



La petite barquette à moteur Bristol, conçue par John Tojeiro au tout début des années 1950, connut un beau succès en compétition aux mains de Cliff Davis. AC Cars, réputé pour ses modèles sportifs mais dont la gamme vieillissait, était à la recherche d'un nouveau modèle et s'intéressa vivement à la barquette de Tojeiro et décida de la mettre en production en 1954, sous le nom d'Ace. La carrosserie de Tojeiro était pratiquement une copie conforme de la très belle Ferrari 166 MM barchetta dessinée par Touring et fut reprise sur l'Ace avec des modifications mineures. Elle reposait sur un châssis échelle à suspensions indépendantes, inspiré de celui des Cooper qu'avait également conçues John Tojeiro.

En revanche, AC ne reprit pas le moteur Bristol pour son modèle et préféra rester fidèle à son bon vieux six cylindres 2 litres à course longue doté d'un arbre à cames en tête. Sa conception remontait à 1919 et ses modestes 80 ch étaient un peu juste pour une sportive moderne.

On le poussa à 100 ch ce qui permit à l'Ace d'offrir ainsi des performances respectables, mais pas vraiment spectaculaires. Une très jolie et originale version coupé à carrosserie fastback, dessinée par Alan Turner et baptisée Aceca, fut dévoilée à Earls Court à Londres en 1954. Sa carrosserie était construite en feuilles d'aluminium formées à la main et reposait sur un treillis tubulaire. Pour réduire l'effet de caisse de résonance dans l'habitacle, AC montait les éléments constituant sur blocs de caoutchouc. Le châssis tubulaire était plus solidement construit que celui de l'Ace.

L'Aceca était une GT très séduisante, légère et bien motorisée. L'Ace et l'Aceca contribuèrent à redonner à AC son lustre d'avant-guerre auprès des connaisseurs sportifs. L'Ace et l'Aceca subirent très peu de modifications au cours de leur carrière, en dehors du remplacement du moteur en 1956, lorsque le plus puissant six cylindres 2 litres Bristol (jusqu'à 130 ch) fut

disponible. Vers la fin de production, l'excellent moteur 2,6 litres de la Ford Zephyr, léger et peu encombrant pour sa cylindrée, fut finalement adopté. La combinaison entre un châssis rigide qui tenait bien la route et un rapport poids/puissance intéressant – avec le moteur Bristol, la voiture atteignait déjà les 190 km/h – permit à la version Ace de glaner de nombreux succès en course en catégorie Sport de série, son meilleur résultat étant sa septième place au classement général et première de sa classe au Mans en 1959.

On connaît la suite de l'histoire. Cette voiture bien née fut choisie par Carroll Shelby pour installer un V8 Ford dans son châssis renforcé pour l'occasion donnant naissance aux mythiques Cobra qui sortirent définitivement AC d'un cercle restreint de connaisseurs pour lui assurer une reconnaissance internationale.

