

ESSAI : AC ACE BRISTOL (1958)

DU RÊVE AU MYTHE

De la fabrication artisanale de John Tojeiro à la célèbre Cobra de Carroll Shelby, le modèle le plus emblématique d'AC a connu une carrière exceptionnelle. Retour sur ce qui est probablement sa meilleure déclinaison.

TEXTE JÉRÔME FOMBELLE PHOTOS BENJAMIN ASKET / VIRAGE AGENCY



Je ne veux pas me fâcher avec les fans absolus de la Cobra, mais il faut avouer qu'elle est un brin trop puissante pour son frêle châssis. Trop monstrueuse même, jusqu'à en être vulgaire. Trop américaine en somme. Pourtant, bien que Carroll Shelby tente de nous faire croire qu'il s'agit d'un produit purement américain, son inspiration

vient de ce côté-ci de l'Atlantique. D'Angleterre, plus précisément. Mais comment diable le raffinement britannique a-t-il pu disparaître à ce point ? Heureusement, on peut retrouver l'âme originelle de ce joli petit roadster, en faisant un saut dans les années 50. À cette époque, l'Angleterre fourmille de petits constructeurs indépendants, plus passionnés et plus fous les uns que les





MALGRÉ SES SUSPENSIONS À RESSORTS À LAMES TRANSVERSAUX, L'AC EST AGILE ET D'UNE STABILITÉ QUI FORCE LE RESPECT. TAQUINER LE POINT DE CORDE DEVIENT TRÈS VITE UNE NÉCESSITÉ, TANT LE CHÂSSIS FAIT PREUVE D'AISANCE QUAND LES VIRAGES S'ENCHAÎNENT.

L'AC ACE DEVIENT
 la première
 voiture britannique
 construite en série
 à disposer
 d'une suspension
 à quatre roues
 indépendantes



LA MÉCANIQUE BRISTOL TIENT SES ORIGINES DE LA BMW 328, TRÈS EN AVANCE SUR SON TEMPS. AVEC UN ARBRE À CAMES LATÉRAL, MAIS UNE CULASSE « CROSS FLOW » (SOUPAPES D'ADMISSION ET D'ÉCHAPPEMENT DE PART ET D'AUTRE), LA MÉCANIQUE EST ATYPIQUE, MAIS LA FIABILITÉ HORS PAIR ET LE BRIO CERTAIN.



➤ autres, qui nous gratifient d'autos artisanales, à la diffusion confidentielle, mais sacrément sympas. C'est ainsi que John Tojeiro, ingénieur de son état, se lance dans la construction de sa voiture de rêve, inspirée de la Ferrari 166 Barchetta. Aux mains du pilote Cliff Davis, qui s'en porte acquéreur et demande à Tojeiro d'y installer un six-cylindres, les bons résultats en course s'enchaînent. AC Cars, une société fondée en 1901, dont les « Three Wheelers » et les petites sportives à quatre roues ne font plus recette, convoite alors le

