

AC Ace Bristol/Jaguar XK 150 S 3,4 l

SÉRIES CULTES

Texte Xavier Chauvin – Photos Bernard Canonne – Archives © DR



Nées à la fin des années 1950, l'AC Ace à moteur Bristol et la Jaguar XK 150 S figurent parmi les roadsters les plus emblématiques de toute la production britannique de l'époque. Deux icônes vendues à un tarif presque équivalent, mais qui diffèrent sensiblement par leur philosophie. L'Ace doit en effet ses excellentes performances à son poids contenu et son châssis très évolué, lorsque la Jaguar, plus luxueuse, compense un certain embonpoint par sa mécanique surpuissante. Le petit artisan de Thames Ditton, confronté à l'institution de Browns Lane, va provoquer un duel insulaire toujours d'actualité. *Gentlemen, start your engine*...

Nous adressons nos plus vifs remerciements à Charles et Pierre Colin, de la société Cecil Cars, 31, rue de Bizon, 91 340 Ollainville (01 64 90 21 70, www.cecil-cars.com)… Et aux discrets propriétaires qui nous ont permis la réalisation de ce reportage.

Sommaire

① Présentation
DE VIEILLES CONNAISSANCES...

② Évolution
CHEMINS DIVERGENTS

③ Au volant
FAST MOTORING

④ Guide d'achat
LA RANÇON DE LA GLOIRE

① Présentation

De vieilles connaissances…

Confortée par le succès de la série des XK, Jaguar revient en force au début des années 1950. Dans le même temps, AC, moribonde, commence à construire le célèbre roadster qui va replacer la marque au-devant de la scène.



AC, propriété de Charles et Derek Hurlock, la célèbre officine de Thames Ditton connaît des difficultés financières croissantes à l'aube des années 1950. Commercialisée en 1947, la vieillissante 2-Litre, timide évolution des AC d'avant-guerre, peine à se vendre.

Née sur les circuits

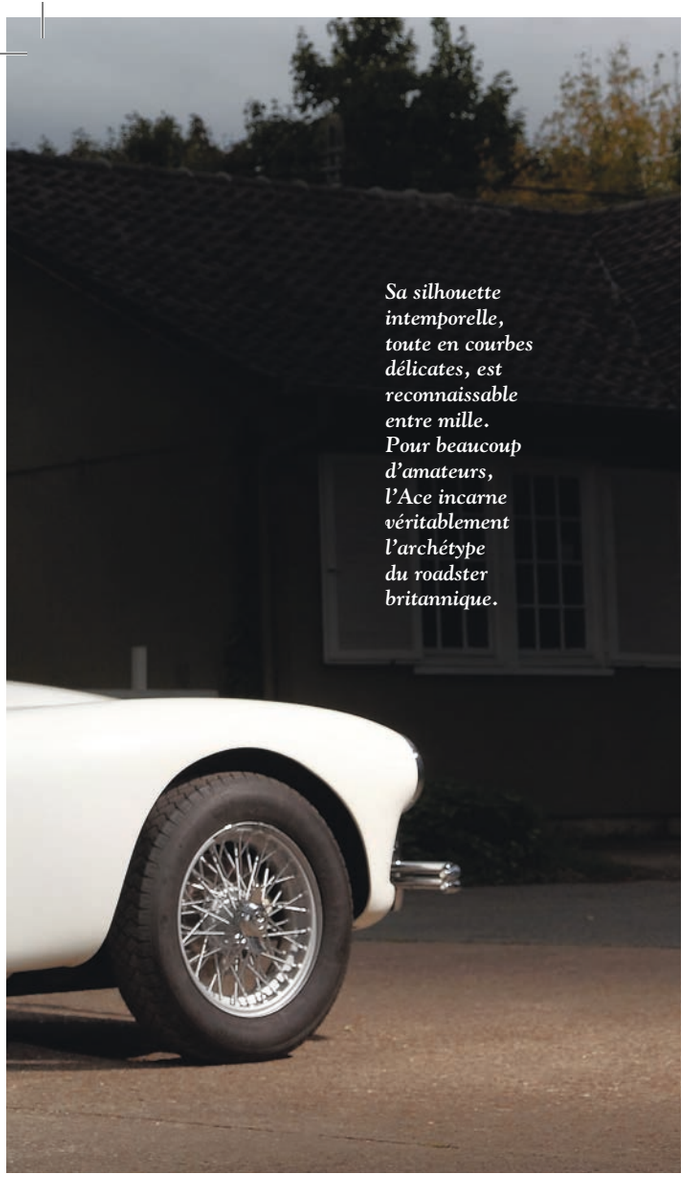
La marque aurait bien besoin d'un nouveau modèle sportif plus valorisant, capable de renouer avec son prestigieux passé en compétition. Mais les frères Hurlock manquent de temps et d'argent pour concevoir cette auto providentielle, aussi s'intéressent-ils au roadster réalisé par John Tojeiro. Cet ancien mécanicien de la Royal Navy vient de construire une barquette fort réussie visiblement inspirée par la Cooper-MG et la Ferrari 166 MM contemporaines. Initialement motorisée par des blocs MG et Lea-Francis, la Tojeiro est acquise par le pilote Cliff Davis, qui y fait installer un six cylindres Bristol plus performant. Ainsi modifiée, la voiture s'illustre durant la saison 1953, remportant notamment une très belle victoire à Goodwood lors de sa toute première sortie officielle. John Tojeiro assemble un second exemplaire à la demande de Jim Davidson, un autre *gentleman-driver* qui la fait aussitôt essayer par les frères Hurlock. Les négociations vont bon train et l'ingénieur anglo-portugais est très vite recruté par l'usine pour mettre au point la future version de série. Le prototype de l'Ace est terminé juste à temps pour être présenté en octobre 1953 au Salon d'Earl's Court. La structure tubulaire complexe du châssis reçoit une élégante carrosserie



1


2

1. Le six cylindres BMW s'est déjà illustré avant-guerre sous le capot de la mythique 328, avec quelques résultats sportifs dignes d'éloges.
2. Désormais fabriqué par Bristol, ce moteur toujours moderne après 1945, va équiper avec brio les productions de la firme de Filton



Sa silhouette intemporelle, toute en courbes délicates, est reconnaissable entre mille. Pour beaucoup d'amateurs, l'Ace incarne véritablement l'archétype du roadster britannique.



