

AC ACE, l'inglese volante

Su ogni centimetro di quella meravigliosa pelle d'alluminio ci pare ancora d'intendere le voci dei protagonisti che furono; gli odori, il chiasso degli utensili, il brusire d'idee appartenute a un manipolo neanche troppo ristretto d'artigiani che ammiccava a un futuro da nobilitare, i rossi mattone e i verdi profondi della terra britannica. Per comprendere la storia della divina AC ACE, dobbiamo affondare le radici nel fervore d'inizio Novecento, in quel mondo ancora squisitamente sospeso tra un passato convintamente rurale e una modernità imperante, eredità della rivoluzione industriale.

L'Inghilterra di quel tempo aveva fame di mobilità meccanizzata e il contributo che diede al settore fu davvero sorprendente. In questo brulicante sottobosco, affacciati su una via di West Norwood (a sud di Londra) che – ci piace pensare – fosse illuminata d'una luce piuttosto fioca, si fecero strada pure i fratelli Weller, ispirati dal terzogenito John, ingegnere e prolifico inventore. La loro officina di riparatori, produttori d'automobili e motocicli non fu che l'antipasto della gloriosa epopea AC e di quell'avanguardistico motore che parecchi

decenni più tardi, in una sua versione sottilmente adattata, avrebbe equipaggiato il gioiello di cui vi parleremo; la splendida AC ACE, progenitrice della più nota Shelby Cobra. ► Da ripercorrere, vi sono alcune tappe fondamentali prima d'arrivare al 1955, quando fu realizzato il bellissimo esemplare che ci è stato concesso di ritrarre sullo sfondo d'uno specchio di lago indaco scuro vicino Caslano. Era il 1904 e soltanto un anno era passato dal lancio della Touring Car da 20 CV, prima e unica vettura targata Weller Bros Ltd (la società che i fratelli avevano fondato con l'aiuto finanziario del macellaio locale John Portwine). L'azienda decise di commercializzare un veicolo a tre ruote adibito alle consegne. Fu battezzato "Autocarrier", dando di fatto il la alla "Autocar and Accessories Ltd" (e da cui in seguito deriverà AC, acronimo utilizzato per la prima volta nel novembre del 1907). Nel 1911 la compagnia si trasferì in una cittadina del Surrey, Thames Ditton, insediandosi per i successivi settant'anni nella storica sede presso Ferry Works, un complesso industriale di matrice vittoriana. ► La linea temporale c'indica poi un'altra fermata: il 1920. L'ingegno di John Weller partorì un 6 cilindri, il Light Six, con una capacità iniziale di 1'477 cm³ per 40 CV. In seguito, la

sua cilindrata fu aumentata a 1'991 cm³. Il progetto fu tanto lungimirante che il motore venne utilizzato fino al 1963 ed equipaggiò anche le prime versioni della AC. Il brevetto del suo tendicatena a molla fu copiato da una miriade d'altri costruttori. Nel 1921 Weller e Portwine si dimisero dalla società che avevano creato: ne comprò le azioni, e ne prese di fatto le redini, il pilota Selwyn F. Edge che, nel 1922, costituì la "AC Cars Ltd" e mise in produzione il Light Six. Ne derivarono i primi successi sportivi, a salutare gli albori di una leggenda che, tuttavia, fu congelata dapprima dalla crisi degli anni Trenta e poi dalla guerra. Il conflitto, però, agì anche da catalizzatore tecnologico per una moltitudine d'aziende quasi consorelle, le quali furono costrette a lanciarsi a capofitto nello sforzo bellico. La ACE fu anch'essa figlia di quell'immane tragedia, con il suo telaio tubolare e la sua scocca d'alluminio che rimandavano chiaramente all'aeronautica: "più leggeri, più agili, più performanti per andare più lontano, in uno sconvolgente gioco a sopravvivere".

