde Finse rallyrijder.



In 1964 bestond het fabrieksteam voor de rally Luik-Sofia-Luik uit Timo Makinen en Don Barrow; Rauno Aaltonen en Henry Liddon (de winnaars); en Tony Ambrose en Paddy Hopkirk. In die tijd waren deze 6 mannen de beste in deze tak van autosport. In December 1964 startte de productie van de 3000 MKIII phase 2.

1965

Persfoto uit 1965 bij het Meer van Lugano in Zwitserland. De Austin Healey 3000, BJ8 was inmiddels geëvolueerd van een spartaanse sportauto tot een echte convertible met draairamen en een houten dashboard.





1966

Op LeMans behaalde deze oranje Sprite Coupe met overdrive een snelheid van 150 mijl ofwel 240 kilometer per uur. 1965 was het enige jaar dat overdrives toegepast waren op Sprites. Nummer 49 eindigde als eerste in zijn klasse en als 12^{de} in het algemeen klassement. De gemiddelde snelheid bedroeg 96,47 mijl per uur over een afstand van 2315 mijl ofwel 3700 kilometer!

1967

Een van de laatste Austin Healey's gebouwd in 1967, de BJ8 phase 2 met de grote richting-aanwijzers en stadslichten onder de koplampen. In december loopt de laatste AH 3000 van de band.



1968

De Healey SR met een 2 liter V8 Coventry Climax motor. Deze auto nam in 1968 en 1969 deel aan LeMans om de aandacht te blijven vestigen op de Healey naam.

In maart wordt nog een enkele laatste BJ8 geproduceerd. Het was de enige AH 3000 die dat jaar werd gebouwd. Het Healey 4000 prototype wordt afgewezen door BMC. Dit betekende het einde van de relatie met British Motor Corporation.

1971

Donald Healey gaat een samenwerkingsverband aan met autofabrikant Jensen, welke financieel in de problemen zat. Tot 1976 worden de Jensen Healey's geproduceerd.

Donald Healey voor de productielijn van de Jensen Healey in West-Bromwich. Naar eigen zeggen keek hij op deze foto trotser dan hij in werkelijk was.





1973

In dit jaar krijgt Donald Healey de koninklijke onderscheiding Commander of the Order of the British Empire uitgereikt door Koningin Elizabeth. Op deze foto wordt hij gefeliciteerd door de burgemeester van Warwick. Op de achtergrond het kasteel van Warwick dat prijkt op het Healey logo.

1975

De AHOCN wordt opgericht. De Nederlandse Austin Healey Club telde toen 38 leden. Dat is inmiddels uitgegroeid tot 1100. Nederland is een echt Healey land. In ons kleine landje rijden meer AH's dan bijvoorbeeld in grote landen als Duitsland en Frankrijk. Deze foto toont de nog relatief bescheiden opkomst tijdens het AH weekend in september 1978 op de markt in Straelen.



1978

De Healey familie heeft altijd een grote betrokkenheid getoond voor de vele Austin Healey clubs over de hele wereld. Donald Healey snijdt hier de taart aan samen met John Sprinzel tijdens het 25 jarig bestaan van de Engelse AH club.

1988 Op 15 januari van dit jaar overlijdt Donald Mitchell Healey in Perranporth, een paar maanden voor zijn 90e verjaardag.

1996 Donald Healey wordt opgenomen in de International Motorsports Hall of Fame voor zijn verdiensten in de autosport.



Donald Healey