



AC BRISTOL

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. Par Jérôme Fombelle. Photos: Benjamin Asket / Virage Agency

- Puissance maxi : 120 ch BHP
- Vitesse maxi : 185 km/h
- 0 à 100 km/h : 9,2 s
- Cote : environ 300 000 €
- Production : 463 exemplaires

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 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 sera dévoilée 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 six-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 six-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 AC 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 calandre de rêve ! 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 faire rugir ce légendaire six-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 à l'usage, surtout quand le toit est fermé. Heureusement, aujourd'hui le temps est au beau fixe. De quoi profiter au mieux de ce petit roadster. De toute façon, étant donné les nombreux morceaux de toile et d'arceaux métalliques qui jonchent le coffre, je n'ai nulle envie d'essayer de monter cette tente, même si la pluie devait s'inviter à la fête. Et puis cela risque de sérieusement gêner le profil et de compliquer l'accès à bord qui, déjà, est difficile. Je suis loin d'être un



Malgré ses suspensions à ressorts à lames transversales, 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 sait prouver d'aisance quand les virages s'enchaînent.

gymnaste (si, si...), 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 de prime abord. Le plus gros 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. Même si les pneus ne sont 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 soupçon 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 six-cylindres est onctueux. Coupleux, il prend 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 intempestif 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 enroutant sur le couple. Le châssis, lui, ne bronche

toujours pas. Même la suspension, confiée à des ressorts à lames transversales, semble s'accommoder des bosses et compressions sans faire dandiner la poupe. Stabilité en ligne droite et vélocité dans les enchaînements de virages sont clairement les points forts de l'auto, exception faite de »



Passages de roues plus grands et ailes plus fines, la silhouette de la Bristol est bien plus élégante que celle de la monstrueuse Cobra.

► 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 certains.

► N'ayez crainte, la présence d'une burette d'huile ne trahit en rien une fiabilité précaire. La mécanique a des origines allemandes. Le châssis, lui, est anglais en revanche.

► Le coffre a davantage vocation à transporter la roue de secours et l'éventuelle capote. Mais il pourra tout de même emporter les bagages nécessaires à un week-end prolongé pour deux.

◀ 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.





LA TECHNIQUE

Moteur	6 cylindres en ligne, 12 S
Cylindrée	1 971 cm ³
Puissance fiscale	11 CV
Puissance maxi	120 ch BHP à 5 750 tr/mn
Couple	16,9 mkg à 4 500 tr/mn
Alimentation	Trois carburateurs
Transmission	Aux roues AR, boîte 4 vitesses
Freins AV/AR	Disques / Tambours
Pneus AV/AR	5.00 - 16
Dimensions L x l x h	3,89 x 1,63 x 1,22 m
Poids	885 kg
Vitesse maxi	185 km/h
Accélération (0 à 100 km/h)	9,2 s
Conso. moyenne	11,4 l/100 km
Réservoir	54 l
Coffre	NC

Une voiture d'artisan se veut forcément simple et fonctionnelle. Admirez l'impeccable disposition des accessoires et instruments, qui se limitent à l'essentiel.



▲ La boîte est d'un étagement parfait et son maniement, s'il peut rebuter le novice, n'est pas aussi revêche que nombre de voitures populaires de la même époque.



▲ Seule folie dans cet habitacle où la fonctionnalité l'emporte, l'actionneur des clignotants placé sur le moyeu du volant.



▲ Le compteur intègre une montre dans la partie basse de son cadran. Très élégant et astucieux. Anglais, quoi !



» la direction. Finalement elle est 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 ! 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 peut-être. Non pas qu'ils soient mauvais. Ils sont inexistant. J'ai pourtant bien aperçu de jolis disques pincés par des étriers à 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.



La propriétaire : Isabelle, Cecil-cars.com

« 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 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... »

♥ L'accès à bord n'est pas des plus simple. Il faut enjamber le flanc et se laisser glisser, sans s'appuyer au pare-brise ni à la porte !

