



Dans ce Journal :

Nos membres avec leurs autos

Les ruines de Senftenberg, une excursion d'Erwin

La nouvelle Pacer d'Erwin

La Jeep des Pompiers

Swissness, Début d'une mini série semestrielle écrite par Mattia

Montage Suisse 3ème partie

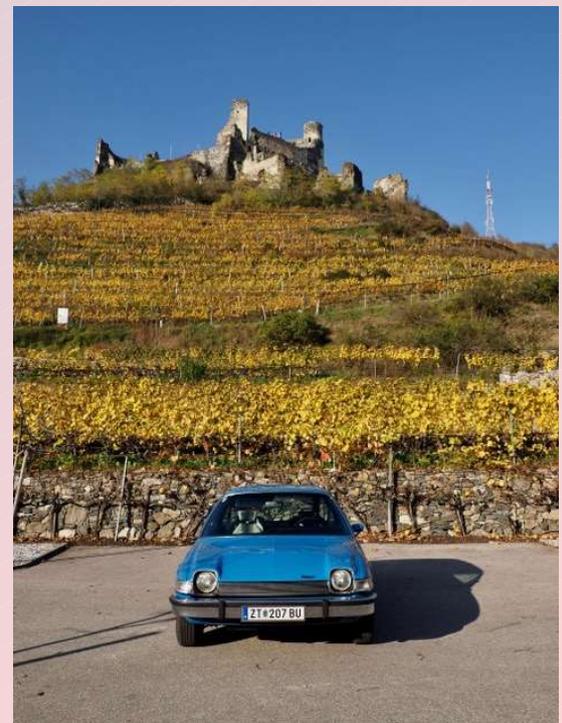
Fuite à la boîte automatique AMC Eagle 4x4 Limited

Une astuce de Jean Claude

Mésaventures avec le boîtier de direction de sa Pacer

Le quiz d'Adam

Des mots croisés, et la solution du journal 43



Éditorial,

Bonjour à tous, tout d'abord je tiens à remercier tous nos membres qui ont contribué à l'élaboration de ce journal.

J'encourage de ce fait tous ceux qui n'ont pas encore franchis le pas, à m'envoyer leurs images, astuces, et anecdotes pour les prochains journaux.

Au risque de me répéter, le journal, ce lien entre nos membres est un instrument qui nous permet de communiquer entre nous, de nous connaître, et de connaître nos plaisirs et déboires avec les autos de notre marque favorite.

Pour le prochain journal, j'espère une collaboration collective encore plus intense !

Merci à tous,

AMCistement **Le Secrétaire : Bernard**

Le mot du président

Chers Amie/-es de l'Amicale AMC

Vous tenez en main le troisième journal qui voit le jour sous les conditions du confinement.

Avec l'annulation de la sortie en Champagne organisée par Evelyne et Patrick nous sommes privés de la deuxième sortie de printemps.

Profitons néanmoins de remercier Evelyne et Patrick pour leur effort et faisons nous communiquer l'optimisme des deux organisateurs en restant ouverts pour la possibilité que ce qui est différé n'est pas perdu.

Parlant du troisième journal paru sous conditions exigeantes, un moyen de communication toutefois résistant au confinement, nous le devons à notre secrétaire Bernard surtout mais aussi à vos contributions que les jours rallongés par le manque des libertés d'antan profitent au moins d'un journalisme pour le club qui s'est développé aussi.

Restons optimistes, les avant-coureurs d'une vie post-coronique commencent à se manifester

Bien cordialement et avec mes meilleurs vœux

Béat

Assemblée Générale de septembre 2021

L'ordre du jour vous sera communiqué par mail courant Août

D'ors et déjà, il faudra renouveler le comité. Pour cela, les membres intéressés, peuvent nous contacter par mail.

Silvio aimerait ne plus se représenter, un membre de nationalité suisse, est donc nécessaire pour s'occuper de la trésorerie de club.

Merci beaucoup

La mot du caissier !

Un grand bonjour à tous !

Commençons par les BONNES NOUVELLES; grâce à vous notre club fonctionne à merveille... mis à part ce Covid qui nous em.... ! Nos membres de la Grande Nation se sacrifient de nous organiser de belles rencontres sur leurs routes nationales jalonné de sites passionnants à découvrir.

