



VON KOPE BIS FUSS AUF HEALEY EINGESTELLT

Healey Silverstone: Ein knochenharter Racer

Er ist eine wahre Rarität und nur für hartgesottene Oldtimerfahrer geeignet: der Healey Silverstone. Die britische Donald Healey Motor Company entwickelte diesen Sportwagen Ende der Vierzigerjahre primär für Einsätze im damals populären Club-Motorsport. Später konstruierte das Unternehmen den Prototyp des Austin-Healey 100. Wer heute einen Silverstone fährt, ist sich dessen Bestimmung bewusst und nimmt steinharte Federung sowie spartanische Ausrüstung in Kauf. Von den über 100 gebauten Fahrzeugen sind heute einige Exemplare in der Schweiz zuhause und werden an nationalen und internationalen Sportveranstaltungen eingesetzt.

Text: Matthias Stahel, Bilder: Urs Graf, Matthias Stahel, Marco Trevisan



Marco Trevisan, Healey-Kenner und Mitbegründer der Scuderia-Cento-S, am Wheel eines bei der Donald Healey Motor Company gebauten Austin Healey 100S.



Marco Trevisan am Steuer des Silverstone D27 mit Urs Ernst als Navigator am Start zur Mille Miglia 2010.

Der unauffällige Gebäudekomplex der Scuderia-Cento-S im zürcherischen Dietikon ist wohl das Kompetenzzentrum für Healey schlechthin. Dort geben sich ehemalige Rennfahrer, Mitglieder der Gründerfamilie Healey und eingefleischte Fans die Klinke in die Hand. «Für mich ist die Marke Healey mehr als ein Hobby. Sie ist eine Passion», erzählt Scuderia-Mitbegründer Marco Trevisan.

Warum gerade Healey?

«Seit meiner Kindheit habe ich den Healey-Virus im Blut. Als ich am Technikum in Biel studierte, half ich einem Studienkollegen, einen alten Austin Healey MK I zum Autofriedhof zu fahren. Als wir für die letzten Meilen nochmals tanken mussten, überzeugte ich ihn, den Wagen mir zu verkaufen, statt ihn als Teilesponder dem Abbruchhändler zu überlassen.» Als angehender Automobilingenieur hatte Trevisan keine Mühe, den Healey wieder flottzukriegen. In der Folge erlebten Marco und Maya Trevisan ihre Hochzeitreise und unzählige Ferienfahrten mit diesem Healey. Heute steht der Oldtimer in der Scuderia-Cento-S.

Der frischgebackene Ingenieur fand bei der Firma Sulzer einen Job und reiste 37 Jahre lang für Gas und Öl rund um die Welt. Dabei suchte der kanadisch-schweizerische Doppelbürger überall Kontakt zu anderen Healey-Enthusiasten. Er nahm an Meetings und Ausfahrten teil und wurde Ehrenmitglied im amerikanischen Healey-Racing-Club. «Dabei lernte ich die ganze Palette an Healey-Fahrzeugen kennen. Die Modelle aus der Vor-Austin-Ära, also vor 1952, sind zwar interessant, begeistern mich aber nur bedingt. Mit einer Ausnahme: der Silverstone. Aber die Suche nach einem ist die nach der berühmten Stecknadel im Heuhaufen.»

Healey, die Automobilmärke

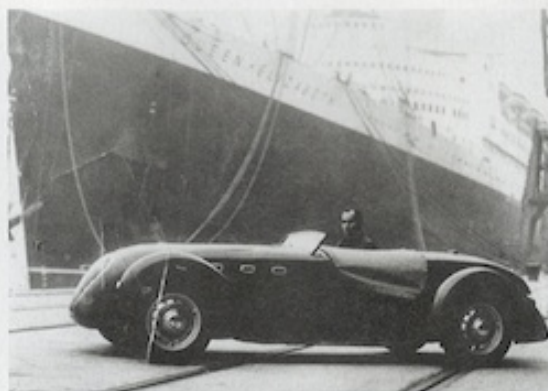
Donald Healey war Kampfpilot im Ersten Weltkrieg und Selfmademan. Im Fernlehrgang wurde er Ingenieur und arbeitete danach in der britischen Automobilindustrie. Von 1933 bis 1939 war er als Entwicklungsingenieur für Triumph tätig und wechselte später zu Humber, daneben fuhr er Autorennen. Sein grösster Erfolg war der Sieg an der Rallye Monte Carlo 1935.

