

AMC **SWITZERLAND**

JOURNAL
Juillet 2020
N° 42
Juli 2020
ZEITUNG



Dans ce journal, des reportages, des images, et beaucoup de photos de la collection d'Erwin



Éditorial,

Chers lecteurs,

En ces temps de confinement rien n'est plus pareil ! Notre sortie de printemps devra être reportée à l'année prochaine, Éveline & Patrick nous renseigneront pour les dates à prévoir ! Maintenant, espérons que nous pourrions nous voir à Lyon pour la sortie d'automne.

Merci à Mattia et à Thomas, qui se sont proposés de traduire des textes du français vers l'allemand.

Merci aussi à Tous les membres qui m'ont envoyé des images, des textes pour agrémenter ce journal, en particulier Mattia, qui nous a envoyé, quatre beaux reportages.

De votre côté, n'hésitez pas, envoyez moi vos images, vos textes, de vos expériences avec vos autos.

Silvio aimerait se décharger de la responsabilité de la caisse.

Tous les membres de nationalité suisse qui souhaitent assumer cette responsabilité peuvent le contacter jusqu'à la prochaine Assemblée générale.

AMCistement **Le Secrétaire : Bernard**

Pour le mot du Caissier, veuillez voir page 21, merci

Le mot du Président

Chers membres du Club AMC

Ce qui nous fut présenté comme sans alternative se voit relayé par une alternative aussi bien manquante d'alternatives. On nous rassure de son manque d'alternatives ce qu'elle est au même moment que nous la prenons pour ça.

Malgré tous les confinements et incertitudes cause d'optimisme n'est pas aussi loin, qu'il pouvait paraître à première vue. Notre individualisme s'ouvre vers des nouvelles (c'est-à-dire : anciennes) formes de sens civique. Soit les jeunes, qui font des courses pour les plus âgé/-es, soit les parents, qui se partagent les soins pour leurs enfants, soit l'estimation finalement croissante pour le personnel soignant.

On entend que notre présent demande plus de sens civique de nous – plus de ceci, qui constitue aussi les qualités d'un club. Un club est un groupe d'individus qui ont reconnu, qu'ils achèvent plus à la faveur de tou(te)s, s'ils réunissent leurs forces. Un club est un groupe à la découverte d'alternatives.

Parlant d'alternatives: pour la première fois dans une vingtaine d'années nous sommes privés d'une sortie de printemps. Éveline et Patrick ne se faisaient pas décourager et ont décalé la sortie, qui nous aurait menés vers la Champagne, pour 2021.

Une alternative - une oblation sans doute - mais aussi : une perspective.

Recevez mes meilleurs vœux

Beat

Le Mot du Vice président :

Bonjour à toutes et tous,

Nous n'aurons pas le plaisir de nous retrouver en juin pour notre sortie de printemps, ce n'est que partie remise, tant pis pour le champagne, on se rattrapera la prochaine fois !!

J'espère que nous retrouverons nombreux pour notre sortie d'automne à Lyon organisée par Gaëtane et Patrick.

Nous avons appris avec tristesse le décès de Jean-Pierre, parti trop tôt. Comme vous tous, nous avons beaucoup de peine et il nous manquera car il faisait partie de notre groupe d'amis depuis des années. Nous nous associons à la peine de ses proches, son frère tout particulièrement.

Un grand merci à Mattia pour sa veille juridique permanente et toute l'attention et la compétence qu'il y apporte.

Prenez bien soin de votre santé pour que l'on se retrouve tous en pleine forme.

Emmanuel

Nécrologie :

Tristes nouvelles,

Le 6 décembre 2019 notre ami **Claude GIRARD** s'en est allé rejoindre d'autres PACER dans l'haut-delà ! (voir JOURNAL 40, OTM Fribourg 23 & 24 mars 2019)

Son premier contact avec nous en 1997 et membre indéfectible depuis l'an 2000.(41013)

Le 23 janvier 2020 c'était notre ami **Jean-Pierre DUBOIS** qui allait faire son dernier voyage au paradis des bagnoles ! Premier contact à l'OTM 2003, membre depuis 2005. (41053)

Pour le moment Corona nous a épargné et espérons en être épargné, puisque nous sommes irremplaçables ... pour le moment ! **SILVIO**

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

*Fur die Zahlung in der Schweiz, Luxembourg, Deutschland, Oestereich, Belgien:

AMC SWITZERLAND, 8049 Zurich

Conto Number 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 Mme 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 78 608 61 68 Winzerhalde 91 gbrt@swissonline.ch CH-8049 ZÜRICH-Höngg.
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 504 Impasse Cabrol mobile: +33 (0)6 33 57 35 84 F-13360 ROQUEVAIRE emmanuel.prat68@gmail.com
Secrétaire	Bernard Scheidt 26 rue du Rebberg F-67290 La Petite Pierre Info@amc-club.eu +33688012821
Adresse officielle 12, rue des Crêtets	SWITZERLAND CH-2300 LA CHAUX-DE-FONDS info.amc-club.eu

Urgent

**Nous demandons nos membres
De régler rapidement leur cotisation
annuelle
Tout cela pour un bon fonctionnement
de notre association**



Il s'appelait "Pepp" (diminutif de Giuseppe (Joseph) en patois tessinois) et il vendait du vin. Il était de petite taille, rondouillet avec ses jambes courtes et il portait toujours un chapeau un petit peu de travers, bien habillé avec veston et gilet. Il était un commerçant averti puisqu'il était capable de vendre du vin à une personne abstinente et qui donc n'en buvait pas. Son entreprise était florissante puisqu'il livrait aux bars et aux restaurants de toute la région. Pepp, qui avait fait fortune, disposait d'une voiture depuis longtemps.

Pour ce que j'en sais il avait acheté une étrange auto, une Kaiser, à la fin des années 40. Cette voiture, de forme arrondie, avait une carrosserie du type « ponton » qui était à ce moment-là très en vogue et elle suscita beaucoup de réactions émerveillées dans le village quand elle était arrivée. Kaiser-Frazer (1946-1953) fabriquait en Amérique des voitures de classe moyenne. En janvier 1954 cette marque, avec Hudson, Nash et Willys-Overland a fusionné en donnant naissance à la marque que nous connaissons si bien : American Motors Corporation. Les Kaiser étaient très peu répandues en Suisse.



En 1953 Pepp s'acheta une nouvelle voiture, une Plymouth Cranbrook, la même que celle du médecin du village qui avait soigné avec passion et compétence moi et ma famille pendant des années. Moi je n'ai vu la Kaiser qu'en photo, tandis que la Plymouth j'ai pu l'admirer de tout près. Elle était vert foncé. Pepp l'aurait voulue bordeaux, couleur qui allait mieux avec le vin rouge, mais il n'y avait que la verte, tandis que le médecin avait acheté la noire. Ça du moins était ce que la femme de ménage de Pepp m'avait raconté. Curieusement, même le camion de l'entreprise était vert foncé, avec lequel on livrait les bouteilles, les tonneaux et des dame-jeannes de vin aux clients. Ce camion était un Ford 1946/47 avec un moteur à essence.

Le plus grand garage du village était une agence AMAG. Jusqu'en 1973 AMAG montait à Schinznach en Suisse les produits du Groupe Chrysler. Voilà pourquoi ces voitures étaient répandues chez nous. Celui qui estimait qu'une Mercedes ou une BMW était trop snob ou trop chère s'achetait une Plymouth ou une Dodge, voitures de luxe imposantes. Même les modèles bas de gamme en Amérique comme les Valiant ou les Dart étaient considérées chez nous des voitures haut de gamme et donc de luxe. AMAG créa même un label en 1973 pour identifier les voitures « Américano-Suisses » comme les seules montées en Suisse (à Schinznach) quand General Motors Suisse à Bienne avait déjà terminé de produire les Opel et les Vauxhall (1972). Le pharmacien du village lui aussi voyageait à fin des années '50 avec une Plymouth Fury et depuis 1965 avec une Dodge Dart.





Dans le village circulait une légende selon laquelle Pepp avait un lien direct avec Jésus. Ça alors ! Je vais tout-de suite vous expliquer : Pepp n'était pas croyant et il ne fréquentait pas l'église. Mais voilà, les affaires sont les affaires et Pepp livrait le vin au curé. Les gens disaient que Pepp était capable de transformer l'eau en vin, voilà pourquoi le lien irrévérencieux avec Jésus ! On ne sait pas s'il en était capable. De toute façon : la maison avait toujours passé tous les examens et personne n'était en mesure de dire que quelque part dans une cave des hectolitres d'eau se transformaient en vin buvable grâce à un peu de poudre et du sucre. Quoi qu'il en soit, il faut bien le reconnaître : la maison vendait entre autre aussi du vin de qualité bien modeste. Mais ça n'intéressait pas le curé qui aimait bien le jus de raisin, surtout s'il était fermenté, et qui en consommait généreusement et non pas seulement à la Messe ! Pepp était riche, il possédait plusieurs immeubles au centre du village et il était célibataire. Quand il était déjà âgé, un jour se produit l'évènement de l'année : Pepp se mariait ! ça s'était une nouvelle ! Le plus curieux du village avait lu l'annonce à l'affiche de la commune et il le raconta aux citoyens, de sorte que deux minutes après tout le monde le savait. Alors là le peuple se posa un tas de questions : qui peut bien être la fiancée ? Est-ce qu'on la connaît ? Elle a quel âge ? D'où vient-elle ? Et quel est son aspect ? Personne ne connaissait cette mystérieuse personne qui voulait épouser le vieux Pepp.

