



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'Auto Carrier. 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 William, le père de Derek, et Charles 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. 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 frères 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...



Notre AC Bristol est livrée neuve le 17/10/1959 par Worldwide Imports Inc. (Los Angeles).

Nous retrouvons la voiture entre les mains de M.BIONDI puis au nom de Paul DOWING de 1994 à 2002 date à laquelle elle est importée en Angleterre par un spécialiste AC, qui la vend rapidement à un collectionneur Français. Elle est ensuite acquise par son précédent propriétaire en février 2010 auprès de ce dernier. Son moteur a été refait courant 2009 par les Ets RPM, spécialistes à Clichy, à partir d'un bloc en côte standard ainsi qu'une culasse refaite, prévue pour l'utilisation de carburant sans plomb. Le radiateur de refroidissement a été reconditionné, et un embrayage neuf installé.

Environ 10.000 miles ont été parcourus sans aucun souci.

Son entretien était confié aux Ets RPM à Clichy. Il avait été noté, en septembre 2012, la dépose du paquet de lames transversal arrière, puis remise en état - re bandage par spécialiste. Dépose des arbres de roues et démontage du nez de pont pour remplacement des axes de fixation/encrages des lames de ressort. Réglage de l'entre dents du couple conique. Remplacement des amortisseurs arrière. En octobre 2015 à 82.478 miles, contrôle des trains roulants. Resserrages divers, graissages et révision moteur. En juillet 2022, lors d'un contrôle général l'ensemble du système de frein a été révisé. La voiture change de main par notre intermédiaires et elle est engagé au Tour

Auto 2023, ou elle se comporte a merveille.... En d'autres termes une auto prête à prendre la route et toujours très bien entretenue.



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.

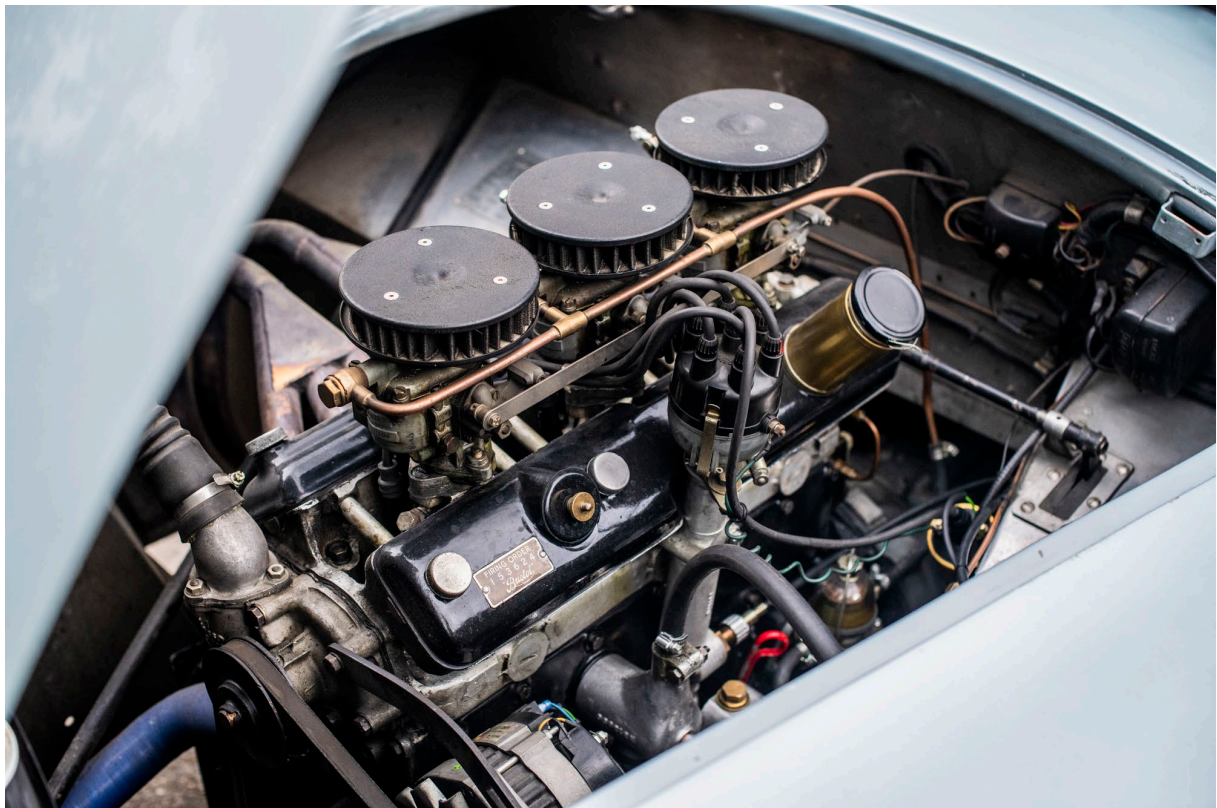
The brothers Charles et William, Derek father, Hurlock, owners of a transport company, bought it back in 1930 and production slowly resumed. Auto Carrier becomes AC Acedes Cars Ltd. Initially interested in the Thames Ditton buildings for their activities, the Hurlock brothers finally resigned themselves 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 "race 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 in 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. It will be enough for them to try Davidson's car to convince themselves of the goodness 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 ...



Our AC Bristol was delivered new on 17/10/1959 by Worldwide Imports Inc (Los Angeles)

We find the car in the hands of M.BIONDI and then in the name of Paul DOWING from 1994 to 2002 when it is imported in GB by an AC specialist, who quickly sells it to a French collector.

The engine has been rebuilt in 2009 by Ets RPM, specialists in Clichy, from a standard ribbed block with little wear and a rebuilt cylinder head, designed for the use of unleaded fuel. The cooling radiator was reconditioned, and a new clutch installed. About 10.000 miles had been covered without any problems.

Its maintenance was entrusted to Ets RPM in Clichy. It had been noted, in September 2012, the removal of the rear transverse blade package, then reconditioning/tire by specialist. Removal of the wheel shafts and disassembly of the bridge nose for replacement of the fixing axes / inking of the spring blades. Adjustment of the bevel gear teeth. Replacement of the rear shocks. In October 2015 at 82,478 miles, checked the running gear, various tightening, greasing and engine revision.

*In July 2022, during a general check-up, the whole brake system was revised. And it change hands through us to enter with great pleasure the 2023 Tour Auto
In other words, a car ready to take the road and always very well maintained.*

