

auto
Classiques
Trimestriel janvier, février, mars 2024

Sport
auto
Classiques
Fournisseur officiel d'adrénaline depuis 1962



**512
BB**

Testarossa

**550
Maranello**

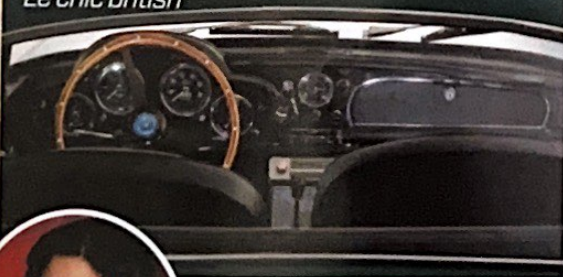


Magistrales!
Les Ferrari 12 cylindres

Et aussi... Alpine M63 | BMW Z8 | Ford Sierra RS Cosworth Groupe A | Lotus Elan

ZOOM SUR

L'Aston Martin DB4
Le chic british



ESSAI **Austin Healey 3000 MK III**
De la course à la route



L 19473 - 31 - F. 7,90 € - RD



BEL 7.90€ ESP 7.90€
GR 8.90€ DOM S 8.90€
ITA 8.90€ LUX 7.90€
PORT CONT 7.90€ CAN.
SUBSCR MAR 8.90€
TOM S 10.00€ CH.
10,90€ TAN 2507U

