



Sortie en Pays Briare



www.amc-club.eu

Sommaire,

- Le mot du président „Béat“ et du Caissier „Silvio“
- Rapport de L'AG de Sept 2015
- La sortie de printemps et d'automne 2015
- Programme de la sortie de printemps du 27 au 29 mai 2016
- Ordre du jour de l'assemblée générale du 28 mai 2016
- Histoire de la Marque AMC (avec l'Autorisation de L'ACCF)
- et plein d'autres choses

N'oubliez pas de visiter notre site:

www.amc-club.eu

Si vous avez des photos, des idées de reportage, ou toute autre suggestion, transmettez vos mails à : info@amc-club.eu



Le JOURNAL AMC est la publication officielle du Club **AMC SWITZERLAND**, fondé en 1978.
Tirage par N°: 120 copies en français et 100 copies en allemand env.

La Membership Card est obtenue sur règlement de la cotisation annuelle : €50 / Frs.75

*Pour les paiements depuis la Suisse, Belgique, Luxembourg, Allemagne, Autriche:

AMC SWITZERLAND, 4053 BÂLE

Numéro de compte: 17-122304-5 Postfinance

IBAN: CH78 0900 0000 1712 2304 5

BIC: POFICHBEXXX

* Pour les paiements depuis la France : (relevé d'identité bancaire)

Etablissement : 20041 Guichet : 01004

N° de compte : 0762987X025 Clé RIB : 50

IBAN : FR81 2004 1010 0407 6298 7X02 550 BIC : PSSTFRPPDIJ

Domiciliation : LA POSTE -- CENTRE De DIJON, 21900 DIJON CEDEX 9, FRANCE

Titulaire du compte : M. Zuccatti Silvio ou M^{me} Rey Ginette, 12 rue des Crêtets, CH-2300 La Chaux-de-Fonds, SUISSE

ou par chèque à notre caissier pour nos amis Français.

Notre club est membre de l'organisation faîtière SWISS OLDTIMERS

Contacts :

Président

Beat GEIER

mobile: +41 (0)77 441 69 37

Güterstr. 144
CH-4053 BÂLE

gbt@swissonline.ch

Caissier & info. technique **Silvio ZUCCATTI**,

fixe/fax: +41 (0)32 913 32 79

12, rue des Crêtets mobile: +41 (0)79 446 33 70

CH-2300 LA CHAUX-DE-FONDS sizu-amc@hispeed.ch

Responsable France

Emmanuel PRAT

fixe: +33 (0)4 91 70 76 42

Impasse Cabrol mobile: +33 (0)6 33 57 35 84

F-13360 ROQUEVAIRE emmanuel.prat@numericable.fr

Secrétaire

Bernard Scheidt 26 rue du Rebberg 67290 La Petite Pierre

Adresse officielle

12, rue des Crêtets

AMC FRANCE - SWITZERLAND

CH-2300 LA CHAUX-DE-FONDS info.amc-club.eu

Nous demandons à l'ensemble de nos membres de régler rapidement le montant de la cotisation annuelle.

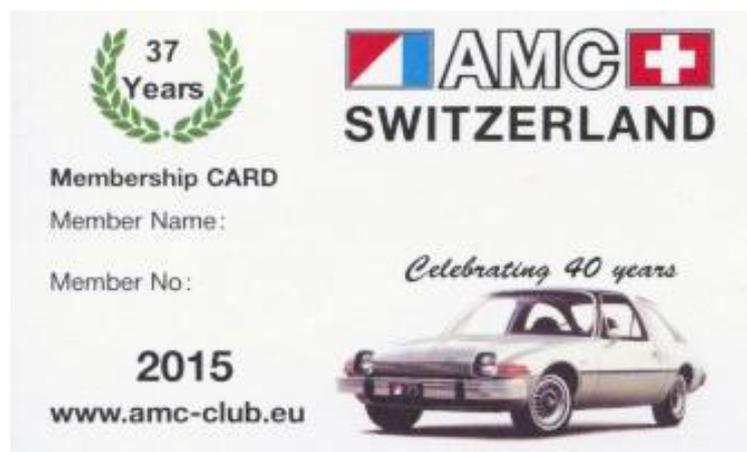
Il en va du bon fonctionnement de notre club

Merci

**Wir bitten alle unsere Mitglieder, um schnell die das Jahresgebühr auszahlen
Das, um eine einwandfreie Funktion unseres Clubs**

Vielen Dank

URGENT



Le mot du Président

Chers membres du Club AMC

« Merci » C'est le remerciement que je vous dois pour votre accord du mi-septembre de m'accepter en tant que président du Club AMC. Un encore plus fort « Merci » va à nos organisateurs inlassables de sorties et avant tout à Bernard Scheidt, qui a vraiment travaillé. D'abord en sauvant la présence du club sur l'internet, puis en grim pant en dernière minute la rédaction du journal AMC, après l'ancien secrétaire à définitivement rendu l'âme dans sa fonction. Vu que le mentionné ci-dessus est identique au rédacteur de ces lignes : moins encore il va de soi, que vous comme président. Mais avec Emmanuel Prat comme vice-président je suis optimiste qu'au moins la branche française sera bien servie ! Pas besoin de souligner, que je ne mettiens pas pour plus qu'une figure de proue, une concession aux demandes de l'administration. Quiconque se sent tenté de devenir président de l'AMC Switzerland, pourvu qu'il soit détenteur d'un passeport Suisse, il sera bienvenu d'adopter le sceptre à tout moment.

Nous remercions spécialement notre membre du Tessin, Mattia Ferrari, d'avoir révisé avec attention nos statuts, afin qu'ils soient conformes aux lois Helvetes.

C'était un week-end de charme qui nous a été donné en cadeau par Alfred et Rose-Marie Muggli ce printemps dans la région du lac de Constance. Nos balades et visites furent préparées d'une manière professionnelle qu'on se sent tenté de les tâcher d'organiser toutes les sorties en Suisse.

Aussi bien sont les rapports des heureux participants de l'invitation d'Alain et Josette Camus à Briare et le long des rives de la Loire. Merci Alfred et Rose Marie, merci Alain et Josette, anciens garants de sorties de réussite, c'est aux membres comme vous, à qui l'amicale doit son esprit.

Salutations cordiales

Béat

Le mot du Caissier !

Bonjour chers amis du club !

Cette année 2015 aura eu un début mouvementé avec le démission de notre président, la mésaventure d'un nouveau site incompatible à notre demande et la mise à jour de nos Statuts.

La caisse du club se porte bien et remercie tous ceux qui se sont acquit de leurs cotisations arriérées et de l'année en cours.

Deux belles sorties nous ont été offertes cette année ; celle du Printemps organisée dans un beau coin de Suisse par Alfred et Rose-Marie et celle d'Automne en bord de Loire par Alain et Josette.

Un grand MERCI pour la mise en œuvre de ces événements.

Emmanuel et Bernard ont participé à certains événements pour faire connaître notre club, et vous êtes tous invité à en faire de même dans votre environnement avec l'appuis financier du club si nécessaire.

Amicalement, votre caissier SILVIO



Assemblée Générale du 12 septembre 2015 à Briare

Membres Présents : Jean Claude Mettler, Silvio Zuccatti, Emmanuel Prat, Patrick Valles, Bernard Scheidt, Luc Verhaegen, Jean Marc Faure, Alain Camus.