La ACE ► AC, dovendo ripartire in ambito civile, si trovò obbligata a diversificare, spaziando fra trolley da golf e treni. Nel 1953,



al Motor Show di Londra (Earl's Court), decise però di sorprendere nuovamente il grande pubblico svelando la meravigliosa ACE. Per la verità, l'esemplare esposto era null'altro che un prototipo a motore AC realizzato da John Tojero, designer d'estrazione corsaiola d'origini lusitane, a beneficio dell'amico e pilota Vin Davison. Esso sfociò, nel 1954 e dopo profonde rivisitazioni, nella roadster che conosciamo (la quale fu accompagnata pure da una variante coupé). Châssis tubolare da 3 pollici leggero e rigido, carrozzeria in alluminio, freni a tamburo estremamente reattivi (poi sostituiti da quelli a disco nel 1957), un'agilità e una tenuta di strada da capogiro: fu una macchina rivoluzionaria che, da subito, raccolse ampi consensi nel mondo di quei gentlemen driver che, in realtà, erano pazzi scatenati dell'alta società in cerca d'adrenalina. Usavano la stessa vettura sia nella vita quotidiana sia per le gare il weekend...

E se vincevano, davano anche un bel colpo di mano alle case produttrici: "Race on Sunday sell on Monday", come si soleva dire. ► Il primo propulsore della ACE fu quel Weller Light Six di cui vi abbiamo accennato: un due litri monoalbero a camme in testa costruito con materiali leggeri, sei cilindri in linea e 100 CV. Superava i 160 km/h ed era alimentato da tre carburatori SU a tiraggio laterale. Dal 1956, fu disponibile in opzione un sei cilindri in linea da due litri e 120 CV della Bristol. Nel 1961, infine, arrivò un "Ruddspeed" da 2,6 litri di derivazione Ford Zephyr. ► Per quanto concerne gli altri dettagli tecnici, vale la pena spendere due parole sul cambio, un quattro marce con la prima non sincronizzata, cui succedette una variante con overdrive nel 1956. Soprattutto, però, l'AC fu la prima inglese a montare sospensioni indipendenti, sia all'avantreno sia al retrotreno. Si trattava d'un sistema rivoluzionario che garantiva una guidabilità estrema: prevedeva balestre semiellittiche trasversali fissate al centro del telaio, sulle quali erano direttamente connessi i montanti delle ruote.



Lo sport e l'entrata nel mito ► La AC era una vera e propria mietitrice di successi. D'altronde, il suo pedigree la rendeva una predestinata per la velocità. Motorizzata Bristol, fece cose egregie a Le Mans: arrivò al decimo posto assoluto nel 1957, all'ottavo e nono nel '58 e al settimo nel '59 (prima nella classe GT2.0 litri). L'eco di questi risultati fu tale anche negli Stati Uniti (mercato principale di riferimento tanto che, pur essendo una britannica, fu concepita con volante a sinistra) da spingere Carroll Shelby a negoziare con AC Cars nel 1961 la progettazione di un veicolo con un nuovo motore V8 leggero in grado di battere lo strapotere Corvette. Fu l'alba dell'AC Cobra, un prodotto in realtà completamente americano, che ancora oggi sopravvive.

LA NOSTRA VETTURA

Se ne stava impettita in bella mostra, come a raccogliere le acclamazioni delle due ali di folla costituite dalle sue consorelle di pregio, pronta per un bel giretto verso il set fotografico nella pungente aria di gennaio: si è rivelata così, incastonata tra gli

spazi ampi e ben orchestrati della Scuderia Classic a Caslano, la magnifica AC ACE del 1955 di cui vi raccontiamo. Ad accompagnarci nel viaggio alla sua scoperta, il titolare della società, Paolo Pedersoli; un uomo che ha respirato a pieni polmoni il mondo delle corse e della meccanica più sopraffina, vantando un brillante passato pure nel team di F1 della Sauber: «Da ragazzo m'incuriosii e avvicinai alle auto perché, sostanzialmente, i miei genitori non ne avevano mai posseduto una. Credo, anzi, che mio padre non avesse nemmeno la patente. Crebbi in Svizzera interna e a 14 anni già sapevo che il mio futuro si sarebbe snodato tra chiavi inglesi, olii e benzine. A scuola fui il primo ad avere il contratto d'apprendistato; la cameretta era tappezzata da poster delle vetture più leggendarie e la Bugatti 35 campeggiava, allora come oggi, nei miei immutabili sogni. Ero fortemente attirato dall'ingegneria che questi mezzi portavano su di sé. Più che vettori di trasporto, in essi vedevo meraviglie della meccanica. Ad affascinarci, c'era però anche tutta la parte relativa alla me-