Vous l'avez deviné : la plus part pensait qu'elle misait à son patrimoine puisque Pepp n'était pas un adonis et de toute façon il n'était plus jeune. Tout à coup on murmura que Pepp pouvait être malade. Et bien voilà : la fiancée pense de devenir veuve en peu de temps ! Pepp connaissait tous ces bruits et s'amusait beaucoup. Même s'il faisait mine de rien. Il pensait que ces rumeurs étaient diffusées par les citoyens puisqu'ils étaient envieux de sa fortune. Si vous vous posez la question à savoir comment je savais tout ça, c'est facile à expliquer. Je connaissais bien sa femme de ménage qui était très bavarde. Le fait est que la fiancée, une tessinoise qui avait vécu en Suisse allemande, avait 20 ans moins de lui. Vous vous imaginez fort bien les bruits qui circulaient là-dessus ! Je crois bien qu'à ces rumeurs sa femme de ménage y contribuait activement ; elle n'aimait pas la fiancée et voyait sa place de travail en danger.



Le grand jour était venu et après la cérémonie civile à l'hôtel de ville, les mariés se sont retrouvés parmi la foule qui les fêtait. L'apéro avait été organisé dans la cour de la « maison du vin » et tout le monde était là : pour une fois il y avait du vin gratuit et à discrétion ! La fête de mariage continua dans le meilleur restaurant de la région où le Ford avait livré auparavant une dame-jeanne du meilleur bordeaux.

Tout ça se passait au milieu des années 60. La dame savait conduire et elle voulait une nouvelle bagnole à la place du vieux tacot de 1953. Quand j'allais à l'école je passais devant et un jour de 1967, à la place de la Cranbrook que je connaissais bien, j'ai vu une toute nouvelle Plymouth Valiant ! J'ai toujours bien aimé cette ricaine, sa forme me plaisait beaucoup. Vous voulez savoir sa couleur ? Eh bien, la dame voulait une couleur moderne, si possible métallisée et partant le bordeaux, la couleur que Pepp aimait bien, n'entrait pas en ligne de compte. La Valiant de 1967 était beige métallisée, une couleur qui lui allait très bien et qui la rendait plus grande de ce qu'elle était. En un mot : magnifique ! Cette fois la dame avait eu raison, la couleur claire était parfaite. Je vous dis aussi que le toubib avait déjà remplacé en 1963 sa Plymouth Cranbrook contre une nouvelle Valiant gris métallisé.



Peu après c'était la dame qui conduisait l'auto, Pepp y était seulement passager, mais à vrai dire quand la Valiant passait on voyait surtout son chapeau, porté toujours un peu de travers. La dame était bien plus haute que lui et à son côté elle le semblait encore davantage. Elle était élancée, lui était devenu encore plus rondouillet et il devenait chaque jour plus vieux mais... en santé ! Si sa femme avait espéré de pouvoir s'en séparer bientôt, alors elle avait tout loupé. Elle était devenu antipathique, nerveuse, visiblement mécontente et elle avait très peu d'amis. Elle dirigeait bien l'entreprise forte de ses connaissances des langues qui lui avaient permis de livrer même au-delà du St. Gotthard. Un jour elle décida de tout fermer. Dans la cour restaient des caisses, des tonneaux et des bouteilles vides et la Valiant. Le Ford avait malheureusement rejoint la casse. Quand Pepp quitta ce monde, sa femme avait elle aussi vieilli et n'avait plus beaucoup de temps pour jouir de la vie.

Moi j'ai gardés ces bons souvenirs. Un beau jour on m'a offert une Chrysler Valiant de luxe de 1972, bagnole que j'ai tout-de suite achetée. Elle est pratiquement comme celle de Pepp ; seulement la grille a un petit peu changé, avec le fameux et increvable moteur slant six de 3.7 litres.

Je conduis très volontiers cette voiture. Chaque fois que je me place derrière le volant de ma Valiant bleue au toit vinyle noire je pense à Pepp, à son histoire et je souris. Si j'en avais acheté une bordeaux il en serait très content, j'en suis sûr !

Mattia Ferrari



Excursion avec les autocars anciens de France, au Salon RETRO CLASSICS à Stuttgart
Beaucoup de BMW et de Mercedes, Porsche était aussi bien représenté. Il y avait bien sur aussi des américaines, Voici quelques images représentatives : mes préférées !



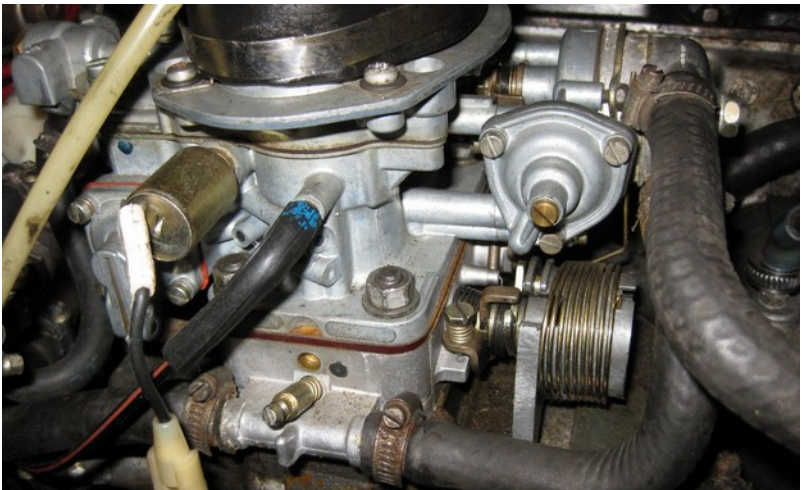
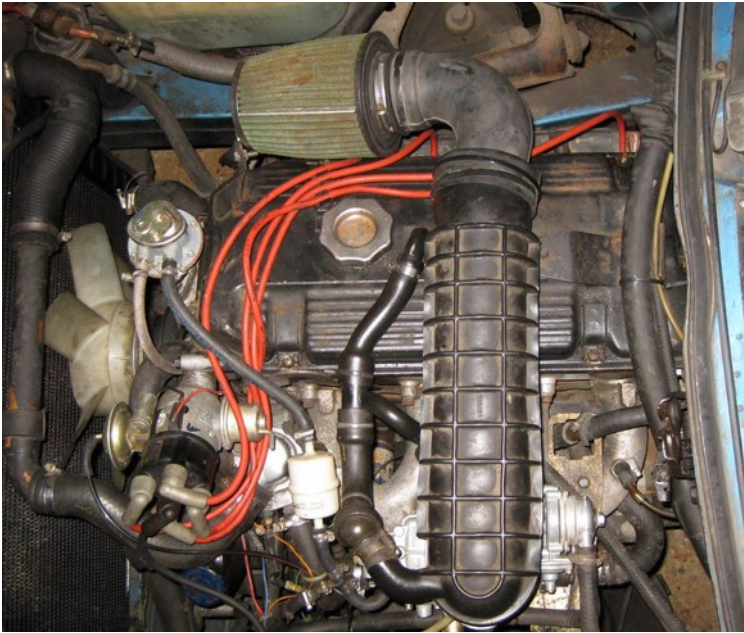
9 Halls d'une surface équivalente d'un terrain de football !
Des autos, des bus, des camions, des motos, et même des vélos.(cette année, pas d'AMC) Nous n'avons sûrement pas tout vu, en 7 heures de visite ! **Bernard**

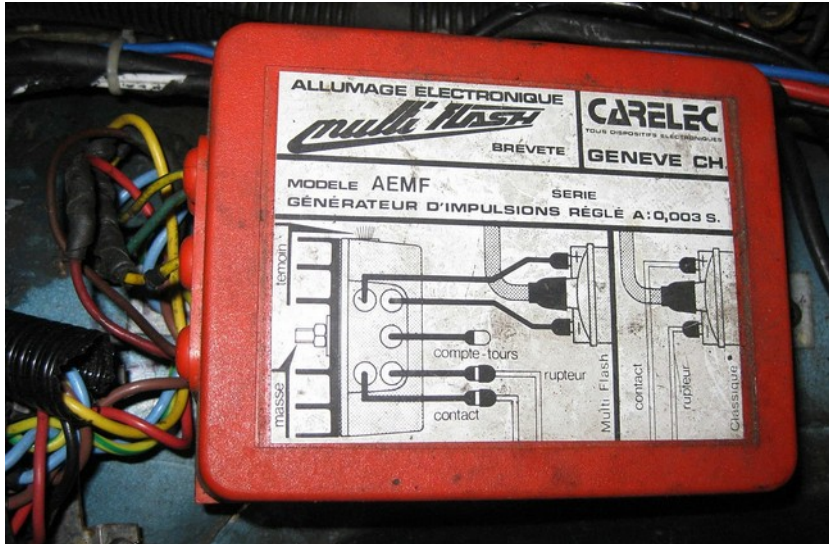




Caractéristiques:

- Moteur 4 cylindres 2 litres, arbre à cames en tête 110cv Chrysler
- Pompe à huile modifiée, carter modifié, arbre à came reprofilé
- Carburateur weber double corps 34 ads
- Allumage à décharge capacitive multi flash (SUISSE)
- Boîte manuelle 4 vitesses Chrysler, embrayage a commande
- Hydrolique Pont arrière Cherokee 4/1
- Rally pack
- Climatisation ,compresseur Sanden
- Puissance fiscale en France 10 cv





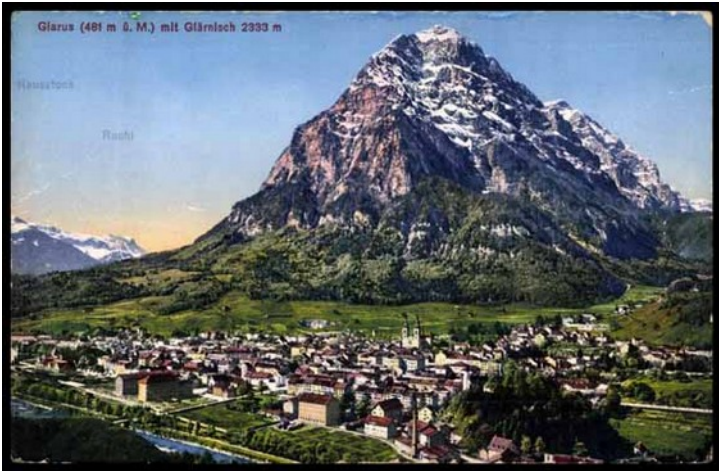
Le playboy et son Eagle

Il était jeune et beau garçon, charmant et sympathique, avait des cheveux noirs et une barbe très soignée. Il était grand et s'habillait toujours sportif. Il aurait pu être un acteur de cinéma, ce qu'il faisait croire de temps en temps aux filles amoureuses de lui quand il s'éclissait en disant qu'il se rendait pour un moment à Rome, à Cinecittà, la métropole du cinéma où les filles voulaient le suivre à tout prix.