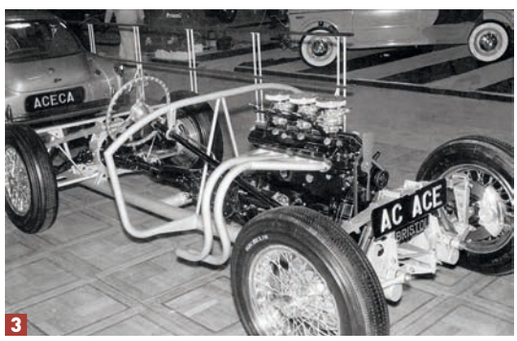
Présentée dans un style rustique mais assez complète, la planche de bord de l'AC distille une ambiance inimitable.

en aluminium, le poids de l'ensemble avoisinant les 800 kg en ordre de marche. La suspension se prévaut de quatre roues indépendantes – un raffinement encore peu courant à l'époque – les triangles inférieurs avant et les demi-arbres de roue arrière étant articulés par un robuste ressort transversal.

Le moteur retenu n'est autre que le vénérable six cylindres en ligne AC conçu par l'ingénieur James Weller au début des années 1920. Disposant dès l'origine d'un simple arbre à cames en tête, ce bloc de 1 991 cm^3 (65 x 100 mm) a remarquablement traversé les années. Alimenté par une batterie de trois carburateurs SU, il développe l'honorable puissance de 85 chevaux SAE à 4 500 tr/min, offrant à la gracile Ace de friser les 100 mph en vitesse de pointe (soit 160 km/h), un cap fatidique qui fait encore rêver tous les amateurs de *sports cars* insulaires. Bien accueillie par la presse spécialisée, l'Ace rencontre un certain succès d'estime, nonobstant sa diffusion confidentielle et ses tarifs assez relevés. L'AC vaut en effet 1 439 £ sur le marché britannique, lorsque la Jaguar XK 140 plus puissante s'affiche à 1 598 £. Encouragée par ces bons résultats, la firme de Thames Ditton continue d'étoffer son offre. A l'automne 1954, le roadster est épaulé par la séduisante Aceca, un superbe *shooting break* qui se distingue par sa finition plus soignée et son insonorisation améliorée. Authentique Grand Tourisme biplace, le modèle attire également une clientèle plus raffinée. Ce qui en fait une rivale de choix pour l'élitiste Aston Martin DB 2/4, plus chère, mais aussi nettement plus véloce. Car la belle AC pèche par son manque de puissance face à une concurrence en plein renouveau. Début 1955, l'usine tente de rectifier le tir en poussant le vieux six cylindres à 90 chevaux SAE à 4 500 tr/min. Mais il est clair que le moteur "maison" est à bout de souffle. C'est d'autant plus regrettable que l'excellent châssis de l'engin pourrait supporter davantage de chevaux supplémentaires.

Au feu !

La XK 140 achève dramatiquement sa carrière le 12 février 1957, lorsque l'usine de Browns Lane est ravagée par un terrible incendie. Si les chaînes des berlines Mark VII et 2,4 l/3,4 l peuvent redémarrer dès le 26 février, l'assemblage des XK est provisoirement ➔



3



4

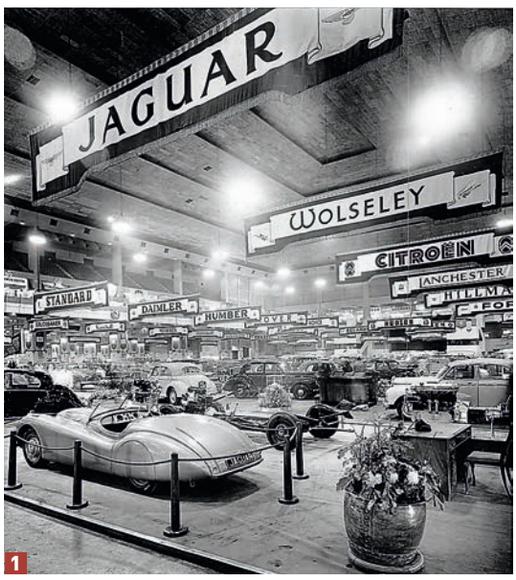
3. Le châssis tubulaire de l'Ace, aussi rigide que léger, profite d'une suspension évoluée à quatre roues indépendantes. 4. Symboliquement modifié, le roadster conçu par John Tojeiro donnera très bientôt naissance à l'Ace.



suspendu. Dans l'urgence, William Lyons décide de précipiter le lancement de la future XK 150, dont la mise au point est pratiquement terminée. Présenté en mai 1957, le nouveau modèle tranche par sa ligne plus massive que ses aînées, dont la ceinture de caisse presque rectiligne lui confère un certain air de famille avec la berline 2,4 l/3,4l, notamment dans le dessin de la poupe. L'antique pare-brise en deux parties se voit avantageusement remplacé par un modèle incurvé d'un seul tenant, avec feuilletage en option. Le capot-moteur arbore une grille de calandre plus volumineuse, élégamment soulignée par un léger décrochement du pare-chocs. L'habitacle un peu plus spacieux se prévaut d'une finition très cossue, des garnissages de cuir habillant désormais le tableau de bord, privé de ses appliques de bois et plus moderne d'aspect. Loin du spartiate roadster de ses débuts, l'ultime déclinaison de la XK s'est métamorphosée en une imposante Grand Tourisme semblant tourner le dos à sa turbulente jeunesse. Cette orientation élitiste se confirme par le choix des carrosseries proposées, seuls le cabriolet et le coupé figurant de prime abord au catalogue. Quelques exemplaires de présérie reçoivent toutefois des jantes tôlées, qui autorisent le montage des célèbres spats, typiques des premières XK 120. Un accessoire hélas bien vite abandonné, car incompatible avec les papillons saillants des superbes roues fil, plébiscitées par la clientèle. Il apparaît en outre peu adapté aux lignes massives du nouveau modèle. Ces dernières sont d'ailleurs renforcées pour la circonstance, disposant de soixante rayons au lieu de cinquante-quatre précédemment. Il faut en effet compenser l'embonpoint du fauve qui avoisine désormais les 1 500 kg en ordre de marche.

