

Modelle + Nummern

Model	Serie	Bauform	Zyl.	Hub	PS
100/4	BN1	Roadster 2 pl. 3 Gang	4	2.660 cc	90
100/4	BN2	Roadster 2 pl. 4 Gang	4	2.660 cc	90
100M	BN1/BN2	Roadster 2 pl.	4	2.660 cc	110
100S	AHS	Roadster 2 pl.	4	2.660 cc	132
100/6 Prototyp	BN3	Roadster 4 pl.	6	2.639 cc	102
100/6	BN4	Roadster 4 pl.	6	2.639 cc	102
100/6 MM	BN4	Roadster 4 pl.	6	2.639 cc	117
Low Cost Prototyp	BN5	Roadster 4 pl.	6	2.639 cc	102
100/6	BN6	Roadster 2 pl.	6	2.639 cc	117
3000	BN7	Roadster 2 pl.	6	2.912 cc	124
3000	BT7	Roadster 4 pl.	6	2.912 cc	124
3000 Mark II	BN7	Roadster 2 pl. 3 Ver.	6	2.912 cc	132
3000 Mark II	BT7	Roadster 4 pl. 3 Ver. <i>gaser</i>	6	2.912 cc	132
3000 Mark II	BJ7	Cabrio 4 pl.	6	2.912 cc	131
3000 Mark III	BJ8	Cabrio 4 pl.	6	2.912 cc	148
Sprite	AN5	Roadster 2 pl.	4	0.948 cc	43
Sprite Mark II	AN6	Roadster 2 pl.	4	0.948 cc	46
Sprite Mark II	AN7	Roadster 2 pl.	4	1.098 cc	56
Sprite Mark III	AN8	Roadster 2 pl.	4	1.098 cc	59
Sprite Mark IV	AN9	Roadster 2 pl.	4	1.275 cc	65
Sprite Mark IV	AN10	Roadster 2 pl.	4	1.275 cc	65
Sprite Mark IV	AAN10	Roadster 2 pl.	4	1.275 cc	65

Quelle Bill Emerson, The Healey Book / alle Angaben ohne Gewähr

17 Daten und Fakten



Big Healeys unterscheidet man nach Namen und Serien:

Modell	Serie	Wichtige Merkmale	Motorgröße	Leistung
100	BN1	2 Sitze, 3 Gänge	4 Zyl., 2660 ccm	90 PS
100	BN2	2 Sitze, 4 Gänge	4 Zyl., 2660 ccm	90 PS
100 M	BN2	2 Sitze	4 Zyl., 2660 ccm	110 PS
100-6	BN4	2+2 Sitze	6 Zyl., 2639 ccm	102/117 PS
100-6	BN6	2 Sitze	6 Zyl., 2639 ccm	117 PS
3000	BN7	2 Sitze	6 Zyl., 2912 ccm	124 PS
3000	BT7	2+2 Sitze	6 Zyl., 2912 ccm	124 PS
3000 Mk II	BN7	2 Sitze, 3 Vergaser	6 Zyl., 2912 ccm	132 PS
3000 Mk II	BT7	2+2 Sitze, Kurbelscheiben	6 Zyl., 2912 ccm	132 PS
3000 Mk III	BJ8	2+2 Sitze, Kurbelscheiben	6 Zyl., 2912 ccm	131 PS
3000 Mk III	BJ8	2+2 Sitze, Kurbelscheiben	6 Zyl., 2912 ccm	148 PS

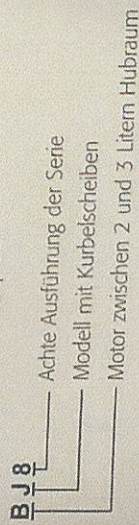
Bis auf die Kurbelscheiben-Exemplare mit fest montiertem Verdeckrahmen wurden alle Big Healeys mit Steckscheiben und vom Verdeck getrenntem Verdeckrahmen geliefert. Der 100-6 BN4 sorgte mit seinen 102 PS für nur unbefriedigende Fahrleistungen, weshalb BMC ihn Ende 1957 auf 117 spürbar lebhaftere PS brachte. Diese Motoren sind wegen der verbesserten Ansaugkanäle und Zylinderköpfe als „Six-Port“ bekannt, manchmal auch als „Mille Miglia“. Dieser Name wurde jedoch, soweit bislang bekannt, nie offiziell verwendet, auch nicht in Prospekten. Alle BN6 verfügten über das verbesserte Triebwerk.