Financièrement la situation est positive, et Bernard reste l'incontournable pour l'élaboration de notre JOURNAL.

Quant au caissier, dont l'année de construction remonte à 1939, il devient de plus en plus usé pour continuer son boulot.

C'est pourquoi je relance un "Mayday - Mayday" pour reprendre ma place avant que je vous laisse en plan sans pouvoir initier une nouvelle personne.

Elle ne sera pas facile à trouver, car notre club est Suisse, ses statuts le stipule clairement avec notre adresse, le président, notre compte sur PostFinance et le caissier.

Pour faciliter les contacts avec la France, j'avais ouvert un compte à La Banque Postale, et cela fonctionne très bien.

Il nous faudra aussi une personne bilingue F/D, ou plus, pour entretenir les contacts qui nous relient si amicalement.

Je vous propose une discussion intéressante lors de notre AG en septembre pour animer la Sortie d'Automne, et y trouver la solution pour ce dilemme.

Amicalement, votre caissier
SILVIO

2 0 2 0

DÉCOMPTE ANNUEL		JAHRESABRECHNUNG	
Actifs		Aktiven	
Sur notre PostFinance		Auf unserem PostFinance	3402.85 CHF
Cotisations CH	33	Beiträge CH	2475.00
Cotisations Europe	6	Beiträge Europa	300.00 €
Cotisations France	24	Beiträge Frankreich	1200.00 €
Passif		Passiven	
OTM Fribourg n/stand		OTM Freiburg unser Stand	Annulé
SHVF Coti 2020		SHVF Beiträge 2020	108.50
JOURNAL 42		ZEITUNG 42	755.00
Frais d' envois CH & Eur		Versandspesen CH & Eur	412.90
Enveloppes C4 250 Pces		Briefumschlag C4 250Stk	75.00
OXITO abonnement 2020-21		OXITO Abo 2020-21	74.40 €
Dernier Höck AL Ponte		Letzter Höck Al Ponte	38.80
Member Card 2021		Member Card 2021	87.00
JOURNAL 43 125 Ex		ZEITUNG 43 125 Ex	735.00
Calendrier 105 Ex		Lalender 105 Ex	515.50
Frais d'envois CH & Eur		Versandspesen CH & Eur	353.10
Enveloppes		Umschlag	37.50
Sortie Automne/visites-Apéro		Herbstausflug/Besuche-Apero	480.00 €
Frais de courriers 2020		Briefversandkosten 2020	112.40
SOLDE SUR NOTRE COMPTE PostFinance			
		01-01-2021	4920.47 CHF
GUTHABEN auf unserem KONTO PostFinance			

Votre caissier
Euer Kassier
SILVIO

Le mot du vice président

Bonjour à toutes et tous,

Tout d'abord, j'espère que vous et vos proches n'ont pas souffert de cette pandémie et que nous allons pouvoir tous nous retrouver en pleine forme pour la sortie d'automne. J'espère que vos voitures auront elles aussi bien résisté et seront pimpantes pour notre prochaine rencontre !!

La sortie à Reims n'a pas pu avoir lieu en cette période compliquée, mais partie remise pour 2022 où nous pourrons enfin déguster le champagne rémois grâce à Evelyne et Patrick !

Merci à Mélina et Dominique qui ont continué à mettre au point l'organisation de la sortie à Chartres dans leur belle région.

Encore une année sans la grande manifestation de printemps d'Avignon Motor Show on espère tous se rattraper l'année prochaine.

Un grand merci à Bernard, notre dynamique secrétaire, qui continue à faire vivre le club grâce aux deux journaux annuels. On sait tout le travail que cela exige.

A bientôt les amis.

