



Historie Warwick Healey's

De Healey Elliott uit 1949

Inleiding

Als autobouwer was Donald Healey eigenlijk een laatbloeier. Zijn carrière voordien omvatte echter alle ingrediënten om de bouw van sportwagens tot een succes te maken. Na een korte carrière als oorlogsvlieger in de eerste wereldoorlog begon hij daarna een eigen autowerkplaats in Perranporth. De rallyesport trok echter sterker en in de dertiger jaren vierde hij menige triomf met als voorlopig hoogtepunt de overwinning in de rallye van Monte Carlo van 1931 in en 4,5 liter Invicta. In 1932 kwam Donald Healey bij Riley te Coventry in dienst als ontwikkelingsingenieur en raakte als zodanig praktisch betrokken bij de ontwikkeling van automobielen. Na een korte onderbreking als teamleider bij Lucas rensport was hij van 1933 tot 1939 technisch directeur van Triumph te Coventry. In de oorlogsjaren was hij bij Humber-Hillman betrokken bij de bouw van pantserwagens, maar het idee van een eigen ontwerp auto moet toen al aanwezig zijn geweest. Inspirerend voorbeeld was ondermeer de 2 liter BMW 328. Zorgvuldig werden de prestaties van toen gangbare sportwagens in kaart gebracht met de opzet die te overtreffen. Een topsnelheid van tenminste 100 mijl per uur was daarbij het uitgangspunt.

Een Healey Abbott aan
de start bij LeMans
1950

Daarvoor was een motor van tenminste 100 pk nodig. In de schaarse vrije tijd werd een eerste ontwerp gemaakt voor een chassis dat de drager voor latere ontwerpen moest worden. Het was in die tijd gebruikelijk dat ontwerpers alleen een rollend chassis ontwierpen en ontwerp en bouw van een



carrosserie aan anderen overlieten. Het eerste zelfstandige ontwerp van Donald Healey gaat dan ook door het leven onder de naam van "Warwick chassis" en vormde de ruggengraat voor alle Healey ontwerpen tot aan de generatie "Big Healey's". Triumph had geen interesse om het ontwerp in productie te nemen, zodat al snel het besluit tot productie in eigen beheer was genomen. Om een snelle start te verkrijgen evenals de kosten beheersbaar te houden werden zoveel mogelijk bruikbare onderdelen van andere fabrikanten betrokken. Veel onderdelen kwamen bij Riley vandaan. Ook moest er ruimte gevonden worden voor de eindassemblage van alle onderdelen en de carrosserieën die ook elders werden betrokken. De hulp van enkele oude vrienden was daarbij onmisbaar. In het bijzonder Wally Allen, ex-directeur van Triumph, die een lege fabriekshal naast zijn betonfabriek bij "The Cape" in Warwick ter beschikking stelde en Peter Skelton, directeur van de carrosseriefirma Westland te Hereford, speelden daarbij een sleutelrol. Gezamenlijk stonden zij daarmee aan de wieg van de "Donald Healey Motor Company".

Het Warwick chassis, ruggengraat voor de eerste Healey's

Dit eerste Healey chassis werd ontworpen gedurende de tweede wereld oorlog, gebouwd in 1945 en aan de wereld voorgesteld in januari 1946. Het ontwerp was eenvoudig met als belangrijkste doel een grote stijfheid te combineren met veelzijdige toepassingsmogelijkheden. Innovatief was het gebruik van dubbel-T profielen in een tijd dat U-profielen nog algemeen gangbaar waren. Zijn ervaring opgedaan tijdens vooroorlogse werkzaamheden bij Triumph kwamen hier



goed van pas. Dit chassis is toegepast als basis voor een eerste serie auto's die in de latere fabriek te "Warwick" werden afgebouwd tot een rollend chassis, vandaar de naam "Warwick" chassis. Het allereerst gebouwde chassis had de troetelnaam "The Horror"!