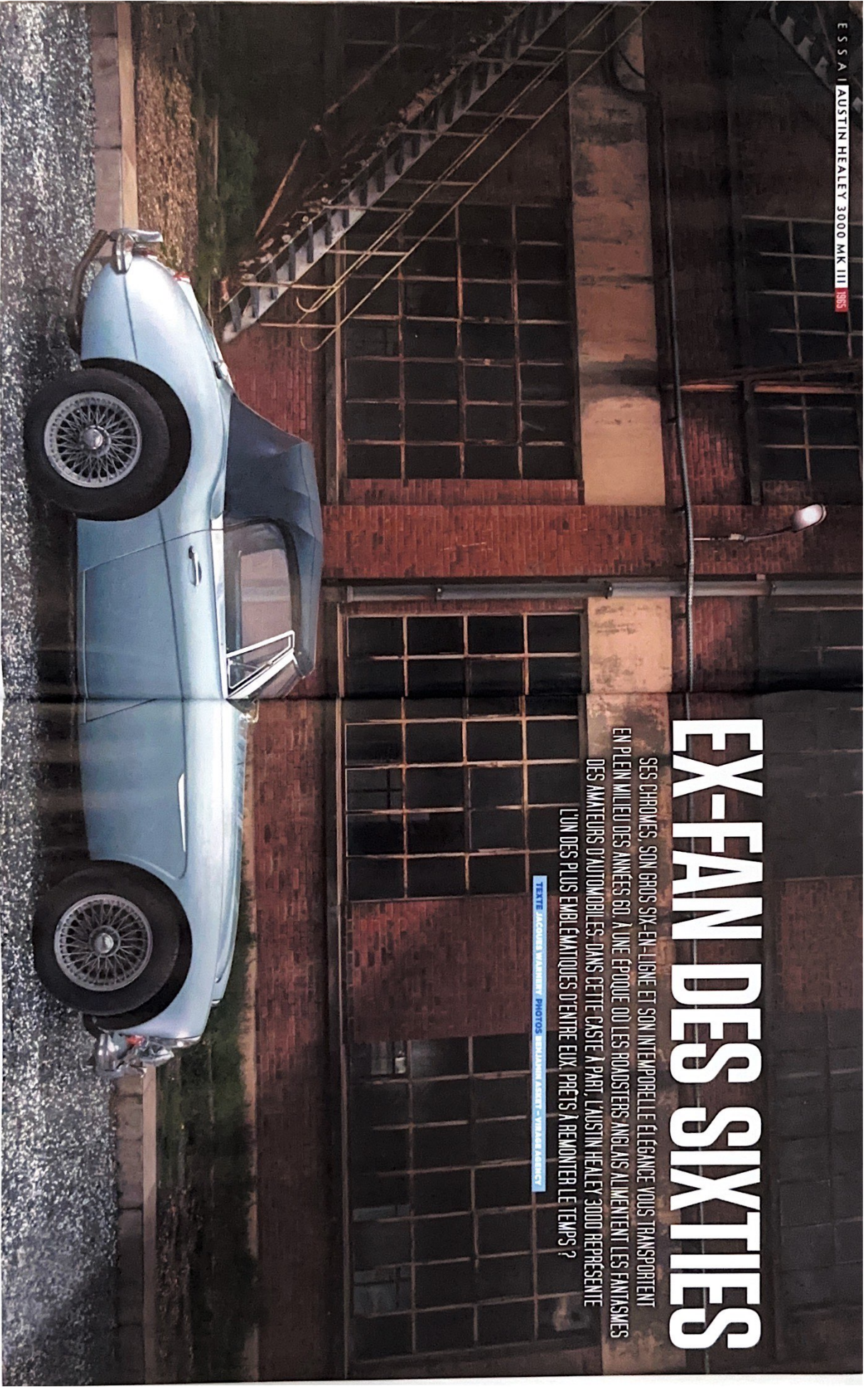


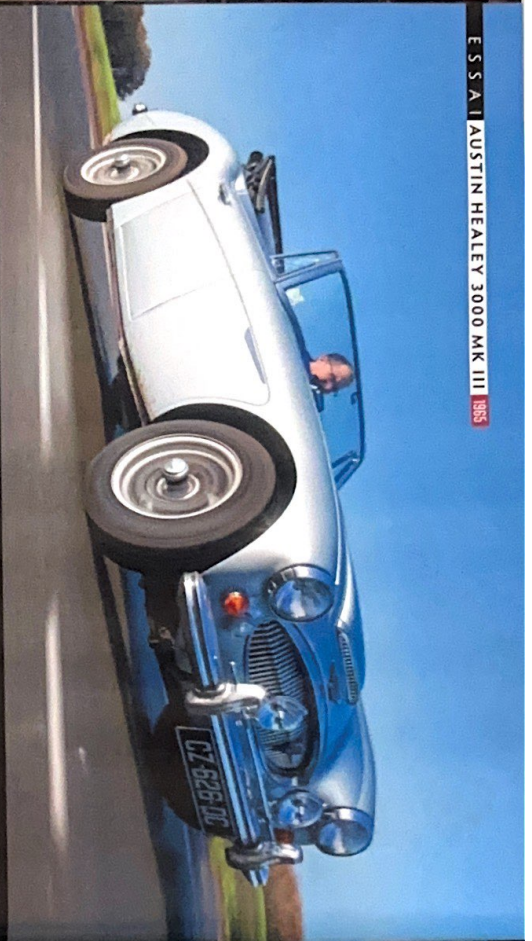
SPORT **La carrière de Michèle Mouton** racontée par Jean-Louis Moncet

EX-FAN DES SIXTIES

SES CHROMES, SON GROS SIX-EN-LIGNE ET SON INTÉRIEUR EN LAQUE ÉLEGANTE VOUS TRANSPORTENT EN PLEIN MILIEU DES ANNÉES 60. À UNE ÉPOQUE OÙ LES ROADSTERS ANGLAIS ALIMENTENT LES FANTASMES DES AMATEURS D'AUTOMOBILES. DANS CETTE CASTE À PART, L'AUSTIN HEALEY 3000 REPRÉSENTE L'UN DES PLUS ÉMBLEMATIQUES D'ENTRE EUX. PRÊTS À REMONTER LE TEMPS ?

