



SWITZERLAND

JOURNAL

Janvier 2021

N° 43

Januar 2021

ZEITUNG



Dessin : Adam Ferrari

Dans ce numéro :

Dadie est partie, Sortie de grange, Reportage de notre sortie d'automne à Lyon,
Roland se présente et présente sa Pacer,
Montage Suisse - 2ème partie, La douce petite histoire de Jacques,
Le programme de notre prochaine sortie, et plein d'autres choses

Éditorial,

Chers lecteurs,

Une fois de plus, notre sortie à Lyon à été un grand succès, malgré la défection, en dernière minute de tous nos amis Suisses ! Gaëtane et Patrick ont eu beaucoup de mérites pour cette organisation, qui ont su déjouer toutes les entraves dues à cette situation exceptionnelle, en cette année 2020. Une Organisation maîtrisée avec humour et rigueur. Nous avons tous passés un très bon moment, avec les différentes visites et les repas dans des Bouchons et Restaurants de la capitale de la gastronomie Française.

Je tiens aussi à remercier tous les membres qui ont participé à la rédaction de ce journal, (en particulier Mattia, qui nous a déjà écrit plusieurs histoires très sympathiques) et j'encourage tous ceux qui n'ont pas encore contribué, à partager leurs anecdotes et aventures avec leurs autos.

Merci beaucoup à tous .

AMCistement **Le Secrétaire : Bernard**

Le mot du Président

Chers membres du Club

Ces lignes vous atteignent depuis la deuxième colline statistique Covid-19.

Béni par la vallée entre deux amplitudes virales la sortie d'automne organisée par Gaëtane et Patrick Vallès a pu prendre place.

Un intervalle alors qui réunissait temps et terroir – une baisse entre deux hausses : comme le prix de nos classiques, comme l'espoir de se débarrasser du fléau juste pour se voir immobilisé par sa rentrée.

Un été perdu – une année même ? Loin de ça. Le petit pays au centre hors l'UE et beaucoup plus encore la France ont vécu des temps beaucoup plus épuisants, dangereux et déprimants.

Tandis que le travail à la maison fleurit notre présence à domicile mobilise des forces toutefois bienvenues. Ainsi par exemple Adam et Matta Ferrari, qui ont délivré une contribution considérable au journal que vous tenez en vos mains.

Parlant des mains : la main invisible mais aux résultats tant plus visibles : notre secrétaire Bernard.

Le bilan : il y existent toutefois et toujours des forces bien invisibles !

Bien amicalement

Béat

Le Mot du Vice président :

Bonjour à tous,

Tout d'abord, un grand merci à Mattia et Adam Ferrari qui ont participé activement à la rédaction et la fabrication de ce journal, en espérant qu'ils pourront bientôt se joindre à nous lors d'une prochaine sortie. On ne félicite plus Bernard, notre secrétaire dévoué, irremplaçable, concepteur et « rédacteur en chef » de notre journal.

Pour la première fois en 2019, nous n'avons eu qu'une seule sortie, notre sortie de printemps ayant été annulée. Bravo à tous les plus de 50 ans qui ont bravé la covid 19 avec fougue ! Peu de voitures anciennes à Lyon, mais le plaisir de se retrouver grâce à Gaetane et Patrick. Combien d'entre nous ont passé des dizaines de fois, ou plus, le tunnel de Fourvière sans s'arrêter et sans savoir l'histoire du site qu'ils traversent ? Grâce à cette sortie, nous avons pu découvrir la ville de Lyon. Nous la verrons sous un autre jour lors de nos prochains périples.

C'est la particularité de ces sorties, chaque organisateur nous permet de visiter une région « de l'intérieur » car chaque organisateur connaît sa région et c'est ce qui fait le charme de nos sorties.

Nous avons au cours des années visité des petits musées, des villages, des paysages, qui ne font pas partie des grands circuits touristiques et qui nous ont enchantés. Et l'histoire continue.

Je réitère ma demande aux membres du Club des régions du nord-ouest, et grand ouest de la France, région que nos AMC n'ont jamais visitée.

J'espère que, malgré les conditions particulières de cette année, nous pourrons nous retrouver nombreux au printemps pour notre sortie à Reims.

Emmanuel Prat

Le mot du caissier !

C'était une belle journée d'octobre, occupé à refaire qu'une certaine "CONCORD" rouge reprenne un aspect présentable, afin qu'un nouvel enthousiaste en fasse son *Coup de coeur* ! (En Suisse elle est expertisée en "vétérain", valable six ans et 3000 km par année)

En ce moment elle est en hibernation, protégée sous sa housse !

Les paiements des "Cotisations 2020" sont satisfaisantes, quelques rappels seront nécessaire.

Je m'excuse de n'avoir pu participer à notre "Sortie d'automne 2020", la faute à cette pandémie et à la santé de Ginette, qui est actuellement en confinement au "Home d'accueil temporaire". Merci à Thomas EDISON qui nous a inventé cet antivirus qu'est le téléphone.

Amicalement votre **caissier SILVIO**



Assemblée générale du 5 9 2020 à 19:45

En présence de : Luc et Léa Verhaegen, Alain et Josette camus, Patrick et Éveline Lestavelle, Mélina et Dominique Brossier, Stella et Emmanuel Prat, Gaetane et Patrick Valles, Danielle et Bernard Scheidt .

Ordre du jour :

Présentation de comptes par Bernard, sur ordre de Silvio, Ces comptes sont approuvées à l'unanimité des membres présents

Pour cause de Covid, l'assemblée prévoit un vote de renouvellement du comité lors de la prochaine réunion en 2021.

Approbation du compte rendu de l'assemblée de septembre 2019 à Lacaune, à l'unanimité.

Sorties 2021 :

Notre sortie de printemps 2021 sera organisée par Éveline et Patrick Lestavel les 5,6 et 7 juin 2021 ; voir le bulletin d'inscription dans ce journal

La sortie d'Automne sera organisée par Mélina et Dominique , les dates sont encore à préciser

Clôture de l'assemblée à 20:07, après épuisement des sujets de discussions.