Emmanuel Prat

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

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 : AMC SWITZERLAND : 8049 Zurich

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

IBAN : CH78 0900 0000 1712 2304 5

BIC : POFICHBEXXX

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 Crétets

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

Contacts :

Président

Beat GEIER mobile: +41 78 608 61 68
Winzerhalde 91
CH-8049 ZÜRICH-Höngg. gbrt@swissonline.ch

Caissier & info. Technique

Silvio ZUCCATTI, fixe/fax: +41 (0)32 913 32 79
12, rue des Crétets 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 Crétets

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**

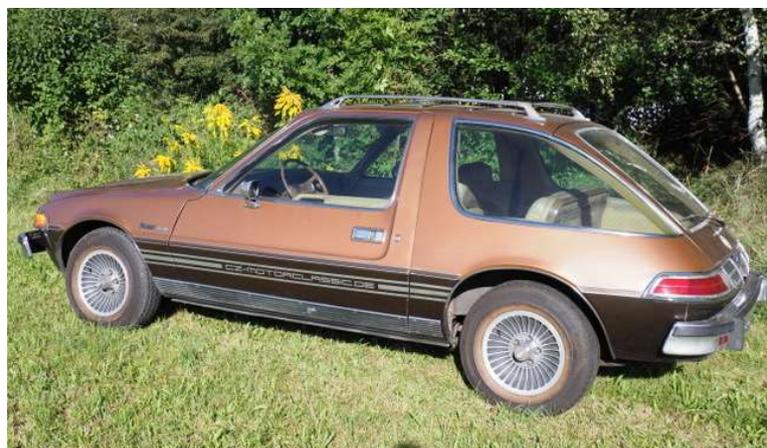
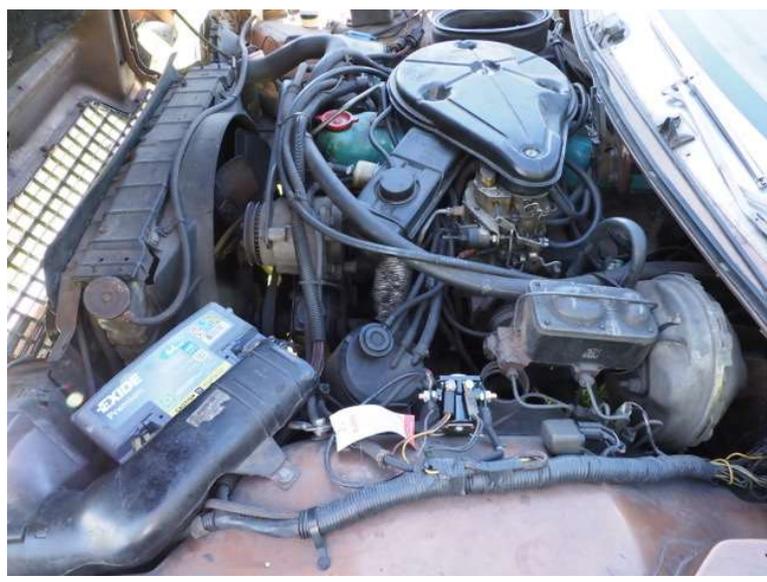


C'était une excursion cette année dans la Wachau, les ruines de Senftenberg,
Salutations amicales à tous
Erwin Zinner

PS: Je recherche toujours un Pacer rouge (pas un break), si possible rouge à l'intérieur, état bon à très bon



Ici, j'ai un nouvel achat, avec un peu de travail



J'ai acheté la voiture à un médecin de Graz parce qu'il insistait. Il voulait vraiment que son Pacer vienne entre de bonnes mains et être remise en forme.

Ensuite, après avoir récupéré l'auto, nous essayons de tout remettre en état.

Avec toutes les Pacers, la direction, les supports de moteur, les supports de boîte de vitesses, les charnières de porte et la rouille sont un problème, mais puisque nous en avons déjà réparé, ça marche beaucoup mieux,

Je vais aussi la faire repeindre et monter un nouveau pare-brise,

C'est toujours une voiture fascinante

Erwin Zinner



Marke: AMC Pacer

Modell: Pacer

Kilometer: 50.000 Meilen km

Leistung: 88 kW PS

Treibstoff: Benzin

Erstzulassung: 1979

Standort: Graz

Preis: 10.000 EUR (Verhandlungsbasis)

Verkaufgrund: Das lustigste Auto der Welt ! Leider kann mein Pacer nicht bei mir bleiben! Das Auto hat deutliche Gebrauchsspuren, obwohl viel repariert wurde. Es ist historisch angemeldet (rote Plakette, gültig bis 07/21).Die Besonderheit ist einfach das unvergesslich außergewöhnliche Image dieses Autos. Bitte nur in kundige, geduldige, informierte Hände !

