

Vervlogen tijden

Rond het midden van de vorige eeuw kende de Britse auto-industrie zijn hoogtijdagen. Inmiddels is daar helaas maar weinig meer van over. Van zo'n vijftien tot twintig merken die vele toonaangevende auto's produceerden, zijn er nu nog maar enkele over en die zijn ook nog eens allemaal in buitenlandse handen gevallen. Een van de merken die totaal verdwenen is, is Austin-Healey.

De sportwagenfabrikant bouwde roadsters volgens het traditionele Britse recept en behaalde daarmee zowel in de verkoopstatistieken als in de racerij mooie successen. Her en der bevinden zich gelukkig liefhebbers en puristen die de nog overgebleven Austin-Healey's met grote zorg blijven onderhouden. Emiel Groen van Green Classic uit het Overijsselse Balkbrug is een van hen en hij stelde ons in de gelegenheid om met een Big Healey te gaan rijden. In de spreekwoordelijke snoepwinkel stond tussen verschillende MG's, Jaguars, Healey's en andere Britse schoonheden een Colorado-rode Austin-Healey 3000 voor ons klaar.



Een opmerkelijk merk

Eigenlijk is het bestaan van Austin-Healey op zich al opmerkelijk te noemen. Austin ging als een van de grootste Engelse autobouwers een samenwerkingsverband aan met Donald Healey, die slechts een kleine fabriek in Warwick bezat. Toch was Donald Healey niet zomaar de eerste de beste hobbyist, want met bijvoorbeeld overwinningen in de Rally van Monte Carlo en een eerdere functie als hoofdingenieur bij de fabrieken van Triumph had hij zijn sporen op verschillende vlakken in de auto-industrie al wel verdiend. Het doel van de samenwerking was



Het doel van Austin-Healey was duidelijk: de States veroveren.

heel duidelijk: Austin moest hiermee zijn marktaandeel in de Verenigde Staten verhogen. Dat de opzet slaagde bleek wel uit het feit dat van de Austin Healey 100, de eerste Big Healey, bijna 15.000 exemplaren werden geproduceerd, waarvan 80% naar Amerika werd verscheept. Slechts 5% bleef in Groot-Brittannië.

Naast de succesvolle viercilinder versie van de Austin-Healey 100 behoren ook zijn opvolgers, de zescilinder 100 en de drie generaties Austin-Healey 3000, tot de Big Healey's. De enige Healey die zich niet Big mag noemen is de Sprite, ook wel Frogeye genoemd. Deze tweezitter, die later ook als MG Midget op de markt kwam, is een flinke slag kleiner dan de 100 en 3000. De hier figurerende 3000 is er een van de eerste generatie. Oftewel 3000 Mark I, al is toevoeging eigenlijk pas ontstaan na de introductie van Mark II en III.

De nieuwe 100

De 3000 kwam in 1959 als een compleet nieuwe auto, ondanks dat hij best als facelift van de 100 door het leven zou kunnen gaan. De langere wielbasis werd namelijk bij het plaatwerk ter hoogte van het portier opgevangen. De voor- en achterschermen zijn nagenoeg identiek aan die van de 100. Opvallender was het verdwijnen van trapezium-achtige grille. De 3000 lijkt wat ontwerp betreft daardoor wat meer in balans, maar aan de andere kant was het wel een echt stijlkenmerk van de Big Healey.



Kenmerkend Brits design siert de Healey.

De carrosserie van deze Healey is in Colorado-red gespoten. En wel ál het plaatwerk. Het was namelijk ook af-fabriek mogelijk om de auto in two-tone lak af te laten leveren. De afbuigende lijn over de zijkant vormt dan de scheiding tussen de verschillende kleuren. Colorado-red was dan te combineren met Ivory-white of Black. De combinatie van twee kleuren maakt van de auto nog meer een blikvanger. Het koetswerk van deze 3000 is kenmerkend Brits met zijn ronde chromomrande koplampen en een grote glimmende grille. Ook de ronde vormen die vanuit de koplampen richting de achterkant langzaam aflopen, maar nog een keer 'opleven' boven de wielkasten achter, hoort bij de typische Britse designtaal die je bijvoorbeeld ook bij de MG A en Jaguar XK terugziet.