La pesante Jaguar reprend le robuste châssis de la XK 120 à peine modifié. Ce cadre de 2,59 m d'empattement est constitué par deux longerons renforcés par de larges entretoises. La suspension, très classique, fait appel à de solides triangles superposés à l'avant, tandis que le pont arrière rigide Salisbury est guidé par des lames semi-elliptiques. La XK 150 bénéficie néanmoins d'une direction à crémaillère Alford & Adler inaugurée sur la génération précédente. Le modèle parvient même à créer l'événement en se dotant de freins à disque servo-assistés sur les quatre roues, ceux-ci étant tout d'abord présentés comme une option avant d'être finalement livrés en série. Un dispositif sophistiqué étudié en col-

Le roadster XK 150 S se révèle bien moins spartiate que ses aînées. Il dispose ainsi de vitres latérales fixées à demeure, et d'un pare-brise enveloppant, outre une capote au mode de fixation plus moderne.



1

1. 1948 au Salon d'Earl's Court : la XK 120 originelle a replacé l'usine de Browns Lane sur le devant de la scène.



2

2. Le cabriolet XK 140, prédécesseur de la XK 150. Les différences esthétiques sont assez parlantes.



L'habitacle de la XK 150 S arbore une finition assez luxueuse, répondant aux souhaits d'une clientèle de plus en plus exigeante.

L'HABITACLE BÉNÉFICIE DÉSORMAIS DE GARNISSAGES DE CUIR HABILLANT LE TABLEAU DE BORD…

laboration avec les ingénieurs de Dunlop, que la marque, pionnière en la matière, a longuement expérimenté en compétition. La salle des machines abrite toujours le vaillant six cylindres en ligne à double arbre à cames en tête conçu par William Heynes et Walter Hassan. Alimenté par deux carburateurs HD6, ce bloc "V" de 3 442 cm^3 (83 x 106 mm) délivre 190 chevaux SAE à 5 500 tr/min en configuration standard, voire 210 chevaux SAE au même régime lorsqu'il est coiffé de la fameuse culasse "B" peinte en vert. La boîte Moss à première non synchronisée peut être équipée à la demande de rapports plus courts dits close-ratio. Il est maintenant possible d'obtenir contre supplément un overdrive Laycock de Normanville, soulageant utilement le moteur sur de longs trajets abattus à vitesse soutenue. Une transmission automatique Borg Warner est également proposée, très appréciée par une clientèle nord-américaine plus soucieuse de confort que de performances pures, laquelle absorbe d'ailleurs la majeure partie de la production… ●





3. De plus en plus apprécié, le coupé XK 150 se vendra presque deux fois plus que les versions découvrables.
4. Conforme à l'esprit Grand Tourisme, la configuration "2+2" est alors très à la mode.

LA XK 150 EN COMPÉTITION

La XK 150 se fait très discrète en compétition, quelque peu occultée par l'aura de ses glorieuses devancières. On l'aperçoit néanmoins dans les grandes épreuves routières du moment aux mains d'équipages privés, que ce soit le Tour de France Automobile, le rallye Lyon-Charbonnières ou le Monte-Carlo. Une honorable "coureuse de fond" qui ne glane hélas aucun résultat significatif. Engagée sous les couleurs de l'écurie de Briggs Cunningham, la XK 150 est plus heureuse outre-Atlantique, où elle remporte quelques succès dans le championnat local SCCA – réservé aux voitures de production – pilotée notamment par Walt Hansgen. Notons également quelques victoires dans des épreuves secondaires disputées au Royaume-Uni, sur les circuits de Snetterton et d'Oulton Park, notamment, sur lesquels elle s'adjuge à plusieurs reprises sa catégorie.



La marque rappelle avec fierté ses succès au Mans, dûment inscrits sur l'écusson.



Disponible en option, le frêle pare-chocs avant, constitué de deux tubes parallèles, protège tant bien que mal la fragile calandre de l'Ace.

② ÉVOLUTION

Chemins divergents

Sportive dans l'âme, l'Ace a toujours privilégié l'efficacité routière au confort pur. La Jaguar XK, en revanche, est devenue une puissante GT, très cossue, et capable de rivaliser avec les meilleures références de la catégorie…

L'Ace attire l'attention de Ken Rudd, qui a ses entrées à Thames Ditton. *Gentleman-driver* à ses heures, ce motoriste de talent n'hésite pas à courir avec son roadster AC, mais déplore comme nombre d'amateurs ses performances insuffisantes. Reprenant l'idée de Cliff Davis à son compte, Ken Rudd allège sa monture et y adapte un six cylindres Bristol. Les travaux du jeune préparateur portent rapidement leurs fruits.

Un moteur providentiel

Tout juste terminée au printemps 1955, sa voiture s'adjuge aussitôt un très beau palmarès. Le groupe Bristol n'est pourtant pas de toute première jeunesse, mais sa solidité intrinsèque et son usinage précis le prédisposent à la compétition. Très réputée en Angleterre, cette mécanique déjà mythique, née sous la bannière de BMW, a été initialement conçue par l'ingénieur Fritz Fiedler au début des années 1930. Ayant obtenu sa licence au titre des réparations de guerre, l'atypique firme de Filton assure son assemblage depuis 1946. Tourillonnant sur quatre paliers, ce bloc 1 971 cm^3 (66 x 96 mm) se révèle bien plus volontaire à monter dans les tours que le vieux six cylindres AC, malgré son architecture "longue course". Il se distingue en outre par sa culasse hémisphérique en aluminium, ses soupapes inclinées étant toutefois guidées par tiges et culbuteurs. S'il a déjà brillé avant-guerre sous le capot de la légendaire BMW 328 – forte de 80 chevaux en configuration de série – le six cylindres bavarois peut cependant déli-



vrer jusqu'à 150 chevaux lorsqu'il est poussé dans ses derniers retranchements. Charles Hurlock contacte immédiatement l'usine de Filton pour obtenir la fourniture du fameux moteur. Il entretient par ailleurs d'excellentes relations avec Vivian Stelvy, le directeur du département compétition de Bristol, ce qui facilite d'autant les négociations. L'Ace Bristol apparaît au catalogue dès le mois de février 1956. Alimentée par trois carburateurs Solex 32-PBI6, la version standard voit sa puissance sagement ramenée à 105 chevaux SAE à 5 000 tr/min, pour un couple maximal de 17 m.kg atteint à 3 750 tr/min. Les Ace et Aceca ainsi équipées bénéficient également d'une boîte de vitesses issue ➔



Très appréciée, l'Aceca propose davantage de confort que le roadster, et offre une appréciable fonctionnalité, avec sa porte arrière faisant office de hayon.



Les sièges baquets sont particulièrement bien dessinés et tout à fait adaptés à la vocation sportive de l'auto.

