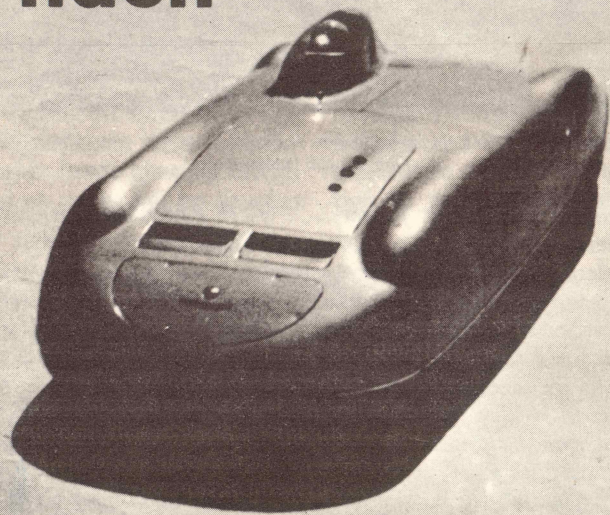


Særtryk af Populær Mekanik
Nr. 1 - 1962

HISTORIEN OM
Austin-Healey

Bilen, der løb kapløb med tiden

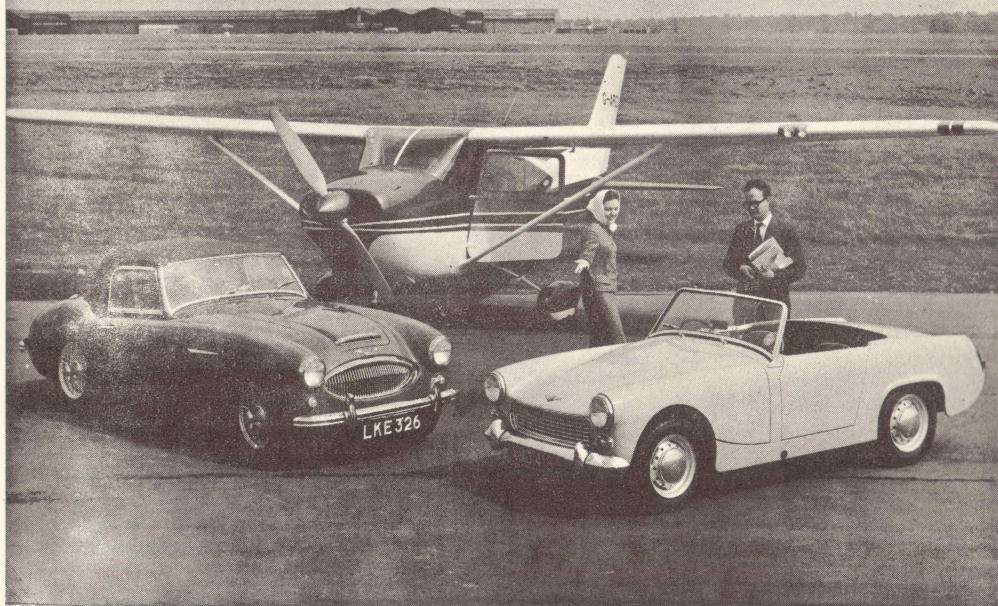


På 10 år er der skrevet
bilhistorie for 20



IMPORTØR: DE FORENEDE AUTOMOBILFABRIKER A/S . ODENSE

BILENS HISTORIE: AUSTIN-HEALEY



De to Austin-Healey-brødre, 3000 Mk. II og Sprite Mk. II. Deres linier står ikke tilbage for flyvemaskinen i aerodynamisk henseende

LIGESOM artiklen om *Bill Lyon's Jaguar*-vogne i oktobernummeret af *Populær Mekanik* handler denne artikel om vogne, som kan takke én mand for deres eksistens. Det var den kendte racerfører og sportsvognskonstruktør *Donald Healey*, som for en halv snes år siden fik ideen til de senere verdensberømte *Austin-Healey* sportsvogne. At hans idé var indlysende rigtig, kan tydeligt ses af den kendsgerning, at der indtil nu er bygget godt 100.000 Austin-Healey vogne, og efterspørgslen stiger stadig.

Men lad os nu begynde med begyndelsen.

For selv om 10 år er en meget kort udviklingstid for et bilmærke, har det dog været en lang vej for Donald Healey og hans lige så entusiastiske folk at nå frem til det resultat, man idag vil være tilbøjelig til at kalde det færdige. At det ikke er det, er så en ganske anden historie – for mon en samvittighedsfuld bilkonstruktør nogen sinde bliver færdig?

Vi er i England i begyndelsen af 1950'erne. Det havde været dyrt at »vinde« Den anden Verdenskrig. Landets økonomiske forfatning var af en sådan art, at ingen andre lande ville give englænderne kredit. Hvis man ville købe noget, måtte man enten betale kontant – eller bytte med andre varer. Et forarmet industriland måtte naturligvis vælge den sidste udvej, og her er det, Donald Healey kommer ind i billedet med sine biler. Og her er samtidig forklaringen på, at der skulle gå år, før den menige englænder bare havde set en Austin-Healey på gaden. Mottoet i England var nemlig: »Vi må eksportere – eller dø af sult!«

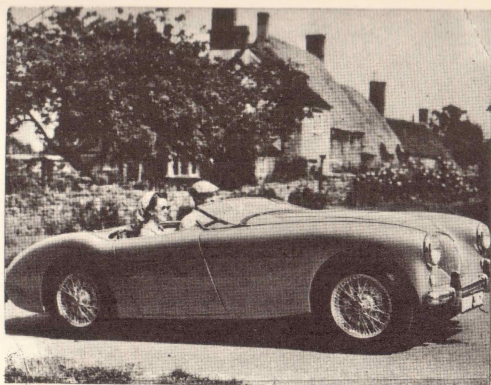
Det var naturligvis først og fremmest det rige Amerika, englænderne havde i kikkerten, og biler blev hurtigt den eksportartikel, som tjente flest gode dollars hjem til den betrængte statskasse.