Een eigenaar van een auto als deze dient wel een poetser te zijn, want aan chroom is geen gebrek. Naast de eerder genoemde grille zijn ook de spaakwielen en al het bumperwerk verchromd. En ondanks dat op allerlei plekken, zoals bij de luchthapper op de motorkap, bij de portiergrepen en zelfs rond de achterlichtjes rijkelijk met chroom gespeeld is, wordt het geen kermisauto, maar blijft het stijlvol.

Rood, rood, rood

Het interieur ademt historie. Uiteraard is het dashboard van bijna 50 jaar oud relatief simpel vormgegeven, maar toch is het geenszins simplistisch, laat staan saai. De rode kleur van het exterieur komt in het complete interieur terug, zo ook in het dashboard. Op een ovaalvormig paneel op het dashboard bevinden zich de Smiths snelheidsmeter en toerenteller, bijgestaan door kleinere meters voor de olie- en watertemperatuur en het brandstofniveau. Alleen al de chromomrande klokken met roomwitte wijzerplaten zijn een lust voor het oog. Vanuit



Het interieur is net zo rood als de buitenkant.

hedendaags oogpunt bekeken is het opvallend dat er helemaal geen hendels achter het stuur zitten. De bediening van ruitenwissers, sproeiers en verlichting gaat door middel van simpel vormgegeven zwarte knoppen. De knipperlichten worden bediend met behulp van een schuifje op het hart van het stuur en de bediening daarvan vergt wel enige gewenning vandaag de dag. Het stuur zelf is niet alleen opvallend door zijn dunne spaken, maar vooral ook door zijn enorme diameter. Het stuur ligt als het ware tussen je benen.

Zoals het een echte sportwagen betaamt beschikt de Healey over heuse kuipjes. Al moet je dat wel in zijn tijd zien, want vooral de zitting is nog relatief vlak, maar de gebogen vorm van de rugleuning houdt je toch stevig vast. Onlangs zijn de stoelen van deze 3000 opnieuw bekleed, dit keer volledig in leer. De originele exemplaren beschikten namelijk slechts over halfleren bekleding. De zwarte bies op de rode stoelen geven weer het typisch Britse accent aan de stoelen. Deze Healey is er een uit de zogenaamde BT7-serie. Dat betekent dat het officieel zelfs een vierzitter is en dus achter de voorstoelen ook nog twee zitplaatsen zijn. Het zijn dan in een sportwagen als deze ook maar twee simpele zitkuipjes, maar qua uiterlijk is er geen half werk geleverd, want ook hier zien we het prachtige rode leer met zwarte bies weer terug. Overigens is het hele interieur vanaf de 100 tot aan de tweede generatie van de 3000 nauwelijks veranderd. Pas bij de Mark III kwamen er onder andere een houten dashboard en andere stoelen in de auto.

Vooruitdenken

De laatste jaren wint de startknop in de auto meer en meer aan terrein. Een recente vinding? Niet dus! Deze Healey beschikt weliswaar over een contactslot waar een sleutel ingedraaid dient te worden, maar daarna ontwaakt motor pas als de startknop beroerd wordt. Een gimmick uit de racerij. Uiteraard komt de Healey na een poosje stilstand wat kuchend tot leven, maar wat een ongekend mooi geluid klinkt er dan uit de grote zescilinder. Sluit je ogen en je waant je op het Le Mans of Sebring van de jaren 60 waar de 3000 destijds zijn ronden heeft gedraaid.



Voor deze zonnige uurtjes heb je een Healey.