Ausstattung: Limited Edition.

Luxus -Ausgabe.

Zustand: Das Auto hat ordentliche Gebrauchsspuren. Es wurde viel repariert und saniert, auch der Rost wurde aufwendig behandelt. Das Besondere das Autos ist aber die legendäre Geschichte und das einzigartige Design dieses Fahrzeugs. Die Technik ist altertümlich, aber robust. Im Alltagsgebrauch ist er vollkommen unkompliziert



La Jeep des pompiers

L'organisation des pompiers au Tessin dans les années 50 était bien différente par rapport à l'actuelle. Chaque grande ville en avait une et il y avait une série de petites casernes qui opéraient localement. La grande part d'entre-elles avaient un seul véhicule avec une remorque, les autres seulement une remorque. Les pompiers de Bellinzona (« Corpo civici pompieri Bellinzona ») ont été créés en 1829. A cette époque bien évidemment sans véhicules. Ils avaient à disposition une « pompe hydraulique » à deux cylindres achetée à Milan qu'on faisait fonctionner manuellement. 1830 on a émis le premier Règlement : le commandant Costantino Molo pouvait compter sur une équipe de 9 personnes, tous des volontaires. Les citoyens suivaient avec un grand intérêt les manœuvres d'exercices de ses pompiers qui étaient bien fiers de montrer ce qu'ils savaient faire.



Seulement en 1922 on a acheté le premier véhicule, un camion Magirus avec un moteur à 4 cylindres qui développait 70 CV et avait des roues avec des pneus en caoutchouc complet. Le camion était sensationnel à cette époque, avait son échelle et une pompe qui rendait 1'400 litres/heure, ce qui était très moderne si non avant-gardiste. En 1927, soit 5 ans plus tard, on a acheté chez Magirus (une firme spécialisée connue partout dans le monde) une échelle de 20 mètres montée sur remorque qu'on attelait au camion Magirus. Seulement en 1957 on a acheté un nouveau véhicule, un camion livré par MOWAG à Kreuzlingen mais avec une carrosserie réalisée par le renommé Carrossier Rizzi qui avait son usine à Giubiasco, une petite commune à sud de la ville de Bellinzona. Ce camion permettait de transporter une équipe de pompiers et du matériel. C'était une très belle pièce unique.

Pour info : les pompiers de Lugano ont été organisés seulement en 1853 et ceux de Locarno en 1858. Ceux de Bellinzona sont les plus vieux du Tessin et entre les premiers en Suisse.



La petite commune d'Arbedo-Castione, qui se situe à nord de la ville de Bellinzona et qui a un territoire important avec une grande surface boisée, n'avait qu'une CJ3-B rouge de 1953, ouverte, pour traîner une remorque. En 1956 elle avait décidé d'acheter un nouveau véhicule pour le petit corps des pompiers fondé dans l'année 1911. Le choix est tombé sur une Jeep CJ-6 (au long empattement) avec le fameux moteur F-134 à 4 cylindres et à trois vitesses qui pouvait tirer la remorque et en même temps transporter 6 personnes dont le chauffeur. La Jeep a été commandée non pas avec le soft-top, mais avec une cabine Wenger tout acier et les fenêtres qui montaient les vitres suisses « S. Gotthard » très connues d'antan. La Carrosserie Wenger de Bâle s'était spécialisée dans la production de cabines pour Jeep qui étaient très appréciées par les communes, les pompiers, la poste et les privés. Ainsi carrossée, la Jeep pouvait rendre les meilleurs services en hiver. Le petit corps des pompiers d'Arbedo-Castione avait donc reçu un véhicule moderne. La Jeep était d'ailleurs le véhicule préféré des petits corps pompiers tessinois, mais la Jeep CJ-6 est restée la seule au Tessin ; les autres avaient reçu des CJ3-B ou des CJ-5. Quelques-unes d'entre elles sont encore présentes à ce jour.