Mens man må give Jaguar-vognene æren for at have gjort amerikanerne sportsvogns-

bevidste, blev det fabrikker som Austin-Healey, der først og fremmest fik dem til at køre i sportsvogn. Jaguar's XK120, som fremkom i 1948, fik Donald Healey til at tænke på, om der ikke kunne laves en sportsvogn, som kunne omtrent det samme som XK120 – men som kunne sælges til ca. den halve pris. Desuden var det et fremsynet krav at stille til vognen, at den også skulle være billig i benzinforbrug, reparationer og vedligeholdelse – og at den skulle være nem at få reservedele til.

»M.p.h. means money«, plejede amerikanske bilister at sige. Det skal for en dansker oversættes »Fart koster penge«. Men Donald Healey skulle snart vise den amerikanske offentlighed den vogn i verden, som kostede mindst pr. kilometer i timen.

Efter at have været i Amerika og konstateret, at interessen for den planlagte vogn var til stede, og efter at have set på egnede motorer, henvendte Healey sig i 1952 til Austin-fabrikkerne. Et krav til den nye vogns motor var jo pålidelighed og billige reservedele overalt. Disse krav kunne Austin honorere, og man havde netop motoren, der var som skabt til at ligge i en sportsvogn. Det var den i 1949 fremkomne A90 Atlantic-maskine, der allerede havde gjort sig fordelagtigt bemærket i en række løb og desuden



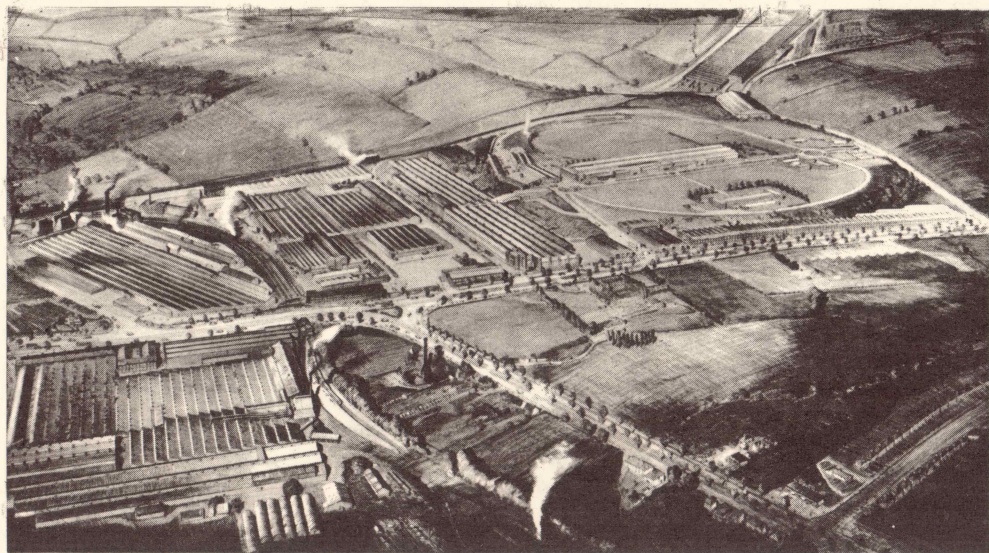
Austin-Healey »Hundred« 1954. Læg mærke til den slanke linieføring og vindspejlet, som kan lægges ned

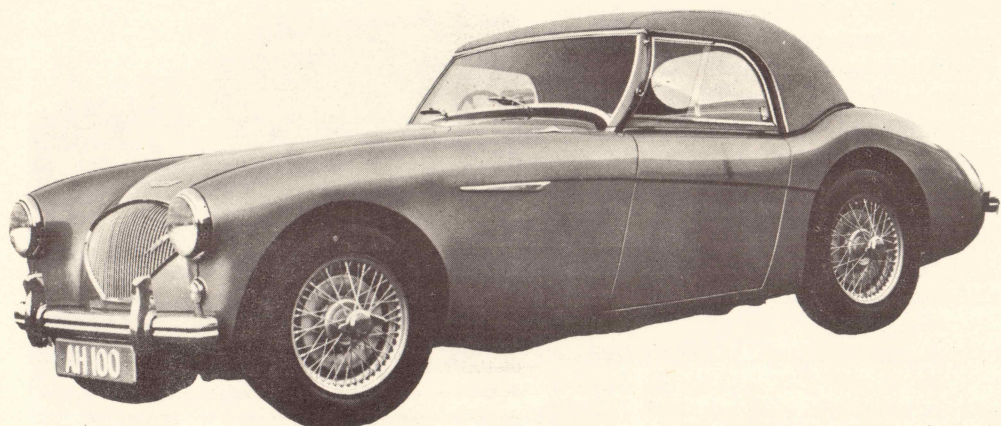
sat en række amerikanske rekorder på Indianapolis Speedway. Det var altså en motor, amerikanerne kendte og respekterede, Donald Healey satte i sin sportsvogn.

Atlantic-motoren

Atlantic-motoren var 4-cylindret med topventiler og højtliggende knastaksel. Med et slagvolumen på 2660 ccm ydede den 90 hk ved 4000 omdr./min. Også affjedringen og bagtøjet »låntes« hos Austin, fordi det var billigere end de komponenter, Healey tidligere havde anvendt i sin beskedne produktion af Healey-vogne. Han besluttede sig

Austinfabrikken i Longbridge, England, 1962





Den oprindelige Austin-Healey »Hundred« med hardtop. I 1952-53 var trådhjul standardudstyr. Vognen har omtrent de samme linier som idag

imidlertid i første omgang til at udelade det normale 1. gear i A90's 4-trins gearkasse og i stedet montere et elektrisk betjent Laycock de Normandie-overgear på 2. og 3. gear, så føreren ville få i alt 5 gear at råde over.