TEXTE JACQUES WANNIER PHOTOS MICHAËL ASBET - VILLAGE AGENCY





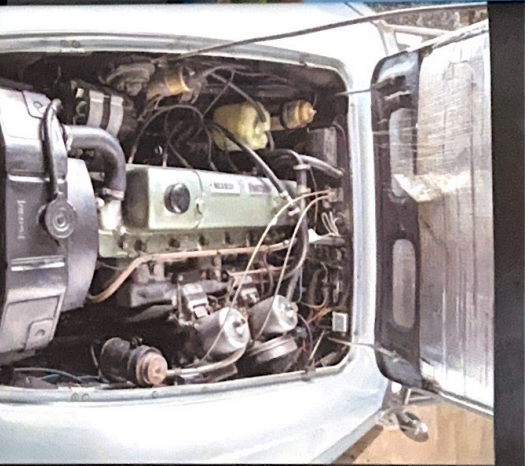
est incroyablement comme l'Angleterre à pu manquer la culture populaire des années 60. Quatre garçons issus de Liverpool ont révolutionné l'univers musical en lançant la pop/rock. Le plus célèbre des agents secrets de St. Germaine. Maître d'école que dans le grand écran et la musique, il se rappelle dans Charles Bronson d'Orléans. Derrière les Beatles, James Bond et le Pirelli Albon y ajoute aussi ses fameux. Boudes qu'éprouvent un plaisir automobile unique. Cette catégorie a part qui s'accroît bien au-delà du Channel connaît à cette époque un véritable âge d'or. D'abord, parce que les réalisations d'ailleurs bénéficient d'une technologie à la page, aussi bien côté moteur que côté châssis, roulements ou freinage. Ensuite, parce qu'elles y ajoutent un charme irrésistible. Enfin parce qu'elles sont nombreuses. De l'électrique et superbe Jaguar Type E roadster à la radicale et mémorable Lotus Seven, en passant par l'inusable Morgan Plus 4, l'élégante Sunbeam Alpina, l'amusante Triumph TT4 ou la populaire MGB devenue en son temps le roadster le plus difficile de ne pas trouver la découverte de ses rêves de l'autre côté de la Manche. Dans cette liste sans fin, l'Austin Healey tient une place à part. Elle n'est pas la plus accessible ou genre mis sous gros sac-cyflondes de 2.639 cm³ qu'elle recouvre à partir de 1956 en fait une redoutable sportive. Les nombreux succès qu'elle engrange en rallye ou sur circuit et ses quelques participations aux 24 Heures du Mans rappellent qu'elle n'a pas que ses formes pour elle. Son six-cylindres, qui passait à 2.912 cm³

à partir de 1959, lui apporte encore davantage de prestige, même si son appellation 3000 est fautive et d'une publicité mensongère, après d'un esprit producteur qui l'aureil plutôt baptisée 2900...

DES CHRONIQUES ET DES FORMES

Publicité mensongère ou pas, cette évolution que l'on baptise aussi Big Healey, véhicule ce fameux charme britannique. Vous savez, cette célèbre phrase toute élate que l'on ressort inlassablement sur la monnaie anglaise un tant soit peu transformée... Saut qu'entre nous, notre star du jour est plutôt atriennale, non? Sa calandre chromée dont les barrettes sont devenues verticales depuis la version 3000 Mk II apparue en 1961 en impose toujours autant. Ses deux jolis bles en guise de phares donnent envie de lui donner le bon Dieu sans confession, même si l'éclairage additionnel apporte ici une bonne dose de sportivité à la preuve. Ses roues à rayons ainsi que son pare-brise incliné et doté de déflecteurs depuis l'illustré Mk II vous transportent d'un simple coup d'œil près de six décennies en arrière. Le dessin sportif qui abrite une prise d'air rapisse pourtant que ces dernières découvertes abrite un espace pourant qui. Sa silhouette de long en large est la plus à l'opposé du en 2024. Une 4x4 6 cylindres avec deux cylindres en moins à l'avant et quatre places de moins à l'arrière. La Big Healey se partage à quatre, à condition de n'installer que deux enfants derrière, et encore! Installés dans des sièges cuir dont le court dossier rappellerait