Im März 1945 – kurz vor Ende des Zweiten Weltkriegs – entwickelte Healey in einem alten Hangar der Royal Air Force einen ersten Prototypsportwagen. Für den Bau des Serienfahrzeugs gründete er im selben Jahr die Donald Healey Motor Company Limited mit Sitz in Warwick. Im Lauf der Produktionszeit (1946 bis 1954) wurden die Modelle Westland, Elliott, Duncan, Sportsmobile, Silverstone, Abbott, Tickford und 3-Litre Sports angeboten. Der 2,5-Liter-Vierzylindermotor aus der Riley-RM-Serie wurde zum Standardantrieb und in den meisten Healey-Modellen verwendet. Ausserdem stellte die Firma den Nash-Healey her und entwickelte den Prototyp des Austin-Healey 100, von dem Healey anschliessend eine Vorserie und die Rennsportausführung 100S baute. Die Modellbezeichnungen folgten bei Healey keiner Logik. In der Regel hatten sie Bezug zum Carrosseriebauunternehmen oder zur Carrosseriebezeichnung. Der Nash-Healey ist das einzige Modell, dessen Namen sich auf den Motorenlieferanten bezieht.

Der Silverstone, ein knallharter Racer

«Das interessanteste Healey-Projekt aus der Vor-Austin-Ära ist zweifelsohne der Silverstone», so Marco Trevisan. «Zwischen Mai 1949 und September 1950 wurden lediglich 105 Stück gebaut. Ein Prototyp von 1949 mit der Chassis-Nummer X-1 und dem Übernamen Red Bug existiert noch – wahrscheinlich der Grund, warum manche Quellen 106 gebaute Silverstone nennen.»

Den Silverstone gab es nur als offenen Zweisitzer, benannt nach der damals neu eröffneten Rennstrecke im englischen Silverstone, dem Silverstone Circuit. Die Abbey Panel and Sheet Metal Company in Coventry lieferte die Carrosserie. Das Design schuf Len Hedges von Panelcraft. Auffallend sind vor allem die hinter dem Kühlergrill verborgenen Scheinwerfer. Der längs eingebaute Vierzylinder-Reihenmotor mit OHV-Technik von Riley leistete 104 PS (77 kW) bei 4500/min. Der Hubraum betrug 2443 ccm (Bohrung 80,5 mm, Hub 120 mm), die Verdichtung 6,84:1. Die Kraft wurde über ein



Der grüne Silverstone D9 nach dem Abladen in New York 1949. Der D9 war für Briggs Cunningham bestimmt. Am Volant sitzt Roger Menadue, Chief Experimental Engineer bei der Donald Healey Motor Company. Donald Healey benutzte für die Überfahrten immer die «Queen Elisabeth» und brachte verschiedene Healey-Fahrzeuge persönlich in die USA.



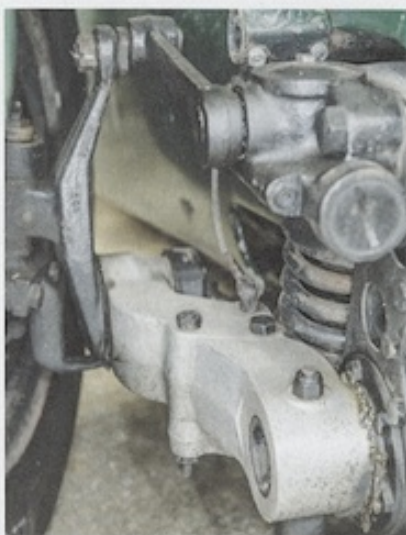
Donald Healey präsentierte im Jahre 1949 den neuen Silverstone an der New York Auto Show.