Le secrétaire : Bernard Scheidt

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**



Bonjour à tous !

J'ai une bien triste nouvelle à vous annoncer pour cette année déjà bien Coronaminée.

Notre adorable DADIE à rejoint le paradis des quatre pattes ce samedi 30 mai 2020 après quelques jours de soins intensifs chez notre vétérinaire qui n'a pu éviter son décès. Le diagnostic était fatal, ce sont ses reins qui ont arrêté leur fonction. Nous avons fêté ses dix-huit ans le 13 avril, en toute discrétion, en cause le corona.

Nous savions que ce jour arriverait, mais ses dix-huit années de présence ne s'effacent pas d'un revers de main. Elle nous manque !

Amicalement,
Silvia et Ginette



Sortie de ...notre grange!

L'annonce était séduisante : on offrait une Jeep Grand Wagoneer de l'année 1986 avec le fameux moteur 5.9 l, voiture que cette année-là était vendue avec l'équipement standard de la Limited. J'ai envoyé mon offre tout-de-suite mais quelqu'un d'autre était plus offrant que moi et comme ça l'espoir d'agrandir le parc voitures avec une autre grosse Jeep s'évanouit aussitôt. J'étais déçu puisque j'avais eu l'occasion de regarder de tout près la voiture et j'en étais tombé amoureux. J'avais succombé au charme de la « grand ma » comme les américains l'appelaient. La Jeep se trouvait en Suisse centrale. Un samedi matin j'étais allé la voir et j'ai eu le temps de la passer à la loupe. Elle ne voulait pas démarrer, mais ce n'était pas essentiel. La carrosserie était en ordre, hormis un petit choc sur l'aile arrière. L'intérieur était propre. L'offre était donc à ne pas louper bien que je n'étais pas prêt à payer n'importe quelle somme. Le vendeur qui était à Zurich - l'auto à Rothenturm SZ – m'avait assuré que le volant original serait livré avec la voiture. Le même jour j'avais rejoint Zurich où j'ai acheté une belle Opel Kapitän A. Si par hasard je loupais la Jeep, j'avais pensé, j'aurais pu me consoler avec la Kapitän. Et c'est bien c'est ce qui s'est passé !

Vraiment dommage, la « grand ma » aurait été ma quatrième Jeep de ce genre. La première était belle (blanche avec le bois tout autour) mais ne brillait pas mécaniquement. La deuxième – que j'ai encore ce jour – sans bois mais avec sa transmission permanente n'était pas mal mais n'était pas une foudre de guerre à cause de son système de 4x4. La troisième n'était pas une Wagoneer mais une Cherokee 4 portes : je l'avais découverte dans un garage à Bâle. Elle était cachée tout derrière puisqu'elle était trop modeste par rapport aux bagnoles de grand luxe que le garage vendait. Le vendeur était tout à la fois surpris et content quand je l'ai questionné sur la Cherokee. On trouva rapidement un accord sur le prix : le type était trop content de pouvoir liquider ce SUV qui baissait le niveau de la maison... Elle avait le système de freinage à air qui permettait de trainer une remorque de 6 tonnes ! La Cherokee se révéla un achat formidable : pendant des années elle a prêté service chez nous sans problèmes, fiable, confortable, robuste et avec beaucoup de place. Il n'y a rien de plus américain.

Revenons à notre petite histoire. Une semaine après, un samedi matin vers 10.30 je reçois un coup de fil. Le Zurichois me demandait si j'étais encore intéressé à la Jeep. « Mais elle a été vendue, non ? j'ai répondu. Eh bien, l'acheteur allemand n'en voulait plus après l'avoir vue de tout près. « Oh oui, elle m'intéresse encore, mais à mon prix ». Le vendeur était tout-de-suite d'accord mais posa une condition : la voiture devait disparaître jusqu'au dimanche soir, donc jusqu'au lendemain ! Il n'y avait pas de temps à perdre. On avait à ce moment des contacts avec un transporteur grisonnais qui disposait d'une Land Rover Discovery avec remorque et qui avait déjà faits des transports pour nous. « Vous êtes où ? » je lui demandais. »Je me promène avec mon chien ». Bien : « Retournez vite chez vous, prenez le Discovery et allez chercher la Jeep à Rothenturm ». On était en janvier, il ne neigeait pas mais il faisait froid. Je vois encore le Discovery qui arrive vers 18.00 heures avec la Jeep sur la remorque, toute verglacée. Est-ce qu'elle démarre ? Mais bien sûr, si on met de la benzine dans le réservoir, ce qui n'était pas le cas quand moi je l'avais vue à Rothenturm.



Einige Tage nach der
Ankunft / Quelques
jours après être arrivée



Vorne: der Wagoneer 1979 mit dem permanenten Allradantrieb; hinten die „Grand Ma“ wieder unterm Sonnenschein /

devant: la Wagoneer avec le 4x4 permanent; derrière la „grand ma“ qui revoit la lumière

Après un contrôle technique et quelques photos on l'a remise à l'abri tout au fond. On devait tout d'abord chercher les pièces de rechange et seulement après commencer à restaurer. On a bien trouvées les pièces, même celles très rares comme par exemple les enjoliveurs chromés des roues, mais entre-temps on avait restauré d'autres voitures et la Jeep était toujours restée remise dans l'attente de revoir le jour.

Adam a dit : « Il est grand temps de la sortir et commencer à faire quelque chose ». C'était une entreprise ! Il a fallu d'abord sortir l'Opel Blitz, deux Opel Corsa, déplacer la Jeep Wagoneer (celle avec le 4x4 permanent), pousser de côté une Opel Rekord et voilà rejointe notre « grand ma » qui ne voulait pas démarrer et qu'il a donc fallu trainer avec une Cherokee 3.7 L devenue « dépanneuse » pour l'occasion. Un dirait que tout cela a duré quelques minutes, mais en réalité ça nous a pris trois heures !