Sa mère l'adorait, elle le trouvait fantastique. Son père était plus critique, il n'aimait pas toutes ces filles qui téléphonaient tout le temps pour le chercher. Moins encore il approuvait que son fils ne travaillait pas, ne faisait absolument rien toute la journée pour se réveiller le soir et disparaître jusqu'au matin. Son père était un ancien chauffeur à la retraite et passait beaucoup de temps à la maison où il était devenu répondeur téléphonique à tous les appels des fiancées de son fils. A ce moment-là natel, handy, IPhone, iPod etc. n'étaient pas encore inventés. Le téléphone à la maison était fixé à la paroi du couloir. Il n'était pas question d'avoir des conversations intimes puisque tout le monde écoutait, sauf si le fils était long à suffire pour se placer au WC qui devenait une cabine téléphonique, chose qui faisait enrager les autres membres de la famille ! Le jeune homme changeait de fiancée avec une vitesse surprenante pour lui aussi. Ses amis étaient envieux mais l'accompagnaient tout le temps dans l'espoir de lui chopper une fille.

Le garçon n'avait jamais d'argent, ce qui ne dérangeait pas les filles qui étaient même disposées à payer les consommations au bar ou au restaurant à condition de passer un moment avec lui. On disait qu'il était un grand latin lover : le lecteur peut bien s'imaginer de quelle façon terminait la soirée après le restaurant. A notre beau garçon ne manquait qu'une chose : une bagnole ! Etant donné qu'il était tout le temps occupé à aimer les filles, il n'avait pas temps de travailler, comme j'ai dit. Sa pauvre mère, qui travaillait comme caissière, lui donnait son argent de poche.

La famille avait une tante qui habitait dans le canton de Glarus, mais avec laquelle elle n'avait pas de rapports. La vieille tante avait entendu parler du playboy. Un jour le jeune homme a reçu une lettre d'un notaire de Glarus qui lui annonçait le décès de la tante et le fait qu'il avait hérité. Il ne pouvait pas le croire ! Il a pris le premier train et s'est rendu à Glarus, dans l'espoir d'avoir tout hérité. Il se voyait déjà dans la maison de maître servi par le personnel et des femmes de chambre, contourné par des nouvelles amies. Bref, un pacha au paradis. C'est vrai, il aurait fallu apprendre l'allemand, mais il pensait que la langue de l'amour était de toute façon internationale.



Le bureau du notaire était placé dans une vieille maison au centre de la ville. Le notaire lui dit qu'il était content de lui communiquer qu'il avait été mentionné dans le testament. L' impatient jeune homme lui demanda s'il pouvait recevoir la clé de la maison. Le notaire se montra surpris et lui répondit : « La clé de quelle maison ? Je peux vous donner ces deux clés : vous avez hérité une voiture. » Une bagnole ? Pas de maison ? Pas d'argent ? « Non, une voiture » dit le notaire avec un petit sourire.

Il connaissait bien la vieille tante et savait ce qu'elle voulait faire de son patrimoine et ce qu'elle avait effectivement disposé. De ce fait il informa le playboy que l'église avait reçu la maison avec tout le mobilier, le grand jardin et la dépendance, une fondation pour les enfants l'argent. Et la voiture, de quelle voiture s'agit-il ? Une Cadillac ? Une Mercedes ? Une BMW ? La tante avait un chauffeur, lui avait dit son père. « Et bien non, mon jeune homme, il s'agit d'une AMC Eagle ». Une quoi ? C'est une voiture de luxe ? demanda l'héritier qui ne connaissait pas cette marque. Le notaire lui montra une photo de la voiture et le jeune homme était presque tombé de la chaise en la voyant. Ce break étrange et comique ? Il ne pouvait pas le croire.

Le notaire lui expliqua que la tante avait vendu la Mercedes-Benz et la Cadillac et avait acheté l'Eagle puisqu'elle voulait rejoindre son chalet au Grisons même en hiver et cette voiture était idéale grâce au 4x4. A propos de chalet : qu'est-il devenu ? « C'est le chauffeur qui l'a reçu, en remerciement pour son service fidèle et compétent pendant des années. » informa le notaire.

Notre playboy était bavé, il ne pouvait pas le croire. En un clin d'œil son rêve s'était évanoui. Il n'avait reçu que ce break étrange, même pas une voiture de luxe ou une sportive. Les clés dans la main il s'est rendu au garage où la voiture était garée, se plaça au volant et rentra. Il aurait renvoyé les plaques de Glarus ensuite. En cour de route, sur le col du S. Bernardino, il pensa que la tante lui avait tourné un mauvais tour, que ce n'était pas sympa ce qu'elle avait fait, pas du tout. En conduisant il s'était aperçu que la voiture roulait quand même bien, qu'elle était confortable et assez puissante bien qu'étant automatique.

Une fois arrivé à la maison il montra ce qu'il avait reçu et tout-le monde inspecta cette étrange bagnole que personne n'avait jamais vue auparavant. Tous ses amis étaient venus voir et s'amusèrent beaucoup : t'as reçu que cette auto ? Pas d'argent ? Pas de Mercedes, pas de maison ? Oh le pauvre, riaient les amis malins qui se réjouissaient du fait qu'il n'avait en pratique rien reçu.

Le jour après la poste lui a remis une enveloppe qui venait de Glarus. Le notaire avait suivi à la lettre ce que la tante avait disposé : le lendemain de la rencontre au bureau le notaire devait lui envoyer une lettre écrite à la main par la tante elle-même, que le jeune homme ouvra : « Mon cher neveu, j'espère que tu sois content d'avoir reçu cette belle voiture qui m'a conduit sans jamais me causer de problèmes à Pontresina. Je l'ai toujours appréciée et je pense que tu feras la même chose. Vraiment dommage que tu ne m'as jamais rendu visite. Conduit prudent, celle-ci n'est pas une voiture sportive. Portes-toi bien. Adieu. Ta tante Zita. »

Tout à coup il avait compris : s'il avait visité plus souvent la tante il aurait peut-être hérité davantage.

Notre playboy était bavé, il ne pouvait pas le croire. En un clin d'œil son rêve s'était évanoui. Il n'avait reçu que ce break étrange, même pas une voiture de luxe ou une sportive. Les clés dans la main il s'est rendu au garage où la voiture était garée, se plaça au volant et rentra. Il aurait renvoyé les plaques de Glarus ensuite. En cour de route, sur le col du S. Bernardino, il pensa que la tante lui avait tourné un mauvais tour, que ce n'était pas sympa ce qu'elle avait fait, pas du tout. En conduisant il s'était aperçu que la voiture roulait quand même bien, qu'elle était confortable et assez puissante bien qu'étant automatique.

Une fois arrivé à la maison il montra ce qu'il avait reçu et tout-le monde inspecta cette étrange bagnole que personne n'avait jamais vue auparavant. Tous ses amis étaient venus voir et s'amusèrent beaucoup : t'as reçu que cette auto ? Pas d'argent ? Pas de Mercedes, pas de maison ? Oh le pauvre, riaient les amis malins qui se réjouissaient du fait qu'il n'avait en pratique rien reçu.

Le jour après la poste lui a remis une enveloppe qui venait de Glarus. Le notaire avait suivi à la lettre ce que la tante avait disposé : le lendemain de la rencontre au bureau le notaire devait lui envoyer une lettre écrite à la main par la tante elle-même, que le jeune homme ouvra : « Mon cher neveu, j'espère que tu sois content d'avoir reçu cette belle voiture qui m'a conduit sans jamais me causer de problèmes à Pontresina. Je l'ai toujours appréciée et je pense que tu feras la même chose. Vraiment dommage que tu ne m'as jamais rendu visite. Conduit prudent, celle-ci n'est pas une voiture sportive. Portes-toi bien. Adieu. Ta tante Zita. »

Tout à coup il avait compris : s'il avait visité plus souvent la tante il aurait peut-être hérité davantage.

La vieille tante s'était donc amusée. Il pensa : je pourrais quand même vendre ce break ou l'échanger, je ne veux pas garder cette étrange voiture.

Le jour d'après il s'est rendu au garage où une auto rouge, sportive, attendait un nouveau propriétaire. Il s'agissait d'une Sunbeam Alpine, un joli cabriolet. Il était tombé amoureux de cette charmante voiture qu'il aurait bien volontiers acheté s'il avait eu l'argent. Mais le porte-monnaie de maman n'était pas si généreux et de son père il avait reçu un « niet » catégorique. La seule possibilité consistait donc dans un échange. Mais voilà, pour échanger il faut être à deux et le garagiste ne voulait rien savoir du break AMC puisqu'il disait : je ne pourrais jamais le revendre. Le jeune homme avait ensuite reçu la même réponse d'autres garages. Le playboy s'était rendu compte qu'il n'y avait qu'une seule solution : garder l'auto. Il avait remarqué entre-temps qu'elle buvait beaucoup. A cette époque étaient en service les premiers automates à monnaie qui fonctionnaient à pièces de 5 frs. Mais avec un investissement en essence de 5 frs. on ne roulait que peu, vraiment très peu !

De nécessité vertu, comme on dit. La Eagle avait quand même un avantage. Si on rabattait le dossier du siège arrière on obtenait une grande surface qui se transformait dans un nid d'amour après y avoir placé un matelas. Le break a donc vécu une nouvelle vie : au lieu de déplacer une vieille dame à Pontresina il voyait un tas de jeunes filles qui ne trouvaient pas la location particulièrement romantique, mais qui était de toute façon mieux que rien.