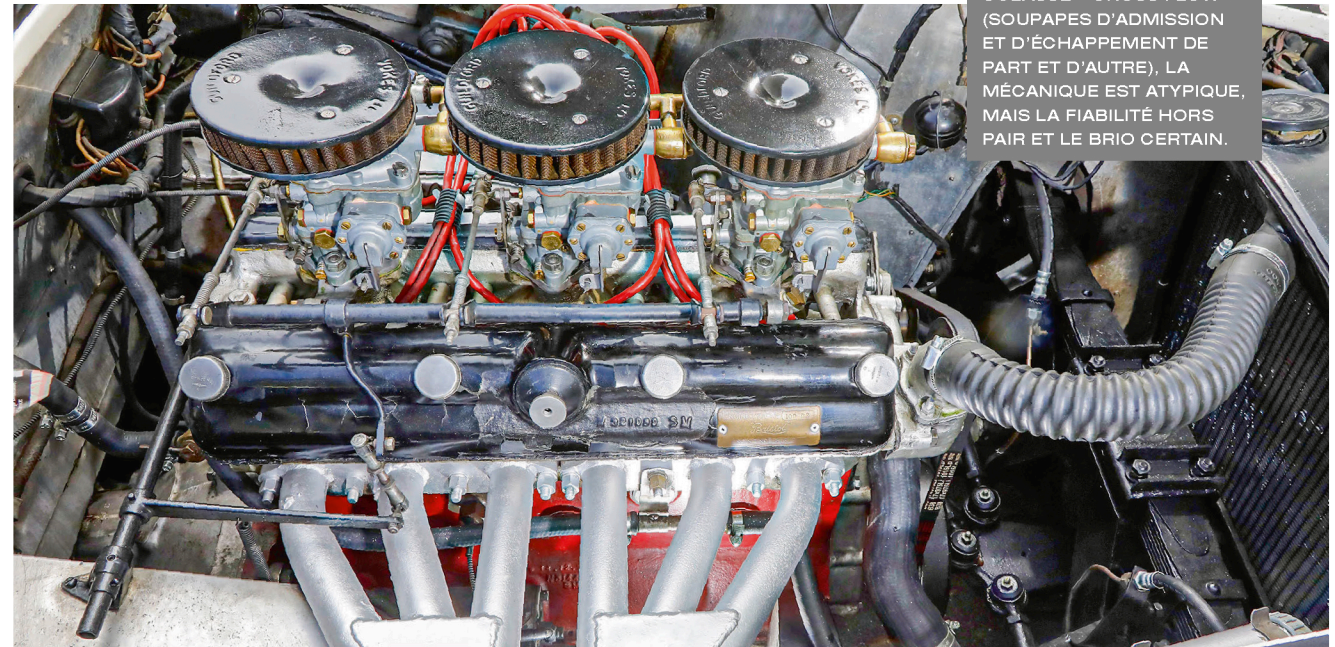
petit roadster pour se relancer. Elle rachète les droits et intégrera Tojeiro à l'entreprise pour mettre l'auto en production. Dotée d'un châssis en double H, sur lequel repose une structure en frêne recouverte de panneaux d'aluminium, elle devient alors la première voiture britannique construite en série à disposer d'une suspension à quatre roues indépendantes. Elle fut présentée au public en 1953 au salon automobile d'Earls Court sous le nom d'AC Ace. La mise en production n'interviendra qu'un an plus tard, avec une

partie avant remaniée et un moteur 6-cylindres AC de 2 litres et 103 ch BHP. Avec un peu moins de 800 kg les performances sont honorables, mais le vieillissant moteur d'avant-guerre est à bout de souffle, et la concurrence est rude face aux Triumph et Austin-Healey, moins chères. En 1956, un accord alors est trouvé avec Bristol, qui fournira un 6-cylindres de 105 ch BHP à arbre à cames latéral mais soupapes en V, dérivé de celui de la glorieuse BMW 328. La boîte de vitesses est également récupérée. La puissance est vite portée à 120 ch

BHP, ce qui fera entrer l'AC Ace, devenue Bristol, dans la cour des grands.

PURE ÉLÉGANCE

Une magnifique AC Bristol blanche, impeccablement restaurée de chez Cecil Cars (Cecil-cars.com) me tend les bras. Entièrement d'origine, elle a même conservé ses rares pare-chocs chromés. Avec ses ailes plus fines et ses roues plus étroites, je la trouve bien plus élégante que sa version Cobra, même si j'avoue lui préférer sa face avant avec sa calandre plus petite. Mais pour le reste, quelle plastique de rêve! ➤





UNE VOITURE D'ARTISAN SE VEUT FORCÉMENT SIMPLE ET FONCTIONNELLE. ADMIREZ L'IMPECCABLE DISPOSITION DES ACCESSOIRES ET INSTRUMENTS, QUI SE LIMITENT À L'ESSENTIEL. SEULE FOLIE, L'ACTIONNEUR DES CLIGNOTANTS PLACÉ SUR LE MOYEU DU VOLANT.



