



Wunderbar, wie schlicht und dennoch muskulös und sehnig Karosserien einmal sein konnten. Drunter steckt das erste britische Sportwagen-Fahrwerk mit vier Einzelradaufhängungen.

Wie im Film

Als Carroll Shelby und die V8-Potenz noch fern waren, hieß die Cobra nur AC Ace, sie war sehr britisch, deutlich schlanker und hatte bald einen Motor, dessen Ahnenlinie bis zu BMW reichte. Dann hob eine Geschichte an, die bis heute nicht zur Ruhe gekommen ist.

Von Martin Strubreiter Fotos Andreas Riedmann

Der AC Ace Bristol fährt gleich zu Filmbeginn durch ein fernes, französisches, längst versunkenes Straßenbild, parkt dann ein, und wenn Anne Colette vom Beifahrersitz steigt und Gérard Blain hinter dem dünnen, großen Lenkrad sitzen lässt, um hinaufzugehen zum Zigarre paffenden Jean-Paul Belmondo, sind Autofans schon längst ein bisschenl hinweggedriftet. Zu den Autos nämlich, die wir nur mehr aus Erinnerungen kennen oder vom Blumencorso: Peugeot 403, Wellblech-2CVs, Citroën 11CV, sogar ein Panhard Dyna, damals schon ein milde exotischer Anblick, aber das ist eine andere Geschichte. Auch ein AC Ace Bristol war im Frankreich des Jahres 1958 so rar wie im Rest der Welt, sogar in Großbritannien. Dort wurde er zwar gebaut, aber ein teurer Sportwagen blieb ein teurer Sportwagen, auch wenn er im eigenen Land von Hand gedengelt und zusammengeschraubt wurde nach alter Großväter Sitte.

Der Film hieß *Charlotte et son Jules* (bei uns: *Charlotte und ihr Typ*, schon damals klangen Filmtitel, als würden sie von norddeutschen Agenturen übersetzt), 1958 gedreht vom jungen Jean-Luc Godard. Der exotische Sportwagen war aber locker vor die Kamera zu kriegen. Es reichte, dass Schauspieler Gérard Blain einfach in seinem noch ziemlich neuen Auto (ebenfalls Jahrgang 1958) sitzen blieb. Offensichtlich hatte er vorher ein paar üppige Gagen nach Thames Ditton in der Grafschaft Surrey überwiesen, sein AC Ace hatte dann noch ein paar Statistenrollen in Filmen, er zierte Fotos, denen man ansah, dass sie keine Schnappschüsse waren. Die Motive zeigten die Welt der Schönen und Reichen zu einer Zeit, die wir nur mehr schwarz-weiß kennen.

Der AC Ace im Film ist das Auto auf diesen Seiten. Es hat Gérard Blain mittlerweile um 20 Jahre überlebt, ein paar Durststrecken erlitten, und es zeigt vor allem, dass der AC ein Leben vor Carroll Shelby hatte.

Denn zur Cobra wurde das Auto erst 1962. Dann kam die Power aus V8-Dampfhämmern von Ford, die Karosserie verlor mit der Cobra 427 das Schlanke zugunsten einer gewissen Burger-Supersize-me-Statue (wir haben schon Postfächer freigemacht für die Mails grimmiger Cobra-Fans), und die Bestückung mit Motoren und Getrieben übersiedelte von Großbritannien nach Los Angeles, USA.

Die schwellende Cobra, zeitweise das schnellste Serienauto von ganz überhaupt, ist ein hübscher Kontrast zu den früheren Jahren der Marke AC und den Limousinen, denen man nur mit Hut und Anzug entstieg. Unser AC Ace Bristol steht stimmig zwischen diesen beiden Welten. AC ist übrigens die Abkürzung für *Auto Carriers Ltd.*, was wir uns ein bisschen salopp mit Lastenkarren übersetzen dürfen. Und irgendwie gibt's die Firma bis heute.

1904 IN THAMES DITTON. Der erste AC brachte als Lastendreitrad so viel Geld in die Kasse der Brüder Weller, dass drei Jahre später eine Version mit Sitz anstelle der Ladefläche vorgestellt wurde, das war der AC Sociable. Das vierte Rad kam 1913 in die Firmengeschichte, der sportliche Zweisitzer hatte das Getriebe an der Hinterachse, Transaxle sollte man dazu erst Jahrzehnte später sagen. Seiner Zeit *shockingly* weit voraus war John Weller ab 1919: Ein Reihensechszylinder mit obenliegender Nockenwelle war noch in den 50er-Jahren technische Avantgarde, an den Ausläufern des



A teal AC Ace sports car is parked on a cobblestone street in front of a building with large windows. The car is shown from the side, with its top down. The background is slightly blurred, showing the building's facade and a bright light source from the right.