Absents excusés : PRINCE Pascal , MUMENTHALER Theo, JEANDIN Jean-Luc , PierreDubois, Béat Geier, Alfred Muggli, Mattia FERRARI , Fred VILARD

Rapport :

Décisions de l'assemblée :

- 1 : Acceptation de la démission de Philippe Quillat à la présidence du club
- 2 : Beat Geier à été Elu Président du club
- 3 : Emmanuel Prat a été élu vicePrésident et responsable France du club
- 4 : Silvio Zuccatti à été réélu Caissier du club
- 3 : Beat Geier à été Elu Président du club
- 4 : Bernard Scheidt a été élu secrétaire du club

Bernard Scheidt a présenté un projet de porte clé en cristal gravé du logo AMC, avec un devis de 30€ pour 50 pièces. Projet accepté à l'unanimité

Assemblée Close à 19h00

Rapport fait par Bernard Scheidt le 12 septembre 2015-09-15

Tous pouvoirs sont donnés au porteur du PV pour accomplir les formalités Administratives

AMC SWITZERLAND

Assemblée Générale extraordinaire du 12 septembre 2015 à

Membres Présents : Jean Claude Mettler, Silvio Zuccatti, Emmanuel Prat, Patrick Valles, Bernard Scheidt, Luc Verhaegen, Jean Marc Faure, Alain Camus. **Absents excusés :** PRINCE Pascal , MUMENTHALER Theo, JEANDIN Jean-Luc , Pierre Dubois, Béat Geier, Alfred Muggli, Mattia FERRARI , Fred VILARD

Rapport sur la proposition de modification des statuts:

- Article 1 : Approuvé
Article 2 : Adresse du siège : [12 rue des Cretets, à La Chaux de Fonds](#)
Article 3 : Approuvé
Article 4 : Approuvé
Article 5 : Approuvé
Article 6 : Approuvé
Article 7 : Approuvé
Article 8 : Approuvé
Article 9 : Approuvé
Article 10 : Approuvé
Article 11 : Approuvé
Article 12 : Approuvé
Article 13 : Approuvé
Article 14 : Approuvé
Article 15 : Approuvé
Article 16 : Approuvé
Article 17 : Approuvé
Article 18 : Approuvé
Article 19 : Approuvé
Article 20 : Approuvé
Article 21 : Approuvé
Article 22 : Approuvé
Article 23 : Approuvé

Assemblée Close à 18h18, tous les articles acceptés par l'ensemble des membres présents.

Rapport fait par Bernard Scheidt le 12 septembre 2015

Tous pouvoirs sont donnés au porteur du PV pour accomplir les formalités Administratives

STATUTS (après modifications par l'AG du 12.09.2015)

Prémisse

L'association a débuté le 25 avril 1984 sous le nom de SWISS GREMLIN AND PACER FAN CLUB. Le changement de nom et de logo en <AMC SWITZERLAND> a été approuvé par votation à l'unanimité lors de l'assemblée générale du 29 mars 2003.

Art. 1 Nom

Sous le nom **AMC Switzerland** est constituée une association au sens des articles 60 ss du code civil suisse.

Art. 2 : Siège de la société

Le siège de l'association est à La Chaux-de-Fonds.

Art. 3 : But de la société

L'association a pour but de regrouper les passionnés des véhicules AMC (American Motors Corporation) et de ses dérivés, de les aider à conserver ces véhicules en bon état de fonctionnement et à trouver des pièces de rechange, ainsi que d'organiser des rencontres et des sorties.

Art. 4 : Durée de la société

L'association a été constituée pour une durée indéterminée.

Art. 5 : Qualité des membres

Ne peuvent être membres actifs de l'association que des personnes physiques.

L'association peut admettre des membres passifs qui n'ont pas de droits mais qui soutiennent l'activité (par ex. avec des donations) ainsi que des membres honoraires, c'est-à-dire des personnes qui se sont distinguées par leur activité à faveur de l'association.

Art. 6 : Acceptation

La qualité de membre actif est reconnue par l'acceptation du comité.

Art. 7 : Perte de la qualité de membre

La qualité de membre se termine avec la démission, l'exclusion ou la mort du membre. Le congé peut être donné en tout temps : il a effet pour la fin de l'année comptable c'est-à-dire pour le 31 décembre.

Peut être exclu par exemple celui qui n'a pas payé la cotisation annuelle même pas après un rappel écrit.

La décision d'exclusion ne doit pas être motivée.

Art. 8 : Droits des membres

Les membres actifs ont le droit de voter et de participer aux assemblées et aux sorties du club et d'être élus en tant que membres du comité.

Les membres passifs et honoraires ne peuvent pas être élus, n'ont pas de droit de vote mais peuvent participer à l'activité de l'association.

Art. 9 : Devoirs des membres

Les membres actifs ont le devoir de payer la cotisation annuelle qui est déterminée par l'AG.

Tous les membres ont le devoir de maintenir un comportement correct envers le club et ses membres.

Art. 10 : Organes de l'association

L'association dispose des organes suivants :

- l'assemblée générale,
- le comité,
- les réviseurs des comptes.

Art. 11 : L'assemblée générale (AG)

L'assemblée générale est l'organe principal de l'association.

Elle prend des décisions sur tout ce qui n'est pas de compétence d'un autre organe.

En particulier, elle a les compétences suivantes :

- admettre des nouveaux membres sur proposition du comité,
- élire le président et les autres membres du comité ainsi que les réviseurs des comptes,
- désigner les membres honoraires,
- approuver les comptes présentés par le comité et soumis d'abord à l'organe de révision,
- décider sur l'exclusion d'un membre,
- déterminer le montant des cotisations,
- décider la dissolution de la société et la destination du patrimoine social,
- accepter le procès-verbal de la dernière assemblée générale.

Art. 12 : Droit de vote et décisions

Chaque membre actif a droit à une voix.

Un membre peut donner procuration par écrit à un autre membre ; celui-ci ne peut pas en représenter plus qu'un.

Lois du vote, qui se fait normalement ouvert, l'assemblée générale décide en général à la majorité absolue des voix exprimées.

Les décisions concernant la dissolution de l'association et l'attribution du patrimoine se font toutefois avec une majorité de $\frac{3}{4}$ des membres présents et représentés.

Art 13 : Convocation d'une AG

L'assemblée générale est convoquée par le comité, par un réviseur des comptes et peut être demandée par le cinquième de tous les membres de l'association.

Les membres reçoivent un mois avant l'AG une convocation écrite envoyée par courrier ou courriel avec un ordre du jour.

Les membres peuvent, deux semaines avant l'AG, demander au comité d'ajouter à l'ordre du jour des arguments à discuter.

Art. 14 : Le comité

Le comité comprend au moins un président, un secrétaire et un caissier.

Le comité dirige les affaires de l'association et représente celle-ci vers l'extérieur.

Il dispose d'un montant CHF 2'000.00 par année sans passer par l'AG.

Les charges sont réparties à son intérieur.

Art 15 : Election et durée du mandat

Le comité directeur est élu pour une durée de deux ans et peut être réélu à bien plaisir.

La durée du mandat débute et se termine à la fin de l'assemblée générale.

Art. 16 : Décisions du comité

Le comité décide à la majorité absolue. Le vote du président est déterminant en cas de parité.

Les décisions du comité ne peuvent pas être contestées.

Art. 17 : Réviseurs

Les réviseurs contrôlent les comptes et présentent à l'AG un rapport.

Peuvent être nommés réviseurs un ou plusieurs membres ou un fiduciaire autorisé à exercer en Suisse.

Le mandat est de 2 ans et peut être renouvelé plusieurs fois.

Art. 18 Responsabilité

Le patrimoine social répond à lui seul des dettes de l'association à l'exclusion de celui de ses membres.

Art. 19 Année comptable

L'année comptable correspond à l'année civile.