Gulvgear

I dag er det igen blevet almindeligt med gearstangen i gulvet, men i 1952 blev gulvgear anset for at være temmelig gammeldags, og i virkeligheden var det temmelig dristigt af Healey at anvende gulvgear i en vogn, som fortrinsvis skulle sælges i ratgearets hjemland USA. – At selv en så dristig mand som Healey i 1961 næppe ville have haft mod til omvendt at montere ratgear i en sportsvogn, er en anden sag, som kun kan tjene til at belyse, at Healey handlede rigtigt, da han satte gulvgear i sin nyskabelse.

Hen på sommeren 1952 var man nået så langt, at man kunne sætte et karrosseri på vognen. Her scorede Donald Healey for alvor. Han tegnede et af de smukkeste karrosserier, som nogen sinde har siddet på en engelsk vogn, og skønt der ikke er foretaget store ændringer på Austin-Healey-vognenes ydre siden, virker de nye modeller selv i dag meget moderne med deres slanke linieføring.

Karrosseriet passede det robuste chassis som en handske. Det blev symbol på kraft og høj fart. Formen var aerodynamisk og funktionel som på en flyvemaskine, og derfor virkede den øjeblikkelig tiltrækkende på beskueren.

Vognen fik modelbetegnelsen »Hundred« for de 100 miles (godt 160 km), den skulle kunne præstere i timen, og af en to-personers sports-roadster at være var den forbløffende rummelig. Kalechen var hurtigt rejst, omend det var et temmelig stort arbejde at stuve den væk igen. Af sikkerhedsgrunde var karrosseriet fremstillet af stålplade, mens visse dele, som f. eks. motorhjelm, var lavet af aluminium for at gøre vognen lettere.

Karrosseriet skulle bygges hos det velrenommerede firma Tickford Ltd., som tidligere havde arbejdet for Donald Healey. Blandt vognens indlysende fordele kan nævnes den lave højde, den lave siddestilling og følgelig det lave krængningscenter. Og så det udelte vindspejl bør fremhæves. Det kunne lægges ned og nedbragte i høj grad luftmodstanden ved høje hastigheder.

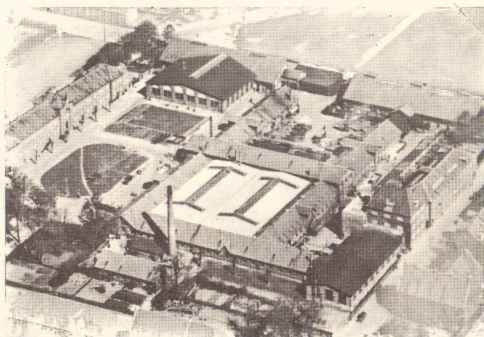
Da prototypen nu var færdig, var tiden inde til prøvekørsler af den mere alvorlige slags. De skulle foregå et sted, hvor høje hastigheder kunne nås og holdes i længere tid. Donald Healey valgte at tage sin vogn til Belgiens Jabbeke-motorvej, hvor så mange fuldgasprøver og rekordforsøg var blevet afviklet i tidens løb. Resultatet må have været lidt ud over det almindelige, for den beherskede englænder, som Healey er, gik så vidt som til at kalde det »opmuntrende«.

Pressen vindes

Nu rykkede det årlige London Motor Show i Earls Court nærmere, og her skulle

verdenspræsentationen finde sted. Efter endnu en hektisk travlhedperiode på Warwick-fabrikken stod prototypen klar til udstillingen. Nogen reklamekampagne kunne Healey's budget naturligvis ikke bære, så det gjaldt om, at prototypen virkelig var lavet færdig. Pressen skulle vindes. Kunne man tænke sig nogen bedre reklame end at lade en verdensberømt motorskribent prøvekøre vognen under vanskelige forhold. Healey overdrog følgelig sin eneste vogn til motorjournalisten *John Bolster*, der tog vognen med sig til Jabbeke. Her fik vognen for anden gang lov til at vise, hvad den kunne præstere. I *John Bolster's* artikel stod nu ikke ordet »opmuntrende«, men gløser som »fantastisk« og »exceptionel«. Og så kan det nok være, pressen fik øjnene op for Healey's nyskabelse. Fantastisk og exceptionel. Det var de ord, der prægede anmeldelserne.

Bestillingerne strømmede ind, ikke mindst fra USA, og det kom meget belejligt for Healey, da Austin-fabrikkernes direktør, *Sir Leonard Lord*, efter et besøg på udstillingen tilbød Healey at fremstille vognene på BMC's fabrikker. Mindre end et halvt år senere forlod Healey'erne samlebåndet i et antal af



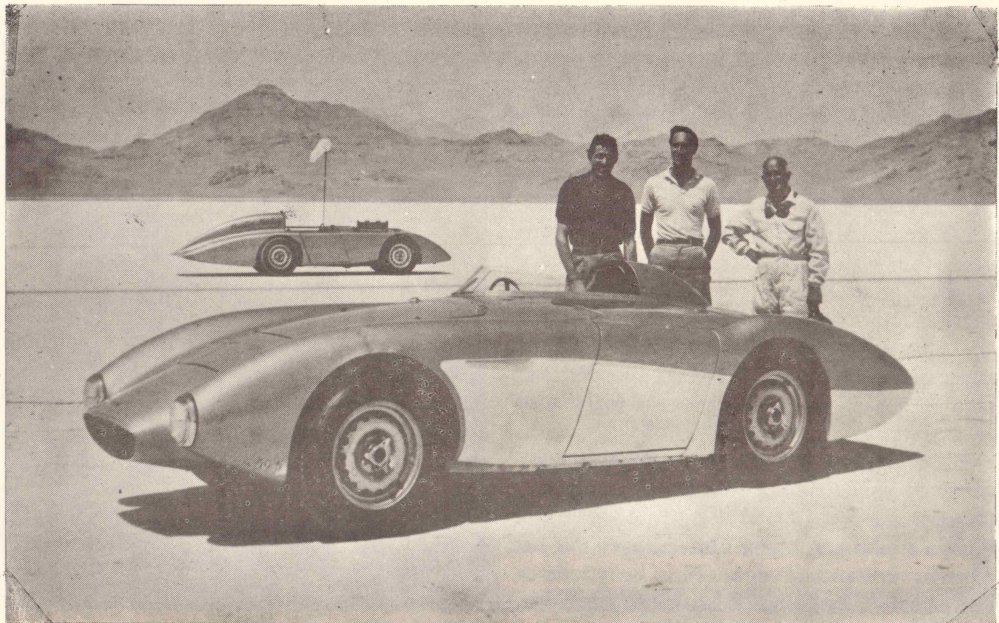
Et af sportsvognens støttepunkter i Danmark, De forenede Automobilfabrikker i Odense. Det er ikke få Austin-Healey'er som i tidens løb er trimmet op til løb i firmaets værkstedshaller