AC AU MANS



La première participation de l'Ace Bristol à l'épreuve mancelle remonte à 1957. La seule voiture engagée, pilotée par Ken Rudd et Peter Bolton, se classe à une honorable dixième place sans avoir rencontré le moindre ennui mécanique. L'année suivante, Peter Bolton et Richard Stoop bénéficient d'un exemplaire à carrosserie profilée. Ils terminent en huitième position, juste devant une autre AC conservée pratiquement en configuration de série. En 1959 – sans conteste une année faste – John Turner et Ted Whiteaway se hissent à la septième place du classement général et remportent également une belle victoire dans leur catégorie. Les éditions suivantes sont hélas moins heureuses. En 1960, l'Ace engagée par les Français Jean Rambaux et Pierre Boutin doit abandonner à la treizième heure, tandis que les Suisses André Wicky et Georges Gachnang terminent en vingt-cinquième position. En 1961, André Wicky associé cette fois-ci à Edgar Berney, est contraint à l'abandon. Enfin, André Chardonnet prépare un exemplaire très affûté pour l'édition 1962, pilotée par Jean-Claude Magne et Maurice Martin, qui ne parviendra pas non plus à l'arrivée. Les Cobra plus puissantes vont bientôt prendre la relève…



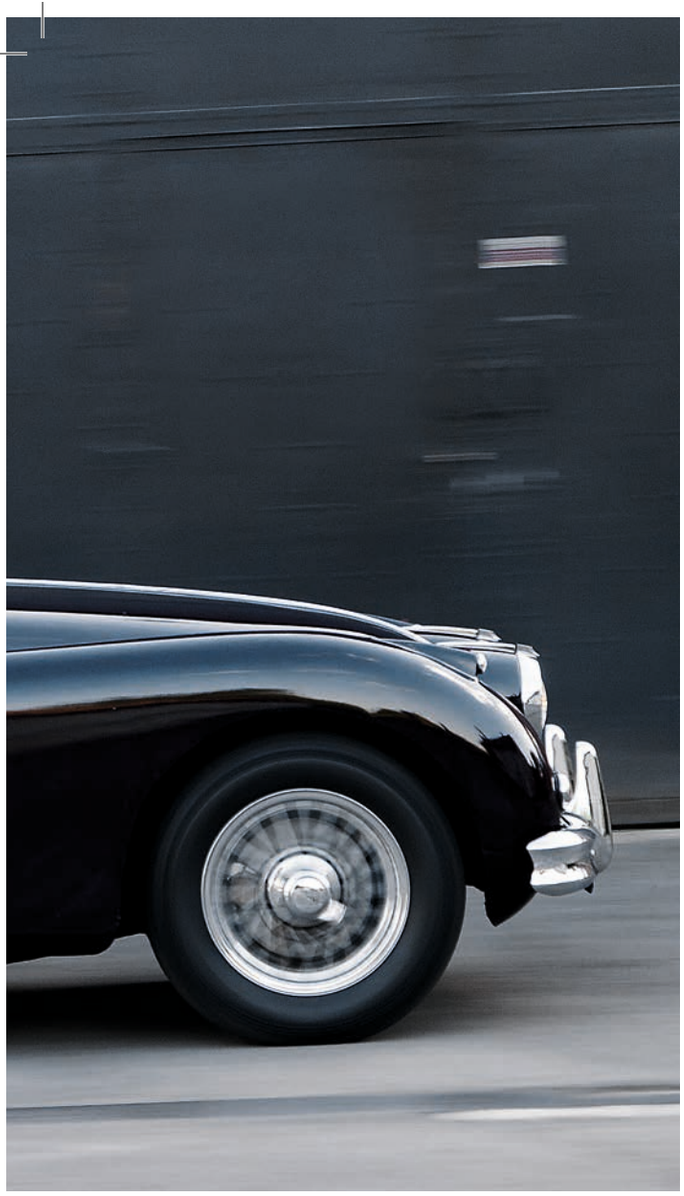
2 267 ROADSTERS, 2 672 CABRIOLETS ET 4 457 COUPÉS SONT TOMBÉS DES CHAÎNES EN QUATRE ANS DE PRODUCTION…

de la banque d'organes Bristol, bien plus agréable à manier que l'antédiluvienne transmission Moss accouplée au moteur AC. Par ailleurs, des disques avant sont maintenant proposés en option. Toujours commercialisée, la motorisation originelle est singulièrement boudée, n'ayant à faire valoir que ses tarifs à peine inférieurs, et ce malgré une puissance toujours modeste, ultérieurement portée à 102 chevaux SAE à 5 000 tr/min. Les amateurs ne s'y trompent pas. Car la clientèle traditionnelle de Thames Ditton tâte volontiers du circuit le week-end, et plébiscite les variantes les plus puissantes du bloc Bristol, qui développent de 125 (*C-Type*) à 130 chevaux SAE (*D-Type*) selon leur niveau de préparation. Les ventes sont au beau fixe et la marque en profite pour introduire la nouvelle Greyhound à l'automne 1959, un luxueux coupé 2+2 également disponible avec la mécanique AC ou Bristol. Une période faste hélas bien éphémère. En 1961, Bristol s'apprête, en effet, à stopper la fabrication de l'ancien moteur BMW pour le remplacer par un V8 Chrysler de 5, 2 L autrement plus puissant. Thames Ditton doit adopter en catastrophe le six cylindres dérivé de la Ford Zephyr, un bloc en alliage léger de 2 553 cm^3 (82,55 x 79,5 mm) moderne et endurant, développant 120 chevaux SAE à 5 000 tr/min en configuration routière, et jusqu'à 170 chevaux en compétition. Loin de démériter, cette nouvelle version ne parvient pas à convaincre pour autant les *aficionados*, et la production s'effondre rapidement. Carroll Shelby vient à la rescousse de l'artisan britannique en perdition, lorsqu'il propose aux frères Hurlock d'installer le gros V8 Ford dans la salle des machines.

La production de l'Ace et de ses dérivés cesse donc en 1963, au moment où la sulfureuse Cobra entre en scène : sur les 727 exemplaires assemblés, 463 auront reçu un moteur Bristol.

Roadster revival

Après des débuts prometteurs, les ventes de la XK 150 se tassent rapidement. La belle Anglaise commence à se faire chahuter elle aussi par une concurrence en plein renouveau. Présentées à quelques mois d'intervalle, la Maserati 3 500 GT et l'Aston Martin DB4 entrent en scène, bientôt rejointes par la Ferrari 250 GTE. Des rivales peut-être plus chères, mais autrement plus performantes et maniables. Toujours très appréciée outre-Atlantique, la Jaguar parvient néanmoins à se maintenir tant bien que mal grâce à



Le roadster XK 150 est réintroduit au printemps 1958 (précisément en mars), un an après la présentation du modèle en coupé et cabriolet.