Art. 20 : Activités

L'association organise régulièrement des rencontres et des sorties pour ses membres et publie périodiquement un journal, en allemand et en français, destiné à tous les membres.

Elle peut se doter d'un site internet et le gérer directement ou indirectement.

Art. 21 : Dissolution

En cas de dissolution de l'association, sauf autre décision de l'AG, le patrimoine sera fiduciairement remis à la SHVF qui s'activera afin de trouver ceux qui sont disponibles à reprendre l'activité selon ces statuts et auxquels elle remettra ce qu'elle a reçu.

Article 22 : Langue officielle et communications

La langue officielle de l'association est le français.

Les communications aux membres peuvent se faire aussi par courriel.

Art. 23 : Entrée en vigueur

Ces statuts ont été acceptés à l'assemblée générale du 2 décembre 2006 et modifiés par l'AG du 12 septembre 2015.

Les modifications entrent immédiatement en vigueur.

Rencontre en Thurgovie

Je connaissais depuis longtemps la belle Suisse orientale, aux temps quand j'étais président du service d'ambulance Croce Verde Bellinzona et on achetait nos ambulances auprès de MOWAG à Kreuzlingen. On avait l'habitude de suivre de près les travaux de préparation de l'ambulance et de ce fait il fallait rejoindre Kreuzlingen 2-3 fois par voiture construite. On en avait acheté 5. De ce fait j'ai eu l'occasion de voir cette très belle région et de l'apprécier.

Je connaissais bien les produits de la terre du Canton de Thurgovie puisque je les ai achetés souvent. Qui en Suisse dit fraises, cerises ou asperges, pense à ce Canton. Mais voilà, mes voyages dans ces terres n'ont jamais laissé le temps de vraiment visiter les petits villages charmants. Au moment où j'ai su qu'on se rencontrait là-bas j'étais très heureux. Les beaux souvenirs sont venus à nouveau à l'esprit.

J'ai rencontré le Dr. Alfred Muggli la première fois à la Petite Pierre en occasion de la rencontre organisée par Bernard et très bien réussie. Mais c'était une rencontre très rapide. Mais voilà que dans Auto Bild N° 40 du 2.10.2014 je lis un article sur sa belle Eagle qui après 300'000 Km et une petite restauration a été remise en circulation, cette fois comme oldtimer et non plus comme voiture de service pour le médecin qui était toujours prêt à intervenir quand il le fallait. Il a entre autre raconté qu'une fois, en hiver, il a sauvé la vie à une femme grâce son Eagle quand les autres voitures des services d'urgence n'avaient pas réussi à l'atteindre. L'article s'intitulait « Le sauveur » et pour cause ! Quand je l'ai lu, mes souvenirs m'ont rappelé mon médecin de famille (avec lequel j'avais un rapport d'amitié profond malgré la différence d'âge) qui avait une Plymouth Valiant. Lui et sa voiture étaient très liés et pour ça j'ai bien compris le rapport qu'il y avait entre le Dr. Muggli et son Eagle. Mon médecin était lié à sa Valiant comme Fredi à son Eagle qui l'a accompagné fidèlement pendant 22 ans !

Franca a été tout-de-suite d'accord de participer à cette rencontre du club AMC. Nous on y est déjà depuis quelque temps et on doit dire que nous nous y trouvons très bien. On y rencontre beaucoup d'amis qu'on revoit à chaque fois très volontiers. C'est bien pour ça d'ailleurs qu'on organise des rencontres : si les voitures sont importantes, les personnes le sont d'autant plus. La joie de participer n'a pas été troublée par le fait que la boîte de notre Plymouth Volaré Station Wagon a eu un problème avant de partir et qu'on a dû replier sur la Jeep Cherokee qui s'est d'ailleurs comportée très bien et sans problèmes.

À l'Arenenberg on avait jamais été et c'était d'emblée une belle surprise : la première impression était des meilleures. Là on a rencontrés nos amis et on a faits de nouvelles connaissances, ce qui est bien le sens d'une rencontre.

Le programme a été préparé avec beaucoup de soin et la mallette avec toutes les infos et le matériel était exhaustive. À l'apéro notre boxer Darco a fait la connaissance des autres chiens.

Le samedi on était pressé d'aller visiter la collection de Paul Walter. Moi je l'avais déjà vue il y a bien des années et j'avais été impressionné. Il s'agit d'une collection qui dépasse l'imaginaire : soigneusement choisies, les voitures se présentent dans un état impeccable. M. Walter collectionne depuis 50 ans et la variété des voitures est incroyable. Le musée a été apprêté avec passion et compétence. Il nous a présenté chaque voiture tout en racontant des anecdotes amusantes, comme cette fois qu'il était suivi de trop près par une voiture qu'il ne réussissait pas à distancer. Voilà qu'il a trouvé une solution simple mais en même temps efficace : il a déplacé l'avancement de sa bagnole, a donné du gaz et une flamme s'est déclenchée par l'échappement. Le conducteur de la voiture qui suivait s'est enfuit !

Cette collection est unique non pas seulement pour le Canton mais bien pour la Suisse entière, bien entretenue et de premier choix. On y admire nous seulement les plus belles Rolls Royce mais aussi des pièces uniques comme par exemple une Saurer que je n'avais jamais vue. Le joli bar dans le coin du musée nous a permis d'apprécier l'apéro que notre hôte nous a gentiment offert, enrichi par un vin blanc de la région. On le remercie vivement pour son accueil.

Les très bon repas, qu'on a appréciés, et les visites de Steckborn et de Stein am Rhein étaient déjà suffisants pour justifier cette visite de la Suisse orientale. Et que dire du lieu historique où on a pu tenir notre assemblée ? Personne ne pouvait l'imaginer ! La visite guidée de la petite ville de Stein am Rhein était fantastique, faite par une pro sympathique et enrichies d'anecdotes historiques très intéressantes.

En un mot : fantastique cette rencontre ! On remercie beaucoup Fredi et sa femme pour leur engagement et l'excellente organisation ! On va revenir !

Mattia Ferrari

American Motors: Ascension et chute

En Allemagne, à une époque pendant laquelle tout le monde réinventait la roue, des entrepreneurs comme Paul Kleinschnittger avec la F125¹ ou Hans Glas avec sa Goggomobile² remotorisaient l'Allemagne de l'Ouest, les petits constructeurs indépendants américains rentraient dans une zone de turbulences. La grande désillusion qui avait déjà touché les constructeurs allemands de « scootermobile » -comme de grosses voitures- allait bientôt leur faire craindre pour leur existence. Les trois grands étaient trop puissants et l'argent trop rare.



1950-1959

Nash et Hudson ont dû se rendre à l'évidence : les choses ne pouvaient pas continuer comme cela. Le président de Nash, George Mason a proposé à Packard la possibilité d'une fusion... aussitôt rejetée par Packard qui préféra fusionner avec Studebaker pour former Studebaker-Packard Corp. en 1954. Packard disparaîtra en 1959 tandis que Studebaker survivra jusqu'en 1966.

Mason démarra des négociations avec le président de Hudson, Abraham Barit, qui ne voyant pas d'autres solutions aux problèmes financiers de sa société, accepta la fusion. Le 1^{er} mai 1954 la American Motors Corporation était née.

Une des premières mesures de réduction des coûts prise par la nouvelle compagnie a été de mettre un terme à la production des Hudson, technologiquement dépassée et

1. La F125 est une petite voiture à châssis tubulaire et carrosserie en aluminium fabriquée en RFA de 1950 à 1957. 1980 ont été produites.