Adam est maintenant content. Sa Grand Wagoneer a revu la lumière du jour et est prête à être restaurée comme il faut.

Mais ça c'est une autre histoire qu'on va vous raconter quand le travail sera achevé.

Mattia Ferrari

Der Staub schützt... /
La poussière conserve....



Sortie d'Automne à Lyon



Masqués ou pas,
Nous avons retrouvés nos
amis dans une ambiance
chaleureuse. De plus la météo
nous à été favorable



Très peu d'entre nous ont osé venir en 'Ancienne'



Sortie d'Automne : Promenades à Lyon

Nous sommes tous arrivés le vendredi 4 septembre après-midi à la résidence Villemanzuy à Lyon. Gaëtane et Patrick qui organisaient cette sortie ont accueilli les participants : Evelyne et Patrick, Danièle et Bernard, Léa et Luc, Joséphine et Alain accompagnés de Lex, et nous même Stella et Emmanuel. Melina et Dominique sont arrivés plus tard dans la soirée.

L'hôtel, situé sur les hauteurs de Lyon, nous a permis d'avoir une vue magnifique sur la ville.

Fidèle à ses traditions, Bernard est arrivé avec la banderole du club AMC que l'on a pu fixer avec les pinces à cheveux de Gaëtane ! Avant d'arriver à Lyon, Bernard s'était arrêté à Morteau pour déjeuner avec Silvio qui lui a transmis les comptes du club pour notre assemblée générale.

Le vendredi soir, nous avons eu le plaisir de dîner dans un restaurant juste à côté de l'hôtel qui nous a installé sur une terrasse située très en hauteur, comme un balcon suspendu au-dessus du Rhône.



Le samedi matin, Léa et Luc ont eu un souci avec leur voiture. Les clefs étaient restées à l'intérieur. Malgré des tentatives, impossible d'ouvrir sans équipement spécialisé. Après plusieurs essais infructueux, Luc a réussi à joindre un dépanneur qui a promis de venir le lendemain, samedi.

Notre petit groupe est parti à pied pour une visite de la Maison des Canuts. Nous avons visionné un film sur l'histoire de la soie, dont la fabrication a été découverte en Chine.

Au 1^{er} siècle, la soie sort de la Chine par les routes que l'on appellera ensuite « les routes de la soie ».

A Rome, n'étaient connus que le lin, la laine et le coton, mais la soie était inconnue. Au VI^{ème} siècle, à Constantinople, sous l'Empereur Justinien, on commence à travailler la soie. Pour mémoire, la soie est issue des œufs d'un papillon, le bombyx du mûrier. A l'éclosion, il devient chenille appelée ver à soie. Les fermes d'élevage s'appellent magnaneraies.

A partir du XVI^{ème} siècle, les premières fabrications commencent avec des plantations de champs de muriers. Les chenilles fabriquent du filament qui un fil très fin et très solide.

Aujourd'hui, la soie représente seulement 0,1 % du matériel textile produit dans le monde.

La soie a commencé à être fabriquée à Lyon en 1536 et Lyon comptait 100.000 métiers à tisser à la fin du XIX^{ème} siècle.

Nous avons découvert les métiers à tisser et la guide les a mis en marche pour nous en montrer le fonctionnement. Une démonstration du tissage nous a été expliquée.



Parking de l'hôtel



Vue depuis notre hôtel



Maison des canuts



Visite et démonstrations à la maison des canuts

Après cette visite très instructive, nous sommes allés visiter le quartier de la Croix Rousse, qui, historiquement, a été une république. Aujourd'hui, elle reste un village dans la ville. Nous avons assisté à une fête traditionnelle par les membres de la « république des Canuts », fête rattachée à la récolte des vignes de la Croix Rousse. Nous nous sommes promenés en visitant les « traboules » qui sont des passages entre les ruelles ainsi que les cours intérieures. Ces passages ont été utilisés par la Résistance durant la dernière guerre. Luc, accompagné de Patrick, sont partis pour le dépannage des clefs enfermées dans la voiture, tout s'est bien passé.



Probleme de clés



Promenade à la 'Croix rousse'



Panorama depuis la « croix rousse »





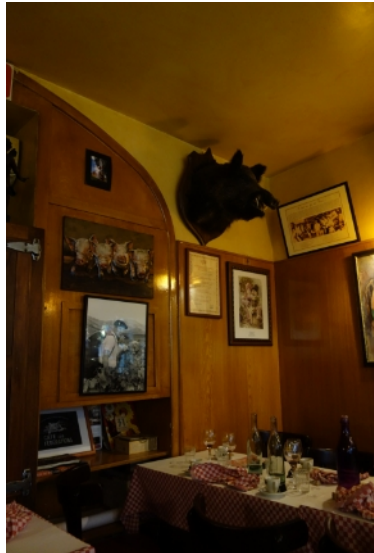
Visite du quartier de la Croix rousse, en passant par les traboules . Notre groupe devant la Fontaine Bartholdi



Nous avons déjeuné dans un véritable bouchon lyonnais, avec des plats traditionnels bien arrosés et bien appréciés par tous.



Une adresse à recommander



Nous avons embarqué ensuite pour une très agréable croisière sur la Saône, nous avons admiré des châteaux, des constructions historiques, monuments, une belle manière de visiter Lyon !!



Certains d'entre nous sont repartis à l'hôtel, et un petit groupe a continué en montant en funiculaire à la Basilique de Fourvières, avec une vue extraordinaire sur toute la ville.

Après cette montée, un rafraîchissement était bien mérité. Il faisait très chaud à Lyon ce week end avec 32 ° et un beau soleil.

Nous sommes proménés dans les ruines romaines de Lugdunum dont un très beau théâtre construit en 15 après J.-C.. Il est le plus ancien en Gaule.