➤ Un roadster à l'état pur : stricte deux-places, un pare-brise riquiqui et un long capot. J'ai hâte de m'installer à bord et de faire rugir ce légendaire 6-cylindres. Premier constat, il n'y a pas de poignées de portes à l'extérieur. Pourquoi gâcher une telle ligne par de vilaines protubérances ! L'ouverture se fait donc en passant la main à l'intérieur de la porte. Joli, original, mais à mon avis assez peu pratique quand le toit est fermé. Heureusement, aujourd'hui le soleil est au beau fixe. De quoi profiter au mieux de ce petit roadster. Et de toute façon, étant donné les nombreux morceaux de toile et d'arceaux métalliques qui jonchent le coffre, je n'ai pas envie d'essayer de monter cette tente, même si la pluie devait s'inviter à la fête. Et puis cela risque de sérieusement gâter le profil et de compliquer l'accès à bord qui déjà, se révèle difficile. Je suis loin d'être un gymnaste, mais n'entre pas qui veut : cela demande quelques contorsions, de ne pas souffrir du dos et de ne surtout pas s'appuyer au pare-brise, pour éviter qu'il ne vole en éclats. Me voilà enfin assis et bien calé. Les sièges sont à la fois enveloppants et assez confortables, même si l'absence d'appui-tête est déroutante. Le plus gros

ROULER EN ROADSTER, C'EST POUR LES PURS ET DURS. QUAND L'averse menace, point de capote. Éventuellement un couvre-tonneau, cette bâche qui protège le sacro-saint poste de pilotage et dont la moitié gauche se sépare, pour laisser le pilote œuvrer.





PERFORMANCES
 Vitesse maxi: 185 km/h
 De 0 à 100 km/h: 8,4 s
 Consommation moyenne: 11,4 l/100 km

TECHNIQUE

Années de production	1956-1961
Exemplaires produits	463 exemplaires
Moteur	6-cylindres en ligne, refroidissement liquide, longitudinal avant
Cylindrée	1971 cm ³
Distribution	1 ACL, 12 soupapes
Puissance maxi	120 ch BHP à 5750 tr/mn
Couple maxi	16,9 mkg à 4500 tr/mn
Alimentation	3 carburateurs
Transmission	Aux roues AR, manuelle, 4 vitesses
Suspensions AV/AR	Triangles de suspension, ressort à lames transversal et amortisseurs / triangles de suspension, ressort à lames transversal et amortisseurs
Freins AV/AR	Disques/tambours
Pneus AV/AR	5.0 x 16
Dimensions L x l x h	3,89 x 1,63 x 1,22 m
Poids	885 kg
Réservoir	54 l
Prix 1958	23 957 F
Équivalent 2019 (Insee)	54 227 €
Cote Sport Auto Classiques	300 000 €

► bémol vient de la proximité du volant. Bien qu'il soit réglable en profondeur, je dois le pousser à fond pour me sentir à l'aise. Les commandes sont assez douces pour une auto de cette époque, à l'exception de la direction. Bien que les pneus ne soient pas très larges, à l'arrêt, la rotation des roues se révèle quasi impossible. Cela devrait s'arranger en roulant... ou pas! Les premiers tours de roues me permettent d'apprécier un levier de vitesses parfaitement guidé et d'un maniement très agréable, même si la grille, un peu trop décalée à gauche, demande un peu d'habitude. Le mode d'emploi est toutefois vite assimilé. Première et marche arrière passent sans heurt, ce qui est assez rare sur ce type d'auto pour être signalé.

Le moteur ronronne comme un chat, il est temps d'aller voir ce qui a bien pu envoûter à ce point un vainqueur des 24 Heures du Mans comme Carroll Shelby.

