

CLASSIC DRIVER

AC Aceca Bristol: Vergessenes Fließheck

Lead

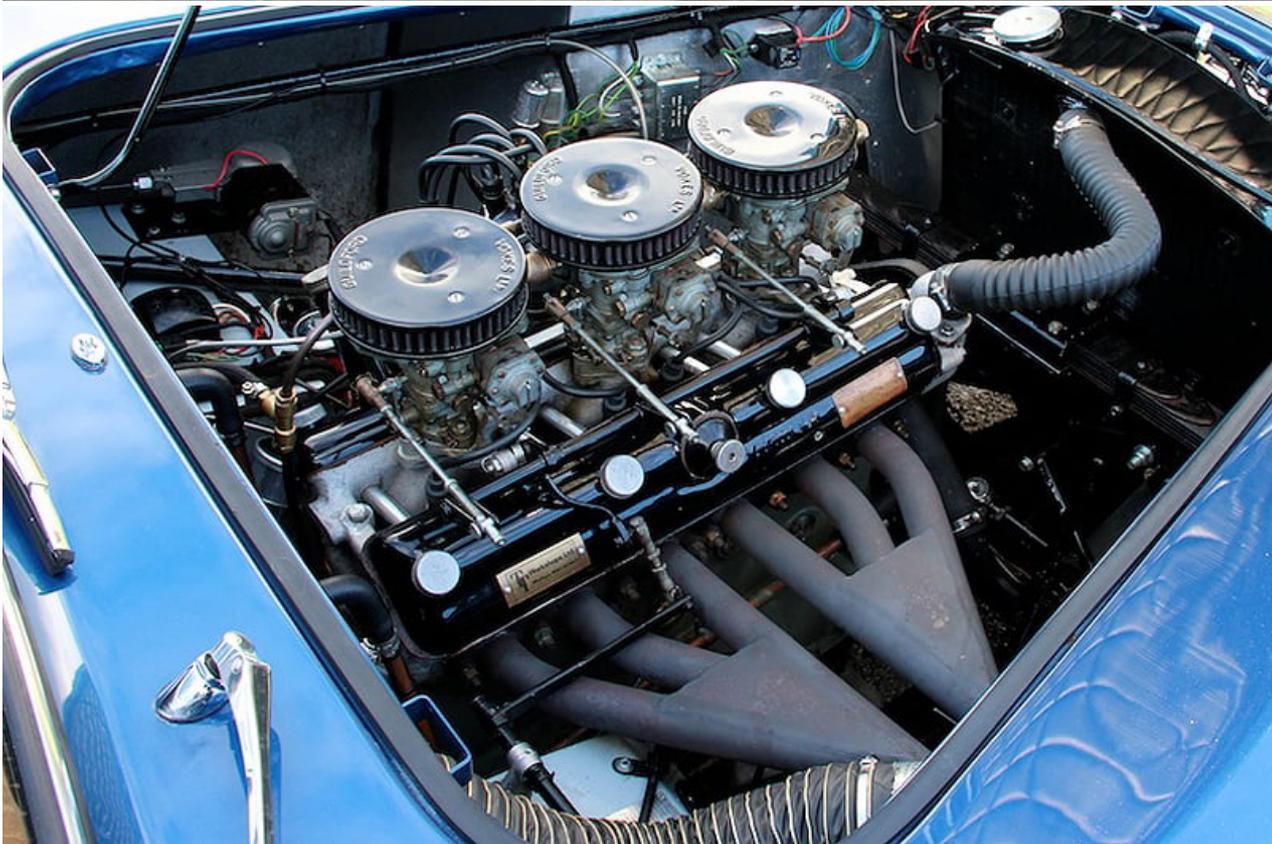
Die giftige AC Cobra stellt ihre Vorgänger in den Schatten. Zu unrecht, denn AC Ace, AC Greyhound und eben auch das AC Aceca Coupé sind formidable Sportwagen, welche die Legende der bissigen Schlange erst begründeten. Für den echten Connoisseur sind frühe AC-Sportwagen bereits heute erste Wahl.