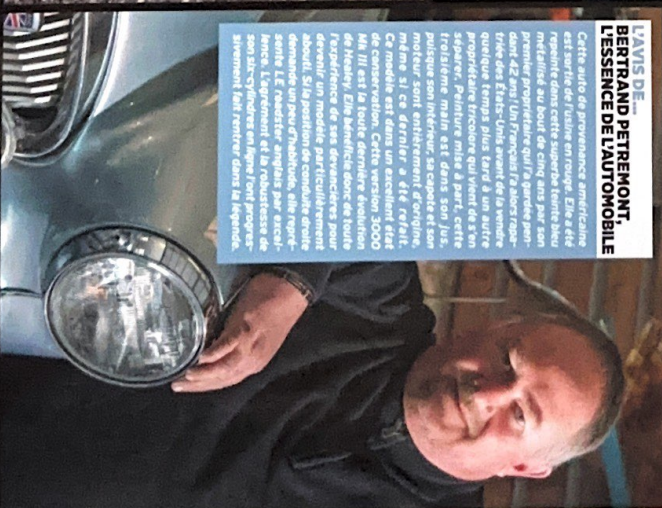
PUBLICITÉ MENSONGÈRE OU PAS, CETTE ÉVOLUTION que l'on baptise aussi Big Healey véhicule ce fameux charme britannique



CE SIX-CYLINDRE AFFICHE UNE CYLINDRÉE SUPÉRIEURE À 2.9 LITRES ET TROUVE LES TROIS COILS CONTRE DES SURECHAUFS FACILES À RÉGLER SUR LE PAPIER



LES ROUES À RAYONS TYPÉES DE L'ÉPOQUE TALLENT 10,15 POUCE. LES FLANCS HAUTS (ICI DE 80 CM DE PARTOIR) DES BIELLES PARTOIRONT AUTANT AU COMFORT QU'ILS NUISSENT À LA PRÉCISION PAR RAPPORT À UNE AUTO MODERNE.



LAVIS DE BERTRAND PETREMONT, L'ESSENCE DE L'AUTOMOBILE
 Cette auto de provenance américaine est sur le point de faire en route. Elle a été rassemblée dans cette superbe tenue bleu métallisé au bout de cinq ans par son premier propriétaire qui l'a gardée pendant 42 ans. Un Français à la recherche d'une Healey n'a plus tard à un autre propriétaire français qui vient de s'en séparer. Peinture mise à part, cette fraiche main est dans son jus, pulvérisé son intérieur, sa capote et son moteur. Il est en parfait état. Ce n'est pas un six-cylindres de conservation. Cette version 3000 Mk III est la toute dernière évolution de Healey. Elle bénéficie donc de toute l'expérience de ses développeurs pour devenir un modèle particulièrement doué. Si la position de conduite est basse, le roadster anglais ne souffre pas de la chaleur. L'ajout de la redoutable 2.639 cm³ six-cylindres en ligne l'ont progressivement fait rentrer dans la légende.

PERFORMANCES*

Vitesse maxi: 182,7 km/h
 1000 m D.A.: 32,8 s
 Consommation moyenne
 (90 km/h, 120 km/h / urbaine) †
 11,4 l/100 km