Die Tabelle zeigt, dass man die Big Healeys sowohl nach Serie als auch nach Modell unterscheiden muss. Ein 100 kann drei (BN1) oder vier Gänge (BN2) haben. Ein 100-6 kann Zweisitzer (BN6) oder 2+2 sein (BN4). Beim 3000 Mk II kann es sich um einen Dreivergaser-Zweisitzer (BT7) handeln oder um einen 2+2 mit Kurbelscheiben. Um also das Modell genau zu bezeichnen, muss man auch die Serie angeben.

Seriennummern

Die Seriennummern sind leicht zu entschlüsseln, wenn man das System kennt. Alle Nummern beginnen mit dem Buchstaben B, der die Motorgröße zwischen 2 und 3 Litern kennzeichnet.

An zweiter Stelle vertritt der Buchstabe N den Zweisitzer, T den 2+2 und J die Modelle mit Kurbelscheiben. Darauf folgt eine Zifferzahl von 1 bis 8, wobei die Ziffern 3 und 5 nur bei Versuchsaufbauten vorkommen. Beispiel:



Ausnahme ist der BN4 als 2+2, der eigentlich BT4 heißen müsste. Auch könnte man die Ansicht vertreten, dass der BJ7 als Nachfolger von BN7 und BT7 eigentlich BJ8 hätte heißen müssen, was den auf ihn folgenden BJ8 zum BJ9 gemacht hätte.

Produktionszahlen im Oktober 1952 auf der Motor Show in London vorgestellt. Noch Der Healey 100 wurde im Donald Healey und BMC-Chef Leonard Lord, dass der auf dieser Ausstellung einigten sich Austin produziert werden sollte. Daher erhielt er den Namen Austin-Healey 100. Wagen bei Austin produziert werden sollte. Von Januar bis April 1953 stellte die Donald Healey Motor Company 19 Exemplare für Versuch und Werbung her, während bei BMC die Serienfertigung vorbereitet wurde. Diese 19 Exemplare fehlen in der nachfolgenden Tabelle. Die Serienfertigung begann im Mai 1953 im Austin-Werk Longbridge. Sie wurde Ende 1957 ins MG-Werk nach Abingdon verlagert. Der BN4 entstand an beiden Orten. Die letzte serienmäßige Big Healey wurde am 21. Dezember 1967 fertiggestellt; es gab aber noch einen Nachzügler vom März 1968.

Serie	Fahrgestellnummern	Bauzeit	Produktionszahl
100 BN1	138031-228026	5/53-8/55	10.010
100 und 100 M BN2	228047-233455	8/55-7/56	4604
100-Six BN4 Longbridge*	22598-54285	8/56-12/57	7053
100-Six BN4 Abingdon*	50759-77766	11/57-3/59	4241
100-Six BN6	501-4650	4/58-3/59	4150
3000 BN7	186-13734	3/59-5/61	2825
3000 BT7	101-13750	3/59-5/61	10.825
3000 Mk II BN7	13991-18888	4/61-6/62	355
3000 Mk II BT7	13751-19853	5/61-6/62	5096
3000 BJ7	17551-25314	2/62-11/63	6113
3000 Mk III BJ8 Phase 1	25315-26704	11/63-5/64	1390
3000 Mk III BJ8 Phase 2	26705-43026	5/64-12/67	16.322

*Fahrgestellnummern und Bauzeit überlappen sich während des Umzugs im November und Dezember 1957.

Bis zum BN4 wurden nicht alle Nummern für Big Healeys benutzt. Diese wurden täglich zusammen mit denen für andere in Longbridge gebaute Fahrzeuge vergeben. Daher ergibt sich der Unterschied zwischen der Zahl der vergebenen Nummern und der Big-Healey-Produktionszahl.

Beim BN6 wurden jedoch alle vergebenen Ziffern auch für Big Healeys verwendet. Bei BN7, BT7 und BJ7 wurde sich jeweils aus der gemeinsamen Zifferfolge bedient. Daher entspricht die Zahl der vergebenen Ziffern auch der Gesamt-Produktionszahl von 13.650 bis zum Beginn des Mk II und 11.564 für die danach gebauten Fahrzeuge mit der Ordnungsnr. 7. Als Mk II werden die Fahrzeuge bezeichnet, die in der Nachfolge der Zweivergaserausführung mit drei Vergasern ausgeliefert wurden.

Unterschied ist die Höherlegung an der Hinterachse. Außerdem entfiel die Ablage in der Mittelarmlehne.

