

ACE DE COEUR

Avant de croiser le chemin de l'américain Carroll Shelby, l'AC Ace aurait pu n'être qu'un petit roadster sans grande ambition, sinon celle de sauver un constructeur moribond après la guerre. Mais l'histoire d'une création aussi marquante que l'ancêtre de la légendaire Cobra ne pouvait pas se montrer banale...



Bien que largement connu depuis les années 60, AC est l'un des plus anciens constructeurs britanniques d'automobiles. Mais son histoire ne fût pas ponctuée que de succès, loin de là. Créé en 1901 par les frères Weller basés à Ferry Works près de Londres, AC présentait sa première "three wheeler" dès 1903. La société s'appelle alors Autocars and Accessories et baptise son modèle l'AutoCarrier. Deux lettres qui vont devenir un emblème puisque l'entreprise est renommée Auto Carrier en 1907. L'engin, simple et pratique, connaît un beau succès et AC déménage en 1911 dans une usine plus grande à Thames Ditton près de Londres. Fort de son succès grandissant, AC décide de commercialiser sa première "4 roues" en 1913. Il s'agit d'une petite biplace de type sportif. Mais interrompue par la première guerre mondiale, la production ne reprend qu'en 1919 avec l'introduction d'un nouveau moteur à 6 cylindres en ligne de 1500 cm3 conçu par John Weller. En 1922, le nom de l'entreprise devient AC Cars Ltd. Très endetté, Weller vend des parts de la société à l'investisseur et pilote Selwyn Edge qui entreprend d'élever AC au rang de constructeur reconnu de voitures de sport. Mais les ventes déclinent et la crise de 1929 met la société au tapis.

Les frères Charles et William Hurlock, propriétaires d'une société de transports, la rachètent en 1930 puis la production reprend lentement. Auto Carrier devient alors AC Acedes Cars Ltd. D'abord intéressés par les bâtiments de Thames Ditton pour leurs activités, les frères Hurlock se résignent finalement à poursuivre la vente de pièces pour les AC encore en circulation qui représentent un marché potentiel non négligeable. À la suite d'un accord avec le groupe Standard, une nouvelle gamme de voitures est mise au point pour 1932. Le pilote Freddie March, concepteur du circuit de Goodwood, propose ses services pour le design des nouveaux modèles qui doivent conforter AC comme constructeur de voitures de sport. Les gentlemen drivers sont la cible privilégiée de l'entreprise qui se base sur le dicton "courir le dimanche, c'est vendre le lundi"...



La deuxième guerre mondiale vient une nouvelle fois perturber la vie d'AC qui s'arrête en 1940 et ne reprend qu'en 1947. La firme se limite alors à donner un coup de jeune à des modèles 2 litres sérieusement datés. Le pilote Cliff Davis se porte acquéreur du roadster Tojeiro et souhaite que soit installé un moteur 6 cylindres en ligne Bristol sous le capot. Cela nécessite de revoir le châssis mais Tojeiro accepte. A l'occasion de sa première course à Goodwood, Cliff remporte la victoire. Les succès s'enchaînent au cours de l'année 1953 et la voiture de Davis se fait rapidement une petite renommée dans le milieu de la course automobile. C'est alors que le pilote et gentlemen driver Vin Davidson commande le même châssis à Tojeiro. Dans le même temps, les frères Hurlock à l'affût d'un modèle qui pourrait relancer AC sur le terrain sportif décident de s'intéresser à la voiture de Tojeiro.

Tojeiro dessina également un châssis pour Lionel Leonard et un autre pour Vin Davinson. Par l'intermédiaire de Ernie Bailey, Tojeiro rencontra Derek Hurlock et son oncle Charles. On dit également qu'ils auraient été séduit dans un premier temps par l'exemplaire conçu pour Vin Davinson et que, ce châssis ayant été vendu pendant les négociations, Ils se seraient finalement tourné vers le châssis conçu pour Davis Cliff. Il leur suffira d'essayer la voiture de Davidson pour se convaincre du bienfondé de l'idée...