STABLE ET VÉLOCE

Le 6-cylindres est onctueux. Coupleux, il reprend bien à bas régime. Un rythme de balade lui sied à merveille. Son chant est envoûtant, la conduite agréable et l'habitacle étonnamment bien protégé contre les remous d'air. Même le châssis se montre plutôt docile, sans changement de direction intempêtif à chaque défaut

de la route. Mais c'est en haussant le rythme, qu'une auto se dévoile complètement. Je tombe deux rapports et écrase la pédale. Les accélérations se veulent plus toniques. Le moteur prend des tours assez facilement et dans un joli hurlement. Bien aidé, il faut dire, par un étagement de boîte proche de la perfection. Toutefois, je m'aperçois vite que le haut régime n'est pas sa plage de fonctionnement de prédilection. Le moteur est bien plus à l'aise en enroulant sur le couple. Le châssis, lui, ne bronche toujours pas. Même la suspension, confiée à des



LE MOTEUR PREND DES TOURS assez facilement et dans un joli hurlement. Bien aidé, il faut dire, par un étagement de boîte proche de la perfection.

► ressorts à lames transversaux, semble s'accommoder des bosses et compressions sans faire dandiner la poupe. Stable en ligne droite, vélocité dans les enchaînements de virage, c'est clairement le point fort de l'auto, exception faite de la direction. Finalement toujours aussi lourde qu'à l'arrêt, et floue à haute vitesse, il faut une bonne dose de muscle et une attention de tous les instants pour la dompter. Juste ce qu'il faut de difficulté pour se replonger au cœur des courses des années 50. Dans

les virages serrés, je dois balancer tout le haut du corps pour aider mes bras à imprimer au volant le demi-tour nécessaire à la prise de corde. Près du cerceau dans l'effort, sans ceinture, la tête et le corps penché comme un seul homme, les yeux toisant le minuscule pare-brise, il me vient l'image de Juan Manuel Fangio domptant sa Maserati 250F ou sa Mercedes W196. Un régal! Bien que navigant cette fois à des vitesses plus élevées, le vent me gifle plus volontiers. Mais pour rien au

monde je ne voudrais d'une toile au-dessus de ma tête. Car quoi de mieux qu'un roadster pour profiter des envolées lyriques du moteur Bristol à chaque double pédalage bien exécuté, rendu possible par un pédalier parfaitement ajusté. Le rêve, quoi. Un défaut? Les freins peuvent-être. Non pas qu'ils soient mauvais. Ils sont inexistant. J'ai pourtant bien aperçu de jolis disques pincés par des étriers doubles pistons à l'avant et de monstrueux tambours, presque aussi grands que

les jantes, à l'arrière. Mais l'efficacité est loin, très loin d'être au rendez-vous. Qu'importe. Il se dit souvent que, pour qu'une auto ait une âme, elle doit être humaine. Et l'homme, lui, est loin d'être parfait. L'AC Ace Bristol ne l'est pas non plus, et c'est tant mieux. ■

L'AVIS DE... JÉRÔME FOMBELLE



L'AC Ace Bristol, c'est tout ce que j'aime. Un roadster léger, plein de charme, pas trop puissant, mais avec qui il faut se battre un peu pour aller vite. Je n'ai jamais aimé les autos trop parfaites, trop policées. C'est peut-être pour ça que j'affectionne les anglaises. Alors quand c'est un six-cylindres bavarois, fiable qui plus est, qui officie sous le capot, comment ne pas succomber ?



SANS TOITS NI LOIS!

POUR FÊTER DIGNEMENT LA SORTIE DU DÉCONFINEMENT ET GOÛTER À NOUVEAU AUX JOIES DU CIRCUIT, LES ESSAYEURS DE SPORT AUTO CLASSIQUES ONT CHOISI DE PRENDRE LE VOLANT DE TROIS MAGNIFIQUES ROADSTERS DES ANNÉES 50 DONT LE SEUL POINT COMMUN EST LEUR NATIONALITÉ ANGLAISE. SI LES CRAQUANTES AC BRISTOL, AUSTIN-HEALEY 3000 ET JAGUAR XK120, PILOTÉES PAR JÉRÔME, VINCENT ET ROBERT SUR LES PISTES DE MONTLHÉRY, RÉVÈLENT DES PERSONNALITÉS TRÈS DIFFÉRENTES, TOUTES PROCURENT UN PLAISIR DE CONDUITE MAXIMAL.