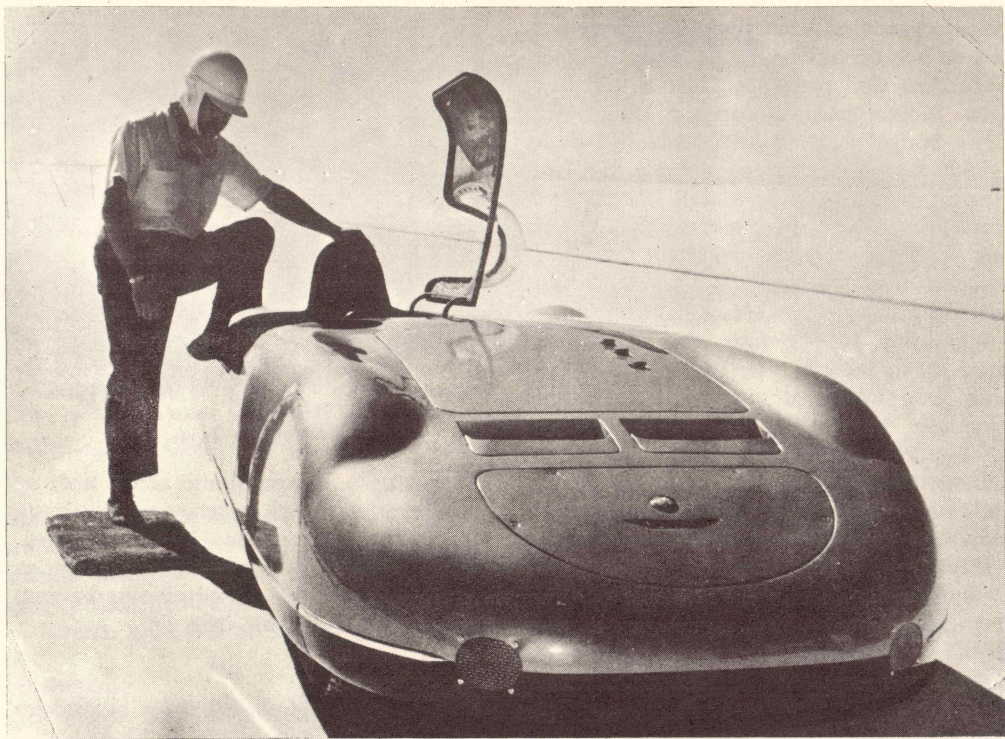
120 om ugen. Prisen kunne sættes ned, og efterspørgslen steg så meget, at selv en amerikaner måtte vente på sin Healey. Mere heldige englændere opnåede nu at se vognen køre fra fabrikken til udskibningshavnen, men det var stadigvæk også alt.

Guldmedalje

Kort efter seriefremstillingens begyndelse kom Healey'en for tredje gang til Jabbeke i Belgien. Ganske utunet nåede den op på

Den rekordsættende Austin Healey på saltsletten i Utah. Den er baseret på model 100-six. Donald Healey ses til højre



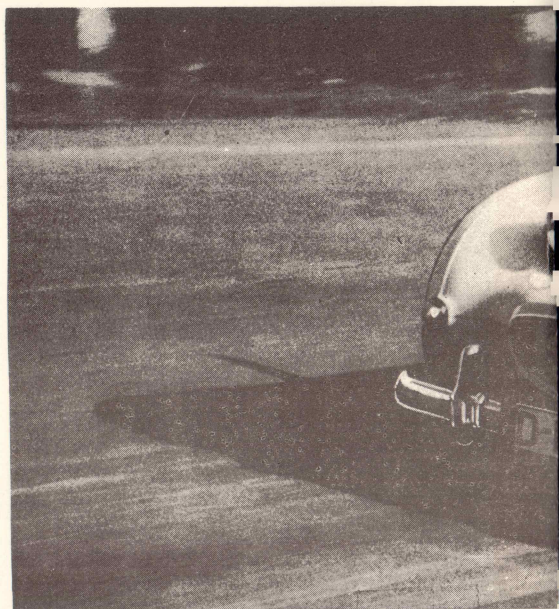


Billedet viser den Austin-Healey, baseret på Sprite, som med kompressor satte en række rekorder på saltsletten i Utah i august 1959. Vognens betegnelse på selve fabrikken var EX 219. (Se også billedet side 52-53)

113 miles i timen (ca. 183 km/t) og satte to belgiske rekorder i klassen. Ved sin præsentation for den amerikanske offentlighed på Miami World's Fair opnåede vognen blandt andre ærefulde præmier en guldmedalje som »årets mest fremsynede udenlandske konstruktion«.

Næsten samtidig fik Austin-Healey »Hundred« sin væddeløbsdebut i det italienske Mille Miglia. Nogen succes var løbet ikke for Healey, men han lærte af det. Den ene af de to deltagende vogne måtte gå ud med noget så simpelt som et ødelagt speedertræk. Den anden udgik få kilometer fra målet med en ødelagt kobling.