Un beau jour un touriste cherchait son chien qui s'était échappé. Il a aperçu par hasard l'AMC Eagle dans la cour et demanda du propriétaire. Notre playboy était très heureux de vendre, où aurait-il trouvé autrement un autre acheteur, d'autant plus que celui-ci payait comptant ? L'intéressé avait remarqué que l'auto était en bon état, qu'elle n'était pas rouillée mais avait simplement une bonne couche de poussière. Il a offert un prix qui lui semblait ok et que le vendeur a accepté sans discussion. Le grand moment était venu et notre jeune homme pouvait ainsi s'offrir une bagnole convenable. Il avait une réputation à rétablir et un cabriolet était ce qu'il lui fallait. La Sunbeam était entre-temps été vendue et il se contenta d'une Fiat blanche, une bonne occasion.

Mais en ville tout-le monde l'avait nommé « eagle playboy » et ce sobriquet lui resta même après avoir acheté le cabriolet.

Le temps passe pour tous. Quand il avait atteint à peu près 40 ans il est tombé amoureux d'une fille qui jusque-là l'avait toujours ignoré si non méprisé. Peut-être à cause de ça il la voulait. Elle n'était pas une pin-up et avait un caractère très fort. Elle lui imposa une condition pour établir une liaison : le cabrio sportif devait disparaître ! Contre cœur il a vendu l'auto de ses rêves et capitula. Le couple a acheté une petite auto modeste d'origine japonaise et voilà que la réputation de notre ex playboy était ainsi définitivement ruinée, ce qui a fait la joie de ses amis qui pouvaient enfin s'occuper sans concurrence de toutes les filles qui étaient enragées contre lui qui les avait abandonnées.

Et la Eagle, me demandez-vous, qu'est-elle devenue ? Elle roule encore ce jour, fiable et confortable, et fait la joie de son heureux propriétaire. Si elle pouvait parler elle vous aurait sûrement raconté cette petite histoire.



Et voici donc ce que notre playboy aurait préféré à la Eagle !!

Merci à Mattia pour ce joli texte

Les voitures “montage suisse” – Première partie

Dans les années 30 les redevances de douane pour les voitures importées étaient en Suisse très importantes. Voilà pourquoi on a eu l'idée de monter en Suisse les voitures, ce qui comportait deux avantages en même temps : d'un côté on créait des places de travail, de l'autre on les vendait meilleur marché du fait que les pièces d'auto livrées et montées en Suisse bénéficiaient d'un taux d'impôt réduit.

Si on pense aux voitures Chrysler on pense tout-de suite à AMAG (Automobil- und Motoren AG) et à son fondateur Walter Haefner, un industriel averti et très capable, fils d'un missionnaire réformé qui avait étudié économie d'entreprise. Je dois ici préciser d'emblée une chose : le montage des voitures était assuré non pas par AMAG mais par ASAG (Automontage Schinznach AG), deux sociétés qui appartenaient à la Walter Haefner Holding AG.



Haefner avait commencé avec le montage en Suisse un petit peu en retard par rapport à d'autres. En 1941 l'essence et le diesel étaient rationnés en Suisse. Il pensa alors de distribuer des carburateurs à vapeur par sa première société qui s'appelait Autark AG. Ces appareils étaient montés d'habitude à l'arrière de la voiture et disposaient d'une chaudière, d'un bruleur et de tuyaux. La société avait son siège en Utoquai à Zurich, où aujourd'hui encore elle a un grand salon de vente.

L'homme d'affaire rusé chercha ce qui pouvait faire l'affaire. Il croyait que le futur était mobile et pensait qu'on n'avait pas besoin de vieilles voitures, mais qu'il fallait regarder vers le futur. Il chercha donc un partenaire : la guerre n'était pas encore oubliée et logiquement il chercha en Amérique et en Angleterre. Il trouva Chrysler aux USA et Standard Motors Company en Angleterre, société qui avait racheté ce qui restait de la Triumph Motors Company en 1945. Haefner, qui parlait couramment l'anglais, voyagea à Coventry puisqu'il pensait que les Anglais auraient pu convertir au plus vite leur industrie à l'économie civile et en fait le 13 août 1945 il signa le contrat avec Standard. Je pense qu'il ait choisi cette firme anglaise puisqu'elle construisait des voitures modernes complètement neuves, nommées Vanguard, le nom du navire de guerre « HSM Vanguard ». Il s'agissait d'une auto de classe moyenne (4 cylindres, 2'088 ccm, 126,7 Km/h, 12.3 L aux 100 Km, avec une boîte à trois rapports complètement synchronisés, à partir de 1949 même avec overdrive) avec une carrosserie aérodynamique sur le modèle des Plymouth américaines d'avant-guerre.

Mais voilà, ce n'était pas si simple que ça. Les anglais ne livraient pas à temps – de ce fait il monta tout d'abord des Plymouth. Les premières Standard (mais encore du vieux modèle Eight) ont été livrées à Le Havre en janvier 1946, où 10 chauffeurs les ont prises en charges et par la route on rejoint la Suisse, malgré les conditions hivernales et quelques pannes, sans oublier de faire une halte à Paris où elles ont été photographiées, pour obtenir une image de réclame très efficace, devant l'Arc de Triomphe. Mais Haefner avait heureusement non seulement des anglaises, mais aussi des voitures américaines au programme.

29.04.1948.

Au centre W. Haefner,

a droite H. Nordhoff,

A gauche H. Stanek



Seulement en 1947 il trouva un emplacement idéal à Schinznach-Bad (Canton d'Argovie), dans l'immeuble abandonné après la faillite d'une fabrique de ciment. Cette année-là Haefner avait pris contact avec VW, dont je dirai après.

En 1947 il entreprit les travaux de transformation. Les premières voitures montées ont été des Plymouth : 66 en 1949. Mais en 1950 l'affaire pris de l'haleine : 348 Plymouth, 170 Standard-Vanguard ont été montées cette année-là. L'année suivante (1951) ont été assemblées 456 Plymouth, 33 Chrysler et 215 Standard-Vanguard. Ces dernières ont été au programme jusqu'à 1953, année où on en a encore monté 30 pièces.

Je ne sais pas pourquoi ASAG a arrêté en 1953 le montage des Standard-Vanguard. Il est vrai que ces voitures ont été construites pendant 10 ans encore jusqu'en 1963 en Angleterre et en Australie (là-bas des limousines et des pick-up). En 1960 le Groupe Standard-Triumph avait été absorbé par Leyland. Les voitures Standard phase I (1947-1953, moins celles de phase II entre 1953 et 1956, qui étaient déjà des trois volumes) ressemblaient aux Plymouth d'avant-guerre surtout à l'arrière partie. On sait tout-de-fois que les américains n'étaient pas ponctuels avec leurs livraisons au début des années 50. AMAG était de ce fait contente d'avoir au programme d'autres voitures.

Au milieu des années 50 l'assemblage de voitures à Schinznach-Bad a connu un boom : en 1955 on monta 1199 Plymouth, 144 DeSoto et 12 Dodge. Mais déjà en 1951 AMAG disposait de 74 distributeurs dans toute la Suisse, dont 6 au Tessin.



1949 Plymouth Special Deluxe



Stanndard Vanguard 1950



Plymouth mariage entre
carrosserie et mécanique



Standard en Montage

L'atout au programme a cependant été la Valiant. Entre 1960 et 1972 on en a vendu 13'860, 624 Coupé, 4440 Dart (le modèle parallèle de Dodge), 168 Dart HT, 96 Demon et 216 Plymouth Barracuda, voitures compactes basées sur la Valiant.

On sait qu'AMAG a vendu des voitures même à l'étranger. Les clients, surtout Allemands, appréciaient la qualité suisse de finition et ils étaient donc prêts à payer davantage pour avoir une voiture finie comme il faut. La firme a toujours misé sur la qualité suisse et ce fait a été souligné par le directeur Willy Huter, qui disait que la plaquette « montage suisse » dont chaque voiture était équipée devait garantir la meilleure qualité.

En 1954 il écrit aux employés en leurs disant qu'à partir du premier moment les spécialistes du montage devaient être conscients qu'il fallait travailler sérieusement et que de la qualité de leur travail dépendait le succès de vente, la satisfaction des clients et de renvoi la sureté de leur place de travail.

Chaque ouvrier devait être fier de son travail et la devise était : je travaille toujours comme il faut ! La Plymouth suisse, disait-il encore, est synonyme de qualité et témoin de succès sur le marché suisse. Ceux-là n'étaient pas des mots sans sens : aux USA on fabriquait une Valiant en 6 heures, en Suisse en 148 ! En plus de ça : en Suisse on utilisait des matériaux meilleurs et on mettait beaucoup de soin dans les détails de l'équipement.

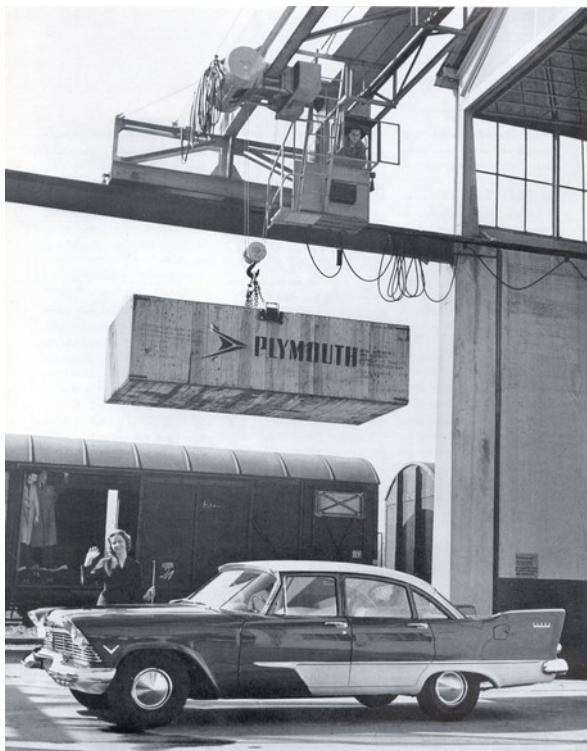
Voici un exemple : les voitures américaines recevaient ici des poignées de porte supplémentaires. On investissait plus de soin aussi dans le traitement antirouille. Le connaisseur reconnaît d'emblée une voiture montée en Suisse. Il ne faut pas oublier qu'ASAG n'était pas seulement une usine d'assemblage, mais qu'elle utilisait des radiateurs, des vitres, des tapis et d'autres composants d'origine suisse, comme les tissus des sièges, ce qui aidait beaucoup notre industrie. Il était possible de commander même des sièges Recaro, dont les Américains ne pouvaient que rêver. Les voitures ainsi équipées sont à ce jour très chères, rares et recherchées.