Voyage dans la 'Ficelle'



Ruines Romaines et Basilique de la Fourvière



Nous sommes remontés vers l'hôtel en passant par la place Bellecour, la plus grande place de France magnifiée par la statue de Louis XIV. A notre retour, assemblée générale bien sûr accompagnée d'un apéritif et soirée restaurant.

Le lendemain dimanche matin, nous avons repris les voitures mais nous nous sommes pratiquement immédiatement égarés, à cause des feux rouges,... Après plusieurs demi-tours, voies de bus et beaucoup d'infractions, un premier groupe est arrivé au Musée de l'auto de Malartre suivi par le second groupe de voitures.

Il s'agit d'un magnifique musée construit sur un castrum qui domine la Saône, le château initial a été détruit puis restauré.



Départ vers le musée



Chateau Henri Malartre

Henri Malartre était un passionné d'automobiles qui, au départ, récupérait des automobiles usagées avec des coups de coeur pour certains véhicules anciens. Le Musée a été ouvert en 1960. Nous avons pu admirer des voitures rares et beaucoup de modèles uniques au monde comme une Rocher Schneider de 1898. De nombreuses voitures des années 1900 sont impeccablement conservées.

Nous vous encourageons à venir visiter cette très belle collection. Il ne faut pas oublier que Lyon comptait plusieurs constructeurs d'automobiles au début de siècle, la ville était déjà très dynamique économiquement, le constructeur Berliet, entre autres, en est un exemple.



Visite du Musée



Pour mémoire, la plaque d'immatriculation a été inventée en 1891 à Lyon. Nous avons vu la première moto inventée en France par Guillaume Perreaux en 1871 en équipant un vélo d'une machine à vapeur !!

Nous avons admiré des voitures célèbres dans l'histoire : la Lorraine Dietrich qui a tourné dans Borsalino, la Mercedes décapotable d'Hitler, la Delage de Delattre de Tassigny, la Packard d'Edith Piaf, la Renault Virastella des frères Auguste et Louis Lumière,...



Après cette visite qui nous a tous enthousiasmés, nous sommes partis déjeuner en terrasse et profiter encore de ce week end amical. Nous remercions tous vivement Gaëtane et Patrick pour l'organisation de cette sortie. Comme nous le savons tous, pour qu'une sortie se passe bien, il y a beaucoup de travail de préparation en amont. Il a fallu que chacun regagne ses pénates en espérant se retrouver pour la prochaine sortie de printemps 2021 organisée par Evelyne et Patrick.
Emmanuel et Stella

Déjeuner avant le retour vers nos pénates

En tant que nouveau membre de l'AMC-Club, je voudrais me présenter brièvement (et ma voiture) :

La Pacer est dans mon cœur Il y a longtemps déjà , parce que j'adore les voitures qui ne correspondent pas aux conventions habituelles. Puis, sans vraiment l'avoir cherché, j'ai vu un Pacer Wagon (4.2 l, Automatique) en vente à Zurich. Après un essai, j'ai décidé d'acheter la voiture. Jusqu'à la mi-août, je l'ai conduit sans problème.

Actuellement, le Pacer est a la Carrosserie-Spengler, qui met encore de l'ordre dans les coins arrière et le toit ouvrant (!), car mon but est de la récupérer à la prochaine date de démonstration des vétérans .



J'ai hâte de récupérer la voiture.

Roland Debrunner
Oetwil a.d.L.



Montage Suisse - 2ème partie

J'ai déjà écrit des impôts que la Suisse imposait sur l'importation des véhicules dans les années 30 (v. première partie dans le journal n° 42). La plus petite des fabriques qui a importés des pièces pour monter des voitures en Suisse est bien Saurer à Arbon.

« De la petite entreprise de famille au trust international », pourrait-on résumer l'histoire de l'entreprise Saurer. Mais commençons par le début.

En 1853 Franz Saurer a mis sur pied sa fonderie à St. Georgen (Canton St. Gall). Déjà en 1863 il se déplace à Arbon pour des raisons d'espace. En 1888 il a commencé avec la fabrication de moteurs à pétrole. En 1896 son fils Adolph Saurer reprend la maison et deux ans après il présente le premier véhicule : il avait un moteur monocylindre, développait 5 CV, avait une cylindrée de 3.14 litres et une boîte à vitesse à trois rapports qui lui permettait d'atteindre 28 Km/h. En 1902 Saurer a opté pour le moteur à benzine et en 1903 il a présenté le premier camion de 5 tonnes avec un moteur à 4 cylindres.

Peu de gens savent que Saurer a déposé un tas de brevets (comme FBW d'ailleurs) et a donc été un pionnier très innovateur. Je veux ici attirer votre attention seulement sur quelques-unes de ces inventions qui ont été importantes. Déjà en 1904 Saurer a déposé le brevet du frein à moteur, une innovation très appréciée en Suisse, pays de montagne où auparavant le chauffeur d'un camion devait faire confiance seulement aux freins à tambours qui devenaient rouges à chaque descente, avec un effet freinant très réduit et qui devenaient donc dangereux pour les personnes et pour les marchandises transportées.

Une deuxième invention géniale a été le démarreur automatique, dont le brevet a été déposé en 1904. En ce temps-là il était courant de démarrer le moteur avec une manivelle (Peugeot l'avait prévue encore pour la 404 !). Cette manœuvre était fatigante et elle pouvait être à la fois dangereuse. Le système automatique permettait au chauffeur de démarrer en poussant sur un bouton tout en restant assis à la place de conduite, ceci par pression d'air, système que Saurer a utilisé avec succès pendant des décennies.

Saurer a vu très tôt le potentiel de ses châssis qui pouvaient être utilisés aussi pour le transport de personnes et en 1906 voilà présenté le premier autobus. Déjà en 1904 on utilisait des roues à bandage caoutchouc en lieu et place de celui en acier. Quelques années après on a présenté le fameux « car alpin », capote grande ouverte en été, qui a f ranchi avec beaucoup de succès les cols de toute la Suisse.