moria storica: il pionierismo di quei visionari contribuì largamente allo sviluppo umano e socio-economico della nostra era». ► Terminato il tirocinio, Pedersoli fu assunto dalla Sauber. Erano gli inizi dei Novanta: «Vi ritrovai tutti quegli ingredienti dai quali ero attratto. Non era un mondo dominato dall'elettronica allora...». Per quasi 25 anni rimase nell'ambito delle competizioni internazionali più svariate: IndyCar, GT e Formule, accantonando un pochino il suo primo amore. «A un certo punto, tuttavia, decisi di tornare a quella predilezione mai veramente sopita e aprii l'attività che oggi dirigo». ► Attività che, principalmente, si articola su tre rami: l'organizzazione, la gestione o la partecipazione a eventi motoristici, i restauri, sia di tipo conservativo sia non, e la conduzione di trattive tra privati per la vendita e l'acquisto d'auto d'epoca: «Siamo fedeli ad un'etica del lavoro che c'impone il più totale rispetto della natura di queste vetture. Comprare una "storica" non significa semplicemente elargire del denaro per possedere un oggetto di pregio ma, soprattutto, intraprendere un viaggio che richiede consapevolezza. Noi cerchiamo sempre la controparte più adatta, non necessariamente la più facoltosa». ► Leggera, sportiva, la ACE faceva parte di quello stuolo di "barchette" che popolavano le vie dei favolosi Cinquanta e che venivano ampiamente utilizzate per gare delle tipologie più varie. «Non possiedo alcuna documentazione in tal senso, ma sono quasi certo che anche la mia avesse corso... non nell'ambito di scenari importanti, ma



piuttosto a livello di Club Race: quando la compri, a fine 2015, aveva un serbatoio da gara nel cofano e mostrava qualche segno di duelli passati». ► La ACE, prima dell'acquisto, era stata dimenticata in un parcheggio dal precedente proprietario ma fu presto riportata alla vita; nessun restauro profondo, soltanto interventi puntuali per farla tornare allo splendore originale. La si voleva così, con i segni del passato ad arricchirne il carattere, ma utilizzabile in tutta sicurezza. Dal 2016 in poi ha partecipato ai trofei più prestigiosi: Mille Miglia, Coppa Franco Mazzotti, Lonville Classic e, sul piano locale, Lyons in Classic; senza contare gli innumerevoli, bellissimi chilometri macinati in forma privata. ► Pedersoli: «Dal punto di vista della guida, questa macchina è spettacolare. La sua

conformazione rigida e leggera, coadiuvata dal lavoro delle magnifiche sospensioni indipendenti, le conferisce una tenuta e un'agilità quasi senza eguali. È quindi particolarmente piacevole su percorsi molto sinuosi. Amo definirla una motocicletta su quattro ruote; legge la strada in una maniera sorprendente e non esiste situazione in cui si abbia la percezione di perderla. È una di quelle vetture per le quali, con gran gusto, si accantona qualunque distrazione e ci si concentra unicamente sulla guida». Francamente, è uno spettacolo vederla filare sulle strade odierne con tanta destrezza, con il suono del suo Light Six a farle da contrappunto. Se soltanto potessero udirlo l'inventore Weller e il macellaio Portwine a distanza di cent'anni...

di Elias Bertini

SCHEDA TECNICA

Marca: AC / Modello: ACE / Anno: 1955
 Carrozzeria: 2 porte roadster
 Colore: Signal Red
 Motore: Weller Light Six
 Nr. di cilindri e disposizione: 6 in linea
 Cilindrata: 1'991 cm³
 Potenza: 90 CV a 4'500 giri/min
 Alesaggio: 65 mm
 Corsa: 100 mm
 Rapporto di compressione: 8:1
 Alimentazione: tre carburatori SU a tiraggio laterale
 Cambio: manuale a 4 marce
 Velocità massima: 166 km/h
 Freni: 4, a tamburo
 Sospensioni: indipendenti, a balestre semiellittiche e ammortizzatori telescopici
 Dimensioni (in mm):
 3'848 lunghezza / 1'511 larghezza
 2'286 passo / Peso a vuoto: 885 kg
 Capacità serbatoio: 55 l



VALORE DI MERCATO CHF 250'000