Het oorspronkelijke logo van Healey

Voor de aandrijving viel de keus op de betrouwbare en technisch geavanceerde Riley motoren en aandrijfsystemen. Voor de aandrijving van de nieuwe Healey werd gekozen voor de Riley viercilinder lange slag motor van 2443-ccm met hemisferische verbrandingskamers en twee hoog lateraal geplaatste nokkencassen. De prestaties van deze "16 hp" (fiscale pk's!) unit waren met 100pk ruimschoots voldoende voor de beoogde opzet. Ook de 4-voudige transmissie met synchromesh op de drie hoogste versnellingen en de starre achteras met bladveren kwamen van Riley. De onafhankelijke voorwielophanging met schroefveren en langsgeluiders was echter een eigen Healey ontwerp, relatief duur maar wel innovatief. Veelvuldig werd gebruik gemaakt van hoogwaardige lichtgewicht legeringen met aluminium en dergelijke. Aluminium was redelijk goed verkrijgbaar vanuit de oorlogsindustrie terwijl voor gebruik van staal speciale vergunning nodig was die vrijwel alleen werd verkregen voor toepassing bij export producten. Ook voor andere onderdelen moest gezocht worden naar onderdelen die bestand waren tegen de hoge prestaties van de wagen. Zo moest ondermeer de firma Dunlop een nieuwe versie ontwerpen van de in die tijd gangbare 5



3/4x15" band. De gangbare versie versleet in korte tijd op de gemaakte prototypes. Nadat de meeste technische problemen opgelost waren konden enkele prototypes getest worden. In Italië werd op een stuk snelweg een topsnelheid van 104 mph gehaald. Gezien enig ongeloof van de pers in Engeland werd de test nog eens herhaald op de snelweg bij Aalter in België waar een snelheid van 110 mph werd behaald. De hoogste snelheid ooit voor een auto die in serie zou worden gebouwd.



Westland Healey in Texas 1950

Van diverse carrosseriebouwers werden de specifieke opbouwen betrokken en in de fabriek te Warwick op het rollend chassis afgebouwd tot kant en klare auto. De meest bekende typen worden hierna behandeld. Dit chassis is in verscheidene versies gefabriceerd. Na uitkomen van een verbeterd ontwerp in 1947 gaat het eerste ontwerp als A-type chassis door het leven. Er zijn tenminste 30 A-types chassis gemaakt en afgebouwd in eigen beheer en waarschijnlijk nog eens 59 A-types chassis zijn door externe carrossiers afgebouwd. Het A-type chassis werd vervangen door het B-type in midden '47, op grond van de eerste praktijk ervaringen waarbij een aantal zwakke plekken aan het licht waren gekomen. Het B-type chassis was qua afmetingen vrijwel gelijk aan het A-type, alleen was voorzien in een verstelbare stuurkolom (!), een benzinepomp van motorruimte naar kofferbak en een 12V accu in plaats van twee 6V accu's. Verder werden uit veiligheidsoverwegingen een aantal verstevigingen aangebracht bij de wiel ophangingen.



Donald Healey (midden) met de Westland in 1950

De eerste complete Healey op A-type chassis werd in 1946 voorgesteld, ontwikkeld in nauwe samenwerking met Peter Skelton, directeur van de Westland carrosseriefabriek te Hereford. Deze eerste Healey had dan ook een Westland carrosserie opbouw, vandaar de naam. Westland had bij Healey een licentie op de open tourers genomen. Het ontwerp betrof een open

In totaal zijn 231 B-types chassis gebouwd van midden 1947 tot 1950. Hiervan slechts een relatief klein aantal met een Westland of Elliott carrosserie. B-type chassis met Elliott saloon carrosserie 85 stuks, Westland carrosserie 41 stuks en 51 met andere carrosserie ontwerpen. In de Warwick fabriek van Healey zelf werden tot eind 1948 in totaal 23 stuks B-type chassis Sportsmobiles gebouwd. Bij Duncan in Norfolk in 1947 en 1948 in totaal 39 A & B type chassis "Duncan-Healey's" alsmede ook 15 "Drones".