La simplicité conceptuelle du roadster de Tojeiro s'accorde en effet parfaitement avec les moyens de production limités de la firme AC Cars. L'autre intérêt est qu'au terme d'un accord avantageux il est prévu que Tojeiro sera payée d'une royalties de 5£ sur chacun des 100 premiers châssis vendus.

AC évitait ainsi un investissement conséquent tout en limitant le salaire de son nouvel employé! Basé sur la voiture rachetée à Davidson, qui devient consultant pour AC, un premier prototype est construit très rapidement pour le salon de Londres 1954. A la place du 6 cylindres Bristol, le moteur "6 Ditton" conçu par John Weller avant la guerre est installé. La nouvelle AC s'appelle Ace.



Voiture bien née, l'AC Ace fait le bonheur de ses pilotes, amateurs ou professionnels. Après avoir emporté de nombreuses victoires dans sa classe, Ken Rudd engage une voiture aux 24 Heures du Mans 1957. L'épreuve reine d'endurance doit apporter au petit roadster AC une médiatisation importante partout à travers le monde. Mais les frère Hurlock, près de leurs sous, ne voient pas tout à fait d'un aussi bon œil l'épreuve sarthoise. Leurs projets étant plutôt de relancer la production d'une berline pour développer la marque, Rudd se résigne à financer

lui-même sa participation à l'épreuve. Pendant 24 heures, le 6 cylindres en ligne Bristol prouve une nouvelle fois son incroyable fiabilité et la petite AC ACE menée par Ken Rudd et Peter Bolton termine l'épreuve à raison de 157,52 km/h de moyenne, ce qui lui offre une 10ème place au classement général ! La victoire de classe leur échappe de peu, juste derrière la Ferrari 500 TR, mais la vitesse de pointe relevée dans les Hunaudières à 209 km/h impressionne l'assistance. Parmi elle, un passionné de course automobile venu spécialement du Texas pour remporter la victoire en 1959 remarque la petite anglaise quasiment de série qui file au milieu des grosses écuries et se classe 7ème de la course. Les AC seront présentes au Mans jusqu'en 1962, année durant laquelle on leur trouvera une digne descendance : l'AC Cobra...



Suite aux conseils de Rudd, les Hurlock se sont décidés de proposer une version AC Ace dotée du moteur Bristol 2 litres pour lequel elle a été initialement conçue. Avec 105 chevaux, elle atteint alors les 200 km/h. Elle s'adresse alors aux plus sportifs. Certaines versions seront poussées à 150 chevaux. En 1957, elle se dote de freins à disque. En avril 1956 elles deviennent donc des Ace Bristol et Aceca Bristol. Entre 1956 et 1961, AC produira 463 roadsters et 172 coupés. Bristol fut néanmoins contraint de suspendre la fourniture de ses moteurs en 1961. La firme de Filton renonçait en effet à produire ses propres mécaniques, préférant s'approvisionner en V8 auprès de l'américain Chrysler. Les frères Hurlock tentèrent sans grand succès de remplacer le 2 litres Bristol par le 2,6 litres des Ford Zephyr/Zodiac. Cinq stades de préparation étaient proposés, de 90 à 170 ch.

Cet ensemble d'origine trop roturière était peu excitant et ne donna hélas jamais vraiment satisfaction. La clientèle bouda ces Ace et Aceca bâtardes. Assurément, les AC méritaient un moteur autrement plus noble. La situation était critique, il fallait une nouvelle fois rebondir. Jaguar venait en effet de présenter à Genève sa Type E, aux charmes incontestables, et vendue à un prix déifiant toute concurrence. C'est finalement des Etats-Unis que vint le miracle, qui allait donner naissance à un nouveau mythe ...

Il fut produit 727 Ace, dont 226 à moteur AC (1953/1963), 463 à moteur Bristol (1956/1963) et 38 à moteur Ford (1961/1963). Pour l'Aceca, on relève 329 exemplaires, avec respectivement 152, 169 et 8 unités. A partir de 1963, AC se concentrait sur le programme de l'AC Cobra.