**Der AC Ace in Godards
Film ist das Auto auf diesen
Seiten. Es hat Schauspieler
Gérard Blain mittlerweile
um 20 Jahre überlebt, ein
paar Durststrecken erlitten,
und es zeigt vor allem,
dass der AC Ace ein Leben
vor Carroll Shelby hatte.**

Rennfahrer Cliff Davis demütigte in seinem Einzelstück die Gegner so ordentlich, dass Charles und William Hurlock, die Eigner von AC Ltd., in Thames Ditton die Augenbrauen hochzogen. Nach zierlichen Verhandlungen hatte AC den Entwurf gekauft.

Ersten Weltkriegs aber war solch ein Motor unfassbar weit voraus. AC sollte ihn unglaubliche 44 Jahre lang produzieren, bis 1963.

Mit dem neuen Motor setzten die Brüder Weller und ihr Investor Selwyn Edge auf werbewirksame Sporterfolge. Der Sieg bei der Rallye Monte Carlo 1926 passte da genau ins Konzept, dennoch blieb AC weit entfernt von allem, was wir mit Goldener Nase umschreiben. So ging die Firma 1929 bankrott, die Familie Hurlock als neuer Eigner wollte eigentlich nur eine große Lagerhalle – erlaubte aber die Produktion von Autos in winzigen Stückzahlen, nachdem die Belegschaft 1930 ein Auto für William Hurlock zusammengeschraubt hatte. Die Produktionszahlen blieben jedoch ganz von selbst mickrig, bis die Regierung nach dem Zweiten Weltkrieg einen Vertrag mit AC zur Herstellung dreirädriger Versehrtenautos mit Fiberglas-Karosserie schloss, eine erfrischende Zweigleisigkeit: Die winzigen Autos, nur aus Notwendigkeit gekauft, brachten ausreichend Geld zum Überleben. Daneben gab's ab 1947 den AC 2 Litre, mit separatem Chassis, Holzrahmen und drübergedengelten Alublechen schon bei seiner Vorstellung etwas verstaubt, aber das fiel in Großbritannien nicht großartig auf. Das gesamte Auto auch nicht, denn das Design blieb, zurückhaltend formuliert, zurückhaltend.

DER RETTENDE ENTWURF. Anfang der 50er-Jahre fehlte AC vor allem ein Sportwagen, gleichzeitig bestellte Rennfahrer Cliff Davis ein ernsthaftes Sportgerät bei John Tojeiro. Der war berühmt für seine Leichtbau-Rennwagen, baute für Davis einen zarten Gitterrohrrahmen, stellte ihn auf ein Chassis mit Einzelradaufhängung vorne wie hinten, setzte einen Reihensechszylinder von Bristol hinter die Vorderachse (Gewichtsverteilung!) und spannte eine dünne, gut geformte Alukarosserie (Gewichtsvermeidung!) drüber. Davis demütigte seine Gegner so ordentlich, dass Charles und William Hurlock in Thames Ditton die Augenbrauen hochzogen.

Nach zierlichen Verhandlungen hatte AC Ltd. John Tojeiros Entwurf gekauft, die Entlohnung war wohl das schlechteste Geschäft, auf das der Konstrukteur jemals reingefallen war: Für jedes produzierte Auto sollte er fünf Pfund bekommen, allerdings nur für die ersten 100 Exemplare. Danach gar nix mehr, Tojeiros Nachfahren zerkauen vermutlich noch heute ihre Fingernägel.

AC präsentierte den neuen Sportwagen am 21. Oktober 1953 bei der Earls Court Motor Show, setzte vorerst seinen eigenen 1991-ccm-Reihensechszylinder (den mit den Wurzeln im Jahr 1919) unter die lange Haube. Trotz obenliegender Nockenwelle galt er mit seinen 86 PS (später wurden bis zu 103 draus) für einen Sportwagen als etwas träge.