De Westland-Healey en Elliot-Healey



tweezitter en het eerste exemplaar kwam met kenteken VVV 214 (Nottingham locatie!) uit de eerste fabriek "The Cape" te Warwick bij Coventry, in gebruik van 1946 tot 1954. Met de firma Elliott werd een licentie gesloten voor ontwerp en levering van een gesloten saloon carrosserie. Deze limousines werden parallel gebouwd aan de Westland roadsters. Technisch waren ze verder identiek met een zelfde "Warwick" onderstel en Riley aandrijflijn. In totaal zijn 165 Westlands en Elliotts gebouwd op A-type en B-type chassis (vanaf medio 1947) tot deze in oktober 1950 werden afgelost door de Tickford-Healey Saloon en Abbott-Healey drophead coupe.



De Healey Elliott

De Duncan-Healey en Duncan Drone

Terzelfder tijd als de Westland en Elliott ontwerpen in de Healey fabriek te Warwick werden bij carrosseriebouwer Duncan in Norfolk 39 saloon bodies op A en B-type chassis gebouwd. Ook deze waren technisch vrijwel gelijk aan de Westland-Healey met dezelfde Riley motor. Mogelijk vanwege concurrentieproblemen werd vervolgens een eenvoudiger en dus goedkoper ontwerp gemaakt, een eenvoudige open twoseater bekend onder de naam "Duncan Drone". Van dit Drone ontwerp zijn 15 open 2-seaters gebouwd tussen 1947 en 1948.

De Duncan Healey uit 1946



Enige variatie in carrosserie detaillering was er wel.

De meest succesvolle saloon van Donald Healey,

de Tickford Healey

De Tickford-Healey en Abbott-Healey.

Het ontwerp voor een nieuwe Healey wordt voor het eerst vermeld rond oktober 1950 en zou de Elliott saloon in 1951 gaan vervangen. Niet alleen de carrosserie opbouw was nieuw, ook het chassis werd aangepast, hoewel de aanpassingen marginaal waren. Dit C-type chassis werd toepast tot medio 1951 toen het werd vervangen door de BT versie, herkenbaar van buiten aan carrosserie modificaties als verbeterde koplampen en een driehoekige grille naast de radiator. Eind 1951 volgde het F-type chassis met een open cardanas in plaats van een in tunnel geplaatste cardanas. Terzelfder tijd als de fabricage van de saloon ging ook de fabricage van een nieuwe open ontwerp van start, de drophead coupe carrosserie volgens een ontwerp van Abbott. Deze verving de Westland cabriolet in het voorjaar van 1951. Behoudens genoemde chassis aanpassingen, die meer nodig waren ter aanpassing aan het carrosserie ontwerp waren de auto's technisch overigens nog hetzelfde als de Westland en Elliott-Healey's van de jaren daarvoor. Dezelfde Riley motor en transmissie. Ook aan wielophanging en overig onderstel waren nog maar weinig



verbeteringen doorgevoerd. Tot voorjaar 1954 zijn 241 Tickfords en 77 Abbotts gebouwd. Enkele voor een Healey-Tickford bestemde ontwerpen werden extern bij Alvis omgebouwd tot cabriolet.



Foto rechtsboven: De Abott Healey Convertible. en onder de Tickford, gebaseerd op de Elliott maar met meer stijlvolle vormgeving.

Het precieze aantal daarvan is niet bekend. Deze variant staat bekend als de Healey-Tickford-Alvis cabriolet. In 1950 was volgens test berichten de tweedeurs Healey-Tickford limousine met de Riley motor van 2443-ccm in staat tot 160 km/h. Dit betrof een voor die tijd aanzienlijke prestatie. De Tickford moest het vanwege zijn hogere gewicht natuurlijk afleggen tegen de Elliott, maar had een degelijke kofferruimte en glazen in plaats van Perspex zijruiten.