Aceca. Wie spricht man das eigentlich aus? Wer „Eyseeka“ intoniert, liegt richtig. Dennoch wissen heute nur echte Kenner mit dem Fahrzeug etwas anzufangen. Das ist erstaunlich und gleichermaßen interessant. Erstaunlich deshalb, weil AC Cars das zweisitzige Sportcoupé in zwei unterschiedlichen Motorvarianten immerhin beinahe neun Jahre lang fertigte – von 1954 bis 1963. Insgesamt entstanden jedoch nur knapp über 300 Fahrzeuge. Dabei bot der AC sportliche Fahrwerte, zeigte starke Proportionen und eine hochwertige Verarbeitung. Und genau deswegen ist das Auto aus heutiger Sicht interessant. Es ist ein GT in der Nische – mit starker Anmutung und versteckter Klasse einer besonderen kleinen Manufaktur-Marke.

Beim Anblick der formal sehr gelungenen Coupé-Linie stellt sich unmittelbar die Frage: Warum blieb der durchbrechende Erfolg aus? Nun, für viele war ein solcher Wagen schlicht nicht erschwinglich. Das Design erschien in jener Zeit zudem sehr fortschrittlich – insbesondere, was das Heck anbelangte. Kein anderer als Pinin Farina gestaltete den Vorderwagen, denn das Aceca Coupé war ein Ableger des knackigen und damals noch urbritischen Roadster AC Ace. Im hinteren Teil trug das Coupé ein Fließheck und das gab es bei britischen Sportwagen damals bislang allenfalls beim [Aston Martin DB 2/4](#).



		A. C. CARS LTD THAMES DITTON, SURREY, MADE IN ENGLAND				CHASSIS No BE 746
BRISTOL ENGINE No 1014D2		RECOMMENDED LUBRICANTS				
BRISTOL ENGINE		SHELL	WAKEFIELD	MOBIL	BP	ESSO
U.K.	SUMMER	SHELL X-100 30	CASTROL XL	MOBIL OIL A	ENERGOL SAE 30	ESSO EXTRA MOTOR OIL 20W/30
	WINTER	SHELL X-100 20/20W	CASTROLITE	MOBIL OIL ARCTIC	ENERGOL SAE 20W	ESSO EXTRA MOTOR OIL 20W/50
OVERSEAS	ABOVE 90°F	SHELL X-100 40	CASTROL XXL	MOBIL OIL AF	ENERGOL SAE 40	ESSO MOTOR OIL 40
	32°F - 90°F	SHELL X-100 30	CASTROL XL	MOBIL OIL A	ENERGOL SAE 30	ESSO MOTOR OIL 30
	BELOW 32°F	SHELL X-100 20/20W	CASTROLITE	MOBIL OIL ARCTIC	ENERGOL SAE 20W	ESSO MOTOR OIL 20W
BRISTOL GEARBOX						
U.K.		SHELL X-100 30	CASTROL XL	MOBIL OIL A	ENERGOL SAE 30	ESSOLUBE 30
OVERSEAS		SHELL X-100 30	CASTROL XL	MOBIL OIL A	ENERGOL SAE 30	ESSO MOTOR OIL 30
REAR AXLE & STEERING BOX						
U.K.		SHELL SPIRAX 90 EP	CASTROL HYPO	MOBILUBE GX 90	ENERGOL EP SAE 90	ESSO EXPEE COMPOUND 90
OVERSEAS		SHELL SPIRAX 90 EP	CASTROL HYPO	MOBILUBE GX 90	ENERGOL EP SAE 90	ESSO XP COMPOUND 90EP
WHEEL HUBS						
U.K.		SHELL RETINAX A	CASTROL HEAVY	MOBILGREASE L2	ENERGOLASE L2	ESSO MULTI-PURPOSE GREASE H
OVERSEAS		SHELL RETINAX A	CASTROL HEAVY	MOBILGREASE L2	ENERGOLASE L2	ESSO MULTI-PURPOSE GREASE H
CHASSIS GREASE POINTS						
U.K.		SHELL RETINAX A	CASTROLASE CL	MOBILGREASE L2	ENERGOLASE L2	ESSO MULTI-PURPOSE GREASE H
OVERSEAS		SHELL RETINAX A	CASTROLASE CL	MOBILGREASE L2	ENERGOLASE L2	ESSO MULTI-PURPOSE GREASE H



Das Aceca Coupé war jedoch aufwändiger und moderner. Es saß auf einem Rohrrahmen auf, was sich unmittelbar positiv auf das Gewicht auswirkte. Die Karosserie bestand aus Aluminium und auch der Motor war aus dem leichten Metall gefertigt. Unmittelbar auffallend waren die vergleichsweise großen Räder im 16-Zoll-Format. Diese waren damals Serie und unterstrichen ebenfalls, dass es sich hier um einen ernsthaften GT-Sportwagen für den Leistung liebenden Gentleman handelte.