La chronique a oublié de nous transmettre quand précisément le petit corps d'Arbedo-Castione a été absorbé par celui de Bellinzona ; probablement en 1965, quand on a conclu une convention de collaboration entre Bellinzona, Arbedo-Castione et Giubiasco ou au plus tard en 1976 quand on a décidé de centraliser tout le matériel, véhicules inclus, à Bellinzona. Quoi qu'il en soit, le corps pompiers de la ville pouvait compter depuis 1969 (selon la date inscrite des deux côtés sur la Jeep CJ-6) sur une équipe de pompiers de montagne passionnés avec leur véhicule rouge feu (RAL 3000) qui a reçu pour l'occasion quelques parties peintes en blanc et une inscription sur les portes. Le cas a voulu – j'aime penser que ça soit le cas ; mais on sait que quand les pompiers voulaient changer un véhicule lui inventait un défaut ! – que dans les années 80 le mécanicien a oublié d'ajouter l'antigel dans le radiateur de la Jeep, de sorte que le bloc moteur s'est fissuré. La Jeep a été mise hors service et remise dans un garage jusqu'au moment où le commandant m'a appelé pour me demander si elle m'intéressait. Mais bien sûr qu'elle m'intéresse ! Je l'ai récupérée, j'ai changé le bloc moteur et la Jeep était prête à reprendre la route : elle n'avait parcouru que 5'900 km – non, ce n'est pas une faute de frappe, vous avez bien lu ! – et je l'ai immatriculée. Malheureusement je n'ai pas pu maintenir les insignes sur les portes, mais sa couleur rouge et blanche est restée.

Quand Adam a terminé l'école secondaire il a reçu la Jeep en cadeau. Vous auriez dû voire sa joie quand il l'a reçue. Avec ses 14 ans il ne pouvait la déplacer que dans le jardin, mais il a été infecté par le virus « jeep » qui est bien plus dangereux que le coronavirus qu'on a connu en 2020 puisqu'on en guéri pas ! Quelques années après on l'a repeinte en jaune et blanc, on a refait les sièges et elle est restée dans la collection. Notre ami Ruedi Wenger, titulaire de la renommée carrosserie de Bâle, nous a même fourni quelques pièces de rechange pour la cabine.

Vous voulez savoir ce que sont devenus les vieux véhicules du Corps pompiers de la ville ? Et bien, le camion Magirus de 1922 a malheureusement été vendu en 1975 au Musée des Pompiers de Genève pour une somme dérisoire. Quand j'étais dans le conseil de la ville j'ai tâché de le récupérer avec mon ami le commandant du corps. On a pris l'avion à Lugano-Agno et à l'aéroport de Genève nous attendait un officier du Corps des Pompiers lequel nous a dit clairement pendant le voyage vers la ville : « Je vous montre volontiers le camion, mais ne tâchez pas à le récupérer puisqu'on le vend pas ! » Il est resté où il est. L'échelle Magirus de 1927 avait aussi été vendue et elle a été découverte par hasard par le commandant ; moi je l'ai rachetée et donnée au Corps lequel l'a restaurée complètement comme le camion MOWAG, remis en l'état original. Les deux sont encore à Bellinzona et sortent aux grandes occasions.

La CJ3-B d'Arbedo-Castione a été vendue à un privé qui se plaignait de sa consommation importante et qui la revendit une saison après. La CJ-6 est la seule Jeep qui a été en dotation des Pompiers de la ville. Adam a donc une pièce unique, un bout d'histoire du « Corpo civici pompieri Bellinzona ». Il en est fier, tout comme de la voiture de commandement Opel Ascona B 2.0 E de 1981 : elle aussi a trouvé sa place dans notre collection, mais celle-ci avec tous ses accessoires, inscriptions, sirène et bleus inclus !

Mattia Ferrari

Nos membres avec leurs autos,

Une rubrique qui pourrait revenir dans les prochains journaux, si beaucoup d'entre vous, y adherent !!, alors vite faites comme nos amis, qui ont déjà osé !!



Mattia Ferrari avec Darco devant la Plymouth Valiant 1972, 6 cyl. 3700 ccm, "Automontage Schinznach" en Suisse.