De Healey Sportsmobile

Naast de open en gesloten ontwerpen voor de "commerciële" markt bestond toenemend behoefte aan meer op de autosport toegemeten ontwerpen. Hierin kon technische vooruitgang worden uitgetest alvorens op de meer gewone ontwerpen te worden toegepast. Zo ontstond de Healey Sportsmobile, een convertible ontwerp. Het ontwerp toont al een aantal karakteristieken die in de latere Nash-Healey terug zouden komen als volgende mijlpaal in zowel technisch als



financieel opzicht voor de firma Healey. De Sportsmobile werd aangekondigd in oktober 1948 en zou ruim, comfortabel en snel zijn met een topsnelheid boven 100 mph. Het carrosserie ontwerp was echter weinig stijlvol en kan dan ook als een van de minder succesvolle Healey's gezien worden. Er zijn 23 exemplaren gebouwd tot begin 1950 de "Silverstone" zich als opvolger aandiende.

De Healey Silverstone

Als opvolger van de financieel weinig succesvolle "Sportsmobile" werd de "Silverstone" ontwikkeld voor de meer sportief of competitief ingestelde automobilisten die aan de op zich zeker niet langzame saloon of cabriolet versies van de meer traditionele Healey's niet genoeg hadden.



De ontwikkeling begon in het voorjaar van 1949 en werd voor het eerst aangekondigd in juli 1949. De basis was het D-type chassis, met dezelfde wielbasis als het A/B/C chassis. Het was de eerste "echte" Healey sportwagen met vrijstaande spatborden over de "monoposto" wielen. De body was lichtgewicht, zeker 150 lb lichter dan zijn

voorganger. De wagen was zodanig ontworpen dat deze in luttele minuten kon worden "omgebouwd" tot

racewagen, terwijl de rijders na de race in de “straat versie” weer naar huis konden touren. Daartoe kon de voorruit verlaagd worden tot circa vijftien centimeter boven de motorkap. De meeste rijders prefereerden echter toch de nog kleinere en meer aerodynamische “aero screens”. Verder konden de verstralers tussen wiel en motorkap gededemonteerd worden, waarbij de normale binnen de grille geplaatste verlichting overigens nog wel actief bleef. Ter sparing van gewicht werden bumpers achterwege gelaten waarbij het reservewiel horizontaal achterin de carrosserie was geplaatst en als achterbumper vervanger dienst deed. Van dit model zijn in de Warwick fabriek 51 stuks op een D-type chassis vervaardigd in 1949/1950.

De Healey Silverstone werd gebouwd als ‘clubracer’.

In april 1950 komt het E-chassis met een iets verbrede body, meer beenruimte en een doorlopende voorbank in plaats van bucket-seats. Ook de voorruit werd weer iets vergroot, de kap verbeterd en er werd voorzien in een luchtinlaatopening in de



motorkap ter verbetering van de koeling. Van deze versie zijn er 54 gebouwd tot eind 1950. Totaal zijn dus 105 Silverstones gebouwd tot september 1950. Hiermee kwam een einde aan de serie vroege Healey's, in belangrijke mate veroorzaakt door de inmiddels wel erg gedateerde motor van Riley. Het ontwerp was al van voor de tweede wereldoorlog hoewel de prestaties nog steeds zeer behoorlijk waren. Met een topsnelheid van 110 mph en een acceleratie van 0-60 mph van 11 sec. was de Healey Silverstone bepaald niet langzaam. In combinatie met zijn goede wegligging was de Silverstone daarom een succesvolle rallywagen. Niettemin werd door verschillende particulieren geëxperimenteerd met modernere motoren. Zo bestond in de VS ondermeer een conversie van een Silverstone naar een 5.4L Cadillac V8 motor met Ford versnellingsbak. Een heel wat levendiger formule dan de inmiddels wat bedaaide Riley 2,4 liter vierpitter.

Donald Healey was op de hoogte van al deze ontwikkelingen en temeer daar de Amerikaanse markt zijn belangrijkste afzet gebied was leek het geen slecht idee een nieuw model met een Amerikaanse motor te ontwikkelen. De service kon dan ook makkelijker geregeld worden. De Cadillac V8 leek daarbij een goede combi voor de Silverstone of diens opvolger. Daarom ging Donald Healey in december 1949 op reis naar de VS, in principe om Cadillac te vragen deze motor voor gebruik in een Healey ter beschikking te stellen. Zoals zaken soms lopen, was de afloop geheel anders. Cadillac weigerde samenwerking, maar nog voor het zover was gekomen, nog onderweg op de Queen Elizabeth naar de VS, kwam Donald Healey in contact met George Mason, directeur van de Nash Calvinator Corporation. Cadillac gaf zijn V8 niet vrij, maar de contacten met Nash hadden al een alternatieve mogelijkheid gegeven. Nash had een 6-cylinder motor met aandrijflijn beschikbaar en al snel werd besloten een prototype te bouwen. De aanzet voor de Nash-Healey was gegeven.