Un habitacle très agréable à vivre et luxueusement garni. Chez Jaguar, la sportivité n'est jamais synonyme de dépouillement.

ses tarifs très serrés et sa bonne image de marque. Mais le géant Chevrolet améliore d'année en année sa prometteuse Corvette qui peut se targuer d'un rapport prix/performances imbattable. L'enfant terrible de la General Motors revendique désormais 290 chevaux SAE en configuration *Fuel Injection*, séduisant de plus en plus d'amateurs de sensations fortes. Browns Lane piquée au vif ne tarde pas à répliquer. Le roadster disparu depuis le retrait de la XK 140 est réintroduit au printemps 1958. Moins spartiate que son prédécesseur, il dispose de portières munies de poignées extérieures et de vitres latérales coulissantes. Dans le même temps, le talentueux Harry Weslake met au point une culasse *Straight Port* très affûtée, reconnaissable à sa couleur bronze. Alimenté par une impressionnante batterie de trois carburateurs SU HD8, le bloc XK "VS" développe 250 chevaux SAE à 5 500 tr/min. Dévoilée en mars 1958 lors du *Salon de New York*, la XK 150 S est proposée exclusivement avec l'overdrive. Une course à l'armement qui se poursuit à l'automne 1959, lorsque le six cylindres XK est porté à 3 871 cm^3 (87 x 106 mm) par augmentation de l'alésage. Cette ultime mouture dite "VA" coiffée de la culasse "B" peinte en bleu, fait un bond significatif en puissance, forte de 220 chevaux à 5 500 tr/min. La version "VAS" reçoit quant à elle la culasse *Straight Port* et les trois carburateurs SU HD8. Une consécration qui relance habilement le modèle vieillissant développant désormais 265 chevaux SAE à 5 500 tr/min. La XK 150 3,8 l cohabite avec l'ancienne 3,4 l encore disponible, le modèle disposant théoriquement de quatre motorisations, une manière comme une autre d'écouler les stocks d'invendus. La 3,4 l en configuration de base fait d'ailleurs un peu grise mine face à la nouvelle berline Mark II, avantagée par son meilleur rapport poids/puissance, surtout dans sa version 3,8 l. La voiture quelque peu boudée devient de plus en plus difficile à vendre, la clientèle attendant avec impatience l'arrivée de la fantastique Type E, annoncée par le prototype "E2A" engagé au Mans 1960 par l'écurie de Briggs Cunningham. Présentée officiellement au Salon de Genève, la nouvelle venue éclipse fatalement la vénérable XK 150 qui s'efface discrètement dans le courant de l'année. Le roadster a déjà quitté les chaînes depuis le mois de décembre 1960, suivi du cabriolet en février 1961, le coupé fermant la marche en juillet 1961 : 2 267 roadsters, 2 672 cabriolets et 4 457 coupés sont tombés des chaînes en quatre ans de production, près des deux tiers ayant trouvé preneur outre-Atlantique… ●



③ Au volant

Fast motoring

Archétypes de la *sports car* britannique, le roadster AC et la Jaguar XK proposent une autre manière de vivre la route, érigeant le *Fast Motoring* en un véritable art de vivre. Des voitures passionnantes qui savent distiller des sensations uniques, aujourd'hui comme hier…

En 1960, l'Ace à moteur Bristol vaut 2 045 £ sur le marché britannique, lorsque le coupé Greyhound, plus luxueux, s'offre à 2 891 £. Très compétitive, la Jaguar XK 150 oscille entre 1 831 et 2 176 £ selon la configuration et les options retenues. Browns Lane remporte sans conteste la palme du meilleur rapport prix/performances de sa catégorie. La plupart de ses concurrentes insulaires, toujours assemblées selon des méthodes artisanales, ne peuvent rivaliser avec le redoutable félin.

L'Alvis TD 21, beaucoup moins performante coûte 2 827 £, et l'originale Jensen 541 R – sa carrosserie en matière plastique cache un gros six cylindres Austin – fait payer ses charmes décalés 2 707 £. Mais cela n'est rien en regard de l'excentrique Bristol 406, dotée du même bloc que l'AC, qui s'affiche avec arrogance à 4 244 £… L'amateur pourra légitimement lui préférer l'Aston Martin DB4, autrement plus véloce, vendue "seulement" 3 755 £. A titre de comparaison, rappelons que la roturière Austin-Healey 3 000 ne vaut guère que 1 168 £, et la très baroque mais très alerte Daimler SP 250 1 395 £. Berline moyenne par excellence, l'Austin A 55 Cambridge, aux faux airs de Peugeot 404, est tarifée pour sa part 801 £, tandis que la toute nouvelle Mini débute à 497 £ en version de base…

L'honorable Stanislas, agent secret…

Importée au compte-gouttes par André Chardonnet, la confidentielle Ace a connu un certain succès d'estime dans l'Hexagone. La célèbre photographie du garage de Roger Loyer réunissant les jeunes premiers de la Nouvelle Vague, interprètes des *Tricheurs* (1958) est restée gravée dans les mémoires. L'Ace immortalisée est d'ailleurs la monture personnelle de Gérard Blain, lequel pose à son volant. Ce dernier la prêtera à plusieurs reprises à son ami Jean-Paul Belmondo, qui, enthousiasmé, en achètera une à son tour. Quelque temps plus tard, l'Aceca fait une apparition remarquée dans *L'honorable Stanislas, agent secret* (1963), une délicieuse comédie d'espionnage dans laquelle elle tient la vedette aux côtés de Jean Marais. Assurément, la subtile AC n'est pas la voiture de n'importe qui. Plus sophistiquée qu'une Austin-Healey, moins "évidente" qu'une Jaguar, la créature de Thames Ditton tranche par son châssis rigoureux et ses suspensions évoluées, figurant parmi les rares modèles de l'époque à pouvoir se prévaloir d'une suspension à quatre roues indépendantes. Légère et très maniable, l'Ace se révèle donc très agréable à piloter en toutes circonstances. Elle se montre particulièrement agile sur le réseau routier secondaire où son gabarit mesuré fait merveille. Le soin apporté à sa conception n'est pas étranger à cette impression, au point d'en paraître presque "moderne" dans ses réactions.