Adam Ferrari avec Zara devant sa Jeep Grand Cherokee 1998, V8 5900 ccm, le SUV le plus rapide au monde en 1998 !

Bonjour,
Je m'appelle Mickael VON ALLMEN j'ai 33 ans et je suis en Suisse.
Je suis carrossier de métier, et possède actuellement mon propre garage spécialisé en véhicule américain.
J'ai été initié au club par le très sympathique Silvio Zucatti à qui j'ai repris une AMC Eagle Wagon de 1983 que je restaure petit à petit.
A la base je suis un grand fan de Jeep et de Willys mais il est vrai que mes modèles préférés ont été produits durant l'ère AMC. (CJ-7, finition Laredo et Golden Eagle, Cherokee Chief, CJ8 Scrambler, J10 Honcho etc)
Mon véhicule principal n'est autre qu'une Jeep Wrangler de dernière génération.



Je possède moi même une petite collection de véhicules que j'entretiens et améliore au fil des ans.
Il s'agit de l'AMC Eagle de 83, d'un Jeep Grand-Wagoneer de 87, d'une Wrangler de 88 et d'un Cherokee de 94 qui n'est autre que mon premier véhicule acheté avant l'obtention de mon permis de conduire en 2006 !
Voici quelques photos ci contre.

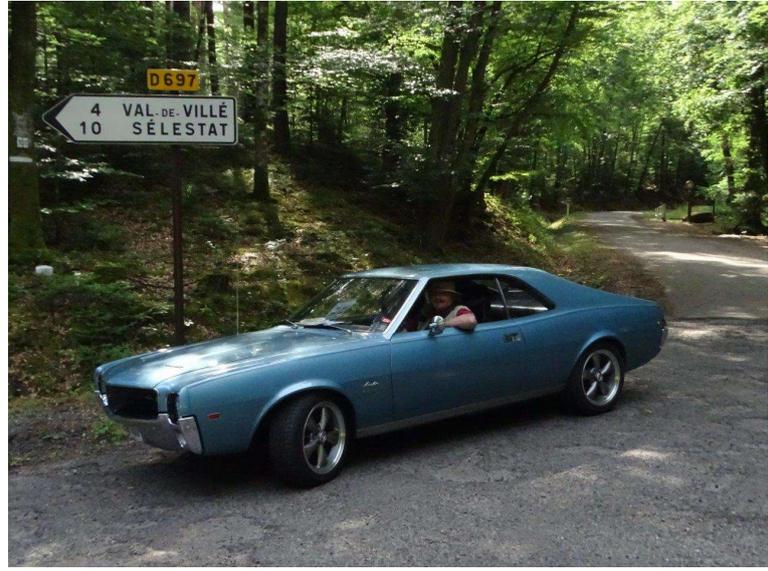
C'est toujours avec grand plaisir que je parcours les lignes de votre journal !
Au plaisir de vous rencontrer lors d'une ballade.

Amicalement Mickael

Les Pacer d'Erwin Zinner, il ne manque plus qu'une rouge et une verte !!



Et voici, Danielle mon épouse, et moi avec notre Javelin et notre Eagle.
Bernard Scheidt



Voici pourquoi j'ai acheté une AMC Eagle 1980

En novembre 1979 nous avons pu prendre en location pour longtemps un simple chalet en Appenzell. Il n'y avait pas d'eau ni de courant électrique et l'accès n'était possible qu'avec un véhicule 4x4. Mais en ce temps-là il n'y avait que les grosses jeep avec une traction intégrale.

A l'occasion d'une assemblée mon collègue « Sepp » arriva avec une magnifique Eagle rouge. Sepp était ravi de mon intérêt pour sa voiture américaine. Il décanta qu'elle était la meilleure voiture qu'il avait eu jusque-là et invita ma femme et moi pour un tour d'essai. Pendant cette course Sepp nous démontra tous les atouts de cette auto. En tant que chasseur il connaissait tous les petites rues dans les champs et dans les forêts.

A cause d'un arbre chuté il a dû s'arrêter et l'a déplacé. Le terrain était un peu bourbeux et les roues se sont enfoncées jusqu'aux jantes. Je ne pouvais pas imaginer que la voiture pouvait s'en sortir sans aide. Sepp se remit au volant, donna légèrement gaz et une roue tourna à vide. Mais après quelques secondes la Eagle sortit sans aucune aide du bourbier.