Also sprachen die Brüder Hurlock 1956 bei Bristol vor. Deren Reihensechszylinder war in seinen Wurzeln auch nimmer neu, er basierte auf BMWs wunderbarem Triebwerk, das in den 30ern schon dem 328 zu allerlei Siegen verholfen hatte. Ob ein paar von BMWs Konstruktionsplänen über persönliche Kontakte zwischen Bristol und BMW, als Reparationszahlungen oder schlicht im etwas rechtsfreien Raum der Nachkriegsjahre nach England gekommen waren, darüber darf noch immer ein wenig spekuliert werden. Exakt steht hingegen fest, dass die 106 bis 130 PS des Motors die Höchstgeschwindigkeit des AC Ace gegen 200 km/h pushten, nicht schlecht für ein Auto, das sogar ein wenig teurer war als ein Jaguar XK.

Anfang der 60er ließ auch Bristol die Produktion des Motors langsam auslaufen, um zu V8 von Chrysler zu schwenken. Also kaufte AC den 2,6-l-Sechszylinder des Ford Zephyr und ließ ihn von Ken Rudd auf bis zu 170 PS hochzwirbeln. In dieser Ruddspeed-Version war ein AC Ace über 200 km/h schnell.

DANN KAM SHELBY. Die meisten AC Ace wurden exportiert, die USA waren hungrig nach knackigen britischen Roadstern. So wurde Carroll Shelby auf das Auto aufmerksam, und freilich unterlief ein Sechszylinder seine Erwartungen so weit, dass er bei AC ein paar Anregungen deponierte. Bald kam die erste für Fords Windsor-V8 adaptierte, techniklose Karosserie zu Shelby nach Los Angeles.

Damit war eine Legende auf der Welt. Ab der Cobra 487 wurde sie dicklich, was die Fans so vollends in den süßen Wahnsinn trieb, dass bis heute mehr Autos davon existieren, als jemals gebaut wurden, Replikas sei Dank.

Über die Cobra aber wurde schon so viel geschrieben, dass wir schnurstracks wieder zum AC Ace zurückschwenken und noch ein wenig das Auto aus dem Film fokussieren: Es handelt sich um einen von 728 je gebauten AC Ace und einen von 466 mit dem Bristol-Motor, unpackbar, dass er nach etlichen Wirren heute in Traismauer steht, wenngleich



Ein langer Rundgang. Man erkennt schnell, dass der AC fürs Offenfahren gebaut ist. Wer unter Dach sitzen wollte, wählte die Coupé-Version Aceca. Auch dass sich unterwegs ein Gefühl des Motorbootfahrens einstellt, wird beim Betrachten des Cockpits schlüssig. Man sieht weiters: ein Kunstwerk von Lenkrad, Knopfern und zweifach gekrümmtem Schalthebel, schade nur, dass man auf den Pedalen draufsteht. Der Motor mit seinen drei Solex-Vergasern gibt Hinweise über kunstvoll gestaltete Schildchen.



DATEN AC Ace Bristol

Bauzeit AC Ace 1953 bis 1964, mit Bristol-Motor ab 1956.

Preis 1.297 Pfund bei Markteinführung mit AC-Motor.

Motor 6-Zylinder-Reihenmotor von Bristol, 1971 ccm, 95 kW (130 PS)/5750/min, 167 Nm/4500/min, Viergang-Getriebe, Hinterradantrieb.

Fahrwerk Untere Dreiecksquerlenker und obere Querblattfedern. Scheibenbremsen vorne, Trommeln hinten. Reifen 175/80 R16.

Dimensionen 2 Sitze, L/B/H 3848/1431/1244 mm, 762 kg.

Fahrleistungen Spitze 190 km/h, 0 auf 100 in 9,1 sec, Verbrauch ca. 13 l/100 km.

Vergesst das Dach. Das Gestänge ist fummelig aufzubauen, die Plane zwickt immer beim Drüberspannen, und die Linie des AC wird damit keinesfalls schöner. Es hat seine Gründe, dass man nie Fotos eines geschlossenen AC Ace sieht. Hier auch nicht.



FOTOS: ANDREAS REDMANN, GETTY IMAGES

nur auf Besuch zur Restaurierung. Gérard Blain verkaufte sein Auto nach ein paar Jahren ins südfranzösische Cavaillon, der AC wurde Jahre danach von einem Briten erworben, umlackiert, für historische Rennen adaptiert und auch etwas vergewaltigt: Mit unsensibel modifizierten Karosserieteilen, ins Armaturenbrett geschnipselten Instrumenten und einem grob reparierten Unfallschaden war das Auto vor wenigen Jahren inseriert. Ein Interessent fand sich in Österreich, er bat Oldtimerrestaurator Bernhard Gugrel (www.vintage-cars.at) um Beistand bei der Besichtigung. Jetzt, drei Jahre später, ist die Restaurierung abgeschlossen, ab Frühling wird ein Besitzer, der hier im Hintergrund bleiben mag, mit dem AC Ace seine Hetz haben.