Notre AC Ace Bristol est livrée neuve le 18 janvier 1962 a Paris par les ets Chardonnet importateur de la marque en France a Alfred Morille, des Parfums Raphaël, qui l'a immatriculée sous le numéro 25 LW 75. Il l'a gardée un an avant de la revendre aux Établissements Gauthier, à Paris. Cédée plus tard à la baronne d'Espin, elle n'a ensuite connu que cinq propriétaires tous identifiés avant que le propriétaire actuel ne s'en porte acquéreur en 2012. Née Blanche avec un intérieur rouge, c'est le célèbre collectionneur Jean-Paul Petit avant lui qui en entreprendra la restauration tant mécanique chez C2C, que carrosserie chez ODS entre 2006 et 2011 dans cette superbe teinte bleu marine. cette voiture française d'origine a fait l'objet de plusieurs interventions par le garage RPM en 2012 et 2013. et plus récemment, le dossier comporte une facture d'AS Classic Engineering (Alexandre Surber) datant de juillet 2021 et totalisant près de 38 000 € de travaux sur la mécanique et la

carrosserie afin que la voiture soit parfaite. Train AV et AR complètement refait a neuf ; Embrayage et BV révisé tout comme le pont arrière; de meme que les freins avant et arrière etc...

Ces interventions traduisent le souci des propriétaires successifs de pouvoir utiliser cette voiture sans souci, et ses équipements en témoignent. Ainsi, elle est équipée d'une crémaillère au lieu du boîtier de direction d'origine, ce qui rend la voiture diablement efficace; d'un overdrive, ce qui permet d'abaisser le régime-moteur lors des voyages longue distance ; d'un radiateur d'huile dans un souci de lubrification efficace ; d'un radiateur de refroidissement en aluminium et d'une ligne d'échappement en inox. Eligible au plus grands rallye internationaux dont le Tour Auto, produite a un tres petit nombre d'exemplaires avec sa carrosserie aluminium et son noble moteur Bristol... C'est une auto a consommé sans modération et qui merite sa place dans votre collection.



Before crossing the path of American Carroll Shelby, the AC Ace could have been a small roadster without great ambition, if not that of saving a moribund builder after the war. But the story of a creation as striking as the ancestor of the legendary Cobra could not be banal ... Although widely known since the 1960s, AC is one of the oldest British automakers. But his story was not punctuated with success, far from it. Founded in 1901 by the Weller brothers and based in Ferry Works near London, AC presented its first "three wheeler" in 1903. The company was then called Autocars and Accessories and named its model the AutoCarrier. Two letters that will become an emblem since the company is renamed Auto Carrier in 1907. The craft, simple and practical, is a great success and AC moved in 1911 in a larger factory that the

Weller have built in Thames Ditton near London. With its growing success, AC decided to market its first "4 wheels" in 1913. It is a small two-seater sports type. But interrupted by the First World War, production resumed in 1919 with the introduction of a new 1500 cm3 inline 6-cylinder engine designed by John Weller. In 1922, the name of the company became AC Cars Ltd. Heavily indebted, Weller sells shares of the company to the investor and pilot Selwyn Edge who undertakes to elevate AC to a recognized sports car manufacturer. For this, the 6-cylinder is developed in several competition. But sales decline and the crisis of 1929 puts the company to the carpet.



The brothers Charles and William Hurlock, owners of a transport company, bought it back in 1930 and production slowly resumed. Auto Carrier becomes AC Acedes Cars Ltd. Initially interested in the Thames Ditton buildings for their activities, the Hurlock brothers finally resigned themselves to continuing the sale of parts for the AC still outstanding which represent a significant potential market. Following an agreement with the Standard Group, a new line of cars is being developed for 1932. The Goodwood circuit designer Freddie March offers his services for the design of the new models that must reinforce AC as sports cars manufacturer. Gentlemen drivers are the privileged target of the company that is based on the saying "run on Sunday is sell on Monday"...

The Second World War again disrupts the life of AC which stops in 1940 and does not resume until 1947. The firm is limited to give a boost to seriously dated 2 liter models. Driver Cliff Davis buys the Tojeiro roadster and wants him to install a Bristol 6-cylinder engine under the hood. This requires reviewing the chassis but Tojeiro agrees. On the occasion of his first race at

Goodwood, Cliff won. Successes ensued in the course of 1953 and Davis' car soon made a name for itself in the world of motor racing. It was then that driver and gentleman Vin Davidson ordered the same chassis from Tojeiro. At the same time, the Hurlock brothers on the lookout for a model that could revive AC on the sports ground decide to take an interest in Tojeiro's car.