Exakt aber bei der Leistung haperte es ein wenig. Denn der AC Aceca wurde anfangs nur mit einem rund 90 PS starken 2,0-Liter-Reihensechszylinder ausgeliefert. Von diesem Fahrzeugtyp wurden rund 150 Exemplare gefertigt. Die Kraftkurve erfolgte mit einem Bristol-Motor, der aus zwei Litern Hubraum nun rund 126 PS mobilisierte. Dieser Typ wurde als „D-Type“ referenziert, wohingegen auch ein mit 106 PS ausgestatteter „B-Type“ Bristol-Motor verfügbar war. Beide Modelle wurden mit einem Preisaufschlag als „Aceca Bristol“

vermarktet. Nur der Vollständigkeit halber ist noch zu erwähnen, dass auch knapp zehn Fahrzeuge mit einem Ford Motor gefertigt wurden. Wer jetzt an den leistungsstarken V8-Block denkt, irrt leider. Zum Einsatz kam vielmehr ein 2,6-Liter-Aggregat aus dem Ford Zephyr.





Die Bristol Motoren basierten auf einem BMW-Aggregat. Sie hatten einen Block aus Gußeisen und einen Zylinderkopf aus Aluminium. Es gab nur eine Nockenwelle für die Ventilsteuerung und dazu eine Dreier-Batterie Solex-Vergaser, welche direkt auf die Zylinderköpfe montiert waren. Den Ingenieuren gelang es, mit einer idealen Gewichtsverteilung von nahezu 50/50 ein perfekt ausbalanciertes Chassis zu schaffen. Ab 1957 kamen an der Vorderachse zudem Scheibenbremsen zum Einsatz, während am Heck die weniger wirkungsvollen Trommelbremsen verblieben. Die Federung erfolgte noch mittels Blattfedern. Immerhin war auch ein Overdrive für die Gänge zwei bis vier verfügbar. Im Interieur zeigt der britische GT noch heute große Klasse. Opulent verarbeitetes Leder trifft auf ein Cockpit, welches seinem Namen alle Ehre macht. Große Rundinstrumente sind in sorgsam ausgewähltes Wurzelholz eingelassen. Kleine Zusatzinstrumente komplettieren die Erscheinung und ein typisches Holz-Aluminium Lenkrad vervollständigt den sportlich eleganten Arbeitsplatz. Von den Fahrzeugen mit Bristol Motor wurden insgesamt 169 Exemplare gefertigt.

Auf der Straße zeigt sich der Wagen von seiner verlässlichen Seite. Der erste Gang ist noch ohne Synchronisation und die restlichen Gänge verlangen nach einer beherzten Hand am Schaltknüppel. Die Federung des AC ist sportlich straff, in schnell gefahrenen Kurven kündigt sich ein leichtes Übersteuern an. Soweit, so gut. Alleine der Motor könnte noch etwas mehr Punch vertragen. Doch eine offizielle Cobra-Variante gibt es natürlich nicht. So muss man sich mit dem Sechszylinder arrangieren, was aber auch gut gelingen sollte. Bei höherer Drehzahl kommt plötzlich Vitalität ins Spiel. Was auch den Geräuschpegel merklich ansteigen lässt. Damit allerdings ist auch dieser AC ein echter Brite. Knorrig und kernig.



Wer das Auto in der Silhouette betrachtet, fühlt sich aus heutiger Sicht an oben genannten Aston Martin, vielleicht mehr noch an einen geschlossenen MGB oder Triumph Spitfire Coupé erinnert. Tatsächlich weist der Wagen eine rundere Form als der Aston auf und wirkt nicht zuletzt aufgrund der größeren Räder kräftiger als MG und Triumph. Doch vielleicht ist es gerade die eher dezente Linie, die dem Auto heute das Image des Underdog verleiht. Viele jedenfalls haben den AC Aceca Bristol nicht auf ihrer Rechnung. Und das ist genau der Grund, eben einen Klassiker auszuwählen, um in die Saison 2013 zu starten.

Weiterführende Links

Der hier gezeigte AC Aceca Bristol steht aktuell im [Classic Driver Marktplatz](#) zum Verkauf.

Fotos: Martin Chisholm Collectors Cars Ltd

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/ac-aceca-bristol-vergessenes-flie%C3%9Fheck>
© Classic Driver. All rights reserved.