Établissements de Schinznach-Bad



Fin de chaîne avant livraison



Une Auto prête pour la livraison



Fin de chaîne chez Valiant

En Argovie on a monté aussi d'autres voitures. Entre 1957 et 1960 on a assemblé par exemple 1'098 Karmann-Ghia. D'Allemagne arrivaient les carrosseries, les portes et les capots séparément qui venaient montés ici après traitement antirouille et peinture. Ensuite on assemblait la carrosserie avec la mécanique. Au contraire, les ricaines étaient livrées seulement en pièces détachées, emballées dans les caisses, par navire et train ensuite.

Entre 1959 et 1961 Schinznach-Bad a reçu des caisses en provenance de South Bend (Indiana) qui contenaient des pièces de Studebaker : on en a assemblé 312 en 1959, 72 en 1960 et encore 72 en 1961. La plupart était des Lark et les « montage suisse » sont très rares. Dommage que la Lark VI de notre apprécié caissier Silvio ne soit pas d'origine suisse. Elle est une des 1'690 Lark Regal 2doors fabriquée à South Bend (41 du Canada). Seulement 139 ont été livrées à l'étranger. Sa Lark est équipée d'un moteur Studebaker 6 cylindres de 2,8 L OHV qui a été en production seulement entre 1961 et 1964.

Je l'avais déjà écrit : Haefner regardait en 1947 vers l'Allemagne et misait à la Cox. Il voulait obtenir un contrat d'importation exclusive, ce qui était à ce moment-là très hasardeux. Mais il était convaincu du potentiel de la coccinelle même si elle venait d'Allemagne. Ce n'était pas du tout escompté que les Suisses auraient acheté une bagnole allemande. AMAG était à ce moment-là le 2ème importateur en Suisse et avait donc des atouts pour obtenir le contrat. Le 29 avril 1949 la convention a été signée par Heinrich Nordhoff, chef de VW, et par Haefner pour AMAG, qui était accompagné par le chef des ventes d'AMAG Hans Stanek. Début mai 1949 les premières Cox ont quitté Wolfsburg par la route et ont atteint Lörrach-Stetten/Riehen.

De ce côté de la frontière les attendaient les garagistes suisses qui les ont payées comptant et sont partis avec pour enfin les livrer aux clients qui les attendaient avec patience et qui étaient tous fiers d'avoir enfin acheté une nouvelle voiture. A la fin du mois de mai 1948 déjà 148 Cox avaient rejoint la Suisse. En 1954 étaient 10'000 et en 1961 on en a importé le nombre plus important : 21'111 ! L'optimisme de Haefner était payant ! Les Suisses ont tout-de-suite bien aimé et apprécié la coccinelle qui a été une histoire de succès que chacun de nous connaît bien. D'ailleurs le lien entre AMAG et VW est encore une réalité d'aujourd'hui.



Studebaker Lark VI Regal de Silvio



Ma Valiant de 1972

En 1951 AMAG a passé le contrat d'importation exclusive avec Porsche qui a pris fin seulement en 2008, au moment où Porsche Schweiz AG est devenue le seul importateur. AMAG reste cependant encore un partenaire important de la marque puisqu'elle est la plus grande organisation de service et de vente Porsche en Suisse avec ses 13 garages et, selon ses données, le quatrième partenaire au monde.

A la fin des années 60 les ricaines étaient devenues toujours plus grandes et puissantes mais moins intéressantes pour les clientes suisses, ceci à cause des freins qui n'étaient pas tout à fait à la hauteur de la puissance. Dans un pays de montagne comme le nôtre on a besoin de bons freins et en cela les VW étaient mieux placées et en plus de ça meilleur marché. Depuis des décennies VW est le numéro 1 en Suisse.



Plymouth 1955, vone Belvedere coupé

Les redevances de douane avaient entre-temps baissé pour les voitures importées. La conséquence était qu'il ne convenait plus les assembler en Suisse puisque ça revenait trop cher. La première et la dernière voiture assemblée en Suisse par AMAG a été une Plymouth. Ma voiture est de l'année 1972 et donc une des 480 dernières Valiant « suisse made ».

En 1972 on arrêta la chaîne de montage, tout a été transformé et l'ancienne fabrique a permis d'y placer une grande carrosserie, un dépôt de pièces de rechange et un centre de formation. Schinznach-Bad reste un emplacement important pour AMAG.

Vers la fin de son activité de montage AMAG a utilisé un label rond avec le slogan « Américano-suisse, les seules USA montage suisse », tandis qu'auparavant sur la vitre arrière on collait l'adhésif « automontage schinznach » avec la croix suisse au milieu qui annonçait clairement et avec orgueil l'origine suisse de la voiture. Les premières années on montait une plaquette métallique sur la grille.

Une curiosité pour terminer. Le logo AMAG utilisé jusqu'en 2013 représentait une Auto Union Type A de 1934 : si on le regarde bien on découvre le corps principal de la voiture, avec aux côtés les roues avec les freins à tambour, qui roule à grande vitesse vers celui qui regarde. Ce logo a été abandonné seulement en septembre 2013.

Mattia Ferrari



Plaque d'identification Valiant 1972



Plymouth Belvedere 2doors 1955



Poignée en option : ici sur Valiant

AMC Eagle, remplacement des amortisseurs, et création d'une trappe d'accès à la jauge du réservoir d'essence

En cette deuxième semaine de mars, nous voilà confinés à la maison, pour cause d'épidémie de coronavirus (une première mondiale)

Heureusement j'avais déjà acheté les 4 amortisseurs quelques semaine avant.

J'ai donc pu démarrer les travaux dès les premiers jours, de notre immobilisation !

Tout d'abord, le démontage :

A l'arrière ce n'est pas compliqué, les amortisseurs sont fixés sur les bras de l'essieu en bas avec une clé de 19 on défait l'écrou de fixation, et en haut sur la structure, par en dessous, on peut dévisser les deux pattes de fixations avec une clé à cliquet avec une grande rallonge

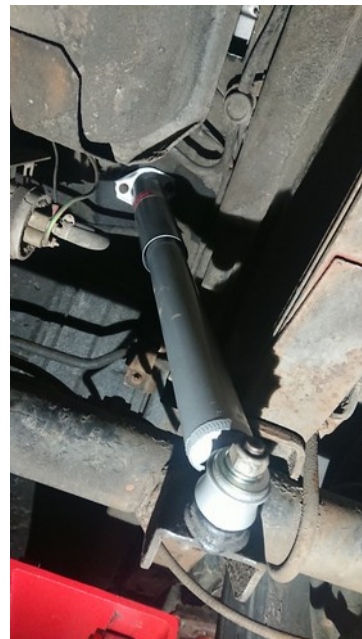
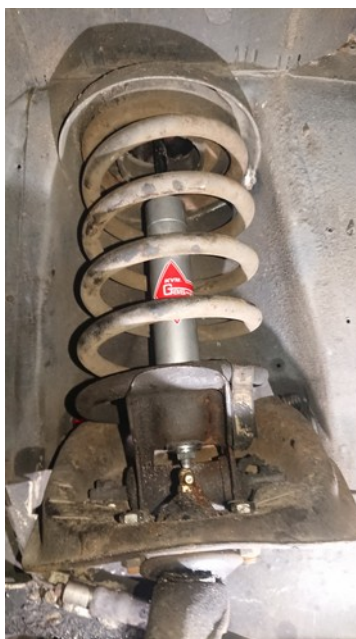
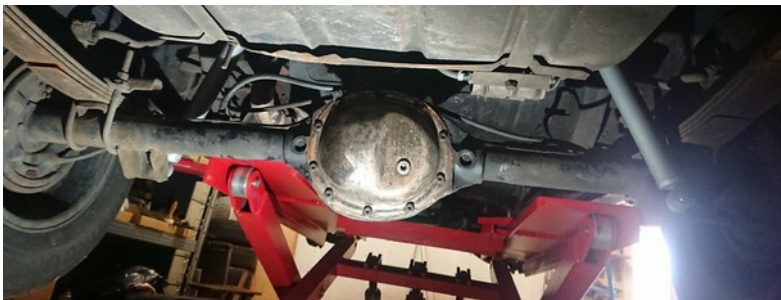
Ici on peut voir l'état des amortisseurs, et les pattes de fixations après démontage



L'avant dévisser les vis de fixation des coupelles qui sont aux dessus des roue dans le compartiment moteur, puis dévisser les deux écrous de fixation sur le bras de suspension. C'est difficile d'accès, et les écrous étant très corrodés, j'ai du utiliser une scie égoïne électrique pour venir a bout de ces vis récalcitrantes. Au bout de quelques jurons et un peu de patience, j'ai enfin pu retirer ces vieux amortisseurs ! (Il faut prévoir de soutenir les bras de suspensions avec un cric, le travail est d'autant plus facile.)

Le remontage s'est relativement plus aisé, néanmoins la mise en place des écrous de fixations basses, des amortisseurs avant, demande une grande dextérité !

Avant le remontage , j'ai nettoyé les coupelles et les pattes de fixations qui ont été conservés.



Ci dessus et ci contre :

Photos des nouveaux amortisseurs montés avec les coupelles et pattes de fixations

Bernard

Comme la Eagle était immobilisée, j'en ai profité pour faire une trappe d'accès à la Jauge d'essence au dessus du réservoir !

D'abord, un nettoyage du fond du coffre était nécessaire.

Il y avait de l'eau stagnante dans le fond, et de l'humidité s'est infiltrée entre le revêtement et la tôle !