Efter at disse fejl var rettet, blev der anmeldt to vogne til Le Mans-løbet. Disse vogne var forbedret i maskine og hjulophæng af Austin's teknikere, men i hovedsagen var det naturligvis standardvogne. Man benyttede en anden knastaksel, men derudover begrænse-



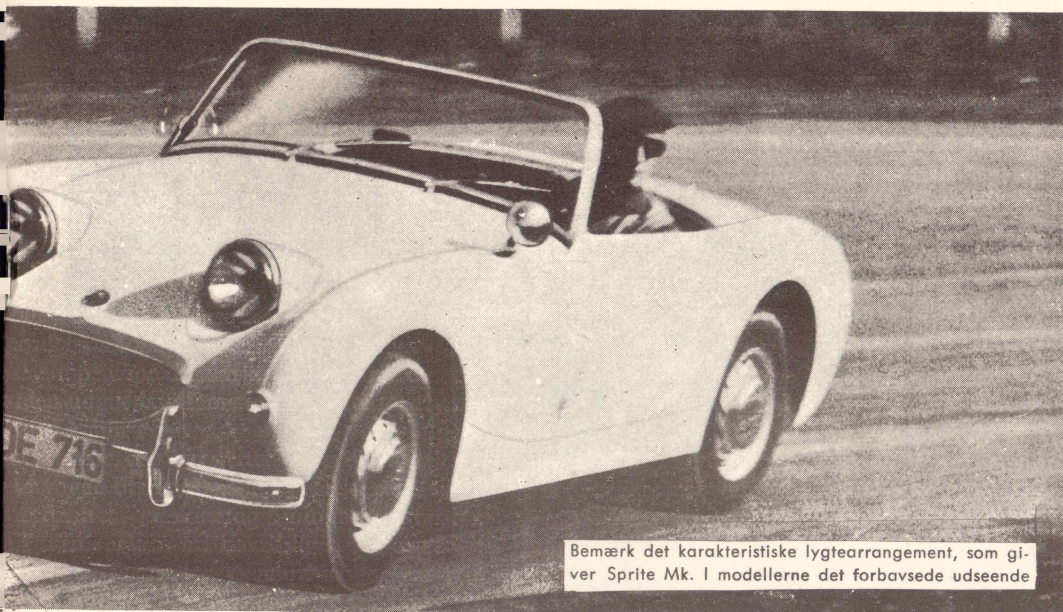
des ændringerne i motoren til karburering, ind sugning og tænding. Der kom hårdere støddæmpere i foran, kraftigere fjedre bagi og en stivere krængningsstabilisator. Man fandt det hensigtsmæssigt at gearvognene noget op. Disse modifikationer bragte A90-motoren op på 100 hk ved 4500 omdr./min. mod normalt 90 hk ved 4000 omdr./min. Takket være opgearingen på næsten 20 pct. faldt benzinforsøget kendeligt, og en større benzintank blev monteret. Vognene stod således godt rustede til den lange Le Mans-bane. De klarede sig da også fint i det fornemme selskab. Den ene nåede op på en kilometertid svarende til 118,12 miles eller 190,1 kilometer i timen – den 13. hurtigste tid af de 67 deltagere. De to vogne sluttede på 12. og 14. pladsen med en gennemsnitsfart på ca. 144 kilometer i timen for de 24 timer.

De ændringer, der her var foretaget, blev lanceret som ekstraudstyr på de almindelige standardvogne. Vejen var hermed åbnet for privat deltagelse i løb.

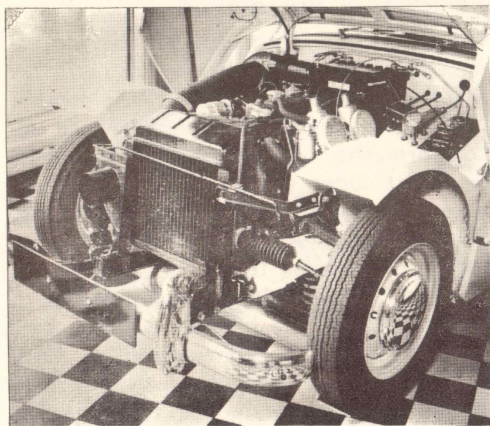
Amerikansk grundighed

I slutningen af august 1953 løb de berømte rekordforsøg på *Bonneville saltsletten i Utah* af stablen. *The American Automobile Association* opretholdt kontrollen med rekordforsøgene, og den pågældende komité bestod af lutter strenge herrer, som overvågede, at alt nu også gik rigtigt for sig. Vognen skulle være absolut standard i enhver henseende, og for at sikre sig det gik man ind til en tilfældig forhandler efter to helt nye vogne. De blev forsejlet og kørt til saltsletten af en repræsentant for AAA og forhandleren. En kort tilkøringsperiode blev tilladt. Derefter kunne Healey-teamet vælge, hvilken af vognene der skulle bruges til forsøget. Selv benzinen og olien blev forsejlet, og det samme gjorde naturligvis de reservedele, der for alle tilfældes skyld var taget med fra England.

I løbet af en uge satte Austin-Healey én lang række amerikanske rekorder fra 5 miles til 3000 kilometer, fra 1 til 24 timer. Den kørte 167 kilometer i timen i gennemsnit,



Bemærk det karakteristiske lygtearrangement, som giver Sprite Mk. I modellerne det forbavsede udseende



Det særprægede motorhjelm-arrangement på Sprite Mk. I. Hjelm og skærme er en enhed. Der er usædvanlig let adgang til motor, styretøj og ophæng

og det er måske værd at nævne, at den gik 8 kilometer på literen.

130 rekorder - og et uheld

På samme tid satte en særligt udrustet Austin-Healey rekord i klassen for ikke-standardvogne med 142,64 miles eller 229,6 kilometer i timen for en mile med flyvende start. Den var i fuld gang med at slå 25 timers rekorden, da regnen, efter 6 timer med 200 km/t, begyndte at styrte ned, og der opstod stærk blæst. Ikke desto mindre kunne Healey-holdet rejse hjem med over

130 rekorder - og i bevidstheden om, at der ikke var nogen tvivl i Amerika om maskinens pålidelighed.