FAHREN, ENDLICH. Man spürt sie schon jetzt, im ungefilterten Fahreindruck, einem Kunstwerk aus knurrigem Klang und trockenem Abhandeln der Fahrbahn, und alles wird noch unmittelbarer durch die völlig offene Karosserie und die dezenten Verwindungen, durch das eher enge Cockpit, das aber nach ein paar Minuten passt, egal, wie groß man ist. Das linke Knie lässt sich wunderbar in der hohlen Tür unterbringen, es gibt ja keine Kurbelfenster, nur das rechte kollidiert zart mit dem doppelt gebogenen Schalthebel, und wenn man etwas größer ist, hat man den Scheibenrahmen exakt vor den Augen. Also konzentriert man sich lieber auf den Schub,

der schon bei 3500 U/min Vorfreude aufkommen lässt auf die Zeit, wenn der frisch restaurierte Motor eingefahren ist.

Rennsportambitionen waren schließlich einkonstruiert. AC Ace fuhren 1957 bis 1959 in Le Mans, im letzten Jahr räumten Ted Whiteaway und John Turner in der Klasse bis 2000 ccm ordentlich ab, sogar im Gesamtklassement lagen sie auf Rang sieben. Bei den 12 Stunden von Sebring war der AC Ace sogar bis 1961 erfolgreich, und bei den Meisterschaften des SCCA (*Sports Car Club of America*) räumte er von 1957 bis 1961 lückenlos ab.

AC HEUTE. Die Laufbahn von AC war nach dem Ace so verschroben, wie es einer britischen Firma gut ansteht. Es war eher eine Leidensgeschichte, oft überlebten nur die beiden Buchstaben des Firmennamens, die eifrig weiterverkauft wurden. Es stellte sich irgendwann heraus, dass merkantile Erfolge am ehesten im Bau von AC Cobras lagen. Man kann herrlich drüber diskutieren, ob das schon Replikas waren oder echte Cobras, es sind jedenfalls bis heute die authentischsten. Die Cobra gilt als das am meisten nachgebaute Auto, so köchelt die Legende auch als Neuwagen auf Sparflamme weiter, bis heute.

Aktuell ist AC eine deutsche Firma mit Sitz in Straubenhardt (nahe Pforzheim), das Werk steht in Heyda bei Hirschstein in Sachsen. <

Man spürt die Hetz schon jetzt, im ungefilterten Fahreindruck, einem Kunstwerk aus knurrigem Klang und trockenem Abhandeln der Fahrbahn, und alles wird noch unmittelbarer durch die völlig offene Karosserie. Das linke Knie passt gut in die hohle Tür.



GÉRARD BLAIN, 1930–2000, näherte sich dem Film ab 1943 über ein paar Statistenrollen, da war er mittendrin in einer Kindheit und Jugend, die man in Biografien durchaus als schwierig umschreibt: Konflikte mit Mutter und Schwester, nachdem der Vater die Familie verlassen hatte, Schulabbruch mit 13, ein Leben als Straßenkind im von den Nazis besetzten Paris, erste ordentliche Filmrolle erst mit 26. Es muss mit dem Geldverdienen also ziemlich schnell gegangen sein, wenn schon zwei Jahre nach dem ersten vollwertigen Auftritt eine Rolle im eigenen AC Ace (links 1959 mit Juliet Mayniel, oben mit Schauspielerinnen und Schauspielern jener Jahre) drin war, immerhin wurde Blain auch als französischer James Dean gehandelt, aber es half nicht viel. Er galt als rebellischer Schauspieler – und damit waren keineswegs die Rollen gemeint –, drehte ein paar Jahre in Italien und den USA, kam dann zurück nach Frankreich und führte ab 1970 selbst Regie, um seine Vorstellungen durchzubringen. *Les amis* (*Die Freunde*) brachte ihm 1971 den Goldenen Leoparden des Filmfestivals Locarno. Blain drehte in loser Folge bis zu seinem Tod im Jahr 2000.