

# VYVETRANÉ



Klasický britský roadster je snom mnohých gentlemanov. Ktorý si však vybrať? Skúsili sme Austin Healy 3000.



**Z**ačneme trochu osobne. Ráno pred skriňou som totiž poriadne dlho meditoval nad tým, ako sa s čierno-červeným klasikom zladiť. Môj šatník je totiž v oblasti tvídových sák s koženými záplatami na rukávoch a klasických šiltoviek na bode nula. Tak som to poňal absolútne moderne a vyrazil za ďalším automobilovým dobrodružstvom.

V hierarchii britských roadsterov sa tzv. „big Healy“ radí doprostred medzi sparfanské MG a luxusné Jaguare. Verzia 3000 je vrcholom modelového radu, ktorý Donald Healy postavil na báze Austinu A90. Riaditeľovi v tom čase veľkej britskej automobilky sa však tak zapáčil, že sa rozhodol pre jeho sériovú výrobu. Prvé exempláre s označením 100 mali 2,6-litrový motor (najprv štvor-, potom šesťvalcový), v roku 1959 sa objem zväčšil na tri litre (agregát BMC radu C). Počas desiatich rokov výroby prišli dva facelifty, jednotlivé verzie sa rozlišujú

v typicky britskom štýle Mk. I, Mk. II a Mk. III. Prvé dve sa dodávali v dvojmestnej verzii aj v usporiadaní 2 + 2, na koniec zostala už len druhá verzia. Toľko na základnú orientáciu.

Tento Healy je ešte relatívne sparfanská Mk. I. Identifikujete ju podľa masky s vodorovným rebrovaním (od Mk. II horizontálne) a absencie bočných okien. Kým neskôr pribudli aj tradičné stahovacie, toto auto má len jednoduché panely, ktoré sa prípnú ku karosérii. Z vtedajších príplatkových prvkov registrujeme dvojfarebné lakovanie, krásne vypletané kolesá, prevodovku s overdriveom a tiež kúrenie.

Slnko naznačuje, že už je ten správny čas vytiahnuť klasika z garáže. Zapadáme do jednoduchých športových sedadiel bez bezpečnostných pásov a s potrebou dávkou švihu buchneme dvermi. Pred nami sa týči len skromné čelné sklo s dvoma stieračmi, vysoké tak akurát do

pol tváre. Nejeden pilot už musel riešiť dilemu, či sa pozerať cez okno, alebo radšej ponad neho.

Palubná doska s prístrojmi Smiths nie je žiadnym dizajnérskym skvostom, všetko tu má svoj účel. Pre nezasväteného bude Healy v prvom momente úplný chaos, pretože niektoré ovládače nemajú žiadne označenie. Za tiahлом s písmenom C sa skrýva sýtič, ktorý podporuje zahrievanie šesťvalca s dvoma karburátormi SU. Jeho krásny a prenikavý mechanický prejav sa nedá prepočuť. Surová mechanika studeného motora je úžasná a bude to len lepšie.

Medzi vodičom a spolužazdom tróni prevodovka. A hoci je čiastočne synchronizovaná, jednotka zapadá len s námahou a dramatickými zvukovými efektami. So spiatočkou je to podobné, pretože práve týmto prevodom synchronizácia chýba. Šesťvalec má masívny fah už od nízkych otáčok a tak sme po pár metroch už na



**Dvojfarebné lakovanie** a vypletané kolesá dávajú Healymu ten správny štýl. Strecha je sice schovaná za zadným operadlom, radšej sa však modlite aby nepršalo, pretože postaviť ju je celkom slúšná veda

## MALÝ HEALY



Kým 3000 je zástupcom radu veľkých Healy, paralelne s ním vznikali aj menšie roadstery v kooperácii Austinu a Donalda Healyho. Model Sprite sa preslávil pod prezývkou Žabacie očko a bol poháňaný litrovým štvorvalcom (BMC rad A). Neskoršie generácie sa predávali aj ako MG Midget. Sprite využíval karosériu ako integrálny prvek konštrukcie na prenos záťaže od náprav, čo bolo v päťdesiatych rokoch veľmi náročné riešenie. Preto napríklad nemá veko batožinového priestoru.



opačnom konci štvorstupňovej prevodovky a prepíname na overdrive. Elektromagnetický spínany systém je opakom redukčnej prevodovky, čiže na povel upraví stály prevod tak, aby sa znížili otáčky motora. Odporúča sa používať len s vyššími prevodovými stupňami.

Podvozok Healyho nie je žiadnený zázrak: tuhá zadná náprava s listovými pružinami a vpredu dvojité priečne ramená. Na ceste sedí presvedčivo kým neprídu ostrejšie nerovnosti. Dieram sa vyhýbame, špáry zadná náprava trestá nemilosrdným odskokom. Vodič musí byť v strehu, závitkovkové riadenie s výraznými vôľami nedáva veľa istoty. Spolahlahnúť sa však môžeme na brzdy.