Zwei Healey Silverstone D-Type mit interessanter Historie, die 2004 den Weg in die Schweiz fanden: Vorne der blaue mit der Produktionsnummer D27, der unzählige Rennen in Europa und in den USA bestritten hatte. Der grüne mit der Nummer D9 war einst im Besitz des US-amerikanischen Autorennfahrers Briggs Swift Cunningham. 1988 kaufte Peter Healey, der Enkel des Firmengründers Donald Healey, den Wagen zurück und liess ihn in England komplett überholen.



Die Instrumentierung zeigte, was der Fahrer wissen musste: Tourenzahl, Tempo, Ampèreleistung, Öldruck, Wassertemperatur und Füllstand des 16-Gallonen-Bezintanks.



Vorne wurden Schraubenfedern, hinten Blattfedern, rundum Trommelbremsen mit einer hydraulischen Bremsanlage von Lockheed sowie eine Starrachse von Riley verwendet.



Der solide Vierzylindermotor mit OHV-Technik aus dem Hause Riley. Donald Healey hätte gern den Motor des BMW 328 verwendet. Der gute Kontakt mit Victor Riley und die Chance, sich auch mit Getriebe und Achse von Riley einzudecken, brachten ihn davon ab.



Die freistehenden, wuchtigen Kotflügel konnten für den Renneinsatz rasch demontiert werden.



Heck mit fest verschraubten Kotflügeln und Durchlass für das Auspuffrohr.



Der Type E war die zweite Ausführung des Silverstone-Fahrgestells und ab Mitte 1950 erhältlich. Diese Ausführung ermöglichte eine etwas breitere Carrosserie und mehr Beinfreiheit. Zudem besass der E eine grössere Windschutzscheibe und eine Hutze auf der Motorhaube.



Vierganggetriebe auf die Hinterachse übertragen; Healey wählte aber eine längere Hinterachsübersetzung von 3,5:1. Der Silverstone erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von über 170 km/h und beschleunigte in 11 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Das Getriebe mit vier Gängen stammte vom 2,5-Litre-Riley.

Für Renneinsätze liessen sich die vorderen, freistehenden Kotflügel demontieren. Zusätzlich konnte die Windschutzscheibe bis zur Hälfte in die Carrosserie eingefahren werden, um die Aerodynamik zu verbessern. Um Gewicht zu sparen, ersetzte der in einen Schlitz eingesetzte Ersatzreifen die hintere Stossstange. Das Chassis war als Kastenrahmen konzipiert. Die vordere Einzelaufhängung mit Schwingarmen wurde von Girling-Kolbendämpfern und einfachen Schraubenfedern unterstützt, hinten war es eine Starrachse mit Halbelliptikfedern, Panhardstab und Newton-Bennet-Teleskopstossdämpfern. Die hydraulischen Lockheed-Trommelbremsen wirkten auf alle vier Räder. Äusserst spartanisch zeigten sich die Ausstattung und vor allem die Sitze.

Während der Produktionszeit gab es zwei Ausführungen des Fahrgestells. Typ D entspricht der normalen Ausführung des Healey-Chassis, aber mit etwas nach hinten versetztem Motor. Vom diesem Typ wurden bis anfang 1950 51 Exemplare gebaut. Das Chassis wog nur rund 60 kg! Technisch entsprach der Silverstone den übrigen Healey-Modellen. Der Benzintank fasste 72,5 Liter, also 16 Gallonen.

Typ D wurde vom Typ E abgelöst, der einen Hauch mehr Komfort bot. Die Carrosserie wurde geringfügig breiter und bot mehr Raum für Fahrer und Passagier. Äusserlich unterschied sich die E-Version durch ihre grössere Windschutzscheibe und eine Hutze auf der Motorhaube.

Der blaue Silverstone D27 mit mehr Motorleistung

Der Brite R. A. Anderson kaufte Ende 1949 den fabrikneuen Silverstone D27. Bereits am 27. Mai 1950 stand dieser in Goodwood am Start. In den Folgejahren wurde die Motorleistung sukzessive optimiert. Jerry F. Rosenstock aus Kalifornien kaufte das Auto im Jahr 1973 und setzte es bis 1988 ausgiebig an Rennveranstaltungen ein: in San Diego, Long Beach, Monterey, Vancouver, Portland usw. Der berühmte Schauspieler und Musiker Jim Dale aus Naples, Florida, kaufte den Wagen 1996. Bis 2004 setzte er ihn vor allem an Rennen in Florida ein. Ende 2004 verkaufte Jim Dale den D27 an Marco Trevisan, der das Auto ab 2006 mehrmals an der Mille Miglia sowie am Bergrennen von Arosa einsetzte, wo er den 6. Gesamtrang erzielte.