J'ai donc enlevé le revêtement par grattage nettoyé et séché le fond du coffre ! Il y en avait un seau plein.



J'ai repéré l'accès au réservoir par le bas, et j'ai fait la découpe avec un outil Dremel, très délicatement en évitant de trop s'enfoncer, pour ne pas toucher les conduits d'essence ! Une découpe d'environ 10cm sur 15cm a été faite. Comme vous pouvez le voir, l'accès à la jauge est maintenant parfait, pour une révision, ou un remplacement !



J'ai ensuite fabriqué un couvercle dans une plaque d'aluminium, sous laquelle j'ai collé un joint souple d'étanchéité. Puis j'ai fixé le tout avec des vis à tôle. Après j'ai rabattue le support du planché de coffre, et je l'ai fixé sur le couvercle, aussi avec un vis à tôle. Maintenant en cas de problème, plus besoin de démonter le réservoir ! **Bernard**





Course de montagne Steckborn – Eichhölzli

En 1955 et en 1962 on a organisé des courses de montagne à Steckborn.

Longueur : 3,5 km, Pente: 4,23%, Elévation: 143 mètres.

Depuis 2007, pour commémorer cette course de montagne, on a organisé 4 courses en la mémoire avec des oldtimers et des voitures anciennes.

La condition de participation était que la voiture devait être âgée au minimum de 30 ans. J'ai participé en 2015 et encore en 2018 avec mon AMC-Eagle de 1980. La manifestation a suscité un énorme intérêt auprès des amis du sport automobile et le corso des belles bagnoles était un tape-à-l'œil pour un tas de monde.

Mon Eagle participait toute seule dans la catégorie des 4x4 et de ce fait j'étais le vainqueur de catégorie ! J'aimerais ici vous présenter quelques-uns des bijoux qui y ont pris part, dans l'espoir de vous animer à participer à l'édition de 2021.



Eagle avant le départ



et... en pleine course!



Borgward Isabella 1955



Rolls-Royce Sport Saloon 1934



MG's 1959



Ford Fairline 1959



Bentley S3 1963 Packard ca.1930



Devant: Dreyer-Miller Indianapolis Race Car 1930

Derrière : American La France 1919

Le vidéo de la course de montagne de 2018 peut être regardé ici : <https://bodenseetv.ch/2018/10/>
 Étant donné qu'une Camérarwomen a oublié d'enlever le couvercle de l'objectif, mon Eagle ne paraît malheureusement pas dans le film !

Fredy Muggli

Le mot du caissier

Bonjour à tous !
 Le corona nous coûtera cher, mais il nous a permis de profiter de revoir notre environnement sous un autre angle et d'occuper notre temps à l'entretien de nos AMC pour des jours meilleurs à venir.
 Comme nous sommes tous dans la même galère, nous n'aurons pas de sortie de printemps et celle d'automne est en attente.
 La caisse de notre club se porte bien et nous avons CHF 3402.85 en caisse au 01-01-2020, notre Président passera encore chez moi pour valider mes décomptes, qui seront présentés à la sortie d'automne.
 L'engagement de Bernard pour la mise en page de notre ***JOURNAL 42 CORONA*** qu'il a décidé de vous envoyer plus tôt que d'habitude, est extraordinaire, Un ***GRAND MERCI*** à Bernard pour ce boulot !
 Ce qu'il y a de nouveau chez moi ne se verra pas sans aller voir sous le capot de ma ***Black PACER V8***, elle est en atelier pour la greffe d'un autre cœur et d'autres petits « Bobo »



La ***CONCORD*** de Jean-Pierre est en vente chez moi, elle passera entre les mains du mecano pour l'embrayage, qui est inroulable dans cet état. Elle est déclaré « Vétéran » sur son permis de circulation, elle n'a pas de rouille, mais sa peinture n'est pas première fraîcheur.

Votre caissier, amicalement SILVIO et son assistante Dadie !

Presentation d'une partie de la collection d' Erwin Zinner.

Merci à Erwin de m'avoir envoyé toutes ces belles photos de ses Autos. Je n'ai pas pu les éditer toutes par manque de place. J'espère que ça encouragera d'autres membres de me transmettre leurs images.

Bernard











Encore des photos d'Erwin



Caro et Pedro

Le petit joli village se trouvait dans une vallée très belle, romantique et silencieuse typiquement suisse avec toutes ces maisons en bois, où on vivait essentiellement de l'agriculture. Il ne comptait que 800 habitants qui se connaissaient tous. La petite école du village avait toujours été maintenue même quand il y avait peu d'élèves puisqu'elle était importante comme l'hôtel de ville ou l'église. Elle était placée dans une jolie maison en bois très colorée, disposait de deux salles, d'un bureau et d'une petite bibliothèque. La plupart des élèves s'envolait vers la maison dès que les cours terminaient, puisqu'ils devaient atteindre aux travaux à la ferme. L'école est importante, pensaient les parents, mais chez nous à la ferme on se sied à la table seulement après avoir bossé. Pas de travail, pas de bouffe, ça c'était la devise qui valait aussi dans une ferme située loin du centre du village où habitait une famille de quatre personnes et deux auxiliaires. Et c'est ici où commence notre petite histoire.

La petite fille de cette famille était toujours la dernière à quitter l'école puisqu'elle fréquentait la bibliothèque : elle était fascinée pas les bouquins qu'elle lisait volontiers pendant une heure après les cours, pour ensuite rejoindre à vélo en grande vitesse la ferme où elle devait encore atteindre aux petits travaux. Son père l'engueulait chaque fois à cause du retard. Mais elle travaillait bien et vite, même mieux que son frère aîné, et son père savait bien pourquoi elle restait à l'école plus longtemps : il espérait qu'un jour elle serait devenue médecin ou vétérinaire. La petite savait que son père l'adorait, même s'il faisait tout pour le cacher. Il avait un faible pour sa fille étudiante intelligente. Elle s'appelait Caroline, était sympathique, sportive et rusée. On lisait son énergie et sa santé dans ses yeux verts. Elle portait les cheveux en queue de cheval : ils étaient roux et ses taches de rousseur sur son beau visage les mettaient davantage en relief. Caroline – on l'appelait Caro, peut-être d'après « carotte » – après de nombreux romans d'amour avait découvert en bibliothèque un autre livre qui l'avait enchantée surtout à cause des photos des Jeeps qui y étaient publiées. Caro s'était mise dans la tête d'acheter un jour une de ces jeeps puisqu'elle était la voiture de ses rêves. Elle conduisait déjà l'Opel Blitz du père, camion qui servait à livrer les produits de la ferme aux grossistes où à les vendre au marché, bien sûr pas sur la route. La même chose elle faisait avec l'Opel Kapitän, voiture de famille qui venait utilisée tout au plus le dimanche. La jeune fille ne faisait pas seulement les travaux à la ferme mais aidait aussi ses amis et connaissances ce qui lui permettait de recevoir un pourboire. Et dans le temps elle avait récolté une jolie somme.

Quand elle a eu 18 ans et passa son permis avec l'Opel Kapitän de 1959, elle a voulu aller à Thun. Ses parents n'imaginaient pas ce qu'elle allait faire à Thun. Elle voulait participer à la vente aux enchères des vieux engins militaires et voulait à tout prix réussir à s'acheter une jeep militaire. Elle frappait é l'œil parmi tous ces hommes qui étaient venus de toute la Suisse pour les enchères. Tous étaient éblouis par cette jeune femme aux cheveux roux aux beaux yeux verts et ils étaient curieux de savoir à ce qu'elle visait jusqu'au moment où ils ont compris qu'elle voulait une des Jeep de l'armée.

Elle était méga heureuse puisqu'elle avait atteint son but. Arrivée à la maison avec sa nouvelle voiture elle rencontra son frère qui s'est réjoui beaucoup. Les deux ont tout de suite essayé la jeep sur le terrain et ont apprécié son comportement. Ils se sont amusés vraiment beaucoup. Maman et papa ne l'étaient pas autant, mais son père a essayé la jeep le jour après en tant que passager et il s'est convaincu que ce 4x4 pouvait être utile à la ferme. Caro a trouvé une remorque chez un voisin et depuis ce moment-là la Jeep CJ-5 a trouvé sa place dans le parc voitures de la famille. En plus de ça, Caro pouvait dès lors faire des petits transports et être utiles à d'autres personnes. En un clin d'œil ce 4x4 s'est fait un nom dans la région.



La Jeep était de l'année 1965, donc une des premières CJ-5 achetées entre 1964 et 1972 par l'armée suisse. Elle avait un moteur Hurricane F-134 avec une cylindrée de 2200 ccm, 76 PS et 3 vitesses, traction avant enclenchable plus réductions et une installation électrique de 12V. Les jeeps militaires pouvaient avoir du 6V, du 12V ou même du 24V, ça dépendait de l'utilisation. Tous les corps de l'armée en disposait jusqu'à l'année 1988 quand elles ont été remplacées par les Steyr-Puch GE 230. Chaque année l'armée offrait aux enchères les jeeps qu'elle n'utilisait plus.

Mais notre jeune fille avait un autre but. Elle avait entre-temps obtenu son diplôme de jardinière et avec sa jeep elle pouvait atteindre à sa nouvelle activité. Dans la famille on savait depuis toujours que le fils aurait un jour repris la ferme ; de fait elle était libre de choisir le métier qui lui convenait. Une serre a été montée et petit à petit la petite dame a su se faire connaître même en ville où elle trouva plusieurs clients. Il lui a fallu employer des aides et le but qu'elle s'était fixé devenait de jour en jour plus actuel.

Quel but ? Elle voulait un cheval ! Elle a pris la jeep et se rendit dans le Jura pour chercher son cheval, mais pas n'importe lequel. Elle en cherchait un des Franches-Montagnes, un vrai cheval suisse fiable, un Freiburger, aucun autre n'entrait en ligne de compte. Elle appréciait le tempérament calme et docile du « fribi » qui est un cheval de montagne endurant, peu exigeant, au pied sûr, apprécié par sa force et son excellent caractère curieux et agréable, avec une robe alezane ou baie, souvent avec une liste et des balzanes blanches ainsi que le crin noir, alezan ou lavé.