Sommaire

ESSAI AC BRISTOL	pp. 54-62
ESSAI AUSTIN-HEALEY 3000	pp. 64-73
ESSAI JAGUAR XK120	pp. 74-82
GUIDE D'ACHAT <i>Cotes & fiabilité</i>	pp. 84-89
AVIS DE PROPRIOS	pp. 90-91

Merci à l'autodrome de Linas-Montlhéry pour nous avoir ouvert ses portes.

AC BRISTOL, AUSTIN HEALEY 3000, JAGUAR XK 120

COTES & FIABILITÉ



Ces anglaises sont belles à n'en plus pouvoir. Elles sont aussi les chouchous des amateurs depuis des années. Logique. Mais leurs cotes s'en ressentent: elles sont hautes. Heureusement, en contrepartie, les beaux exemplaires ne manquent pas.

PAR JEAN-RÉMY MACCHIA

Depuis 30 ans, les restaurations abondent sur ces anglaises de charme aux galbes aguicheurs et aux sonorités envoûtantes. Leur image a toujours été celle de modèles désirables, ce qui a évité le pire à bon nombre d'entre elles. Résultat: par rapport à leur production de l'époque, le nombre d'unités encore en circulation est élevé. Et les mises en état ont souvent été entreprises avec un vrai souci du détail. Le nombre de ces voitures dans leur jus est en revanche devenu largement minoritaire. Il faudra vous assurer de la qualité de remise en état: à la fois sur la conformité par rapport à la « sortie usine »; et sur le sérieux des travaux réalisés. Sans oublier que certaines restaurations commencent à dater: celles qui remontent aux années 90 ne donnent plus forcément des voitures de toute première fraîcheur. Comme toujours, les exemplaires en état concours – ils sont nombreux – se revendent au prix fort. Mais un prix élevé n'est pas forcément le gage d'une auto parfaite... ■



ANGLAIS



B. ASSET / MIRAGE AGENCY

Isabelle Colin cofondatrice de la société Cecil Cars

AC ACE BRISTOL 1958

« Chez Cecil Cars, on a une tendresse particulière pour les AC. Principalement pour cette Ace Bristol de 1958, car son histoire est limpide, comme trop rarement. Vendue neuve en France au Salon de Paris, elle n'a connu que très peu de propriétaires. Le deuxième d'entre eux l'a bichonnée pendant 50 ans, de 1966 à 2016! La peinture a eu le droit à un petit rafraîchissement il y a une quinzaine d'années, mais la sellerie, elle, est d'origine, avec une délicieuse patine. Matching numbers, l'ensemble mécanique est en pleine forme, signe d'un entretien scrupuleux et régulier. Un très bel exemplaire d'une auto rare et attachante. Si seulement on pouvait toutes les garder... »



B. ASSET / MIRAGE AGENCY

MERCI À CECIL CARS

Quand vous envisagez d'acheter un roadster anglais, vous êtes tout heureux de rencontrer « celui qui en a une » et qui peut vous épargner pas mal de tâtonnements et d'embêtements. Les gens de Cecil Cars en ont vu plusieurs centaines passer entre leurs mains. Est-ce que ce sont les meilleurs ? Impossible de le garantir. Mais pour avoir partagé leur vie durant une pleine journée a priori confinée, mais au grand air de Montlhéry, pour avoir conduit les trois autos réellement « prêtes à n'importe quel usage » qu'ils nous ont confiées, nous pouvons légitimement vous garantir le haut coefficient de passion qui les anime toujours. À nos yeux, expérience et passion, ça vaut tous les brevets.