La Eagle avec son 4x4 m'a convaincu et en décembre 1980 j'ai acheté chez J.H. Keller à Zürich-Altstetten la dernière Eagle de l'année 1980.

La Eagle est devenue mon véhicule de service et elle a toujours fonctionné à merveille pendant les visites que je faisais régulièrement à la maison de mes patients.

Avec ce véhicule fiable on a toujours rejoint le chalet en Appenzell sauf si la neige était trop haute

Fredi Muggli



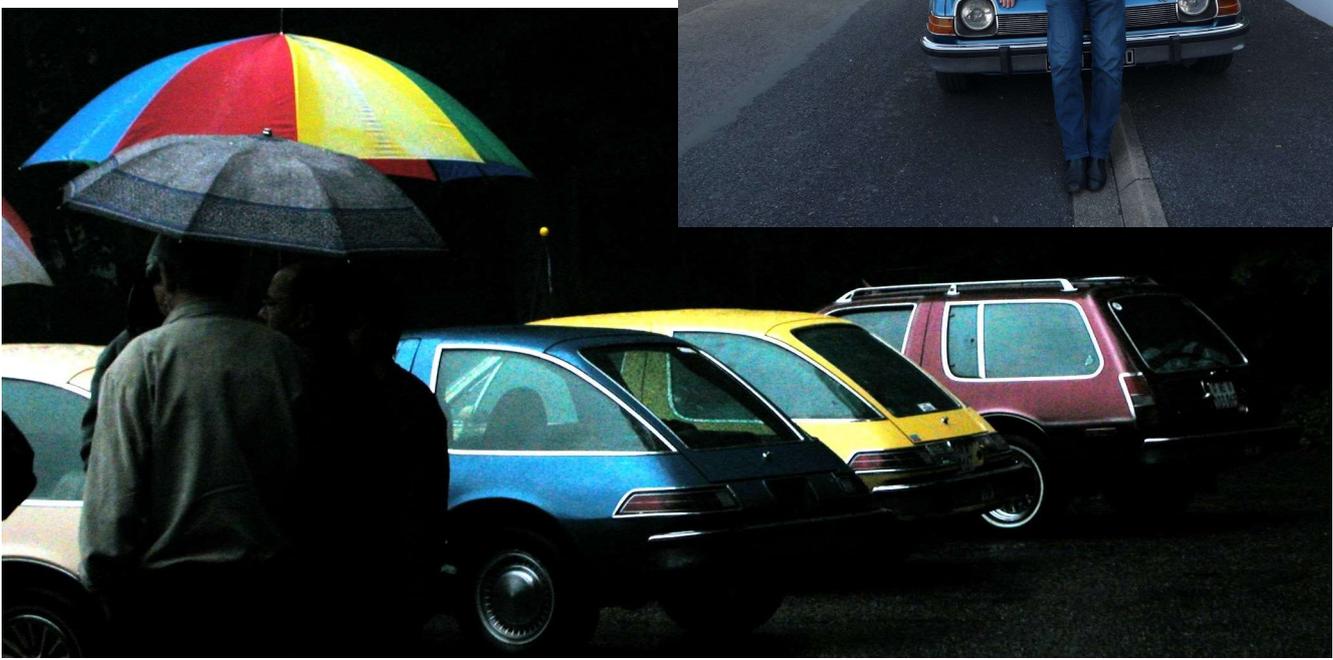
Fredi & Marie Rose



Melina & Dominique Guittet, nous on envoyé des images leurs Pacer qui a rencontré une de ses sœurs. Merci



Odette & Jean claude Mettler, nous on envoyé des images de leurs Pacer, motorisée par un 2 litres Chrysler, avec une boîte mécanique





Jean Louis Huet,
président du Rambler Club, et néanmoins membre de notre club nous à envoyé des images de sa Rambler, Merci



Dominique Roy nous présente sa Pacer





Image souvenir : beaucoup d'autos lors de notre sortie en Autriche !!