2. La Goggomobil est une autre micro-car allemande, fabriquée entre 1955 et 1969 et équipées de moteurs allant de 245 à 392 cc

assez impopulaire. L'usine Hudson de Détroit a donc été fermée. Les «nouvelles» Hudson étaient des Nash modifiées, produites dans l'usine Nash de Kenosha, Winsconsin (au nord de Chicago). George Mason décèdera en octobre 1954 et son assistant, Romney prit le relais. Fin 1955, l'usine d'El Segundo en Californie est fermée elle aussi. La production est regroupée à Kenosha. Malgré ses coupes drastiques, 1955 se solde par des pertes financières.

En 1956, American Motors lance la nouvelle Rambler, qui deviendra une marque propre. Bien qu'elle reçoive des commentaires élogieux de la presse, on ne pouvait cacher que la flotte d'AMC datait de 1952 : une éternité dans une Amérique aussi dynamique ! American Motors fêtera la deux millionième voiture construite, mais l'année se terminera encore une fois par des pertes financières.

Fin 1956 AMC présenta son premier V8 conçu en interne, lequel a été installé en série limitée dans la Rambler Rebel. Si la Rambler s'est bien vendue, l'année se termine sans bénéfice, encore.

Les années fastes

La Rambler se voit redessinée en 1958 incluant deux paires de phares empilés. Les noms Nash et Hudson disparaissent au profit de la Rambler Ambassador. L'Ambassador était une Rambler restylée, posée sur un empattement plus long ; elle était le sommet de la gamme en 1959 et proposait même en option une suspension pneumatique. La Rambler Rebel, la version «sportive» est toujours disponible, accompagnée de la Metropolitan (disponible depuis 1954). Cette dernière est une sub-compacte construite en Grande-Bretagne par Austin, pour le compte de Nash puis d'AMC. Le trou entre la Metropolitan et la Rambler est comblé par la Rambler American : basée sur une Rambler 1955 légèrement modifiée et toujours mue par l'antique six cylindres à soupapes latérales.

La récession a fait des Rambler économiques, un bon investissement, et 1958 est l'année de retour aux bénéfices pour AMC.

Les années suivantes sont un succès : la gamme reste identique à quelques modifications cosmétiques près, ce qui a permis à AMC de gagner un peu d'argent. Plus de 422 000 Ram-



1959 **AMBASSADOR** V-8 Super 4-Door Sedan

blers ont été vendues en 1960, représentant 6,4 % du marché automobile US. La plus grosse part qu'AMC atteindra jamais.

1960-1969

En 1961 l'American est redessinée, raccourcie de 8 cm et rétrécie de 13 cm sans perte de volume intérieur. Les mesures d'économies imposaient que l'intérieur reste identique, afin de conserver le maximum d'outillage existant. L'American de 61 apparaît comme une nouvelle voiture avec une allure plus anguleuse... bien qu'il s'agisse toujours en dessous d'une Nash de 1950 ! Elle était disponible en deux et quatre portes, break et cabriolet, et pouvait être commandée avec un moteur six cylindres en ligne à soupape en tête plus moderne, le moteur de base de la Rambler. Afin d'améliorer les ventes de l'Ambassador, elle est pourvue d'une nouvelle calandre qui lui donne l'air bouffie et se révèle contre-productrice. Les ventes ont été divisées par deux. Néanmoins, la Rambler était classée n°3 des ventes en 1961.

En 1962, l'Ambassador, au succès relatif, est remplacée par la nouvelle Rambler Ambassador, une version luxueuse de la Rambler, sur le même empattement. Afin de lui donner un statut plus élevé, elle est équipée du V8 réservée à l'Ambassador. La Metropolitan est abandonnée, une décision à courte vue basé sur la croyance qu'elle pourrait lui voler des ventes car peu chère, sans réaliser que les voitures compactes pourraient être un jour à la mode.

Volkswagen a su profiter de cette opportunité et c'est ainsi que la Coccinelle est devenue le symbole d'une génération au lieu d'une Metropolitan modernisée.

La nouvelle ligne de la campagne publicitaire était la sécurité : toutes les Rambler sont équipées d'un double circuit de frein, une option que seuls Cadillac, Rolls-Royce et Mercedes-Benz (300SE) offraient à l'époque, autrement dit, des voitures d'une autre classe.

En 1962, Rambler est toujours troisième des ventes.

Un autre événement a eu lieu en 1962, alors que la gamme se vend comme des petits pains : Ed Anderson, le dessinateur des Rambler -et donc à un certain degré, responsable de leur succès- a demandé ce qu'il lui estimait être dû : sa promotion au poste de vice-président du design. Malheureusement, Anderson³ avait froissé quelques égos chez AMC qui lui rendirent la monnaie de sa pièce. S'il n'était pas content de son sort, il était libre de partir voir ailleurs. Blessé et déçu, il prit son chapeau et parti pour Chrysler à Détroit... où personne ne voulait de lui comme vice-président du design non plus. Il s'exila alors pour le Mexique.

Le PDG George Romney avait aussi en tête de quitter AMC, mais pas pour descendre vers le Sud, mais pour aller plus haut : il visait le poste de gouverneur du Michigan. Son successeur, Roy Abernethy était l'ancien chef des ventes. Le nouveau président du conseil d'administration est Richard Cross et pour la première fois AMC était une société bicéphale.

Il restait toutefois une place à pourvoir au département du design. Un nouveau directeur a été trouvé en la personne de Richard Teague, qu'Anderson avait engagé en 1958. Teague, diplômé de la California's Art Center School, était chef du design chez Packard jusqu'à sa fin. Son style unique influença les voitures sorties de Kenosha jusqu'à la fin d'AMC en 1987. Pour l'anecdote, Teague reçut le titre de Vice-Président du design en 1964.

La quatrième roue du tricycle

La nouvelle Rambler (Classic et Ambassador) qui remplaça en 1963 l'ancien modèle - quasiment inchangé depuis 56- est le fruit du travail conjoint d'Anderson et Teague. Sa forme trapézoïdale reflétait le style de la période post-aileron, et comme c'est toujours l'habitude aujourd'hui, un peu plus grande que sa devancière. Avec ses lignes claires, ses

3. Edmund «Ed» Anderson porte à son crédit le restylage complet de la seconde génération de Rambler American sans aucun surcoût en outillage.

Les visages d'A.M.C.



George Mason
(1891 - 1954)



Richard A. Teague
(1923 - 1991)



George W. Romney
(1907 - 1995)



Roy Abernethy
(1906 - 1977)



new Marlin!
swinging sports-fastback!
here's performance!
here's luxury!
here's the
roomiest!
where?
at Rambler
dealers



Most exciting Rambler ever—and America's first man-size sports-fastback. Big, solid, Power Disc Brakes, individually adjustable reclining seats, standard. Sports options galore. Power? Plenty—even the might of a 327 cu.-in. V-8 option. Marlin! Newest of the Sensible Spectaculars. (Your Rambler dealer invites you to see it.) In limited production, but stepping up fast. American Motors—Dedicated to Excellence

Performance, luxe et espace intérieur... chez les revendeurs Rambler dit la Pub.



AMC Ambassador 1966

grandes fenêtres et un intérieur pas prétentieux c'est immédiatement le succès. Et c'est tant mieux, car elle devait durer aussi longtemps que l'ancienne sans se démoder trop rapidement. Il n'y avait guère de fonds disponibles pour de nouveaux développements. La grille en V accroche l'œil (positivement) et la Rambler se vendait à foison.

Enfin, un produit AMC récompensé ! La Rambler était pour Motor Trend, la "voiture de l'année".

Le temps était venu de renouveler le reste de la gamme. Un face-lift en 1963 est suivi d'une toute nouvelle Rambler American, qui reçut la plateforme raccourcie de la Rambler Classic afin de diminuer les coûts, et partageait avec sa grande sœur beaucoup d'autres pièces.