Elle l'a trouvé à Seignelégier et c'était amour au premier regard. Il l'a regardée d'abord derrière un arbre, curieux et un peu timide, mais tout-de suite il s'est montré affectueux et s'est laissé caresser. Caro le savait : celui-ci est mon cheval ! Grand, avec sa belle robe lucide typiquement « fribi » : ça c'était Pedro. Elle a emprunté la remorque nécessaire et Pedro se retrouva à la ferme où l'attendait une étable toute neuve et des vastes prés, mais aussi le boxer « Tiger » de Caro qui était tout content de pouvoir enfin s'amuser avec un animal sérieux et pas seulement qu'avec des vaches, des poules et des cochons.

Caro avait remarqué que la jeep CJ-5 avait de plus en plus de la peine avec la remorque. Le vieux moteur 2.2 litres était presque à bout de souffle et Caro a ainsi décidé de s'acheter une nouvelle bagnole 4x4. Sa firme allait bien et elle voulait une nouvelle Jeep. Si elle avait suivi la raison elle aurait dû s'acheter une diesel, comme par exemple une Toyota ou semblable. Mais le cœur disait autre chose : tu dois prendre une jeep, une vraie ! Au début des années 90 les CJ-7 étaient disponibles seulement en occasion puisque la Wrangler l'avait remplacée depuis 1989. Officiellement en Suisse elle n'était importée et disponible avec le gros moteur qu'à partir de 1990. Après avoir étudiés les prospectus Caro se remit à la voix du cœur et décida d'acheter une nouvelle Jeep, une vraie. L'émotion avait prévalu sur la raison. Elle a démarré la vieille jeep, un siffle et Tiger y sauta dessus et elle est partie pour Lyss où il y avait un garage qui importait directement et qui vendait donc meilleur marché. Caro pensa qu'elle aurait pu visiter un client à Roggwil qui se trouvait sur le chemin.

Elle avait terminé de discuter avec ce client et était en train de redémarrer quand elle a aperçu une magnifique Jeep CJ-7 Renegade, jaune, avec ses jantes chromées qui brillaient et qui passait sur la cantonale. Elle fonça à fond pour la rejoindre, pour ce que le vieux moteur permettait. Le chauffeur de la CJ-7 avait remarqué dans le rétroviseur d'être suivi et a ralenti pour permettre d'être rejoint. Caro remarqua alors ce qu'elle n'avait pas vu auparavant : le jeune homme qui conduisait son rêve de jeep et qui s'était entre-temps arrêté. Elle s'est tout de suite aperçue qu'il était sympathique et ouvert. Il s'amusait fort du fait que la belle jeune fille s'intéressait à sa jeep et se prêta au jeu. Un café ? Pourquoi pas ! Le jeune homme, attiré non seulement par les beaux yeux de la fille, lui expliqua tout fier tout ce qu'il fallait savoir de son engin adoré : qu'il s'agissait d'une CJ-7 avec le moteur V8 de 5 litres, qu'elle était automatique, avait un hard- et un soft-top et qu'elle venait d'être expertisée. Ah oui, qu'elle avait un pont arrière des meilleurs, un Dana 44. Caro connaissait déjà tout ça mais elle l'écouta avec patience puisqu'elle était fascinée non seulement par la jeep mais bien plus par son propriétaire. Pour la première fois dans sa vie elle avait les papillons dans le ventre, non seulement sur les fleurs qu'elle adorait. Elle a ainsi appris qu'il était jardinier employé chez la renommée maison Häusermann de Langenthal. Caro avait oublié pourquoi elle se trouvait sur la route vers Lyss. Tiger était un tantinet jaloux de ce jeune homme qui avait fait tourner la tête à sa patronne.



En deux mots : elle a fait d'une pierre deux coups ! Caro a ainsi trouvé non seulement une belle jeep mais aussi un homme qui pouvait l'aider dans son activité. Peu après, en effet, il changea et allait rejoindre la firme de Caro qui s'était faite un nom devenant plus importante. En hiver Caro était au volant du Berna 5V avec le chasse-neige ou avec le diffuseur de sel. Elle avait entre-temps passé son permis de poids lourds et cette activité accessoire servait à bypasser la période hivernale. Le jeune homme pouvait l'aider aussi au volant du camion.

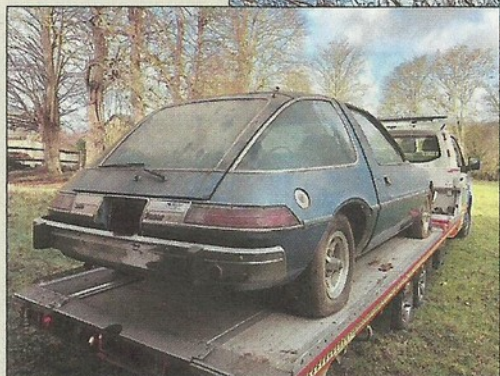
Caractéristique de la maison restaient les jeeps. Sans souci pour les coûts, les deux jeunes avaient opté pour ces véhicules puisqu'ils pensaient que conduire était non seulement une question de raison mais bien plus d'émotion. A propos : Caro avait entre-temps acheté sa Wrangler pas avec le V8, mais avec le fameux 6 cylindres de 177 CV, qu'on montait aussi dans le Cherokee, et qu'elle appréciait. La vieille CJ-5 a été restaurée, repeinte d'une autre couleur, munie d'un moteur refait et depuis lors a servi pour participer aux rassemblements.

Les deux n'étaient pas seulement amoureux l'un de l'autre, mais aussi de leurs jeeps. Si la maison de jardinage existe encore je ne le sais pas ; ce que je sais c'est qu'ils ont fondé une belle famille. Grâce à la Jeep AMC.

Mattia Ferrari



SORTIE DE GRANGE



▲ La Pacer a dormi trente ans dans une dépendance de cette propriété normande. Elle n'a que 28 000 km et quelques points de rouille. ►



Une Pacer presque neuve

Jeune collectionneur de 21 ans d'une vingtaine de voitures, j'ai sorti de grange récemment une AMC Pacer. C'est un gendarme parmi mes connaissances, sachant ma passion pour les anciennes, qui m'a informé d'un domaine à vendre suite au décès des propriétaires, où il y avait une petite voiture américaine. J'ai contacté la fille des propriétaires qui m'a accueilli dans leur domaine du Calvados et m'a fait découvrir cette fameuse américaine au fond d'une des dépendances. J'ai eu la surprise de tomber sur une AMC Pacer de 1976, comme neuve après plus de trente ans de sommeil sous un drap de poussière. Elle n'a que 28 000 km au compteur. Ses propriétaires vivaient à Paris et venaient de temps en temps passer le week-end en Normandie. Cette voiture au style décalé me fait penser au film *Wayne's World* ou encore *L'aile ou la cuisse* avec Coluche.

Simon DESGROUAS



▲ L'intérieur, tout en vinyle bleu, est aussi très bien conservé.

Nous avons eu l'autorisation de publier cet article par : **Antoine Minard** de la rédaction du journal **LVA**, sur la demande de **Mattia**. (L'article original est dans le LVA n° 1917 du 26/03/2020)

Merci donc à tous les deux, de la par de l'ensemble du club.

Voitures mythiques : l'AMC Pacer, le batracien mécanique.

Confinés, c'est le moment de se remémorer les autos qui ont marqué leur époque.

En toute subjectivité. Saison 1 : 5 voitures mythiques... et pourtant moches. 3e épisode.

Par Claire Fleury Publié le 26 mars 2020 à 09h56 au nouvel obs : <https://www.nouvelobs.com>

Le tout pour le tout. Au début des années 70, American Motor Company (AMC) va mal. Le constructeur décide alors de frapper un grand coup, avec une voiture pas comme les autres. Ce sera la Pacer (la « meneuse »), lancée en 1975, une compacte presque aussi large que longue (« the wide small car », soit « la petite voiture large », dit la publicité), dont la moitié supérieure est presque entièrement vitrée.

Elle n'a pas l'air d'une voiture, tout le monde est d'accord. Pour le reste, chacun y va de son inspiration : aquarium, grenouille dégénérée (on ne parle pas encore d'OGM), mijoteuse pour ragoût, soucoupe volante... A l'époque, la science-fiction n'est plus à la mode. Le film « Rencontre du troisième type » qui relancera le genre, sortira seulement trois ans plus tard. Alors, une auto qui ressemble à un engin de Martiens... C'est un peu comme si aujourd'hui, en plein confinement, un constructeur lançait un modèle qui ressemble à un appartement.

Une AMC Pacer de trois quart arrière

Mais le premier choc pétrolier, en 1973, a refroidi les Américains. Ils commencent à regarder de travers leurs grosses bagnoles. Et s'ils se moquent de la Pacer, ils remarquent que cette petite auto consomme bien moins que les autres. Au départ pourtant, la Pacer devait être équipée d'un moteur Wankel (à pistons rotatifs) plus léger et moins encombrant qu'un moteur classique (à pistons linéaires), mais beaucoup plus gourmand.

Arrive le choc de 73, AMC abandonne le Wankel et opte pour un moteur classique de six cylindres en ligne. Problème : il ne rentre pas sous le capot. Illico, les designers l'agrandissent et soulignent ainsi la ligne de la voiture. Autre invention : la porte côté passager est plus large que celle côté conducteur, pour faciliter la montée à l'arrière. Pas bête !

Et puis, avec ses pattes écartées qui, tel un sumo, lui confèrent une grande stabilité, la Pacer tire son épingle du jeu de la nouvelle législation sur la sécurité des véhicules. Effet sauna. Enfin, ses grandes glaces offrent aux conducteurs une visibilité presque sans angle mort.

Mais, ce n'était pas prévu, cet avantage se transforme en gros défaut, dès qu'il fait beau. Sous le soleil, derrière les vitres, il y fait alors une chaleur à crever.