De Nash-Healey

Zoals eerder vermeld werd in december 1949 de eerste samenwerking met Nash opgezet tijdens de oversteek van Donald Healey naar de VS op de "Queen Elizabeth" met George Mason, directeur van Nash-Kelvinator Corporation". Al kort na de reis werd besloten een nieuw prototype te maken met gebruikmaking van de 235ci (3.8L) kopklep 6-cylinder motor, transmissie en achteras van Nash op daartoe licht gemodificeerd Warwick chassis (N-type), vrijwel het zelfde chassis als de Healey-Silverstone. De aanpassingen waren nodig voor de wat langere Nash motor. Ook de warmte productie onder de kap was aanmerkelijk groter, zodat een aantal ventilatiesleuven moesten worden toegevoegd. Ook de prestaties bij hoge toerentallen lieten aanvankelijk te wensen over, evenals het remvermogen van de trommelremmen. Vanwege ruimtegebrek onder de motorkap werden de carburateurs vervangen door SU exemplaren. Voldoende problemen dus op te lossen alvorens een



bruikbaar prototype gereed was. Dit prototype kwam in april 1950 beschikbaar en werd ingezet voor de Mille Miglia rallye van dat jaar. Weliswaar geen prijzen, maar de rallye werd zonder noemenswaardige problemen uitgereden, wat al een hele prestatie is voor een nieuw ontwerp met een dergelijke korte voorbereidingstijd. Volgens plan zou het prototype vervolgens op de 24 uur van Le Mans worden ingezet. Ondanks beschadiging aan achteras en uitlaat door een ongeval met een remloze Franse Delage verwierven de rijders Anthony Rolt en James Duncan Hamilton een opzienbarende vierde plaats in de eindrangschikking. De naam was gevestigd en besloten werd tot serie productie. De carrosserie van de Silverstone werd onvoldoende comfortabel geacht voor de Amerikaanse markt zodat ook een nieuw carrosserie ontwerp nodig was.



De eerste carrosserieën kwamen van Panelcraft in Birmingham en waren ontworpen door Len Hodges. Het cabriolet model werd voorgesteld op de London Motor Show van oktober 1950 en maakte zijn Amerikaans debuut op de Chicago Show van februari 1951. De logistiek van de productie was ingewikkeld. Nash verscheepte motor, transmissie en achteras vanuit de VS naar Healey in Engeland, waarna het compleet product weer terug ging naar de VS. Voor een meer grootschalige fabricage werd Pininfarina in



Italië al in september 1950 benaderd. Dit vergde de nodige voorbereiding en maakte de logistiek nog ingewikkelder, zodat de productie in Italië van de carrosserieën pas in februari 1952 op gang kwam.

De Nash Healey prototype racer in 1951

Healey stuurde het rollend chassis vanuit Engeland naar Pininfarina waar de carrosserieën werden gemonteerd en het geheel werd afgebouwd. Van daar werd de kant en klare auto