Sans aucun doute, la nouvelle American était la plus belle compacte américaine, et en même temps, c'était la première AMC à bénéficier de feux en retrait de la calandre, le style de dessin favori de Dick Teague.

Lorsqu'il s'agit d'une affaire familiale, vous entendrez souvent cette phrase : «La première génération démarre le business, la seconde le fructifie et le développe et la troisième la ruine». En ce qui concerne AMC il semblerait que cet adage ait eu tout son sens. George Mason a fondé American Motors, George Romney l'a valorisé, et Roy Abernethy est probablement celui qui a ruiné la société. Bien qu'étant une société par action et non une affaire de famille, AMC a toujours été dirigée avec une poigne de fer et cela, toujours pour son bien. Cela n'a pas changé lorsqu' Abernethy en a pris les rênes.

Il y avait une raison pour que Roy soit responsable des ventes : c'était un vendeur-né ! Et comme il persuadait les concessionnaires d'acheter un semi rempli de nouvelles Rambler, il persuada maintenant la direction d'American Motors avec ses idées.

Dans le milieu des années 60, AMC est saine. Romney a donné une identité à la gamme Rambler et une image qui était aussi loin que possible

du statut de *loser* associé à Nash et Hudson. La Rambler était quelque chose comme une Mercedes américaine. Un peu plus chère que la concurrence de chez Chevrolet par exemple, mais son rapport qualité/prix penchait en sa faveur, elle était -de loin- mieux construite et ne se laissait pas engluier dans des modes passagères (même le partage de la même base entre Rambler Classic et Ambassador rappelle d'une façon saisissante la stratégie de Daimler-Benz «one body fits all» à l'époque des ailerons).

AMC se destinait à une clientèle plus conservatrice, qui voulait du solide et peu d'extravagance. Une clientèle, qui en Allemagne, aurait garé une 190D ou une 220S dans l'allée de leur propriété privée.

C'est exactement ce qui donna de l'urticaire à Abernethy. Il voulait se débarrasser de l'image pépère d'AMC, sortir de la niche confortable (et prospère) que s'était créé AMC pendant des années, loin des grosses

voitures avec plus de prestige, plus de luxe, plus de puissance. Il voulu faire ce que faisait les grands de Détroit depuis des décennies. Mais ces compagnies pouvaient se permettre de modifier une grille de calandre, un moteur, ou une nouvelle ligne un mois sur deux, car un flop n'était qu'un «Oups!» et pas un problème existentiel. Romney savait qu'AMC était une souris dans cette catégorie et Abernethy le savait sans doute également, mais d'un autre côté, de plus grosses voitures sont supposées ramener de plus gros profits, et rendre les petites plus attractives.

Le premier pas dans cette direction est la possibilité de commander la Rambler Classic avec le V8 de 1963. Moteur qui était auparavant réservé à l'Ambassador. Évidemment les gens ont commencé à se demander « Pourquoi acheter une Ambassador dans ce cas ? ». Et comme personne ne trouvait de réponse satisfaisante, il fallait une nouvelle Ambassador.

Elle arrive en 1965. L'année précédente avait apporté son lot de retouches cosmétiques et une série limitée de Rambler hardtop nommée Typhoon, dans laquelle le 3,8L à soupapes en tête



AMC Marlin 1967



Here they are—the totally new Rambler Americans! The compact economy kings have all-new beauty, all-new room and ride!

For 1964, the Rambler idea pays off again... the idea of listening to what you want in a car, then giving you everything you asked for, and then some more. Take one look, take one ride (and one glance at the price tag) in the all-new Rambler American!

NEW! Breathtaking beauty from build, dashing grille to tail lights. Curved-glass side windows, too! **NEW!** Plenty of stretch-out space for six long-legged passengers. **NEW!** Wisest choice of seating options, including two kinds of bucket seats—wide or slim.

NEW! Exciting new hardtops, convertibles and 2- and 4-door sedans. **NEW!** Station wagons with big, big cargo space and wide tail gate. **NEW!** Amazingly smoother, quieter ride on a totally new suspension system for '64. **NEW!** Advanced Unit Construction—it's rattle-free. **NEW!** 33,000-mile or 3-year chassis lubrication. Plus all of the Rambler extra values!

Left: American 400 Convertible
Center: American 400 2-Door Sedan
Right: American 220 Station Wagon

FRESH NEW SPIRIT OF '64 **Announcing all-new style, all-new luxury in all-new Ramblers!**



New! Rambler Classic 6 or V-8—big inside, trim outside. **New!** Rambler Ambassador—total excellence in a high-performance V-8!

There's news and excitement everywhere you look: inside, outside, under the hood. **NEW!** Brilliant new hardtops in both series for '64. New sedans, wagons.

NEW! Lavishly appointed interiors that show tasteful elegance and craftsmanship. **NEW!** Exciting options: Adjust-O-Tilt steering wheel—7 positions for easy entry and driving comfort. **NEW!** Shift-Command automatic floor stick for V-8's (you shift it, or it shifts for itself!). See how well Rambler listens to your wants... how beautifully Rambler '64 fits your needs!

Left: American Classic 700 Hardtop
Right: Ambassador V-8 400 Station Wagon

American Motors — Dedicated to Excellence
RAMBLER '64
Rambler leads because Rambler listens

AMC, the Dodge Ram, Rammer, RAM, the
1964-1965 P.M., E.C., trademarks owned.

Publicité pour la gamme Rambler en 1964

est apparu. Il deviendra la base pour tous les 6 en ligne AMC jusqu'à sa fin. Le bloc court de 4,0L se trouvera encore dans les Jeep version Chrysler, légèrement modifié cependant.

L'année 1965 est celle qui voit AMC tourner le dos à tout ce qui lui avait réussi. Plus aucune stratégie de banque de pièces, plus aucune similitude avec les modèles de 63. Alors que les American restent pratiquement inchangées, la Rambler Classic est un tout nouveau véhicule, 5 pouces (12,5cm) plus long mais gardant le même empattement. L'Ambassador reçoit non seulement une nouvelle carrosserie, mais aussi un empattement allongé par rapport à la Classic. Tout était disponible, du break au cabriolet, et la publicité le faisait savoir :

- Nouveau ! Des véhicules de 3 tailles différentes !
- Nouveau ! 3 empattements différents !
- Nouveau ! 7 Moteurs spectaculaires !
- Nouveau six cylindres ! Les moteurs les plus avancés au monde ! Gros V8 !

Ce moteur «plus avancé» possédait un arbre à came dans le bloc et des poussoirs, là où chaque moteur Mercedes avait des arbres à cames en tête, et Alfa Roméo proposait des moteurs ultra-modernes avec doubles arbres à came en tête. Les nouvelles brochures mettaient en avant les modèles luxueux rejetant les breaks au fond, ce qui n'aida pas à conserver les clients habituels. Abernethy pris la baisse des ventes des American et des Ramblers six cylindres comme une preuve qu'il allait dans la bonne direction.

En plein milieu d'année, une voiture toute nouvelle fut ajoutée à la gamme: la Marlin. Ce coupé sport était sensé concourir contre la Ford Mustang, une voiture qui se vendait comme des

1 : Rambler Rebel de 1968 vue à Auckland, Nouvelle-Zélande.
 2 : AMC Javelin 1969.
 3: Emblème arrière de la Rambler Marlin Fastback Hardtop.