Jerry F. Rosenstock fuhr den D27 zwischen 1974 und 1988 an vielen Rennveranstaltungen in den USA und Kanada.



Der Silverstone D27 an der Mille Miglia 2006 bei der Durchfahrt in Rom. Marco und Beifahrerin Maya Trevisan hatten auf der Strecke Brescia-Rom-Brescia einige thermische Herausforderungen am Wagen zu lösen, schafften aber die 1000 Meilen ohne grössere Zwischenfälle.

Hin und Her des grünen Silverstone D9

Der US-amerikanische Autorennfahrer, Konstrukteur und Segler Briggs Swift Cunningham erwarb Mitte 1949 drei neue Silverstone, darunter den grünen D9. Da die Motorhaube beim Silverstone relativ klein ist, änderte Cunningham das Vorderteil der Carrosserie beim D9 so ab, dass sich im Renneinsatz die Haube ganz entfernen liess. Im Rennen von Palm Beach von 1950 erreichte Phil Walters mit dem D9 den fünften Platz. Danach wechselte der Wagen einige Male den Besitzer und wurde sporadisch in Rennen in den USA gefahren. 1988 kaufte Peter Healey den Wagen zurück und überführte ihn nach England. Nach einer aufwändigen Restauration ging der D9 1993 zurück in die USA und dort in den Besitz von Scott Bronkhurst. 2004 kaufte ihn der Healey-Enthusiast Marco Trevisan und brachte den Wagen in die Schweiz.



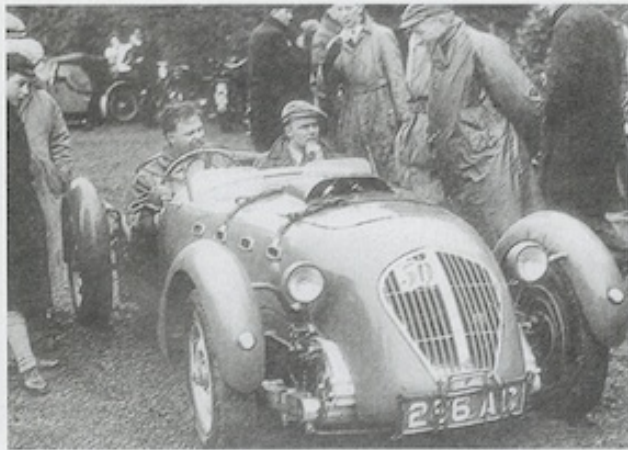
Drei Healey Silverstone im Rennen von Palm Beach im Jahre 1950. Phil Walters erreichte mit dem D9 den fünften Platz.



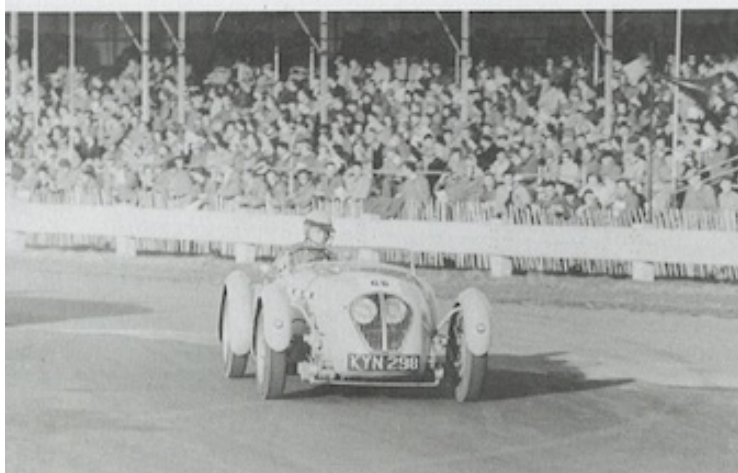
Donald M. Healey besichtigt Anfang der Neunzigerjahre den frisch restaurierten Silverstone D9 in der Nähe von Boston.