L'AC ne démérite pas pour autant sur les voies rapides. Sa tenue de cap s'avère tout à fait à la hauteur de sa fiche technique, nonobstant son confort *vintage* d'un autre temps. Fort de ses 130 chevaux, le vigoureux six cylindres Bristol emmène le frêle →



En dépit d'une puissance nettement inférieure, l'Ace peut se prévaloir de performances pratiquement équivalentes à celle de la Jaguar. Son poids mesuré y contribue grandement…

Homogène et très agile, le roadster AC a souvent brillé en compétition et ce, sans la moindre préparation. Vendu "prêt à courir", en somme…

L'ACE À MOTEUR BRISTOL ABAT LE 0-60 MILES (97 KM/H) EN 7,4 SECONDES…

Caractéristiques techniques

AC Ace Bristol

COQUE ET SUSPENSION

Structure tubulaire. **Carrosserie** en aluminium. **Suspension** à quatre roues indépendantes, triangles inférieurs, amortisseurs hydrauliques télescopiques et ressort transversal à l'avant, demi-arbres de roue, amortisseurs hydrauliques télescopiques et ressort transversal à l'arrière. **Freins** à tambours à commande hydraulique sur les quatre roues, disques avant optionnels. **Direction** à vis et galet. **Pneumatiques :** 5,50 x 16.

MOTEUR

Six cylindres en ligne, 1 971 cm³, 66 x 96 mm. **Tx de comp. :** 9 à 1. **Bloc** en fonte et culasse en alliage léger, soupapes en tête, tiges et culbuteurs. Vilebrequin à quatre paliers. Trois carburateurs Solex 32 PBI6. **Puissance max. :** 105 chevaux SAE à 5 000 tr/min, 17 m.kg à 3 750 tr/min (B-Type) ; 125 chevaux SAE à 5 500 tr/min, 16,8 m.kg à 4 500 tr/min (C-Type) ; 130 chevaux SAE à 5 750 tr/min, 17,3 m.kg à 4 500 tr/min (D-Type). **Transmission :** boîte de vitesses à quatre rapports (1re non synchronisée), embrayage monodisque à sec.

DIMENSIONS, POIDS ET PERFORMANCES

L x l x h x emp. : 3,78 x 1,51 x 1,24 x 2,29 m. **Voies AV/AR :** 1,27 m. **Poids à vide :** environ 800 kg selon configuration. **Vitesse maxi :** + 190 km/h.



Puissant et assez compact, le six cylindres Bristol ex-BMW s'adapte parfaitement au châssis de l'AC.





Le tachymètre gradué en km/h et la direction à gauche révèlent que le modèle était destiné à l'exportation "continentale". Diffusée à l'époque par le dynamique André Chardonnet, l'Ace a connu un certain succès d'estime dans l'Hexagone.

équipage à la lisière des 190 km/h chrono. Selon le magazine britannique *Autosport*, l'Ace à moteur Bristol abat le 0-60 miles (97 km/h) en 7,4 secondes et le 400 mètres départ arrêté en 16,5 secondes seulement. Des prestations très flatteuses qui doivent beaucoup à la transmission d'origine Bristol. Bien sûr, ses pneus étroits réclament une certaine vigilance à vitesse élevée et son boîtier de direction marque le pas face à la crémaillère de la Jaguar. Les disques avant assurent toutefois correctement leur office compte tenu du faible poids de la voiture, et le fragile roadster s'insère toujours assez aisément dans le flot de la circulation actuelle. L'Ace n'est donc ni la plus puissante, ni la plus rapide des *sports cars* britanniques contemporaines. Elle offre en revanche une réelle polyvalence qui fait défaut à la plupart de ses rivales. Des qualités intrinsèques que perd quelque peu la sauvage Cobra, beaucoup moins homogène, sa structure tubulaire ayant bien du mal à digérer la puissance débordante du gros V8 Ford.

Les Tricheurs

Revenons au chef-d'œuvre de Marcel Carné, dont la scène finale se focalise paradoxalement sur un superbe cabriolet XK 140, lequel entraîne inéluctablement la belle Pascale Petit vers un destin tragique. En France, la Jaguar XK est ainsi devenue l'égérie de toute une génération ivre de vitesse et de liberté. Plus confortable que sa devancière, la XK 150 affirme encore davantage sa vocation Grand Tourisme. Car sa position de conduite mieux étudiée ne fait pas craindre les longues étapes. L'opulente Jaguar semble néanmoins plus à son aise sur les embryons d'autoroute naissants, qui fleurissent un peu partout en Europe, que sur les petites routes sinueuses des Cornouailles, où sa direction intraitable devient vite fatigante. Son châssis commence en effet à avouer son âge, même si les quatre disques Dunlop, très sécurisants, savent stopper efficacement ses élans. Peut-être moins maniable qu'à ses débuts, la XK offre toujours des performances satisfaisantes, même si elle est un peu à la peine face à l'Aston Martin DB4, la nouvelle référence du segment. En septembre 1958, le magazine américain *Road & Track* chronomètre un roadster XK 150 3,4 l à 125 mph chrono, soit plus de 201 km/h. L'exemplaire essayé a toutefois besoin de 8,9 secondes pour passer de 0 à 60 *miles* et abat le 400 mètres départ arrêté en 16,8 secondes. Hormis sa vitesse de pointe supérieure, la Jaguar s'avère un peu moins nerveuse que la svelte Ace Bristol qui lui rend pourtant près de 60 chevaux. La variante *Straight Port* arrive donc à point nommé pour relancer les ventes d'un modèle en perte de vitesse.

Les journalistes de *Road & Track* retrouvent vite le sourire. Ils parviennent à atteindre 136 mph (219 km/h) au volant d'un roadster 3,4 l S de 250 chevaux SAE. Particulièrement bien réglée, la voiture parcourt le 0-60 *miles* en 7,3 secondes, et le 400 mètres départ arrêté en 15,1 secondes. Browns Lane →



La XK 150 S se montre particulièrement à son aise sur les voies rapides. La monture idéale pour rejoindre au plus vite Saint-Tropez ou Monaco par la Nationale 7…

PARTICULIÈREMENT BIEN RÉGLÉ, LE ROADSTER 3,4 L S PARCOURT LE 0-60 MILES EN 7,3 SECONDES…

Caractéristiques techniques

XK 150 3,4L

COQUE ET SUSPENSION

Châssis séparé, longerons entretoisés. **Carrosserie** en acier, ouvrants en aluminium. **Suspension avant** indépendante, triangles superposés, barres de torsion et amortisseurs hydrauliques télescopiques. **Suspension arrière** par essieu rigide, lames semi-elliptiques et amortisseurs hydrauliques télescopiques. **Freins** à disque à commande hydraulique sur les quatre roues. **Direction** à crémaillère. **Pneumatiques** : 6,00 x 16.