Photo GPS 56



Photo Jim Culp



Photo Ian Page-Eichols

petits pains. Le prototype de ce qui deviendrait la Marlin a été conçu par Dick Teague, pour être monté sur la plateforme de l'American. Lorsque Teague revint d'un séjour en Europe, il constata que l'on considérait son concept comme étant trop petit, surtout qu'il n'y avait pas de V8. Abernethy ordonna de le monter sur la plateforme de la Classic. Cette mégalomanie ne fit rien pour améliorer l'allure de la voiture. Au mieux elle avait l'air différente. En plus elle était montée d'une catégorie, délaissant la Mustang pour se frotter aux belles Plymouth Barracuda et Dodge Charger. Cette étrange Marlin fut un flop complet. La première année, il s'en vendit 10327. En 1966, elle perdit le patronyme de «Rambler» pour n'être que «Marlin», mais seules 4547 clés changèrent de main.

On persévéra et en 1967, la Marlin reçut la calandre et la plateforme de l'Ambassador 67, et grandit jusqu'à 5,12 m. 2545 furent vendues. Fin de l'histoire.

Pourquoi la Marlin ne se vendit pas comme il faut ? Motor Trend trouvait l'intérieur excellent, et Hot Rod écrivit que «la Marlin est probablement la routière la plus confortable jamais produite». Le problème était pourtant simple: la cible à laquelle elle était destinée, c'est à dire les jeunes, ne voulaient pas conduire une grosse voiture avec une liste de gadgets longue comme le bras; ils voulaient un coupé sport. Et sportif, la Marlin l'était autant que l'actuelle classe S (qui est probablement la routière la plus confortable du moment)

La Chute ...

Comme déjà dit, la Marlin est devenue une marque propre. Abernethy trouvait la marque «Rambler» qui était pourtant le standard pour les voitures AMC depuis 1963, un peu trop sous-standard pour ses «top-modèles». Le nom Ambassador se retrouva tout seul également. L'American reçut un avant qui lui allait à la perfection. Un modèle luxe appelé «Rogue» fit son apparition. Il était mieux équipé et se parait d'un nouveau moteur, un V8 de 4,75L qui pouvait être combiné avec une boîte manuelle 4 rapports avec le-

The amazing American!

(Sassy new Rambler—
from the friendly Giant-Killer,
of course.)

Underprices†, outperforms Falcon, Chevy II, Corvair, Valiant.



“Does this Rambler really come with a rally stripe?”

“No, but with the big new standard engine it drives that way.”

‘66 Rambler American 220 2-door sedan
(America's lowest-priced car!)

Big standard 6. Enough power to stampe 128 horses. (Best the standard Falcon, Chevy II, Corvair, and Valiant do is 120 hp!) **Coil-spring seats**—built-in front and back. **Standard safety equipment.** Includes features like padded dash and visors, outside mirror, seat belts front and rear—plus a Double-Safety brake system standard in only one “Big 3” car: Cadillac. **See the new American** at your friendly Giant-Killer...your American Motors/Rambler Dealer.

† Based on a comparison of manufacturers' suggested retail prices for lowest-priced models.

American Motors... where quality is built in, not added on.

Publicité pour la Rambler parue dans le Reader's Digest de février 1966

vier au plancher. La Classic reçoit un face-lift et la version hardtop est baptisé «Rebel».

Tout cela n'arrangea rien et les ventes étaient en chute libre, pas seulement parce que les prix de vente avaient gonflé comme la taille des véhicules, mais aussi parce que M. Big avait embauché à AMC -et avec un gros salaire- M. Short Commons. et ce gars n'était pas un génie du marketing. La presse a commencé à parler d'AMC en termes peu flatteurs de société «luttant» pour sa survie ou «financièrement inquiétante», ce qui n'était pas pour rassurer les clients... Un autre détail qui avait son impor-

tance: l'image. AMC n'avait désormais plus aucune image de marque claire à proposer à sa clientèle. D'un côté, elle était toujours le «Roi de l'économie», mais de l'autre le luxe et la sportivité se retrouvait également lié au nom d'American Motors Corporation. Des ingrédients qui se marient aussi bien que l'ail et la framboise.

L'année-modèle 1967 apporte son lot de remodelage de calandre pour l'American et l'Ambassador. La gamme intermédiaire voit arriver un nouveau modèle. Toute la gamme prend l'appellation de Rebel, et plus uniquement la version hardtop. Cette Rebel possède enfin un essieu arrière

Some people have a love then marry the Rebel.

Our Javelin is a beautiful machine with a beautiful body.

And our Rebel is a beautiful machine with a body. Which means you've got to get under its skin to see its beauty.

If you do, the Rebel may get under your skin.

You'll find beautiful little things like Molybdenum-filled #1 compression piston rings, not ordinary chrome-filled rings.

These expensive "Moly-Tops" help eliminate scuffing the cylinder walls, and

could save you the expense of a ring job.

Your Rebel has a transistorized voltage regulator. It is solid-state. No moving parts to break down, and give you the headache of costly repair bills.

Front shocks can go because of road dirt, grime and stones.

We put a stone and dirt shield on the Rebel's front shocks. This could save you from putting out a lot of money for replacing damaged shocks.

The Rebel has a coil resistor system.

affair with the Javelin but

That system gives you a hot spark for cold engine turnover. Could make your battery last longer.

We didn't want our beautiful machine to develop rattling noises, so we welded its body and frame together in one unit, just like a tank is put together.

The Rebel has no body bolts to work themselves loose.

The Rebel is one of the roomiest cars around. (Roomier even than the \$5,600 Imperial.)

Something to think about if you have a wife, kids, and all the accessories that go with them.

Instead of settling for an ordinary family car, why not give the Rebel a good hard think?

We not only give you a family car. At no extra cost, you get a big beautiful machine.

American Motors

Advertisement - Rebel - Mustang - Ford - Co. - Division - AMC - Inc. - 1967



«Certains entretiennent une relation avec la Javelin mais se marient avec la Rebel» dit la publicité.

moderne, alors que ses devancières devaient se contenter d'une barre de torsion. Les nouveaux modèles sont disponibles à l'automne 1966 (y compris la Marlin élargie) mais ne se vendent pas bien.

En janvier 1967, la direction et les actionnaires comprennent qu'un changement doit intervenir. Le Président Richard Cross est remplacé par Robert Evans; Roy Chapin jr (le fils d'un des fondateurs d'Hudson et gestionnaire expérimenté chez AMC) devient le vice-président exécutif et responsable général des ventes. Le malchanceux Roy Abernethy est mis à la retraite et est remplacé par William V. Luneburg.

Le personnel a été renouvelé, mais pas les voitures.

1968 réserve quelques surprises.

... et la renaissance !

D'abord régler le problème du cash. Celui-ci viendra de la vente d'une filiale d'AMC, Redisco, un fabricant de réfrigérateurs qui a toujours appartenu à AMC depuis sa création.

Le gouvernement fait un don en commandant 4 000 Ambassador pour le service postal. Environ autant d'employés d'AMC furent remerciés. À la fin 1967, AMC employait 23 704 personnes, soit 11 000 de moins qu'en 1963.

Si les produits AMC était toujours de bonne qualité pour un prix modéré, son image était, elle, toujours désastreuse.

Roy Chapin était bien décidé à l'améliorer et signa avec une agence marketing afin qu'elle dessine la bonne image de marque d'AMC. Chapin et son équipe ne se ménagèrent pas les mois qui suivirent. Ils étaient partout, visitant les concessionnaires pour regagner leur confiance, calmant les investisseurs inquiets pour leur argent et donnant plein de conférences de presse.

An unfair comparison between the Mustang and the Javelin.

(Small text describing the comparison, including points like 'The Javelin has a better gas tank', 'The Javelin has a more powerful battery', etc.)