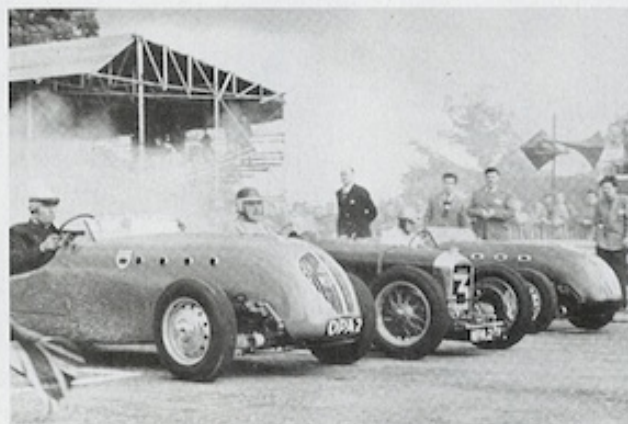
Donald Healey und Navigator Ian Appleyard beendeten 1949 die Alpine Rallye auf dem zweiten Gesamtrang, siegten unter den englischen Teilnehmern und gewannen die Klassenwertung.



Geoffrey und Brian Healey mit dem Silverstone D15 «Briggs Cunningham» 1950 an einem Bergrennen in England. Unter der Haube befindet sich ein 5,4-Liter-Cadillac-V8-Motor.



John Young 1950 auf dem Silverstone D20 in Goodwood.



Start in Goodwood 1952: Vorne der Silverstone mit der Nummer OPA 2, Mitte ein Amilcar und hinten der blaue Silverstone D27, der 2004 in den Besitz von Marco Trevisan überging.



Rennfahrer Charles Mortimer und seine Frau Jean fuhren mit OPA2 in der Rennsaison 1950 auf allen englischen Rennstrecken mit bemerkenswertem Erfolg. Jean behauptete sich grandios in dieser Männerdomäne und fuhr des öfteren bessere Rundenzeiten als Charles. Die Aufnahme entstand vor dem Start zum B.A.R.C. at Goodwood.



Jimmy Stewart, der spätere Formel-1-Pilot, fuhr den E68 zwischen 1950 und 1952 an zahlreichen Rund- und Bergrennen in England; mit der Startnummer 28 am 13. Oktober 1951 am Winfield Circuit.

Beliebter Rennwagen

Sein Debüt gab der Silverstone auf der gleichnamigen Rennstrecke, gefahren von der französischen Rennfahrerlegende Louis Chiron. Bereits 1949 holte Donald Healeys Sohn Geoffrey mit dem Motorjournalisten Tommy Wisdom als Beifahrer einen Klassensieg bei der Alpenrallye. Aufgrund des attraktiven Preis-Leistungs-Verhältnisses wurden die Healey Silverstone in den frühen Fünfzigerjahren ausgiebig an Rennen eingesetzt; neben der Alpenrallye auch an der Targa Florio, den Tourist-Trophy-Rennen auf Dundrod, Manx-Cup-Rennen, der Lüttich-Rom-Lüttich-Rallye und dem Goodwood-9-Stunden-Rennen. «Ich weiss, dass drei Silverstone an der Mille Miglia von 1950 fuhren. Zwei davon verunfallten, und das dritte Auto erzielte den 38. Gesamt- und den 8. Platz in der Klasse», erzählt Marco. Zwei Silverstone starteten 1951 am Grossen Preis von Buenos Aires in der Sportwagenklasse. 1949 wurde der Silverstone D15 mit einem 5,4-Liter-Cadillac-V8-Motor von Briggs Cunningham, in den USA an Rennen eingesetzt, aber auch von Geoffrey und Brian Healey an Bergrennen in England gefahren. Dieser Wagen befindet sich heute in der Schweiz.