Stückzahlen

1953 (BN1 100/4)	1'274
1954 (BN2 100/4)	5'940
1955	4'560
1956 vierzylinder	2'910
1956+1957 6zylinder (100/6) Longbridge	7'053
1957 6zylinder Abingdon	329
1958	6'615
1959	7'900
1960	7'005
1961	3'561
1962	4'663
1963	3'876
1964	4'874
1965	3'947
1966	5'495
1967	3'051
1968 letztes Jahr	1
Gesamt über alle Jahre	73'054
Durchschnitt pro Tag (200Tg)	ca. 23 Autos

Ein unsittlicher Vergleich:

VW Käfer in dieser Zeit	10'686'199
Käfer 1953	151'323
Käfer 1968	1'136'134
Vergleich Käfer pro Tag	3'340 Autos

Zeittafel

The Big Healeys (1952 - 1968)

1952	Präsentation an der London Motor Show, Healey 100
1953	Vorproduktion und Serienproduktion BN1, 100/4
1954	100M Kit
1955	BN2, 100/4
1955	100S
1956	BN4, 100/6
1959	BN7, 3000 MKI
1961	BN7,BT7, 3000 MKII
1962	BJ7, 3000 MKII, "convertible"
1963	BJ8, 3000 MKIII
1964	BJ8, 3000 MKIII, P2
1966	Healey 4000RR (Prototype)
1968	Im März wird der letzte Big Healey produziert

Stückzahlen

1953 (BN1 100/4)	1'274
1954 (BN2 100/4)	5'940
1955	4'560
1956 vierzylinder	2'910
1956+1957 6zylinder (100/6) Longbridge	7'053
1957 6zylinder Abingdon	329
1958	6'615
1959	7'900
1960	7'005
1961	3'561
1962	4'663
1963	3'876
1964	4'874
1965	3'947
1966	5'495
1967	3'051
1968 letztes Jahr	1
Gesamt über alle Jahre	73'054
Durchschnitt pro Tag (200Tg)	ca. 23 Autos

Ein unsittlicher Vergleich:

VW Käfer in dieser Zeit	10'686'199
Käfer 1953	151'323
Käfer 1968	1'136'134
Vergleich Käfer pro Tag	3'340 Autos



Home Who We Are ▾ The Cars ▾ What's On? ▾ Information ▾ Market Place ▾
Members Area ▾

[Donald Healey](#)

[Warwick Healeys](#)

[Big Healeys](#)

[The Sprites](#)

[Jensen Healeys](#)

[The Registers](#)

The Big Healeys

Origin

The original Big Healey, known as the Healey 100, was built as a prototype in 1952. It was aimed at a gap in the market between the ageing MG "T" Type and the up market Jaguar XK range. It was known that Austin were looking for a new sports car at the time and this probably influenced Donald Healey's choice of components used in the design. The car made its debut at the 1952 Earls Court Motor Show and by the end of that week a deal was struck between Donald and Leonard Lord for Austin to produce the car as the Austin Healey 100. If you'd like to find out more, you could check out [this article written by Rob Ransom](#) for the 50th Anniversary of the Austin Healey 3000.



Design

Chassis/Body

As an engineer, Geoffrey Healey was aware of the importance of a stiff chassis for good handling, and for its time the Healey chassis was quite good. It is a ladder type chassis constructed from hollow rectangular section members; two main longitudinal members with a cross member front and back, and a strong cruciform section just behind the gearbox. Outriggers behind the front wheels and in front of the rear wheels are connected to inner sills and significantly to the torsional rigidity of the chassis. Welded to the top of this chassis is the tub, a sheet metal inner body, floor, A and B posts. This time it is the bulkhead around the transmission tunnel that adds strength to the chassis. The body and trim panels are mounted on the tub. The doors, bonnet and boot lid are in steel, whilst the bonnet and boot surrounds (shrouds) are in aluminium.

Engine

The AH 100 engine is a 2660cc four cylinder unit from the A90 Atlantic. This engine has its origins in trucks and lived on for many years in London Taxis. It is long stroke, low revving unit with loads of torque. The AH 100-6 engine is a four main bearing, six cylinder unit from the Austin Westminster, and contrary to popular opinion does not have its origins in truck manufacture. Initially at 2639cc, this was enlarged to 2912cc for the AH 3000 requiring a new block in the process. Early 100-6 engines had the inlet manifold cast into the head making the engine very inefficient. On the road this car was slower than its 100 predecessor. The head was changed to a 12 port design which was retained through into the AH 3000 engine. At the same time, the connecting rods were changed from clamped little ends to fully floating gudgeon pins. This combination enabled the engine to rev more freely.



Transmission



throughout.

With the torque of the A90 engine but less weight, first gear was too low to be of any use so the selector mechanism was modified to disable first gear. This gave a 3 speed box with overdrive on the top two ratios. A stronger, revised gearbox was introduced with the BN2 with overdrive on third & fourth gear and this utilised all four ratios. These gearboxes were from column change saloon cars with the result that the floor change conversion emerged from the left hand side of the gearbox. During the reign of the 3000 MKII, the gearbox was modified to a centre change with the lever emerging from the top. The Laycock overdrive was retained as an option