The 1967 Mustang

The 1968 Javelin

Publicité comparative ...



AMC Hurst SC/Rambler 1969

Tout ce travail fut accompagné par un nouveau modèle: la Javelin, qui succédait ainsi à la malchanceuse Marlin. La Javelin était un beau coupé 4 places et conçu pour concourir contre la Chevrolet Camaro. Tout comme la Rebel et l'Ambassador (qui avaient perdu la marque « Rambler »), elle pouvait être commandée en version SST (Super Sport Touring) avec des suspensions plus rigides et un V8 de 5,6L.

Au printemps 1968 naît l'AMC la plus recherchée encore aujourd'hui : l'AMX. Basée sur la Javelin mais plus courte (4,60m) et avec seulement 2 places. Elle devait concurrencer la Chevrolet Corvette et était donc proposée avec 3 V8 différents, une boîte manuelle 4 rapports ou une automatique 3 rapports, freins à disques à l'avant et un différentiel twin grip.

En 1969, Karmann à Osnabrück en Allemagne (créateur de la coccinelle cabriolet, des Karmann Ghia, des BMW 6 entre autre) importait 200 Javelin SST pour le marché européen. Malheureusement sans grand succès. Très peu sont arrivées jusqu'à nous et votre serviteur n'en connaît que 5, dispersées dans toute l'Europe.

Autant les Javelin par Karmann ne se vendaient pas, autant les Javelin et AMX se vendaient toutes seules aux USA. 35 000 ventes prévues, mais finalement ce sont 65 000 véhicules qui trouveront preneurs. Une AMX rose fut donnée à la Playmate de l'année, Angela Dorian. Elle possède toujours la voiture mais semble aimer les Rolling Stones, vu qu'elle l'a peinte en noir (« painted it black »).

La notoriété d'AMC doit beaucoup à ses voitures sportives. Grâce à leur

place en couvertures de nombreux magazines, la Javelin et l'AMX auront bénéficié de beaucoup de publicité gratuite.

Les campagnes de publicité reflétaient le nouvel esprit qui animait la maison :

« Soit nous facturons trop peu, soit les autres facturent trop ! »

« Son prix est inférieur à une Mustang, bien que vous en aurez beaucoup plus ! » (Javelin)

« C'est le meilleur investissement dans l'industrie automobile » (Rebel)

« La seule voiture construite en Amérique pour moins de 2000 dollars » (American)

« La seule ligne de voitures avec air conditionné de série ! » (Ambassador)

1968 était l'année du retour aux profits d'AMC. Afin de se donner un peu d'air, une autre filiale est vendue: Kelvinator (électroménager), faisant d'AMC un constructeur automobile à part entière.

La gamme de 1968 avait été décidée par Abernethy et aucune modification n'était possible. La plupart des modèles demeurèrent inchangés.. sauf l'Ambassador qui gagna du volume. Une voiture de première classe désormais. La publicité disait :

« Elle vous rappellera une époque où l'argent avait de la valeur ! »

Au milieu de l'année AMC offrit au monde un cadeau spécial : le moteur le plus puissant entré au chausse-pied dans la plus petite voiture, l'American avec l'empattement de 2,70m. Un petit bolide nommé SC/Rambler alias Hurst Rambler était né. Sa peinture 3 tons bleu blanc rouge et ses gros pneus affichaient la couleur ! il était prévu d'en vendre 500 et c'est finalement 1512 « Scramblers » qui ont été produites.

Pourtant AMC n'était toujours pas au mieux de sa forme. Les ventes étaient bonnes mais pas les bénéfices.

La décennie à venir apportera beaucoup de nouveautés au prix de lourds coûts de développements. Roy Chapin reconnaît que ces petits profits ne seraient pas suffisants pour assurer le futur d'AMC. Mais il avait déjà un plan en tête. Le 30 juin 1969, alors que la dernière Rambler quittait les lignes d'assemblage (4204925 véhicules ont porté ce nom), il avait déjà un plan... et l'accord était presque parfait. ■ (à suivre)



Le Logo d'AMC, de 1954 à 1970



AMC Javelin 1969 (Brochure Canadienne).

un grand merci à L'ACCF pour son autorisation d'éditer ce reportage

Sortie de Printemps en Thurgovie

**Visite du musée privé de
M. Walter à Sulgen**



**Tout le monde est en-
chanté.
Même l'aperitif est offert.
Merci M. Walter**



Cette sortie à été magnifiquement organisée par Alfred & Marie Rose, merci à tous les deux.



Au bord du Lac à Steckborn

Visite studieuse de
Stein am Rhein



Assemblée générale de l'ACCF du 7 novembre

Accueil des convives et des membres actifs ;

- > Evolution du Comité de Direction : Michel CATON, Nadine BOUSSAC, Claude SALLIN ;
- > Succès du club : 313 adhérents, 82 adhérents à vie et 24 nx membres en 2015
- > Importance de l'ACCF dans les médias cette année : Presse régionale le
- > courrier des Yvelines, Radio Sud ;
- > Participation au Rétromobile de février 2015, bourse d'échange à Bougival
- > en 2015, 51ème anniversaire Mustang en avril 2015, American day à Brevat,
- > kool days à Gargenville, festival de Vilennes, Automedon en octobre 2015,
- > rally d'automne en Champagne où ils ont dormi dans des tipis, ranch tenu
- > par un couple hyper sympa ;
- > Prochainement en 2016 : sortie à Cabourg les 13 et 14 février avec
- > stationnement côté plage !
- > Evolution de leur site Internet selon le modèle site + forum et non
- > l'inverse, site plus ergonomique selon les règles du digital webmarketing ;
- > <http://www.accf.com/>
- > Progression de leur ligne de vêtements et nouveaux écussons en cours.
- > Pour le bilan financier voir les photos sinon recettes 2015 : 35107 euros.
- > l'AG s'est clôturée par un pot amicale avec de petites tartines de
- > charcuterie au sein de leur local qu'ils ouvrent dorénavant tous les
- > samedis, permanence chaque samedi à Ecquevilly. Avis aux intéressés !

Compte rendu de notre ami Stephane Winsniewski qui à représenté notre club a cette AG,
merci

Sortie d'Automne à Briare



Arrivée Vendredi soir
au Parking de
l'Hotel 'le Nuage'

Croisiere sur le pont
canal sur la
Loire à Briare



Arrivée chez le viticulteur



Merci à Josette & Alain pour cette sortie plus que réussie



Après l'AG, une dégustation nous attend, puis route vers Rogny les sept ecluses pour le diner et de bonnes rigolades, À l'auberge du canal



Dimanche, visite du Chantier médiéval de Guedelon, et déjeuner au moulin de corneil à Mezilles



Au revoir et à mai 2016
Dans le Cantal
à Chaudes-aigues
avec Fred

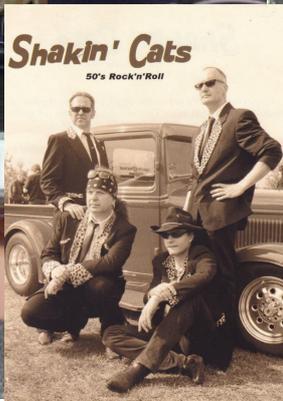
Nuit du Rock'n roll à Hinsbourg,

Organisée par les Kahleburjer Lewe .

association, dont l'objectif est de récolter des fonds pour améliorer le quotidien des personnes handicapées accueillies dans les structures existantes .