Saurer Alpenwagen

L'entreprise s'est répandue à l'étranger : en France à Suresnes (Saurer France SA) où travaillaient plus de 1'000 personnes, en Allemagne (à Lindau : pendant la courte mais profitable collaboration avec MAN on y a construit des poids lourds de 1914 jusqu'en 1918 ; l'entente a pris fin en 1931) mais aussi en Autriche (Österreichische Saurerwerke AG) à Vienne-Simmering où on a fabriqué des poids lourds et des bus entre 1906 et 1969, jusqu'en 1937 avec Saurer Arbon comme actionnaire principal, et même en Amérique où Mack Truck Co. a monté des Saurer jusqu'en 1918.



Ci dessus : Saurer Car alpin

Ci contre en haut Gauche: Saurer Car alpin 1940

Ci Contre an bas : Saurer LC2 1937

Saurer avait organisé en 1906 un voyage de démonstration avec un omnibus sur les routes difficiles des alpes d'Autriche, ce qui a permis de mettre en évidence la fiabilité des produits Saurer. Mais déjà en 1904 la firme avait pris des contacts à Londres, ce qui a conduit en 1906 à conclure un contrat de licence pour un châssis d'omnibus de 3 tonnes avec la maison Hallin Dartford.

En 1892 Rudolf Diesel a déposé un brevet sensationnel et important, celui du moteur diesel et en 1897 il a présenté au public le premier moteur qui fonctionnait à carburant diesel. Saurer a pu compter sur la collaboration de Rudolf Diesel en personne et en 1908 a présenté son premier moteur diesel à 4 cylindres destiné aux véhicules. En 1934 voilà une autre invention importante; l'injection directe.

Saurer a acheté la majorité des actions de la fabrique de camions et de bus Berna AG à Olten en 1929. Depuis ce moment-là Berna a vendu pratiquement les mêmes véhicules, bien que meilleur marché.

La fabrique d'Arbon ne s'est pas occupée seulement de véhicules, mais aussi de machines à broderie qui ont été distribuées dans le monde entier. Les camions Saurer ont été exportés aussi partout. Il n'y avait pas seulement des filiales en Europe, comme on l'a vu auparavant, mais on peut rencontrer des camions Saurer encore aujourd'hui en Afrique, Asie et Amérique du Sud puisqu'ils sont très robustes et fiables, bien que le dernier ait quitté l'usine le 27 février 1986. Un Saurer c'est pour la vie, des fois même plus !

En 1934 Saurer voulait s'occuper encore de voitures légères puisqu'après la première de 1989 la fabrique s'était occupée essentiellement de poids lourds et de bus. Saurer a commencé à monter des véhicules du Groupe Chrysler en 1934 et ceci jusqu'en 1938.

On ne connaît pas le nombre exact de voitures assemblées à Arbon ; on parle de 2'000 à 3'000 exemplaires. Saurer est de ce fait le troisième constructeur de voitures « made in Switzerland » après General Motors Suisse SA à Bienne et AMAG à Schinznach-Bad. Ce que j'ai écrit à propos des matériaux suisses utilisés par AMAG pour l'assemblage reste valable aussi pour Saurer. Toutes les voitures montées à Arbon arborent à l'avant une plaquette chromée avec écrit « montage Saurer ».



Dodge Saurer 1938

Saurer n'est sûrement pas connu que pour ses camions et ses bus qui ont sillonné les routes suisses, mais aussi bien pour ses véhicules militaires légendaires.

J'aimerais ici mettre l'accent sur une petite chose. Adam et moi avons plusieurs camions Saurer et Berna, entre autres un Saurer LC2 de 1937 et un Berna 2VM de 1969.

Le plus grand divertissement je l'ai en conduisant le Berna 2VM (= Saurer 2 DM) militaire. Il n'a pas de servodirection, mais il est quand même facile et agréable à conduire, on change les vitesses (4 + 4) aisément, il est robuste et avec ses tractions il grimpe partout.

Bref, je me réjouis bien davantage en conduisant ce camion bien plus qu'une bagnole.



La plaquette de montage Saurer



Caminhao 1911

Si le lecteur a l'occasion d'aller visiter le magnifique Canton de Thurgovie, il doit considérer une visite au Musée Saurer à Arbon.
Ça vaut le détour.



Dodge Montage Saurer



Dodge D11 Deluxe Montage Saurer



Berna 2 VM 1

Il aura l'occasion d'y admirer plusieurs camions et bus entre autres le plus vieux qu'on ne connaisse, le Caminhao de 1911 qui a été réimporté du Brésil et qui a été totalement restauré mais aussi les machines à broderie qui fonctionnent et dont les produits sont à acheter à la boutique du musée.
Une adresse à ne pas louper au bord du Lac de Constance.

Mattia Ferrari

La douce petite histoire de Jacques

Celle-ci aurait pu être une des nombreuses histoires liées à l'émigration, mais elle est un peu différente. Jacques est né dans un petit village dans la vallée de Blenio, nommée aussi vallée du soleil. Ses parents travaillaient les deux, la mère à la fabrique de chocolat, le plus grand employeur de la région. Il fréquenta heureusement l'école puisque ses parents voulaient qu'il ait une formation. A ce temps-là c'était une exception puisque le contraire était la règle, où les jeunes se devaient de donner un bon coup de main à la maison et non pas gaspiller le temps à l'école ; à cause de la crise il y avait très peu à bouffer et chacun devait faire de son mieux pour survivre. Jacques était intelligent, ouvert, sympathique, curieux et doué, surtout dans les langues. Il apprenait tout très vite et bien et la maîtresse avait dit aux parents qu'il fallait le faire étudier. Les parents en étaient surpris et ils décidèrent qu'il devait tout d'abord fréquenter l'école primaire on aurait vu par la suite ce qu'il fallait faire.