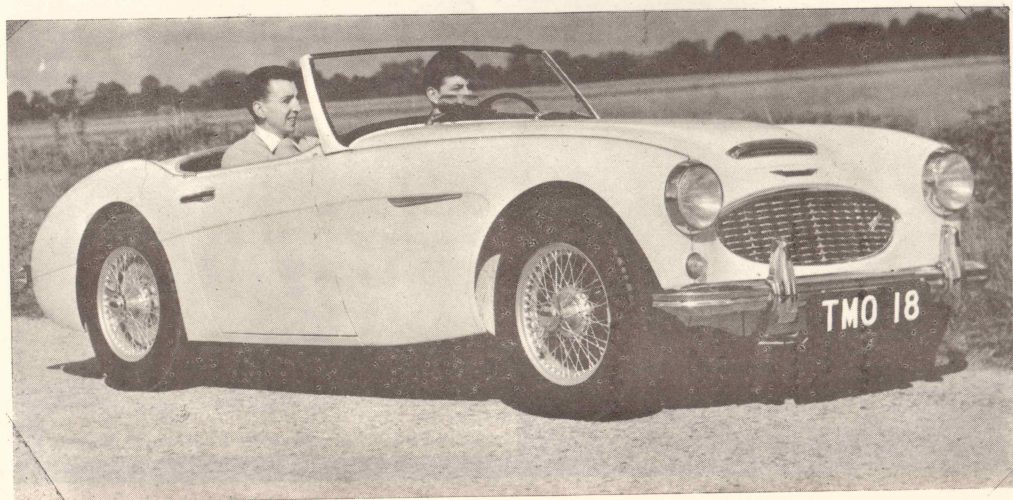
I vintermånederne 1954 eksperimenterede man på Warwick-fabrikken med en tilføjelse til Austin-Healey »Hundred«, en 100S, hvor S'et betød Sebring. Den 4-cylindrede Atlantic-motor havde bevist, at den kunne tåle tuning, og den vogn, Healey arbejdede på, var specielt beregnet til løb.

Eksperten *Harry Weslake* blev sat til at lave et nyt topstykke. Resultatet blev et aluminiums-topstykke med fire porte. Denne tuning blev fulgt op af en særlig hårdet krumtapaksel, specielle lejer og stærkere plejlstænger. Maskinen ydede nu 132 hk ved 4700 omdr./min. - eller halvanden gang så meget som den oprindelige Atlantic-motor.

Skivebremser

Vognen fik *Dunlop* skivebremser på alle fire hjul, så den side af sagen også var i orden. En oliekoeler kombineredes med oliefilteret, mens gearkassen fik 4 gear, og overgearet udelodes. Man kunne vælge mellem forskellige bagakseludvekslinger. Vognen forsynedes med stærkere støddæmpere og krængningsstabilisatorer, og styretøjet forbedredes. Udseendet var omtrent som den normale, men endnu mere funktionel og med en oval kølergrill. Benzintanken rummede 91 liter.

60-modellen af Austin-Healey 3000. Trådhjul er ekstra udstyr



Healey med kompressor og specialkarrosseri. plads i 12 timers løbet på Sebring i 1954 på trods af, at den var forfulgt af uheld, og i årets Mille Miglia-løb blev den nummer 5. August blev atter måneden for rekordforsøg på saltsletten i Utah.

Denne gang lykkedes det Healey at bjærge 53 rekorder med sig hjem, bl. a. 3000 miles med 132,1 miles i timen (ca. 212 km), 5000 kilometer med 132,2 miles i timen (ca. 212 km) og 24 timer (3174,9 miles) med 132,2 miles i timen (ca. 212 km).

Tilstede var også en yderst speciel Austin-Healey med kompressor og specialkarrosseri.

Den blev noteret for 192,6 miles i timen (ca. 308 km) for en mile med flyvende start. Af model 100S blev der bygget 100 eksemplarer.

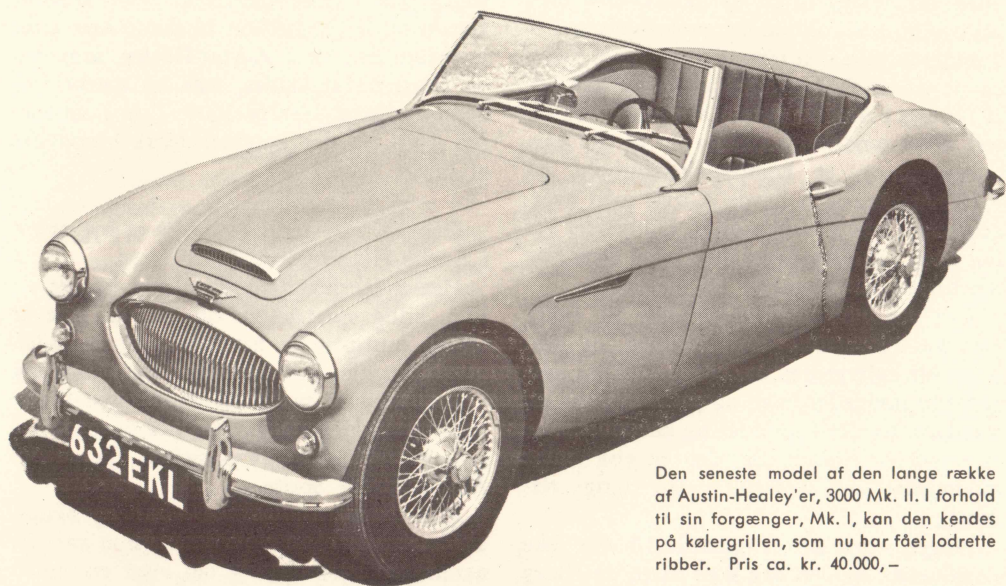
I 12 timers løbet i Sebring i marts 1955 hentede Austin-Healey 100S de tre første pladser i klassen for standardvogne, og Stirling Moss kørte en af vognene til en sjettedeplads i det sammenlagte resultat. Det blev også til en klassesejr i årets Mille Miglia-løb, skønt den vindende Austin-Healey måtte køre over 100 kilometer med speedertrækket brækket. Kørerer klarede sig ved at indstille karburatorerne på fuld gas og så regulere ved at slå tændingen til og fra.