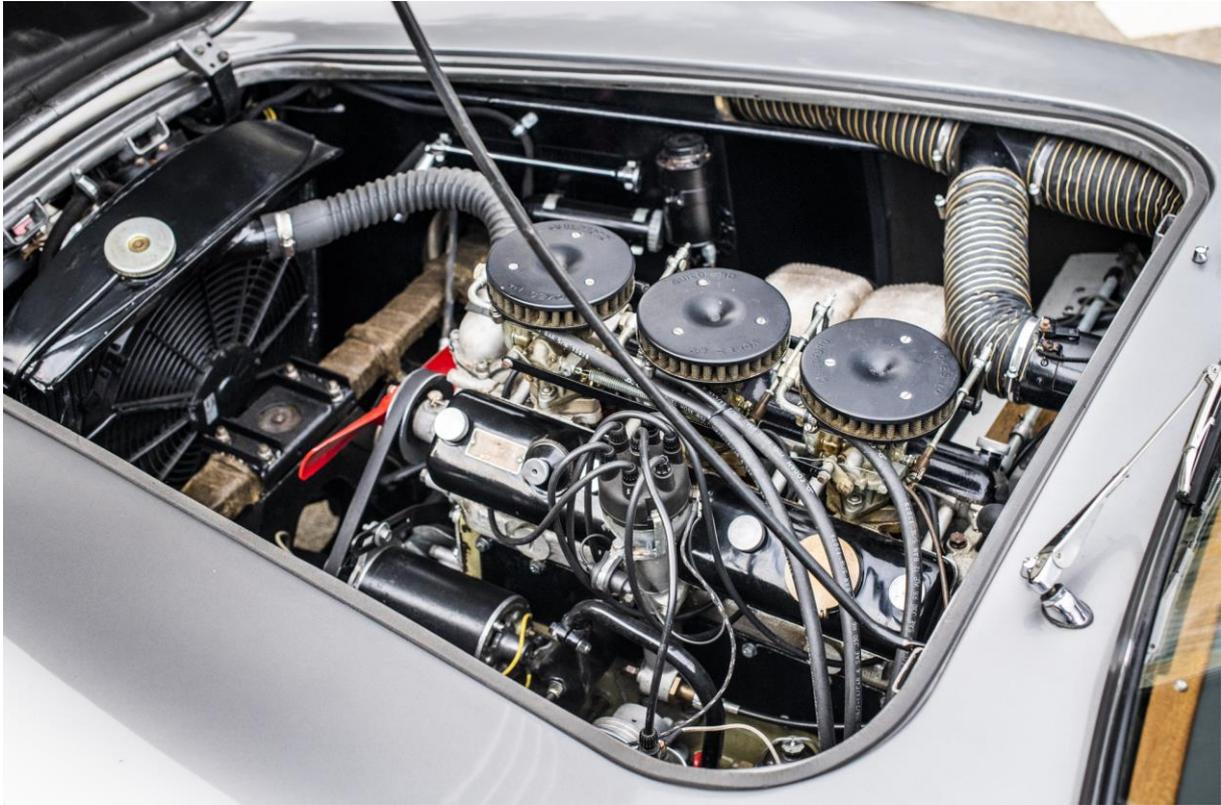


Produite en 1957, ce qui la rend éligible aux Mille Miglia, notre AC Aceca Bristol fut conservée par AC comme véhicule de démonstration, comme l'atteste le joli dossier accompagnant la voiture, comprenant le titre de circulation d'origine et de nombreuses factures et documents de période. Elle a été vendue en septembre 1961 via le concessionnaire Leonard North à T.L. Hewitt, puis passera successivement entre les mains de R. Earthy et G. Turner. Le Moteur a été remplacé par AC Cars en novembre 64 qui a ensuite installé des disques avant en juin 66. De 2003 à 2011 on retrouve la voiture entre les mains de Ian Nuttall qui en entreprendra une restauration complète, terminée en 2010. Elle est ensuite acquise par J. Broad en mars 2012, avant de changer de mains par notre intermédiaire en 2020 pour rentrer dans la collection d'un propriétaire Français. Toujours parfaitement entretenue, disposant d'un beau dossier,

d'une trousse à outils complète et de nombreux accessoires, elle est prête à prendre la route pour le prochain Tour Auto où elle sera mise à l'honneur, ou lors des Mille Miglia.



*The small Bristol-powered racer, designed by John Tojeiro in the early 1950s, was a great success in competition with Cliff Davis. AC Cars, renowned for its sporty models but with an ageing range, was looking for a new model and took a keen interest in Tojeiro's small car and decided to put it into production in 1954, under the name Ace. The Tojeiro bodywork was virtually a carbon copy of the beautiful Touring designed Ferrari 166 MM barchetta and was carried over to the Ace with minor modifications. It was based on a ladder chassis with independent suspensions, inspired by the Cooper that John Tojeiro had also designed. However, AC did not use the Bristol engine for its model, preferring to stick with the good old 2 litre long stroke six cylinder engine with overhead camshaft. It was designed in 1919 and its modest 80 hp was a bit too much for a modern sports car. The engine was increased to 100 hp, which gave the Ace a respectable, but not spectacular, performance. A very attractive and original fastback coupé version, designed by Alan Turner and named Aceca, was unveiled at Earls Court in London in 1954. Its body was constructed from hand-formed aluminum sheet and was supported by a tubular truss. To reduce the resonance box effect in the passenger compartment, AC mounted the components on rubber blocks. The tubular chassis was more solidly built than that of the Ace.*



*The Aceca was a very attractive, light and well powered GT car. The Ace and Aceca helped to restore AC's pre-war notoriety among sports connoisseurs. The Ace and Aceca underwent very few changes during their careers, apart from the replacement of the engine in 1956, when the more powerful 2-litre Bristol six-cylinder (up to 130 bhp) became available. Towards the end of production, the excellent 2.6 litre Ford Zephyr engine, light and small for its displacement, was finally adopted. The combination of a stiff chassis that held the road well and an interesting power-to-weight ratio - with the Bristol engine the car was already reaching 190 km/h - allowed the Ace version to achieve many racing successes in the production Sport class, its best result being seventh place overall and first in class at Le Mans in 1959. The rest of the story is known. This well-born car was chosen by Carroll Shelby to install a Ford V8 in its specially strengthened chassis, giving birth to the mythical Cobras which definitively took AC out of a restricted circle of connoisseurs and gave it international recognition.*



*Produced in 1957, making it eligible for the Mille Miglia, our AC Aceca Bristol was kept by AC as a demonstration vehicle, as evidenced by the nice file accompanying the car, including the original title and numerous invoices and documents from the period.*

*The car has been sold in September 1961 via the Leonard North dealership to T.L. Hewitt, then passed successively in the hands of R. Earthy and G. Turner.*

*The engine was replaced by AC Cars in November 64 who then fitted front discs in June 66.*

*From 2003 to 2011 the car was in the hands of Ian Nuttall who undertook a full restoration, which was completed in 2010. It was then acquired by J. Broad in March 2012, before changing hands through us in 2020 to enter the collection of a French owner.*

*Still perfectly maintained with a nice file, a complete tool kit and many accessories, it is ready to hit the road for the next Tour Auto where it will be honored, or during the Mille Miglia.*