*mesures Sport Auto

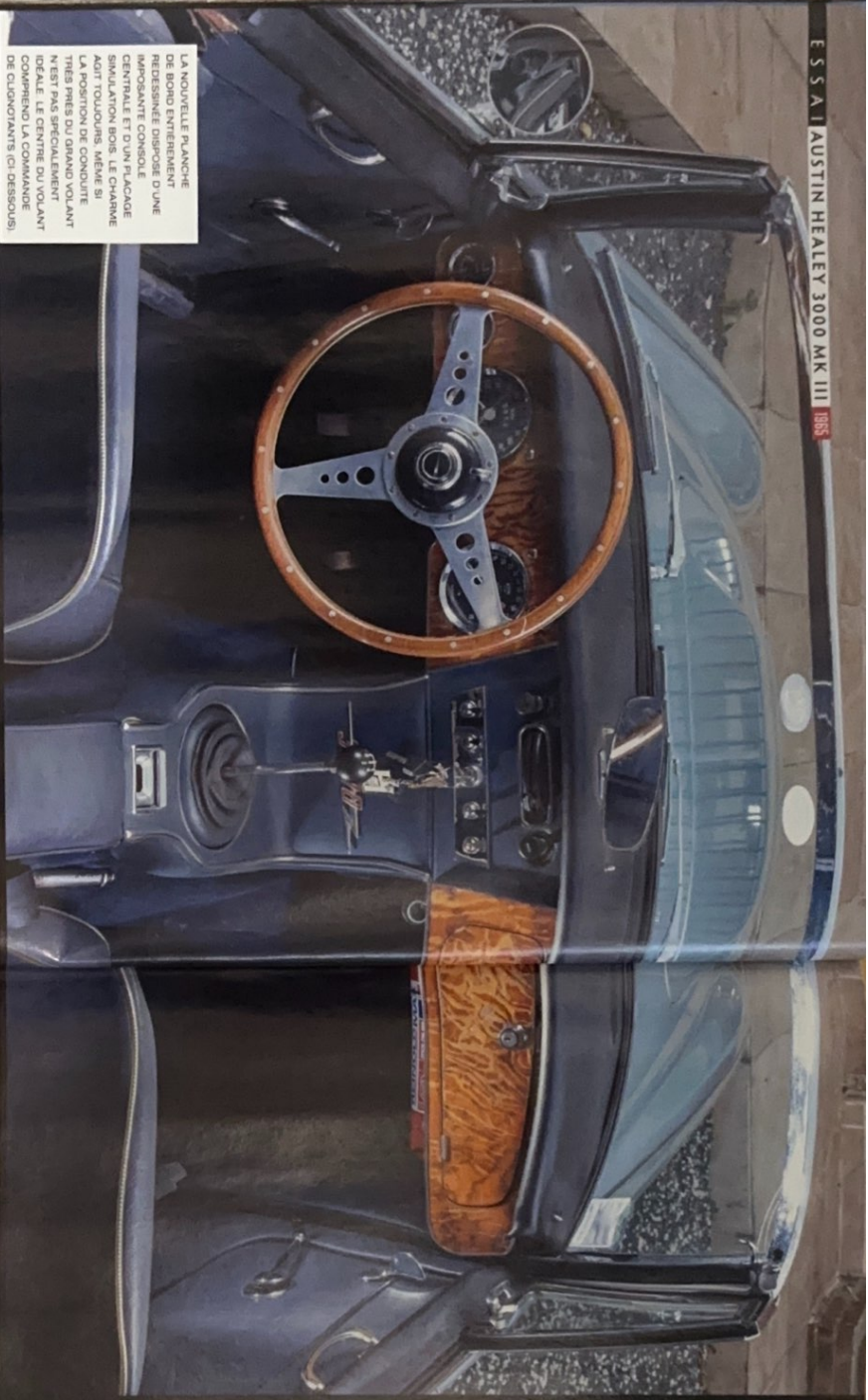
TECHNIQUE

Moteur 6 cylindres en ligne
Cylindrée 2912 cm³
Distribution 1 arbre à cames latéral
Puissance maxi 150 ch à 4750 tr/mn
Couple maxi 223 Nm à 3000 tr/mn
Alimentation 2 carburateurs simple-corps SU HD8
Transmission Aux roues AR, boîte meca 4 vitesses
Suspensions AV Double triangulation, ressorts hélicoïdaux
Suspensions AR Essieu rigide avec ressorts semi-elliptiques, barre Panhard
Freins AV / AR Disques / Tambours
Pneus AV & AR 165/80 R15
Dimensions L x l x h 4,00 x 1,54 x 1,29 m
Poids 1080 kg
Reservoir 54,6 l
Prix 1965 23 500 F
Équivalent 2022 (Insee) 34 600 €
Cote Sport Auto Classiques Environ 65 000 €

EN 2024, LE SIX-EN-LIGNE CONSERVE TOUJOURS bon pied bon œil et un certain talent à pousser la chansonnette