Participation de notre Association avec les Autos de Bernard & Danielle, de Guillaume et de leurs amis Jean louis et Michelle le 10 octobre 2015



Parade James Bond, à Paris le 11 octobre

Avec la Participation de Sam Debetencourt et sa Hornet jaune

L'événement s'est vraiment super bien passé. On a été très bien accueilli et c'était un honneur pour moi de pouvoir parader avec mon AMC Hornet parmi les Aston Martin et les autres voitures de James Bond. Nous avons d'abord été tous accueilli le long de l'avenue de la grande Armée sur la bande de gauche de circulation et une fois les 18 voitures de James Bond arrivées, nous avons fait deux tours des Champs Elysées. Enfin, nous avons exposé nos véhicules devant un bon restaurant là où le repas nous était offert et où les voitures étaient gardées comme dans un musée. C'est vraiment un super souvenir. **SAM**



Bravo et merci à Sam, pour la participation a cette Parade au nom de notre dub

Formulaire d'adhésion - - - - -Anmeldeformular

NOM..... .Name
Prénom..... .Vorname
ADRESSE: N°.....
Rue..... Strasse
LOCALITE.....Ort
CODE POSTAL..... .PLZ
PAYS..... .Land
Tél.fixe..... Telephon
Tél.port..... .Handy
E-mail..... .EDV Adresse
Mes AUTOS _____Meine AUTOS

Année / Baujahr

N°série / Chassis

Renseignements complémentaires:

zusätzliche Angaben

Cotisation annuelle / Mitgliederbetrag: Schweiz: 75 frs Europa: 50 euros

Formulaire et Chèque à l'ordre du Club AMC Switzerland et à envoyer à une des adresses ci dessous:

Silvio Zuccatti 12 rue des cretets CH 2300 LA CHAUX DE FONDS

Handy:+41(0)794463370

sizu-amc@hispeed.ch

Beat Geier Guterstrasse 144 CH 4053 BASEL

Handy:+41(0)774416937

gbrt@hispeed.ch

Emmanuel Prat Impasse Cabrol F 13360 Roquevaire

Handy:+33(0)633573584

emmanuel.prat@numericable.fr

Sortie dans le Cantal du 27 bis 29 Mai 2016

programme:

arrivée le vendredi soir à partir de 17h à :

Brasserie Coin d'aubrac A Chaudes Aigues qui assure aussi l'hébergement (repas+apéritif du soir entre 20 et 25 euros, chambre double à 75 euros).

Petit-déjeuner à samedi le 28 mai 8 :00, 7.50 euros

Départ vers Laguiole (30 km)

visite de la coopérative Jeune Montagne qui fabrique le fromage de Laguiole(durée 1h15)

petit circuit sur l'Aubrac

Déjeuner dans un restaurant traditionnel,

Autre petite promenade dans l' Aubrac

Visite de la coutellerie de Laguiole (durée 1h15)

Vers 16h30 retour à Chaudes-aigues et là on peut faire une séance aux thermes ou visite du musée de la géothermie ou repos au choix de chacun.

Le soir apéritif pendant la réunion
diner à Chaudes-aigues.

Le dimanche 29 mai après le petit-déjeuner

départ vers le château d'Alleuze, ce sont des ruines mais le site est exceptionnel

petite halte à Saint-Flour et ensuite arrêt photo sous le viaduc de Garabit avant d'aller au restaurant du belvédère de Mallet qui surplombe le lac de Garabit(très beau site) après le repas chacun s'en va en fonction de son planning.

Organisation :

Villard Frederic

Le Prat de Ladignac 15110 ANTERIEUX France

tel +33471235917 ou +33607793072

fredvillard@wanadoo.fr

Sortie du 3 au 5 juin 2016
Visite du Cantal

Nom : _____ Prénom : _____
—

Adresse complète : _____
—

—

Tel : _____ Adresse mail : _____
—

Nombre de personnes : _____ Végétarien : Nombre : _____

Animal de compagnie : _____

Cheque de acompte 50€ par personne à joindre à l'ordre de :

A retourner avant le 01 mars 2016 à :

Villard Frederic

Le Prat de Ladignac 15110 ANTERIEUX France

tel +33471235917 ou +33607793072

fredvillard@wanadoo.fr

(Merci de bien compléter ce bulletin, afin que les réservations soient correctes, surtout pour les végétariens et les possesseurs d'animaux)

ACCF

Depuis fin Aout, notre club est affilié à L' American Car Club de France.

Tous les membres de notre club ont l'opportunité d'adhérer à l'ACCF pour la modique somme de 45€ l'année (1/2 tarif)

Vous pouvez devenir membre de l'ACCF , même si vous ne possédez pas de voiture américaine

Il est possible pour nos membres de participer aux rencontres de cette association dans leur local à: 5 rue des Fontenelles, Zone Industrielle Petit Parc 78920 ECQUEVILLY .

Les Samedis de 14:00 à 17:00

Voir le site : <http://www.accf.com/>

Pour l'adhésion,

remplir le tableau ci-dessous et envoyer à l'adresse ci-dessus avec une copie de la carte de membre du club AMC Switzerland, et un cheque de 45€

Marque	Modèle	Année



AMC Club SWITZERLAND

Le président et le comité,
souhaitent à tous les membres de notre club,
de bonnes fêtes de fin d'année,
et pour 2016 beaucoup d'aventures et de bonheur
avec leurs autos de marque AMC ou autres.

A Vendre:

Ich habe meinen PACER im 1979 beim damaligen Generalimporteur für Jeep und AMC, der Firma J.H. Keller AG in Zürich gekauft.

Nach 1995 habe ich das Auto nur noch wenig gefahren und im Jahre 2013/2014 von einer Spezialgarage den Motor und alle Nebenaggregate prüfen und instand setzen lassen. Im Mai 2014 hat der Garagist den PACER vorgeführt und die Zulassung zum Veteranenfahrzeug erhalten. Grund: Das Auto ist gemäss Experte aussen und innen in absolutem Originalzustand. Der Standort des Wagens ist Zürich.

Felix Guyer , Mobile CH: +41-79-915 39 46 , Mobile D: +49-151-514 09 790
Schlössligasse 2 CH-5620 Bremgarten AG



Pour vos petites annonces:

Merci de me communiquer vos messages à : info@amc-club.eu

Je les publierai rapidement

Visitez notre site : www.amc-club.eu

Merci

A Vendre chez Silvio notre caissier, a partir du 1er novembre

Porte clé en cristal rétro éclairé avec le logo du club

10€ Seulement + port



Fabriqué chez Cristallerie Lehrer à *1 rue du plan incliné 57820 Garrebourg.*

<http://www.cristallehrer.com/>

Votre Membership Card 2015 vous attend
Le montant des cotisations restent inchangé
75 FS Pour les résidents Suisses
50€ pour les membres hors Suisse
Les paiements se règlent selon les modalités ci-dessous

Nous vous remercions d'avance pour votre engagement, et espérons vous voir à une de nos rencontres de cette année

Paiement depuis le France : un chèque à Silvio ou un virement sur la **Banque Postale**,
ou Postfinance pour les autres Pays : CH/B/DE/LUX
Postfinance aus anderen Lander: CH / B / DE / LUX



Postfinance : AMC SWITZERLAND 4053 BASEL:
N° Compte : 17-122304-5 : **Kontonummer**
IBAN : CH78 0900 0000 1712 2304 5
BIC : POFICHBEXXX



La Banque Postale : M Zuccati Silvio ou Mme Rey Ginette, 12 rue des Cretets
CH2300 La Chaux de Fonds SUISSE
Etablissement :20041 , **Guichet** : 01004, **N° Compte** : 0762987X025, **Clé RIB** : 50
IBAN : FR81 2004 1010 0407 6298 7X02 550
BIC : PSSTFRPPDIJ

Ou par cheque à notre caissier pour nos amis Français