Viesť Healyho je neporovnatelné s čímkoľvek súčasným. Hoci evokuje auto na jasné nedelné popoludnie, za jeho obrovským volantom s tenkým vencom to nie je žiadny relax. Zmysly sú v pohotovosti a kým si prekalibrujeme ovládacie sily, prejde niekoľko kilomet-

rov. Hlavu neustále niečo zamestnáva: podvozok, prevodovka, riadenie, ovedri-ve, spätné zrkadlá, smerovky... Posledné spomenuté sú úplný klenot, prepínač je na pevnom strede volantu a neraz sa pristihneme, že sme ich nevrátili do stredovej polohy. Na prekvapenie, miera prie- vanu je znesiteľná, konverzácia sa však nezaobídne bez zvýšenia hlasu.

Healyho neustále niekto obdivuje. Deti i dospelí si idú krky vykrútiť, vodiči spomaľujú, aby si mohli klasika aspoň na chvíliku obzrieť. Nuž, auto staré viac ako 50 rokov vždy bude stredobodom pozornosti. Nás teší, že aj my ešte máme chvíliku na krásne pohľady. Motor je doslova majstrovským dielom, žiadne plastové kryty. Skúška zadného sedadla podľa očakávania dopadla horšie, ako keď testujeme sedemmiestne SUV. A potom je tu ešte strecha. Žiadny jednoduchý rozkladací mechanizmus, ale konštrukcia so samostatným plátnom. Jeden to sám nezvládne, dážď sa jednoducho nepripúšťa.

Rad veľkých Healy sa vyrábal od roku 1953 do roku 1968. Asi 60 percent produkcie (takmer 43 000 vozidiel) predstavuje 3000, ktorý nabehol v roku 1959. Väčšina produkcie išla do USA, čo výber auta v európskych podmienkach mierne komplikuje. Mnoho áut bolo tiež upravených na šport. Na druhej strane Healy žije v tieni Jaguarov a MG, takže ceny sú celkom prijateľné. Na dobre zreštaurovaný exemplár si pripravte tak 50 000 eur, Mk. III sú ešte drahšie. Pri opravách je zvlášť náročné napasovať jednotlivé dielce karosérie, veľké opotrebenie sa prejavuje na riadení. Špecialisti v rámci opráv upravujú niektoré prvky pre viac komfortu, napríklad sa zvykne zdvojovať stena medzi kokpitom a motorom, na zadnú nápravu sa obvykle pridávajú teleskopické tlmiče a mení sa aj panhardská priečka, takže auto je prijemnejšie na jazdenie.

**Text:** Martin Ruisl

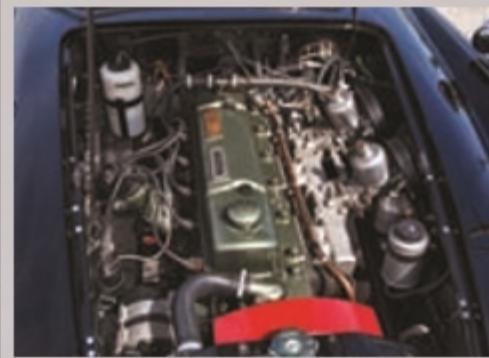
**Foto:** Martin Trenkler

**KAROSÉRIA:** Dĺžka x šírka x výška 4 001 x 1 537 x 1 270 mm, rázvor 2 337 mm, hmotnosť 1 080 kg, objem batožinového priestoru 150 dm<sup>3</sup>.

**PODVOZOK:** Vpredu dvojité priečne rameňa s vinutými pružinami a stabilizátorom, vzadu tuhá náprava s listovými pružinami a panhardskou priečkou, vpredu kotúčové brzdy, vzadu bubnové brzdy. Pohon zadných kolies,

čiastočne synchronizovaná štvorstupňová manuálna prevodovka s Laycock de Normanville overdriveom. **MOTOR:** Atmosférický benzínový R6, ventilový rozvod OHC, dva dvojité karburátory SU HD6, objem 2 912 cm<sup>3</sup>. Výkon 97 kW (132 k) pri 4 750 ot./min., krútiaci moment 237 Nm pri 3 000 ot./min. **JAZDNÉ**

**VÝKONY:** Najvyššia rýchlosť - 177 km/h, zrýchlenie 0 - 100 km/h - 10,7 s, kombinovaná spotreba 11,4 l/100 km. **SÚČASNÁ CENA:** cca 50 000 €.



**Caro detailov.** Austin Healy 3000 nevyniká čačkami, všetko je také spartansky jednoduché, niekedy možno priliš. Radový šestvalec sa neženie divoko do otáčok, má však veľmi dobrý fal a predovšetkým krásny zvuk. Kúrenie patrilo k príplatkovým prvkom, tiahľom s písmenom C sa ovláda sýtič. Jednoduché sedadlá nemajú bezpečnostné pásy, spolujazdec tak oceni držadlo. Zadný rad je vlastne úplne zbytočný, väčšina áut však opustila továreň v tejto konfigurácii. Kokpitom prechádza štvorstupňová prevodovka s overdriveom. Palivová nádrž je umiestnená v batožinovom priestore, vedľa nej je aj akumulátor a zmesťi sa tiež rezervné koleso