Effet sauna garanti. Personnellement, en Californie, on a connu un propriétaire d'un hot tub (bain bouillonnant) dans son jardin et d'une Pacer dans son garage.

Ceci expliquerait cela.

Pour autant la Pacer et son look d'ovni ne suscitent pas que les moqueries.



Une AMC Pacer présentée lors d'une exposition de voitures de collection à Téhéran en Iran, en 2014.

Elle a aussi ses fans. En ces temps « Flower Power », la VW Coccinelle est aux Etats-Unis la voiture préférée des (vrais et faux) hippies et de tous ceux qui n'ont pas envie d'une voiture « virile » ni d'un gros calibre pour dégommer la route. Ils s'emballent alors pour les rondeurs joviales de la Pacer. Au final, son lancement est un vrai succès. Elle franchit même l'Atlantique pour séduire quelques Français aventureux, dont Coluche dans « L'aile ou la cuisse » en 1976.

Mais, la faute sans doute à son air trop révolutionnaire pour le grand public, les ventes s'essouffent dès 1977. AMC lance alors la version break du véhicule. Rien n'y fait... Le constructeur de la Pacer est au bord de la faillite. Extinction du batracien en 1980. PS : Une autre voiture s'était déjà appelée Pacer (voir 1er épisode de cette série), l'Edsel Pacer, lancée par Ford en 1958, l'un des pires échecs de l'histoire de l'automobile. A ce jour, aucun constructeur n'a prévu de troisième tentative.

A voir : <https://www.nouvelobs.com>

Claire Fleury

*Merci à Notre ami et membre **Jean Marc Fau**, de nous avoir suggéré la publication de cet article dans notre journal.*

*Comme il est consultable sur le site du Nouvel Obs, je suppose que **Mme Claire Fleury** n'y voit pas de mal !*

*Merci à **Claire Fleury** d'avoir consacré cet article à notre voiture mythe.*



PROGRAMME SORTIE 2020 LYON
DU 04 – 05 – 06 SEPTEMBRE 2020

- Vendredi 04/09 2020 Arrivée Résidence Villemanzuy Lyon Belambra
21 Montée ST Sébastien 69001 Lyon tel : 04 72 98 21 21

17H00 – 20H00 Apéro de Bienvenue
20H00 – 21H00 1/2 pension (102,15€ /pers.)

- Samedi 05/09/2020 Matin

9H30 – 10H00 Départ Belambra à pieds Croix Rousse
(Place Bellevue – Gros caillou)
10H00 – 11H00 Visites de la Maison des Canuts
10/12 Rue d'Ivry 69004 Lyon tel : 04 78 28 62 04
11H00 – 12H30 et des Traboules de la Croix Rousse-Terreux (14,00€ /pers.)
ou shopping Centre Ville pour ces Dames :
point de ralliement Fontaine des Terreux)
12H45 – 14H30 Repas au Café des Fédérations (30,00 € / pers.)
9 Rue du Major Martin 69001 tel : 04 78 28 26 00

- Samedi 05/09/2020 Après-midi

15H00 – 16H00 Croisière "Preskile Ile Barbe" sur la Saône (14,00€ /pers.)
2 Quai des Célestins 69002 Lyon tel : 04 78 42 96 81

16H00 – 17H00 Visite Quartier Saint Jean
17H00 – 18H00 Départ «Ficelle» pour Fourvière (1,76€ /pers.)
18H30 – 19H00 Retour Belambra en Métro
19H00 – 20H00 Assemblée Générale
20H00 – 22H00 1/2 pension (102,15€ /pers.)

- Dimanche 06/09/2020 Matin

09H30 – 12H30 Départ en voiture Circuit dans "Lyon-Presqu'Ile"
puis direction Rochetaillée/Saône par les Monts d'Or
Musée Malartre de l'Automobile (forfait 60,00 € pour tous)
645 Rue du Musée 69270 Rochetaillée tel : 04 78 22 18 80
12H30 – 15H30 Repas Café de la Gare à Couzon (45,00€ /pers.)
26 Rue Gabriel Peri 69270 Couzon/Monts d'Or
tel : 04 78 22 17 05
16H00 Retour Bercaill

Anmelde Formular, Bulletin d'inscription

Nom _____ Namen

Adresse _____

N° tel _____ Handy

Mail : _____

Nombre de personnes : _____

Végétarien _____

Animal de compagnie _____

Chèque acompte de 50€ par personne pour toute inscription .

Dernier délais d'inscription: 15. Mai 2020

VALLES Patrick & Gaetane 7 rue Gallieni - La Moutonne - 83260 La Crau France
Fixe: +33 4 94 57 44 44 Mobile: +33680732528 Mail: gaetane.valles@wanadoo.fr

*Toutes inscription non munie de son acompte sera considérée comme nulle,
Une réservation directement à l'hôtel de destination n'est pas possible
Merci pour votre compréhension*

Nos specialistes:

Sam Jeep & Cars Laurent Debetencourt GSM: 0032 477 77 33 90
<http://www.samjeep.com/> Tél/ Fax: 0032 71 65 03 29
SamJeep samjeep@mobistar.belive.fr

Sivio Zuccatti: AMC Pacer & Eagle, Beaucoup de pièces d'occasion ou neuves:
sizu-amc@hispeed.ch,
Telefon: +41329133279, Handy: +41794463370

Garage Monhart Ruedi Monhart Hauptstrasse 12 CH-8274 Tägerwilen Tel.:
071 667 04 44 info@garage-monhart.ch

Vintage Garage; Gilles Ceron 3523 rue du General De Gaulle F-45160 Olivet
Tel: +33238640664 <http://www.vintage-garage.fr/fr>
cerong@gmail.com

Caviglia Pieces AMC & Jeep Grimselweg 3 CH-6005 Luzern +41413672151
sales@caviglia-lucerne.com <http://caviglia-lucerne.com/>

SRC Oldtimer Reifen Peter Debrunner Postfach 25-CH 9030 Abtwil Tel: 071
279 15 12 <http://www.isoproq.ch/index1.htm>
src.oldtimerreifen@gmx.net

ACCF

Seit Ende August 2015 ist unser Club dem American Car Club de France angeschlossen.

Alle Mitglieder unseres Clubs haben die Möglichkeit, dem ACCF für eine bescheidene Summe von 45 € pro Jahr (1/2 Tarif) beizutreten.

Sie können Mitglied der ACCF werden, auch wenn Sie kein amerikanisches Auto besitzen

Es ist unseren Mitgliedern möglich, an den Versammlungen dieses Vereins vor Ort in folgender Adresse teilzunehmen: 5 rue des Fontenelles, Industriegebiet Petit Parc 78920 ECQUEVILLY. Samstags von 14:00 bis 17:00 Uhr

Informationen zur Mitgliedschaft finden Sie auf der Website: <http://www.accf.com/>

Senden Sie Ihrer Mitgliedschaft eine Kopie der AMC Switzerland Club-Mitgliedskarte und einen Scheck über 45 € zu



Le Concord de notre regretté ami Jean Pierre Dubois est en vente.

Vous pouvez vous adresser a Silvio :

sizu-amc@hispeed.ch Tel :0041329133279



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, Bernard

A Vendre chez Silvio notre caissier,

Porte clé en cristal rétro éclairé avec le logo du club

10€ Seulement + port

fabriqué chez Cristallerie Lehrer <http://www.cristallehrer.com/> Chez Sivio,

vous trouverez aussi beaucoup de pièces d'occasion ou neuves pour vos AMC

Contactez le : sizu-amc@hispeed.ch tel fixe: +41329133279, mobile: +41794463370



très rare **Pontiac Grand Prix** 6 cylindres, 3.8 litres.

carrosserie peinture impeccable, sellerie, pavillon neufs, carburateur, allumage neufs.

climatisation.fonctionne parfaitement CT ok état exceptionnel : 9500€

Contact : Bernard bs.67290@live.com



Vends : Bloc 4.2 nu, pistons de 4.2, Culasse 4,0 Jeep de 1990 environ 100000km, Admission injection Renix et collecteur échappement de 4.0 de 1990, J'ai aussi un arbre de roue arrière de Eagle **Contact : Bernard**

bs.67290@live.com



URGENT

Votre carte de membre 2020 vous attend .

Le montant de la cotisation est inchangé

CHF 75 pour les membres suisses

50 € pour les membres hors de Suisse

Les paiements peuvent être réglés de la manière suivante

Pour le paiement s'il vous plaît utiliser : **Postfinance**

Postfinance : AMC SWITZERLAND : 8049 Zurich

N° Compte : 17-122304-5 : **Kontonummer**

IBAN : CH78 0900 0000 1712 2304 5

BIC : POFICHBEXX

Paiement depuis la France: un chèque à Silvio ou un virement à: **Banque Postale,**

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

Nous vous remercions d'avance pour votre engagement et espérons vous voir à l'une de nos réunions

Patrick vend des pièces de Jeep et de Pacer En ce qui concerne les pièces de Pacer:

- 1 bloc moteur avec vilebrequin et piston
- 1 culasse
- 1 collecteur, avec carbu
- 1 boîte auto 3 vitesses
- 1 pompe hydraulique
- 1 alternateur
- 1 démarreur

En ce qui concerne les pièces de Jeep:

- **1 caisse nue bon état non choquée** (à enlever sur plateau)
- 1 moteur complet 4,0L tournant
- 1 boîtier de direction + colonne
- 1réservoir essence
- 1 collecteur inox 6X1
- 1 carrosserie (portières, capot, haillon....)
- 1 Habillage intérieur gris (console, bandeaux...)
- 1 siège AV électrique + banquette AR cuir gris

Beaucoup de pièces supplémentaires qui pourraient servir à certains membres de notre Club.

Appelez moi ou envoyer un mail avec le

détail des pièces demandées, je me ferais plaisir de vous rendre service à moindre coût.(Exemple: la caisse de Jeep je la donne avec la carte grise française)

Salut à tous **Patrick**

gaetane.valles@wanadoo.fr +33 4 94 57 44 44

+33 6 80 73 25 28