Austin-Healey Sprite Mk. II model 1962 er en smuk lille sportsvogn. Lygterne er nu bygget ind i skærmene. Pris ca. kr. 21.000,-

Læderbælte om motorhjelmen

På Earls Court-udstillingen i 1955 kunne man se en ny model af den populære »Hundred«. Den havde fået 4-trins gearkasse, så der med overgear var i alt seks udvekslingsforhold, andet bagtøj, større bremses og stivere forhjulsaffjedring. Desuden blev den oprindelige, tunede udgave sat i produktion, da der var stor efterspørgsel efter lidt flere kræfter i 100'en. Den fik navnet 100M, og den kan kendes på et læderbælte over motorhjelmen og tofarvet lakering.



Den seneste model af den lange række af Austin-Healey'er, 3000 Mk. II. I forhold til sin forgænger, Mk. I, kan den kendes på kølergrillen, som nu har fået lodrette ribber. Pris ca. kr. 40.000,-

327 kilometer på een time

I 1956 blev der sendt to forskellige Austin-Healey-vogne til saltsletten. De var begge 6-cylindrede, som de senere modeller forøvrigt, cylindervolumen var 2639 ccm, og den første af dem ydede med 3 dobbeltkarburatorer og kompression 9:1 150 hk ved 5000 omdr./min. Den betegnedes »endurance car«. Den anden var forsynet med kompressor og ydede over 250 hk. Den gik under navnet »speed car« og havde samme karrosseri som rekord-sætteren fra 1954.

Endnu en gang var Healey-folkene forfulgt af uheld.

De måtte vente en uge på banen, og så gik kompressoren i stykker. Da det hele kom i orden, var der kun tid til én tur med kompressorvognen. Men sikken tur! Den nåede op på 203,06 miles (ca. 327 km/t). Den lavere tunede af vognene slog en stor samling rekorder med over 240 km/t.

6-cylindret motor

Da nu Austin-Healey havde sat så mange rekorder både i salg og hurtighed, var navnet blevet kendt verden over – måske med undtagelse af landene bag jerntæppet. Imidlertid havde den 4-cylindrede model 100 været på markedet i omkring fire år, og tiden var moden til en ny model. Den blev kaldt 100-Six, og under motorhjælmen lå i utunet udgave den samme motor, som netop havde sat rekorder på saltsletten, og som også fandtes i Austin A105. Den ydede 102 hk ved 4600 omdr./min. og havde to SU karburatorer og et kompressionsforhold på 8,25:1. Gearkassen havde 4 trin, men overgearet var blevet ekstraudstyr. Udseendet var lidt mere amerikaniseret med mere krom, og lakeringen var to-farvet fra fabrikken.

Der var kommet et luftindtag til motorens køling ovenpå motorhjælmen, og desuden var kølergrillen en anden. Der var indrettet to nødsæder bagi, og pladehjul var nu standard, mens trådhjul stadig kunne fås som ekstraudstyr. Pressen gav den en elskværdig modtagelse som et skridt i den rigtige retning.

Nogen større succes opnåede 100-Six ikke i væddeløb, og den dag kom snart, da Harry Weslake igen blev sat til at forbedre et

Austin-Healey topstykke. Det gav bonus. Nu kom der 117 hk ved 5000 omdr./min. ud af maskinen på trods af, at kompressionen kun var hævet til 18,5:1. Et ombytnings sæt sørgede for, at de fleste af de første modeller af 100-Six blev bygget om, så den er ved at blive en sjælden vare i sin oprindelige udførelse.

Tre Austin-Healey 100-Six stillede op til det 5300 kilometer lange Liège-Rom-Liège-rally i 1958, og foruden en klasse- og mærkesejr kørte Pat Moss-Ann Wisdom deres vogn til en fjerdeplads i det samlede resultat.

I juni kom en udvidelse af 100-Six-programmet, idet den nu også kunne fås som en ren topersoners, men med mere bagageplads.

7 Cambridge-studerter kørte under London-udstillingen en utunet 100-Six i fire dage og nætter nonstop på Monthlery-banen uden for Paris. Incl. nødvendige ophold blev gennemsnitshastigheden over 160 km/t, og Austin-Healey blev 7 rekorder rigere.

Det er bemærkelsesværdigt, at i tidsrummet 1952-58 blev ca. 90 pct. af produktionen eksporteret til godt 80 forskellige lande, og 75 pct. blev betalt med dollars.

I 1958 fik Austin-Healey en værdifuld tilføjelse i den lille Sprite, der med 50.000 stk. på 3 år tegner sig for halvdelen af mærkets samlede produktion til dato. Året efter fremkom den store Austin-Healey, som den nu begyndte at kaldes, men en stærkt forbedret udgave, Healey 3000 – og i sommeren 1961 er der kommet Mark 2-modeller af begge disse typer.

Den 20. maj 1958 begyndte et nyt afsnit i Austin-Healeys historie.

Healey-fabrikken havde aldrig bygget en lille, billig sportsvogn, og det var tyve år siden, Austin sidst havde bygget en sådan vogn. Nu gik Austin og Healey i forening i gang med at bygge en vogn, som skulle skabe traditionerne fra tyvernes og tredivernes elskede Seven. Nyskabelsen fik navnet Austin-Healey Sprite.

Efter at have skabt Austin-Healey »Hundred« ud af en Austin familievogn yar det naturligt, at jeg så mig om efter en anden Austin saloon til at udvikle en ny Austin-

Healey af. Donald Healey havde tilfreds stillet et enormt behov for mellemstore sports vogne med »Hundred« og »100-Six«, og det var en nærliggende tanke, at der ville være et tilsvarende eller måske endnu større marked for en lille økonomisk sportsvogn i den billigste prisklasse.

Healey havde ikke stort besvær med at finde en egnet Austin-vogn, for A35 var som skabt til formålet. Denne saloon i lommeformat med en motor på 948 ccm havde fået ry for pålidelighed og økonomi. Ydermere var den i brug overalt, hvilket indebar den fordel, at man kunne få service og reservedele over hele verden.