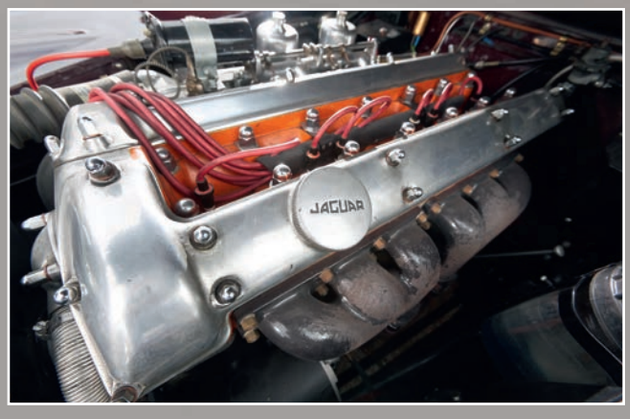
MOTEUR

Six cylindres en ligne, 3 442 cm³, 83 x 106 mm. **Taux de compression :** 9 à 1. Bloc en fonte et culasse en alliage léger, double arbre à cames en tête. Vilebrequin à sept paliers. Deux carburateurs SU HD6. **Puissance maxi :** 190 ch SAE à 5 500 tr/min (culasse A) ou 210 chevaux SAE à 5 500 tr/min (culasse B), 31,2 m.kg à 2 500 tr/min (culasse A) ou 32,1 m.kg à 3 000 tr/min (culasse B). Sur S, trois carburateurs SU HD8, culasse Straight Port, 250 chevaux SAE à 5 500 tr/min, 35,7 m.kg à 4 500 tr/min, uniquement livrée avec boîte manuelle et overdrive.

Transmission : boîte de vitesses à quatre rapports (1re non synchronisée), embrayage monodisque à sec. Overdrive et transmission automatique Borg Warner en option.

DIMENSIONS, POIDS ET PERFORMANCES

L x l x h x emp. : 4,47 x 1,64 x 1,39 x 2,59 m. **Voies AV/AR :** 1,31 m/1,30 m. **Poids à vide :** environ 1 500 kg selon carrosserie et options. **Vitesse maxi :** de 195 à 220 km/h selon version.





Coiffé de la fameuse culasse Straight Sport, le bloc XK 3,4 l délivre 250 chevaux SAE à 5 500 tr/min dans cette version. Assurément l'un des meilleurs moteurs de sa catégorie…





La boîte Moss bénéficie d'un overdrive livré en série sur la variante S. Un équipement tout à fait recommandé pour parcourir les premières autoroutes apparues en Europe à la fin des années 1950.

revient dans la cour des Grands grâce à cette version particulièrement attractive qui va d'ailleurs bientôt étrenner le bloc 3,8 l de la future Type E. Le reste n'est plutôt qu'affaire de goût. Si l'acheteur-type pouvait légitimement hésiter entre les deux voitures quelques années auparavant, l'Ace et la XK ne s'adressent plus vraiment à la même clientèle, malgré leurs tarifs similaires. Célibataire endurci, le propriétaire de l'Ace, la trentaine conquérante, est un ancien pilote de chasse de la RAF. En mal de sensations fortes, il apprécie tout particulièrement le caractère turbulent de sa monture qui lui rappelle probablement le Spitfire de sa jeunesse. Il utilise son roadster au quotidien pour se rendre à son travail et passe tous ses week-ends à courir, que ce soit à Goodwood ou à Oulton Park.

Tout le contraire du propriétaire de la XK 150 S. La quarantaine accomplie, ce respectable homme d'affaires de la City a longtemps roulé en XK 120. Las de son inconfort chronique, il vient de s'offrir la toute nouvelle XK 150 qu'il gare fièrement chaque matin devant ses bureaux. Grand amateur de sportives, cet épicurien friand de gastronomie française préfère toutefois les escapades sur le continent à la compétition automobile. A la belle saison, sa Jaguar survolera volontiers la Nationale 7 pour rejoindre au plus vite la Riviera. Son coffre est suffisamment vaste pour contenir les bagages de sa jeune et jolie fiancée, et même ses clubs de golf, auxquels il ne renoncerait pour rien au monde… Pour conclure, ces deux authentiques roadsters issus de la plus pure tradition britannique, quoique concurrents, vont suivre en fait deux routes parallèles. Alors que le félin embourgeoisé cible tout particulièrement le marché américain, qui plébiscite les grosses GT luxueuses, l'Ace va davantage tenter de séduire une clientèle plus jeune, dynamique et sportive. Chacune, en tout cas, résume un style et une philosophie caractéristiques. ●

EXÉCUTIONS HORS-SÉRIE

Les XK 150 spéciales ne sont pas légion. Quelques carrossiers célèbres ont toutefois exercé leurs talents sur ce châssis aux proportions idéales. Ainsi, Zagato a réalisé une berlinette très racée, exposée au Salon de Genève 1958. Bertone est l'auteur d'un élégant coupé, dont les lignes tendues ne sont pas sans évoquer les Alfa Romeo contemporaines. Moins connus, Ghia-Aigle et Motto ont également habillé la Jaguar. Enfin, n'oublions pas non plus le curieux *shooting break* de Douglas Hull, et l'extravagant roadster "rétro" imaginé par l'excentrique colonel Rixon Bucknall. Liée à l'univers de la compétition, l'Ace a plutôt inspiré les aérodynamiciens qui n'ont eu de cesse que d'augmenter sa vitesse de pointe. Certains exemplaires passablement modifiés constituent déjà les ancêtres indirects de la bestiale Cobra Daytona. La célèbre BEX 477 demeure la tentative la plus aboutie en la matière. En mai 1958, le pilote John Gretener commande un châssis nu chez l'importateur suisse Hubert Patthey. L'AC est immédiatement expédiée à Milan, où elle est carrossée en berlinette chez Zagato. Tout juste achevée, la voiture fait une apparition remarquée aux Coupes du Salon à Montlhéry, disputées en octobre 1958, où elle remporte sa classe. BEX 477 sera par la suite rachetée par Jo Siffert. Pieusement conservée depuis, elle apparaît régulièrement dans des manifestations historiques.