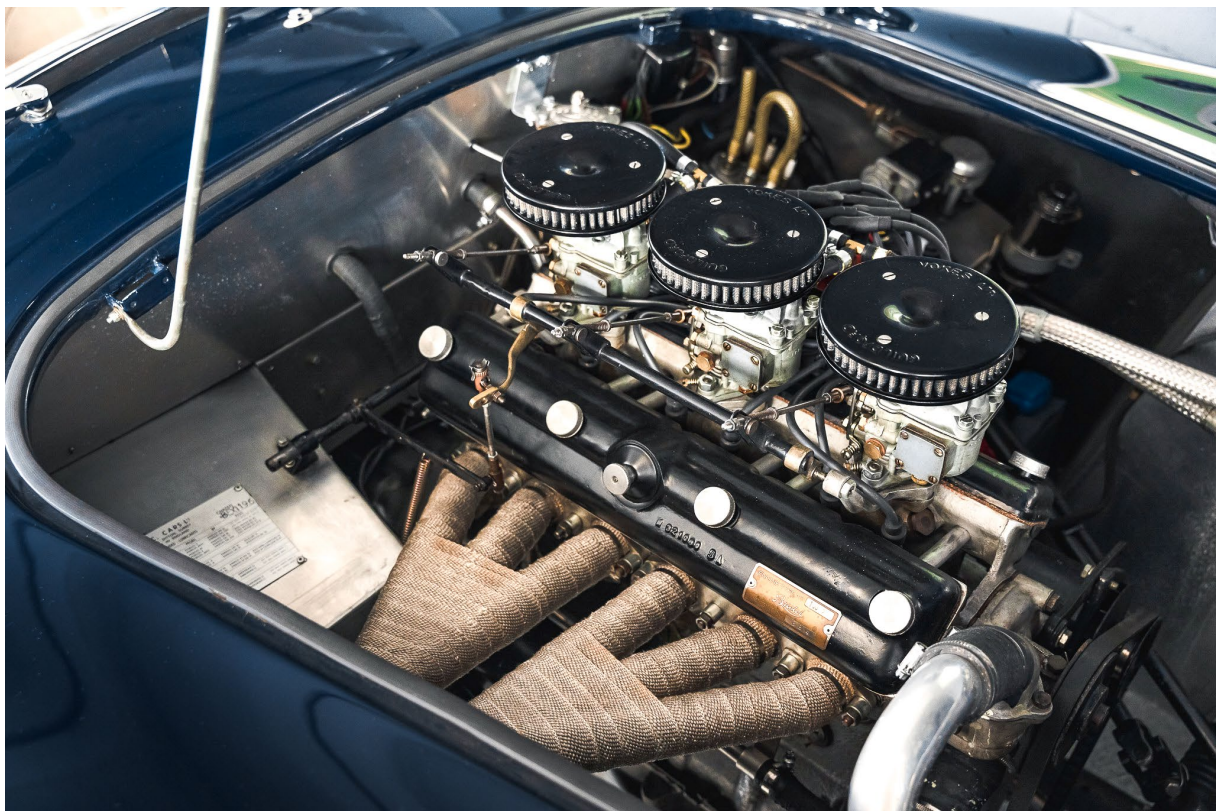
Tojeiro also designed a chassis for Lionel Leonard and another for Vin Davinson. Through Ernie Bailey, Tojeiro met Derek Hurlock and his uncle Charles. It's also said that they were initially attracted by the example designed for Vin Davinson, but that this chassis was sold during the negotiations, and that they finally turned to the chassis designed for Davis Cliff. They'll just have to try out Davidson's car to be convinced of the validity of the idea..



The conceptual simplicity of the Tojeiro roadster fits in perfectly with the limited production facilities of AC Cars. The other interest is that at the end of an advantageous agreement it is expected that Tojeiro will be paid a royalties of £ 5 on each of the first 100 chassis sold, AC avoiding a significant investment while limiting the salary of his new employee! Based on the car purchased from Davidson, which became a consultant for AC, a first prototype was built very quickly for the 1954 London show. Instead of the 6-cylinder Bristol, the "6 Ditton" engine designed by John Weller before the war was installed. The new AC is called Ace.