La plus part des familles de la Vallée de Blenio avait des membres qui étaient émigrés en France et qui se dédiaient à la vente de marrons. Des châtaigniers il y en avait en abondance au Tessin, non seulement dans la Vallée du soleil. Les châtaignes remplaçaient les pommes de terre à la maison : elles étaient pratiquement gratuites et nourrissantes. En ce temps-là une famille pouvait être propriétaire de châtaigniers (enregistrés) sur un bien-fonds d'autrui et elle était la seule à pouvoir en récolter les fruits.

Quand Jacques a eu 15 ans il décida de quitter l'école et d'émigrer. Il voulait rejoindre Paris où son oncle avait un stand de vente de marrons. Dans son sac il avait mis la clarinette qu'il avait reçue de son grand-père qui avait joué dans la bande du village. La ville de Paris était étincelante et impressionnante, Jacques en était ébloui. Il avait lu de cette grande ville et avait vu des images, mais la réalité était bien plus prégnante. Jacques aidait son oncle qui vendait au stand des marrons en hiver et de la glace en été. Mais sa passion pour la musique le poussait à jouer la clarinette au bord de la route.



Un soir d'été 1935 il jouait auprès d'un carrefour qui était bloqué à cause d'un accident. La chance a voulu que juste là était arrêtée une voiture magnifique. La limousine – mais il ne le savait pas encore – était une Delahaye 134 ; une dame descendit la vitre et lui demanda son nom : elle était fascinée par sa musique et elle voulait en savoir plus sur ce jeune homme qui entre-temps avait bien appris le français et répondit à madame en lui disant ce qu'il faisait à Paris et d'où il venait. Il ne savait pas que cette dame était la riche propriétaire d'une chaîne de pâtisserie. Fascinée par la façon de jouer du jeune artiste, elle l'invita à jouer à l'occasion d'une fête privée dans une maison de maître. Jacques était tout content et accepta l'invitation avec joie. Mais tout-à-coup il se montra très triste : « Madame, je viens volontiers, mais je n'ai pas un habit convenable. » Madame a tout-de suite compris avec qui elle avait à faire et lui donna une avance. Jacques se présenta à l'heure : tous étaient éblouis par sa musique et par son charme. Son répertoire n'était pas sans limites et avec les premiers sous qu'il avait gagné il avait acheté des partitions musicales au marché aux puces. De ce fait Jacques vendait des marrons le jour et jouait de la clarinette le soir. Il était devenu artiste de rue.

Mais ses ambitions étaient bien différentes. Il jouait bien volontiers mais il avait compris qu'avec la musique il n'aurait gagné pas plus qu'en vendant de la glace ou des marrons. Avec la dame il avait entre-temps établi un rapport très sincère et ouvert ; il avait appris qu'elle était devenue riche avec ses pâtisseries et lui avoua que son rêve était d'ouvrir sa pâtisserie avec un café. Dame Bonnot s'amusait en écoutant le jeune homme qui racontait de son rêve et lui proposa d'aller travailler dans un de ses ateliers de pâtisserie. Jacques était au septième ciel. Il a appris très vite et était même en mesure d'apprendre au maître pâtissier des vieilles recettes tessinoises qu'il avait appris de sa grand-mère. Jacques aimait le chocolat. Sa mère travaillait à la Cima-Norma de Dangio dans la Vallée de Blenio, fabrique de chocolat très connue en Suisse à ce temps-là. Celui du chocolatier était d'ailleurs un métier de tradition dans la vallée du soleil : par exemple, les Maestrani (dont la fabrique, fondée à Flawil SG par Aquilino Maestrani en 1852, est très active et appréciée encore aujourd'hui) sont originaires d'ici.

De temps en temps sa mère pouvait ramener des morceaux de chocolat : c'était la fête à la maison ! L'apprentissage à la pâtisserie a été couronné de succès : une année après il était devenu pâtissier et avait une autre ambition dans la tête : rejoindre les Etats Unis. Paris était devenu trop petite pour lui ! Il apprit l'anglais à la grande vitesse et avec le pognon qu'il avait gagné avec le chocolat et la musique – et beaucoup de travail – s'embarqua en direction du nouveau monde, tout juste avant la deuxième guerre. Entre temps il avait appris à conduire : il avait convaincu un ami de Madame qu'il aurait pu devenir chauffeur.

Jacques a rejoint la Californie où il pensait de réaliser ses ambitions, mais la réalité était bien plus difficile par rapport à ce qu'il avait imaginé. Pendant quelques années notre jeune tessinois, qu'entre temps se nommait Jack, a fait un tas de travaux. Mais son destin était caractérisé par les bagnoles et la clarinette. Un jour, quand il était en train de jouer, il a vu un monsieur que pour l'écouter jouer était tombé et il l'aida spontanément à rejoindre sa voiture, une magnifique grande bagnole grise métallisée. Ce monsieur n'était plus en mesure de conduire et Jack s'offrit de conduire.



Hudson Country Club Eight 1940

L'infortuné l'a mis à l'épreuve. Jack voulait savoir de quel véhicule il s'agissait : « C'est une Hudson Country Club Eight de l'année 1940. Mais sais-tu vraiment conduire ? » Mais bien sûr mister : « J'ai appris à conduire à Paris. ». Ce monsieur a apprécié le jeune homme qui l'avait aidé, qui jouait très bien et savait conduire comme il faut. Le mister invita le chauffeur improvisé à s'arrêter devant une pâtisserie : c'était le clic. Les deux hommes ont eu l'occasion de se connaître mieux : ce monsieur était un imprésario ! Dans le nouveau monde Jack a ainsi eu l'occasion de devenir un vrai artiste de la clarinette.



Hudson Eight 1940

Mais son rêve ne s'était pas encore réalisé. Après quelques années d'artiste il a réussi à ouvrir sa pâtisserie (bien sûr avec cafétéria) à Sonoma qui a eu un grand succès.