❶ s'animer, une fois le coupe-circuit de notre modèle d'essai désactivé. Première chose à faire : débrayer complètement sous peine de faire une salade de pignons, avant de s'élaner. La position de conduite fantaisiste dont les anglaises ont le secret n'a rien d'évidente. Le pédalier installé très loin et décalé à gauche impose de rapprocher exagérément le siège du volant. La commande de boîte dont la première n'est pas synchronisée intègre ses deux premiers rapports dans l'axe du point mort et impose un mouvement du poignet vers la droite pour les deux derniers, comme pour passer la cinquième ou la sixième sur une grille moderne. Son maniement impose un minimum de fermeté en décomposant soigneusement la manœuvre. Malgré quelques légers à-coups dus à une alimentation un peu capricieuse qui se corrige avec un simple réglage, quelques minutes suffisent à se rendre compte des qualités de ce six-en-ligne. Ce bloc, qui troque

ses trois carburateurs initiaux pour deux unités simple-corps SU HD8, devient sur cette génération Mk III son ultime évolution forte de 150 ch. De quoi faire de la Big Healey une des reines de la route de l'époque, en frôlant selon les dires du constructeur les 200 km/h et en expédiant le 0 à 100 km/h en moins de 10 secondes. En 2024, il conserve toujours bon pied bon œil, avec une belle disponibilité dans la partie basse du compte-tours, une jolie rondeur à mi-régime et un certain talent à pousser la chansonnette, une fois sollicité. Seul un trou entre le second et le troisième rapport se ressent, sans même avoir enclenché l'overdrive optionnel qui rallonge la démultiplication en troisième et en quatrième. Le timbre propre à son architecture six cylindres flatte toujours l'oreille. Son caractère tonique sollicite un freinage à la course fort longue, mais tout à fait honnête pour l'époque. À condition bien sûr de doser son effort sur la pédale pour éviter tout blocage. ❷



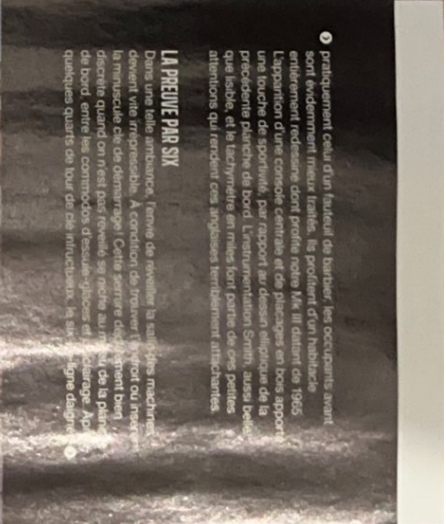
LA NOUVELLE PLANCHE DE BORD ENTIEREMENT REDRESSÉE DISPOSE D'UNE POSITIONNEMENT CENTRALE ET D'UN PLACAGE SIMILATION BOIS. LE CHAIRNE AGIT TOUJOURS, MÊME SI TRES PRES DU GRAND VOLANT N'EST PAS SPECIALEMENT IDEALE. LE CENTRE DU VOLANT COMPREND LA COMMANDE DE CLIGNOTANTS (CI DESSOUS).



A L'INSTAR DE BEAUCOUP DE DECORATIONS SPORTIVES, LES AMERES, ENRICHISSEMENT DE TOUJOURS ACCUEILLI AU BESOIN UN EMPANT DE PETITE TAILLE OU UN LEGER SUPPLEMENT DE BAGAGES.



DISPONIBLE, DEPUIS LES VERSIONS MK II, CETTE NOUVELLE CAPOTE EST PLUS FACILE A METTRE EN PLACE. LA VISION ARRIERE N'EST TOUT DE MEME LIMITEE UNE FOIS LE COUVRE-CHEF EN POSITION CAPOTE.



Pratiquement celui d'un fauteuil de barbière, les occupants avant sont évidemment mieux traités. Le profil d'un habitacle entièrement redressé dont profite notre MK III date de 1965. L'apparition d'une console centrale et de placages en bois apporte une touche de sportivité, par rapport au dessin élégant de la précédente planche de bord. L'instrumentation Smith, aussi belle que lisible, et le tachymètre en miles font partie de ces petites attentions qui rendent ces automobiles véritablement attachantes.

LA PREUVE PAR SIX

Une fois l'auto arrêtée, tenue de revêler la suite des machines devant vite réajustable. A condition de trouver l'endroit où faire la manivelle de démontage. Cette dernière est située à l'arrière de la manivelle quand on est face à elle, se trouve au milieu de la planche de bord, entre les commandes d'éclairage et de chauffage. Apr quelques quarts de tour de ces instructeurs, la suite s'aligne devant.