Die Produktion endete im September 1950, nachdem eine Reglementsänderung im Motorsport freistehende vordere Kotflügel verbot. Nicht zuletzt, weil der Preis eines Silverstone nur 20 Pfund unter jenem des Jaguar XK 120 lag, verzichtete Healey darauf, ihn an die neuen Vorschriften anzupassen.

Donald Healey legte 1954 die Produktion eigener Fahrzeuge auf Eis und ging eine enge Kooperation mit BMC ein. Die Firma Healey Motor Company Ltd. besteht heute noch, und die Rechte sind in Schweizer Hand. Insgesamt baute Healey rund 900 Automobile; neben den Silverstone etwa 500 Nash-Healey, 200 Tickford und 50 Austin-Healey 100S. Als BMC 1966 von British Leyland übernommen wurde, ging Donald Healey zu Jensen Motors und arbeitete an der Entwicklung des Jensen-Healey mit. Er verstarb 1988.



Das Healey-Chassis war ein selbst entwickelter Kastenrahmen aus 1,2 mm Stahlblech mit Querstreben. Auch die Vorderachse mit Schwingarm-Einzelradaufhängung und zwei Kurbellängslenkern sowie Kurvenstabilisator stammte aus dem Hause Healey. Ein Stabilisator verbesserte die Strassenlage. Die direkte und präzise Lenkung ist eine patentierte Healey-Konstruktion. Sie beruht auf dem Prinzip einer sich drehenden Platte und einem Lenkgestänge, welche die Kräfte vom Lenkgetriebe auf die Räder übertragen.

Der Weg zum eigenen Silverstone

Über die englische Rennszene lernte Marco Trevisan die Familie Healey kennen. Es entwickelte sich eine enge Freundschaft mit Donald, seiner Frau Ivy und den drei Söhnen Brian, genannt Bic, John und Geoffrey. Auch heute noch telefoniert Marco wöchentlich mit dem inzwischen 85-jährigen Bic. An einem Familientreffen äusserte Marco einmal, dass er gerne einen Silverstone erwerben möchte. Geoffrey Healey lieferte ihm umgehend zwei Adressen in den USA. Bald sass Marco im Flieger und besuchte Scott Bronkhurst in der Nähe von Boston, einen älteren Herrn, der den grünen Silverstone D9 besass, einen Ex-Briggs-Cunningham-Rennwagen, den einst Peter Healey, der Sohn von Bic, in die USA verkauft hatte. Der gesundheitlich angeschlagene Besitzer freute sich über den Besuch aus der Schweiz, wollte den Wagen aber nicht verkaufen, obwohl dieser bereits 10 Jahre ungenutzt in einer Garage stand. «Wir einigten uns, dass er, wenn er sich denn mal trennen wollen würde, mich als Ersten anriefe.»

Also ging für Trevisan die Reise weiter nach Florida. «Als ich den Besitzer des blauen Silverstone D27 in einem Restaurant traf, fragte er mich etwas schroff: «Do you know me?» Nein, woher auch. «Des Besitzers Stimmung hellte sich mit meinen Nein schlagartig auf. Später erfuhr ich, dass es der Schauspieler Jim Dale war.» Dieser wollte vermeiden, dass sein Auto zum Spekulationsobjekt wurde. «Wenn ich ihm ein ebenso schnelles, aber bequemeres Fahrzeug besorgen könnte, würde er ihn verkaufen, so war unsere Abmachung.» Zurück in der Schweiz begann Trevisan sogleich mit der Suche nach einem geeigneten Fahrzeug für Dale.

Nur zwei Wochen später erhielt Marco am gleichen Tag zwei Anrufe aus den USA: D9 und D27 stünden zum Verkauf. «So erwarb ich halt eben zwei Healey Silverstone, die wenige Wochen später per Container in der Scuderia eintrafen.» Das war Ende 2004, zwei Jahre später stand Marco mit Beifahrerin Maya Trevisan mit dem blauen Silverstone D27 am Start zur Mille Miglia.



Der Erstbesitzer des D9, Briggs Swift Cunningham, änderte den Vorderteil der Carrosserie so ab, dass sich die Haube für den Renneinsatz ganz entfernen liess.



Der Querschlit am Heck nimmt das Reserverad auf. Der Überhang dient als Stossstange.