Jack le « pâtissier parisien » s'était fait un nom : il savait travailler aux mieux les bons fruits de Californie. Débuts des années 50 Jack était devenu un homme réalisé qui cherchait une nouvelle voiture. Le premier voyage avec la Hudson l'avait marqué : il avait racheté cette voiture de l'imprésario, bagnole qui était devenue fatiguée. Jack a acheté une magnifique Hudson Commodore 1950, beige métallisée et blanche qui l'avait impressionné par sa tenue de route bien meilleure que celle de la concurrence.



Hudson Commodore

En 1957 elle a été remplacée par une nouvelle Hudson Hornet à trois couleurs : grise, rouge et blanche. Il ne pouvait pas imaginer que c'était la dernière voiture de cette marque et en effet, en 1965, ne pouvant évidemment plus acheter une Hudson, il opta pour une Rambler Ambassador Coupé avec le gros moteur V8. Jack est resté fidèle toute sa vie à une marque de groupe AMC.

Hudson Hornet 1957



AMC Concord 1980 SW



Ses parents décédés, Jack n'était plus rentré en Suisse. Il a donc pensé que c'était le moment d'y revenir et de rendre visite à la Vallée du soleil. En 1980 il a décidé d'y emmener la famille : il voulait montrer à sa femme et à ses enfants son lieu d'origine. Il leur raconta que la Suisse était un pays de montagne et qu'en hiver il y avait beaucoup de neige. La famille a pris l'avion (depuis New York le Concorde !) jusqu'à Zurich où il avait réservé une nouvelle voiture : il voulait une AMC Eagle Station Wagon 4x4 qui en Suisse...n'était pas encore livrable !

Rambler Ambassador Coupé 1965



Le Garage J.H. Keller à la Vulcanstrasse 120 à Zurich, distributeur officiel de la marque, lui proposa en lieu et place une Concorde Station Wagon avec le moteur 6 cylindres de 4.2 litres, blanche et brune. Ça revenait presque au même. La famille ainsi motorisée a rejoint la Vallée de Blenio, où elle a été accueillie avec beaucoup de chaleur, en passant par Coire, Bonaduz et Disentis et en franchissant le col du Lukmanier où elle a fait un picnic. Il faut bien dire que cette voiture était quasiment inconnue au Tessin où elle a suscité beaucoup de curiosité. Sa femme et ses enfants étaient enthousiastes de la Suisse. Il n'y avait qu'une chose qui les tracassait : les routes très étroites, et non pas seulement celles des cols, parcourues en plus de ça à des vitesses incroyables par ces fous de chauffeurs suisses, pour eux qui étaient habitués aux larges highways californiennes et à des vitesses modérées.



Chocolat Cima Norma



FEBA

La patrie s'était évoluée. Le gros bâtiment de la fabrique de chocolat était toujours à sa place, mais du parfum de chocolat on ne pouvait que rêver. Le chemin de fer à voie étroite (FEBA – Ferrovia elettrica Biasca-Acquarossa, mise en service en 1911) avait été supprimé déjà le 29 septembre 1973. Seulement le vieux camion Saurer de la fabrique était encore dans sa remise.

Jack a rénové et agrandi la maison de famille qui est devenue, pour les gens du village, « la maison du pâtissier ».

Mattia Ferrari

Mots croisés :

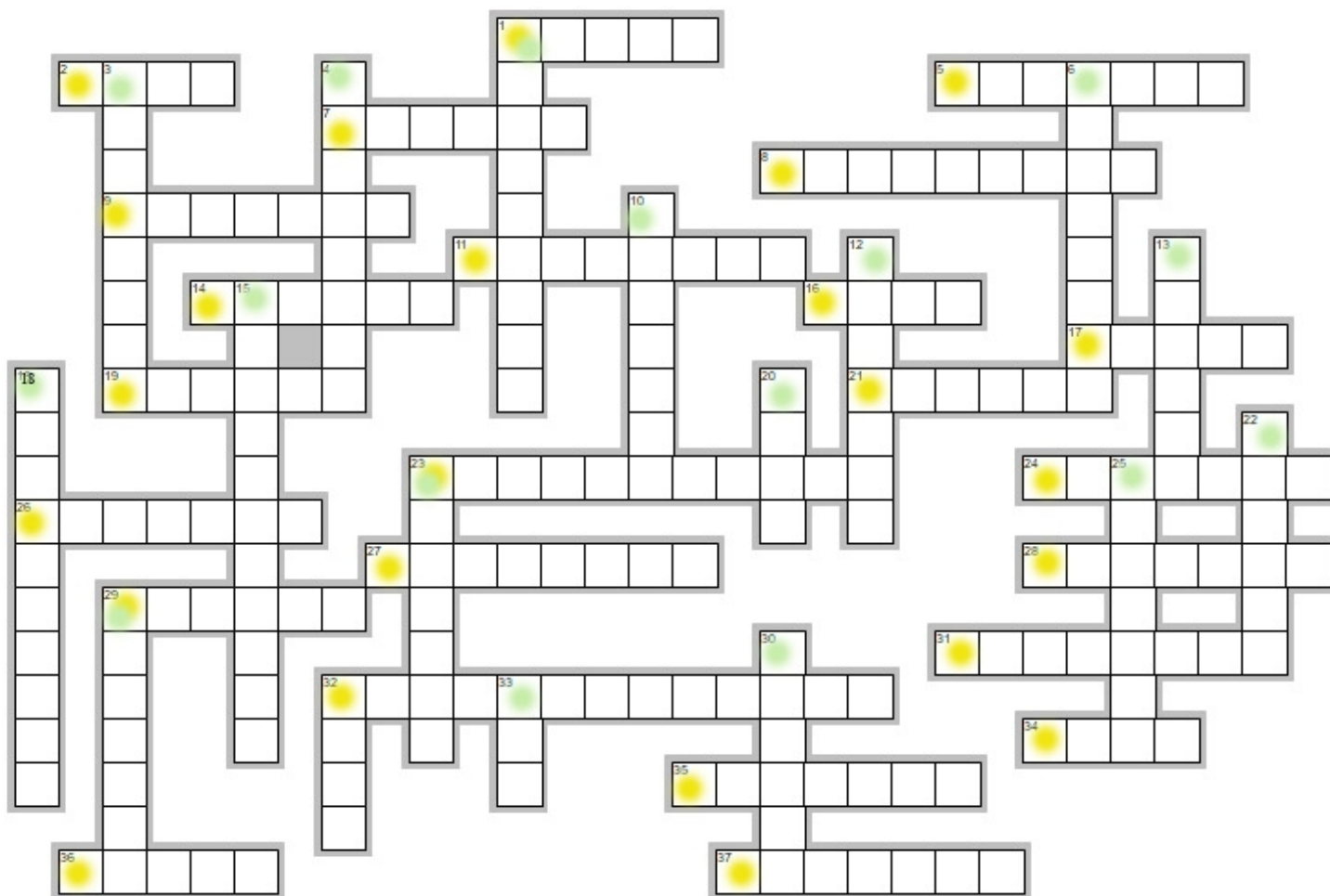
Notre marque préférée :