④ Guide d'achat

La rançon de la gloire

Pièces détachées à foison pour nos deux rivales de ce mois-ci. Revers de la médaille, ces grands classiques d'outre-Manche sont de plus en plus convoités, et particulièrement l'Ace, proche parente de la mythique Cobra, entraînée par l'irrésistible ascension de sa cote…



Deux modèles mythiques qui ne posent guère de problèmes à l'usage s'ils bénéficient – comme toujours – d'un entretien suivi.

Esthétique suggestive, performances de premier ordre, entretien aisé, ou presque : la Jaguar XK cumule tous les atouts pour attirer les amateurs en quête d'une monture fiable et endurante. Et n'en déplaise aux puristes, la XK 150, plus moderne, s'avère bien plus facile à vivre que ses aînées. La 3,4 l de base est logiquement la moins prisée. Un coupé en état correct peut se dénicher aux alentours des 50 000 €, le cabriolet et le roadster atteignant facilement les 100 000 € dans cette version. Plus alerte, la 3,8 l standard est logiquement un peu plus chère.
Particulièrement recherchée, la rarissime S, qu'elle soit en configuration 3,4 l ou 3,8 l, culmine à plus de 150 000 € en roadster, le cabriolet et le coupé – pour certains l'aboutissement ultime – la talonnant de près. Des prix indicatifs qui dépassent bien souvent ces estimations théoriques. De très belles restaurations ou des exemplaires *matching numbers* peuvent prétendre à des valeurs bien plus élevées encore.
Beaucoup moins courant, le célèbre roadster AC a longtemps vécu dans l'ombre de la Cobra, laquelle a très vite atteint des sommets. Les collectionneurs lui rendent enfin justice et les plus beaux exemplaires ont vu leur valeur s'envoler, dans le sillage de leur encombrante grande sœur. Aujourd'hui, l'Ace Bristol atteint facilement les 300 000 €. Les amateurs de belles GT se rabattront plutôt sur l'élégante Aceca, plus confortable. Il faudra néanmoins débourser près de 150 000 € pour espérer acquérir un bel exemplaire. Les plus originaux jetteront leur dévolu sur l'anecdotique Greyhound, dont la valeur théorique avoisine les 60 000 €. Dans tous les cas, il faudra avant tout s'assurer de l'authenticité de l'exemplaire et de la correspondance moteur-châssis…

Une profusion de répliques

Et c'est là tout le paradoxe de l'AC qui a peut-être souffert de sa trop grande célébrité. Jamais un modèle n'a suscité autant de répliques – souvent habilement réalisées il faut bien l'avouer – qui tentent parfois de se faire passer pour des vraies, ce phénomène n'affectant guère que la Cobra. S'agissant d'un modèle assemblé de manière très artisanal, empiriquement amélioré et fréquemment utilisé pour courir, la notion d'origine reste cependant très théorique. Les Ace ont connu une existence très agitée, un bloc cassé ayant pu être remplacé par un autre. Le moteur AC un peu paresseux a pu faire place à un bloc Bristol ou Ford Zephyr bien plus véloce. La structure tubulaire assez complexe se révèle très vulnérable aux chocs violents, de même que la fine peau d'aluminium qui nécessite les compétences d'un spécialiste en cas d'intervention.
Les séquelles d'un accident mal réparées peuvent avoir de fâcheuses conséquences sur la tenue de route du véhicule. Cependant, le châssis de l'Ace fatigue beaucoup moins que celui de la Cobra, sollicitée plus que de raison par la puissance débordante du V8 Ford.
Les pièces mécaniques du six cylindres Bristol se trouvent sans grande difficulté en Grande-Bretagne, l'usine encore en activité fournissant toujours des éléments pour ses anciens modèles. Usiné avec soin, ce moteur se distingue d'ailleurs par sa remarquable fiabilité, à l'instar du six cylindres Ford Zephyr, fiable et sans soucis chroniques. Les composants du bloc AC sont en revanche un peu plus difficiles à dénicher.



Pierre et Charles Collin de Cecil cars, deux authentiques passionnés qui ont grandement contribué à la réalisation de ce dossier.

Comme pour la Jaguar, la plupart des consommables sont issus des plus importants équipementiers britanniques de l'époque, et donc très faciles à retrouver. L'engin est peut-être rare, mais son entretien courant ne pose guère de problèmes insurmontables.

Le fauve enfin domestiqué

La belle Jaguar ne souffre pas l'à-peu-près, à l'instar de toute Anglaise qui se respecte. Un bon nombre de XK proposées sur le marché ont été restaurées, mais pas toujours avec soin. Néanmoins, certaines voitures, plus ou moins bien maquillées, cachent sous leur belle peinture une gangrène endémique. Le châssis surdimensionné ne craint pas trop la rouille, la carrosserie s'y montre en revanche très sensible. Exposée aux chocs, la poupe est souvent malade, surtout au niveau du plancher de coffre et de la trappe de roue de secours. Les ailes arrière cachent bien des misères, leur face interne peut être très attaquée. Les interminables ailes avant ne sont pas en reste non plus. La boue s'y accumule, l'humidité faisant son œuvre à l'abri des regards indiscrets. Le masque avant est également sujet à la corrosion, notamment sur le pourtour des phares et des feux de position, dont les raccords en étain ont tendance à se détacher de la tôle lorsque cette dernière est profondément attaquée par la rouille.

En revanche, la mécanique ne pose pas de problèmes particuliers. Les pièces se trouvent facilement et les spécialistes sont légion. Le XK réclame cependant un réglage précis de sa carburation pour donner le meilleur de lui-même. Le gros six cylindres se sent un peu à l'étroit dans son compartiment moteur. Le système de refroidissement doit être maintenu en parfait état, l'adjonction d'un gros ventilateur électrique étant loin d'être superflue. L'incontournable boîte Moss est bien souvent démontée pour céder sa place à une transmission moderne à cinq rapports, de marque Tremec ou Getrag. L'adaptation ne pose guère de difficultés, et ne requiert qu'une entretoise spécifique. Le retour à l'origine est donc aisé, les puristes les plus fervents pourront ainsi récupérer leur chère Moss si le cœur leur en dit. L'authenticité y perd un peu, certes, mais l'agrément de conduite y gagne, et le XK est moins sollicité dans les tours sur les voies rapides. ●

Charles Collin, Cecil Cars, 31, rue de Bizon,
91 340 Ollainville, 01 64 90 21 70. www.cecil-cars.com