Tunet A35

Konstruktionen af Austin-Healey Sprite begyndte i slutningen af 1956, og den begyndte at forlade samlebåndet hos B.M.C. i de første måneder af 1958. Sprite vakte interesse overalt i verden fra første øjeblik, og ordrebøgerne fyldtes.

Maskinen var en tunet udgave af A35's med to S.U. karburatorer og kraftigere ventiltfjedre. Med et kompressionsforhold på 8,3:1 udviklede den 42,5 hk ved 5000 omdr./min. mod 34 hk ved 4750 omdr./min. i den normale A35.

Tophastigheden lå på over 130 km/t med en bagakseludveksling på 4,22:1. Forhjulsfjedringen kom fra A35, men det gjaldt ikke baghjulaffjedringen.

Den bestod af kvartelliptiske bladfjedre, hvad der mindskede den uaffjedrede vægt betydeligt. Samme system anvendtes i øvrigt på førkrigstidens Austin sportsvogne.

Sprite fik tandstangsstyring i stedet for A35's snekke. Det tosædede karrosseri var en presset stålkonstruktion, der også gjorde det ud for et stærkt chassis. Hele vognens forparti lukkedes op på en gang, så motor, affjedring og styretøj var let tilgængeligt. Bagagerummet i vognens bagparti var ganske rummeligt, men kunne kun nås inde fra vognen. En plastic-kaleche og sidevinduer skulle gøre vognen tørt.

Som det havde været tilfældet med »Hundred«, fik John Bolster fra Autosport Sprite overdraget til prøvekørsel, inden den blev præsenteret for offentligheden. Her følger

udpluk af, hvad han skrev:

Sportsvogn til aftenselskab

Det er af den største interesse, at Austin-Healey kan tilbyde en lille sportsvogn til så lav en pris... På trods af sin begrænsede motorstørrelse har Sprite rigeligt med kræfter i forhold til vægten, da den er betydeligt lettere end de tilsvarende lukkede vogne... Maskinen er ikke hårdt tunet. I standardudførelsen vil motoren imidlertid præstere ganske høje omdrejningstal. Jeg fik flere gange omdrejningstællerens nål langt op over 6000 omdr./min. Der var ikke det mindste tegn på, at ventilerne begyndte at flyde ved den behandling, og maskinens smidighed var bemærkelsesværdig.

... den 4-trins gearkasse var ideel til hurtig kørsel... vejbeliigheden er god, og vognen kontrolleres forbilledligt på våde veje. Bagakslen opfører sig langt bedre under disse forhold end med et normalt halvelliptisk ophæng.

Austin-Healey Sprite er ikke beregnet for den mand, som ønsker noget i retning af en racervogn – hans ønsker kan opfyldes andetsteds. For den entusiast, som kan tænke sig en lille livlig, åben sportsvogn til en fornuftig pris, der er tilstrækkelig civiliseret til at køre til kontoret eller til aftenselskab i, er Sprite lige vognen. Den er så ideel som anden-vogn for ejeren af en stor vogn, at jeg spår den en stor succes.

Fuld af liv

Bolster fik ret. Og det varede naturligvis ikke længe, før Sprite stod på deltagerlisten i væddeløb af enhver art. I private hænder vandt en af dem et race i Irland kun få uger efter, at vognen var præsenteret. Sprites første succes som fabrikanmeldt vogn var i Alpine Rally 1958, hvor jo også de store Healey'er ydede en storslået indsats. Man kunne næppe have valgt en mere vellykket konkurrence-debut for den lille vogn end Alpine Rallyet – et løb, som snor sig ud og ind over de schweiziske og italienske bjerge i en hel uge, og som ved denne lejlighed indeholdt ikke mindre end 68 bjergpas. Men det afskrækkede ikke Sprite. Den levede i sandhed op til leksikonets definition af



ordet »sprite«, som lyder: »fuld af liv og aktivitet, livlig, frisk«. Efter forrygende kørsel kunne Sprite notere sig for tre førstepladser i sin klasse.

Historien om Austin-Healey Sprite kan naturligvis ikke blive så omfattende som om den store Healey, da den kun har været på markedet i godt tre år.

Men i den tid har den opbygget et usædvanligt fint renommé, og der er ingen tvivl om, at det er en vogn, man vil se mere og mere til i fremtiden. Det skal den nyeste udgave, Sprite Mark II, nok gøre sit til. Den forstår at kombinere den oprindelige Sprites umiddelbare charme med en del flere praktiske egenskaber.

Således behøver kun selve motorhjelmen åbnes nu, lygterne er bygget ind i skærmene, bagagerummet kan lukkes og er tilgængeligt udefra, og vognens kaleche og indretning er forbedret. Således er der nu plads til et par børn eller en voksen bagi, og beslag til sikkerhedsseler er standardudstyr. Gearkassens udvekslingsforhold for 1., 2. og 3. gears vedkommende er gjort højere, og motoren

har nu 50 hk ved 500 omdr./min. Effektførøgelsen er opnået ved ændring af knastakslen og større karburatorer, og maskinen kan på bestilling leveres med kompressionsforholdet 9,1:1.

Den yngste Healey

Denne artikels sidste afsnit giver en kort beskrivelse af udviklingen af den store Austin-Healey fra model 100-Six til model 3000 Mark II. Den er foregået i to trin og svarer nøje til ændringerne på Austin Westminster.

I sommeren 1959 forøgedes motorens slagvolumen til 2912 ccm fra de hidtidige 2639 ccm. Herved steg effekten til 124 hk ved 4600 omdr./min. med kompressionsforholdet 9,03:1. Accelerationen fra 0-100 km/t tog nu kun 11 sekunder, og de 160 nåedes på 31 sekunder.

Mark II modellen, som fremkom i sommeren 1961, har fået hele tre karburatorer og en effekt på 132 hk netto ved 4750 omdr./min. Den er simpelthen formidabel hurtig, og dens tophastighed ligger over 190 km/t.