www.amc-club.eu

Vertical

1. L'Eagle est le 1^{er} modèle de ce type d'auto
3. Pays d'origine de notre marque préférée
4. Modèle de la marque Jeep
6. Marque française d'AMC
10. Marque commercialisée en France
12. modèle d'AMC
13. donne des étincelles
15. permet une bonne tenue de route
18. donne la direction
20. Tout terrain
22. Rétroviseur
23. la carrosserie repose dessus
25. boîte de ?
29. haut lieu de fabrication de nos autos préférées
30. la voiture de Mikey
32. utile en cas de crevaison
33. notre marque préférée



EclipseCrossword.com

Horizontal

1. couvre le compartiment moteur
2. associé d'Hudson
5. en 1979 elle a pris 5% du groupe AMC
7. autre marque de l'association
8. Type de carrosserie
9. sert au confort
11. elles permettent au moteur de respirer
14. Type de moteur prévu à l'origine sur la Pacer
16. transmet la puissance aux roues
17. Type de carrosserie
19. Modèle de la marque Alliance
21. pour les bagages et les outils
23. permet d'alimenter le moteur
24. Muscle car
26. Vilain petit canard
27. ciel
28. un grand coupé
29. élément de la marque
31. Société qui a racheté AMC
32. pour aérer l'auto
34. ceinture gonflée
35. célèbre acteur qui a conduit une Pacer
36. c'est pour gonfler
37. alimentation du moteur

Création : Bernard Scheidt 05/2020

La solution : dans le prochain journal



PROGRAMME SORTIE

PROGRAMME SORTIE EN CHAMPAGNE LES 5,6 et 7 JUIN 2021

VENDREDI 12/06/2020.

---Accueil HOTEL IBIS 50 Route de Soisson REIMS/TINQUEUX -à partir de début Après midi Parking réservé CLUB AMC (nuitée + petit déjeuner =38€ personne /nuit/ chambre double + taxe de séjour)

---REPAS NOVOTEL vers 20H (même parking--voisin de l'IBIS) (coût = 38€ + 8€ apéro champagne avec petit accompagnement par personne en salon privé)

SAMEDI 13/06/2020

---8h30 départ avec nos bolides, direction EPERNAY avenue de CHAMPAGNE, par les petites routes du vignoble de Champagne env. 40km. (quelques arrêts possibles pour les beaux paysages...si la météo le permet.)

---10H VISITE DES CAVES MERCIER suivie d'une dégustation de champagne (coût=18€) en petit train... (malheureusement les chiens ne sont pas admis en caves mais peuvent rester à l'accueil ou dans les voitures).

---11H VISITE DES CAVES DE CASTELANE suivie d'une dégustation de champagne (coût=12€). PK réservé CLUB AMC (même inconvénients pour les chiens...)

---12H (impératif DEPART) CROISIERE DEJEUNER Commenté sur LE BATEAU CHAMPAGNE VALLEE à CUMIERES avec ballade sur la MARNE durée 3H. (coût=50,50€ + boissons 6.30€) Parking réservé CLUB AMC à l'embarcadère (chiens admis)

---15H RETOUR vers REIMS par autre route du champagne en passant par HAUTVILLERS (arrêt possible) et LUDES avec visite d'une distillerie (ESPRIT DE MALT GUILLON), ..RETOUR vers HOTEL IBIS.

---NOVOTEL Vers 19H ASSEMBLEE GENERALE et 20H DINER (coût = 38€ + 8€ apéro champagne avec petit accompagnement par personne en salon privé)

DIMANCHE 14/06/2020

---9H30 départ pour VISITE du musée AUTOMOBILE de REIMS. (coût=6€) .

---10H30/11H REIMS CITY TOUR balade dans REIMS en mini bus (30 personnes max.) avec audio guide durée 45mn (coût=12€)

---OU VISITE CATHEDRALE (gratuit) + PALAIS DU TAU (payant).

---DEJEUNER près du CIRCUIT DE REIMS/GUEUX.

Organisation : Patrick et Éveline Lestavel 8 rue Curie 51370 Champigny France

Tel : +33 6 47 55 68 50 ou +33 3 26 09 28 62

patrick.lestavel@orange.fr

Inscription avant le 15 mars 2021

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 .

*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*

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 Silvio,

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

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



Sam Jeep & Cars

Laurent Debetencourt GSM: 0032 477 77 33 90

<http://www.samjeep.com/> Tél/ Fax: 0032 71 65 03

29samjeep@samjeep@mobistar.belive.fr

Sivio Zuccatti: viele AMC Pacer & Eagle, gebrauchte und neue Teile kontaktieren Sie mich: 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 Grosse Auswahl an Dämmmaterial –Thermo-Akustik – Isolierungen

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

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
- 1 réservoir 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