Car well born, the AC Ace makes the happiness of its drivers, amateurs or professionals. After winning many victories in his class, Ken Rudd hires a car at the 1957 Le Mans 24H race. The endurance race must give the small AC roadster a significant media coverage around the world. But the Hurlock brothers, near their pennies, do not quite see the Sarthe race so well.

Their plans are rather to revive the production of a sedan to develop the brand, Rudd resigns himself to finance his participation in the event. During 24H, the 6 inline Bristol proves once again its incredible reliability and the small AC ACE led by Ken Rudd and Peter Bolton finishes the race at an average speed of 157.52 km/h, which gives him a 10th place overall. The class victory scarcely escapes them, just behind the Ferrari 500 TR, but the top speed recorded in the Hunaudières at 209 km/h impresses the crowd. Among them, a car racing enthusiast came especially from Texas to win the victory in 1959 remarks the English girl almost serial that runs in the middle of the big teams and ranks 7th in the race. AC cars will be present at Le Mans until 1962, during which they will find a worthy descent: AC Cobra ... Following Rudd's advice, Hurlock decided to offer an AC Ace version with the Bristol 2-liter engine for which it was originally designed. With 105 hp, it reached 200 km/h. It was therefore aimed at the sportiest drivers. Some versions were later upgraded to 150 hp. In 1957, disc brakes were fitted. In April 1956, they became Ace Bristol and Aceca Bristol. Between 1956 and 1961, AC produced 463 roadsters and 172 coupes. However, Bristol was forced to suspend the supply of its engines in 1961. The Filton firm gave up producing its own engines, preferring to source V8s from the American Chrysler. The Hurlock brothers tried, without much success, to replace the 2-liter Bristol with the 2.6-liter Ford Zephyr/Zodiac. Five stages of preparation were offered, from 90 to 170 hp.



This overly commonplace package was not very exciting and, alas, never really delivered. Customers shunned these Ace and Aceca bastards. Surely, the ACs deserved a far more noble engine. The situation was critical, and it was time to bounce back. Jaguar had just presented

its Type E at Geneva, with its undeniable charms, and sold at an unbeatable price. In the end, it was the United States that provided the miracle that would give birth to a new myth...

727 Ace models were produced, including 226 with AC engines (1953/1963), 463 with Bristol engines (1956/1963) and 38 with Ford engines (1961/1963). For the Aceca, there were 329 examples, with 152, 169 and 8 units respectively. From 1963 onwards, AC concentrated on the AC Cobra program.



Our AC Ace Bristol was delivered new on January 18, 1962 in Paris by the brand's French importer, Ets Chardonnet, to Alfred Morille of Parfums Raphaël, who registered it under number 25 LW 75. He kept it for a year before selling it to Établissements Gauthier in Paris. Later sold to the Baroness d'Espin, it then went through only five owners, all of whom were identified, before the current owner purchased it in 2012. Born Blanche with a red interior, it was the famous collector Jean-Paul Petit before him who undertook its mechanical restoration at C2C, as well as its bodywork at ODS between 2006 and 2011 in this superb navy blue hue. This original French car underwent several interventions by the garage RPM in 2012 and 2013. and more recently, the file includes an invoice from AS Classic Engineering (Alexandre Surber) dated July 2021 and totaling almost €38,000 of work on the mechanics and bodywork to make the car perfect. Front and rear axles completely rebuilt; clutch and transmission overhauled, as was the rear axle; front and rear brakes, etc...

These interventions reflect the concern of successive owners to use this car without worry, and its equipment bears witness to this. For example, it is fitted with a rack and pinion steering system instead of the original steering box, which makes the car devilishly efficient; an

overdrive, to lower engine speed on long-distance journeys; an oil cooler for efficient lubrication; an aluminum cooling radiator and a stainless-steel exhaust system. Eligible for all the major international rallies, including the Tour Auto, it was produced in very small numbers with its aluminum body and noble Bristol engine... This is a car to be enjoyed without moderation, and one that deserves a place in your collection.