De techniek is enkele decennia oud en mist daarom vele innovaties die we vandaag de dag als vanzelfsprekend beschouwen. Toch functioneert alles door de perfecte staat van onderhoud nog prima. Desalniettemin vraagt het van de bestuurder wel weer bewustwording dat stuur- en rembekrachtiging niet op deze Austin-Healey zitten. In die zin is het weer even echt werken en dient er goed vooruitgedacht te worden om vervelende situaties in een scherpe bocht of met medeweggebruikers te voorkomen. Je merkt bij het bochtenwerk dan ook waarom het stuur zo groot is. Hoe groter de diameter, hoe minder kracht je immers hoeft te gebruiken. Het is wel jammer dat je daardoor erg sterk merkt dat er wat speling op het stuur zit. Je kan het stuur tijdens het rijden gerust enkele graden draaien, zonder dat er ook nog maar iets gebeurt met je voorwielen. Zo heeft het grote stuur dus ook zijn nadelen, want met een klein sportstuurkje zou het op zijn minst minder zijn opgevallen.

Het lange motorblok met dubbele carburateurs brengt zijn kracht via de achterwielen op het wegdek. Ondanks het feit dat we van 124 pk vandaag de dag niet meer ondersteboven raken, wil de Healey toch erg makkelijk vooruit. Met name onder in het toereengebied is de kracht van de auto opmerkelijk. Bij constante snelheid met een laag toerental kan je gemakkelijk versnellen zonder terug te schakelen, maar ook vanuit stilstand ben je makkelijk weg. De vierbak wordt met flinke slagen aan de kromme pook bediend. Met maar vier versnellingen is de topsnelheid van 182 km/h niet onaardig. Om bij hoge snelheden toch enigszins rustig te kunnen rijden, is de auto voorzien van een elektronische overdrive. Wanneer deze met de knop achter het stuur ingeschakeld wordt, zakt het toerental direct drastisch. Deze overdrive is op de derde en vierde versnelling in te schakelen, al is het nut op de derde versnelling te verwaarlozen vanwege de aanwezige vierde versnelling. Wanneer je de overdrive weer terugschakelt lijkt de reactie van de Healey op een soort kickdown bij een hedendaagse automaat, het toerental – en dus ook de pit – neemt even heftig toe.

Breedgrijnzend

Al met al is het een waar genot om met deze Big Healey te mogen rijden. De prachtige, klassieke lijnen, het oorstrelende motorgeluid, de zon in je gezicht en de wind in je haren maken dat je gezicht niet anders wil dan de breedgrijnzende variant. Ook zware bediening doet daar niks aan af. Integendeel: het voegt iets toe. Bij een klassieke auto als deze heb je nog echt het gevoel dat jij degene bent die de auto dirigeert. Er wordt niet vóór je gedacht. Helaas zijn de mogelijkheden om met de Healey te gaan rijden met ons klimaat vrij beperkt. En dat



maakt dat de auto per gereden kilometer erg kostbaar is. De aanschafprijs is hoog, maar die blijft bij goed onderhoud wel minstens gelijk. Het is meer de mate van onderhoud die uiteindelijk kan aantikken, het blijft immers een bijna 50 jaar oud beestje.

Deze Austin-Healey 3000 is een niet te versmaden Britse klassieker. Stiekem wenst ondergetekende er ooit een te bezitten in de kleuren Healey-Blue/Ivory-White. Dat de naam Austin-Healey nog steeds een aansprekende is, doet ook de geruchten over een wederopstanding van het merk weer aanwakkeren. Vorig jaar hebben de Britse eigenaren van de merknaam – waaronder enkele mensen uit de Healey-familie – en het Chinese Nanjing – de nieuwe eigenaar van Rover en MG – al hun intenties uitgesproken om aan een reïncarnatie van Austin-Healey te werken. Op zich een mooi idee, als de naam maar niet verkwanseld wordt door mensen die geen feeling hebben met het klassieke merk. Laat het dan maar aan de liefhebbers over die de auto's met veel liefde zullen blijven verzorgen en optimaal genieten van de weinige momenten dat ze met de Healey naar buiten mogen. Zo hoort het namelijk.