naar de VS verscheept. Inmiddels waren een aantal modificaties aan het oorspronkelijke prototype doorgevoerd. Zo was de wielbasis verlengd tot 9 voet in plaats van de oorspronkelijke 8'60" en de motor vergroot naar 4.1L. In februari 1952 steeg daardoor het vermogen van 125 pk naar 135 pk. Bij Pininfarina zijn 151 cabriolets geproduceerd van februari 1952 tot midden 1954. Naast de convertible was verder vanaf 1953 nog een hardtop model leverbaar, waarvan circa 30 exemplaren zijn vervaardigd inclusief eind 1953 enkele exemplaren volgens de zo succesvolle Le Mans specificatie. De Nash-Healey werd gebouwd tot de firma Nash in 1954 op ging in American Motors. Bij de rationalisering van de productie was geen plaats meer voor de Healey, zodat de productie beëindigd werd. Overigens was de Nash-Healey alleen bedoeld voor export naar de VS voor gebruik met de Nash motor. Op zich een zeer belangrijke ontwikkeling aangezien verkoopsucces in de VS direct noodzakelijk was om te overleven. De binnenlandse casu quo Europese markt waren nog maar zeer beperkt van omvang. Voor de lokale markt werd een vrijwel identiek model ontwikkeld met 3 liter Alvis motor en enige aanpassingen aan radiator grille en bumpers.



De Alvis-Healey

De ontwikkeling van de Nash-Healey legde een groot beslag op Donald Healey. Door de grote drukte was er weinig tijd voor andere ontwikkelingen, in het bijzonder een "eigen" sportwagen. Dit werd pas mogelijk nadat Pininfarina de opbouw van de Nash-Healey overnam. Dit maakte de weg vrij voor ontwikkeling van de Alvis-Healey. Een prototype was er al in april 1950 met een carrosserie van Panelcraft, analoog aan de Nash-Healey. Gebouwd van 1951 - 1953 in zowel coupe als roadster versies met carrosserie bouw aanvankelijk bij Panelcraft in Engeland en bij Pininfarina vanaf voorjaar 1952. Aangezien de Nash motor alleen voor het export model voor de VS bedoeld was werd voor de lokale markt een versie ontwikkeld op G-type chassis met een Alvis 2993-ccm 6-cylinder motor van 106 pk, een hypoid-vertande Salisbury achteras met schroefveren en Panhard stabilisatorstang achter. De carrosserie kreeg van Panelcraft een aangepaste radiator grille en bumpers, licht gemodificeerd ten opzichte van de Nash-Healey carrosserie. Het model werd als "Healey Sports Convertible" voorgesteld op de London Motor Show van oktober 1951. Het was een comfortabel kwaliteits product met draairamen en een makkelijk opzetbare kap. Er was al enige gelijkenis met het latere Healey 100 model. De totale productie van eind 1951 tot eind 1953 bedroeg 25 stuks. Verder nog 3 stuks speciaal carrosserie.





Een Healey Westland met gesloten kap uit 1946

De Nash Healey in de Pininfarina uitvoering

Beutler in Zwitserland bouwde deze Coupe uit 1947 op basis van het Healey chassis

De Nash Healey Coupe versie uit 1952

Productie overzicht van de Warwick gebouwde Healey's

Chassis	Aantal	Elliot West Duncan					Sports Silver Tick		Abbott Nash Sports		Overigen		Introductie Datum
		land	mobile	stone	ford	Conv.							
A	97	15	15	8							59	Oct 1946	
B	231	85	41	31	23						51	Mid 1947	
C	170	1	8			124	27				10	1950	
D	51					51						Sep 1949	
E	54					54						Mar 1950	
BT	50						36	14				Mid 1950	
F	100						64	36				Nov 1951	
N	253								253			Mid 1950	
N Farina	151								151			Feb 1952	
G	28									25	3	Oct 1951	
Totaal	1185	101	64	39	23	105	224	77	404	25	123		



Prestaties Warwick Healey's

Model	0-30	0-50	0-60	0-70	0-80	Standing 1/4 Mile	Topsnelheid in MPH
Elliott							
Westland							
Tickford Abbott	5.0	10.5	14.6	19.6	28.3	19.3	104
Sportsmobile		12.0			29		105
Nash			9.5				110
Silverstone							
Alvis	4.4	9.7	13.5	18.8	26.6	19.9	100
Duncan							

Binnen de AHOEN zijn slechts enkele Warwick Healey's bekend. Zo is er o.a. de Westland Healey van de firma Altena Classic Car Service waarmee onlangs werd deelgenomen aan de Mille Miglia. (foto links)

Voor meer informatie over deze speciale Healey's kunt u zich wenden tot het Healey Museum of de AHOEN archivaris.