Montage Suisse 3ème partie: General Motors Suisse SA (GMS), Bienne

Guido Müller, le maire de Bienne, avait su que General Motors cherchait une place pour une usine de montage en Suisse. Bien que ses connaissances d'anglais n'étaient pas très prononcées, le Dr. Müller a téléphoné à Genève où dans un hôtel avait pris hébergement une délégation de GM et demanda M. Ed Riley, membre de la direction générale.

Il lui expliqua qu'à Bienne les choses n'allaient pas bien et lui demanda s'il n'y avait pas la possibilité d'installer la fabrique dans sa ville. Riley répondit qu'à Bienne ils n'avaient pas trouvé une fabrique convenable. Le maire dit clairement : Bienne a besoin de votre fabrique. Si vous ne l'avez pas trouvée, et bien, la ville de Bienne va vous la construire gratuitement et selon vos désirs.

Le social-démocrate Dr. Müller a été convaincant et quelques semaines après a eu lieu la visite des lieux. Müller avait trouvé un terrain près de la gare. Malgré une pluie battante, l'emplacement et surtout l'offre de Müller a été acceptée : plus de 30'000 m² derrière la gare étaient à disposition.

L'entêtement du courageux politicien avait impressionné Riley et les autres membres de la direction générale qui lui demanda de préparer les contrats. Les citoyens de Bienne le 19 mai 1935 ont accepté par près de 5000 voix contre 200 le crédit de deux millions de francs suisses le 19 mai 1935.

En juin 1935 (un mois après !!) les travaux de construction ont commencé et six mois après (autre record) le bâtiment en acier et verre était prêt. Il est aujourd'hui un monument protégé. Le 5 février 1936 la chaîne de montage de Bienne a sorti la première voiture « made in Biel », une Buick à 8 cylindres qui arborait le label de GMS, soit les trois montagnes suisses Eiger, Mönch et Jungfrau.



Buick 8 Zyl. 1936 Montage Suisse



Opel Rekord P1 Ascona 1959 - Foto in Ascona TI!

Ce fut un succès. Chaque semaine on produisait de plus en plus. Mais ce qui compte était que la fabrique employait 320 personnes et était devenue très importante pour la ville.

Le chômage en Suisse avait doublé entre 1934 et 1936, mais à Bienne il avait diminué grâce au projet GMS.

L'enduit pour toute la Suisse était aussi très important puisque la livraison de pièces et de matériel entraînait toute la Suisse : les vitres par exemple venaient de Genève ou du Tessin, les montres de Le Locle, les composants électriques étaient fournis par Scintilla à Soleure, les tissus venaient de Langenthal, Näfels, Ennenda etc, les pneus étaient livrés soit par Firestone à Pratteln, soit par Pallas Cord à Pfäffikon.

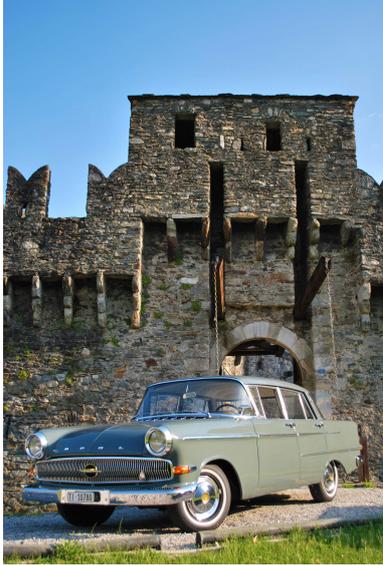
Bâle livrait les composants chimiques, les jantes venaient du Tessin ou de Zurich. Bref, une affaire très importante pour toute la Suisse. En 1938 on avait déjà monté 2'000 voitures.

Pendant la guerre GMS a produit encore du matériel et transformé des voitures pour l'armée suisse.

GMS était devenu le premier fabricant de voitures en Suisse. On a commencé avec une Buick, mais on a monté aussi des Cadillac, La Salle, Oldsmobile, Pontiac, Chevrolet, Vauxhall et Opel. En 1950 GMS a vendu plus de 6'500 voitures, en 1957 on a fêté la 50'000^e auto, une Vauxhall Victor. En 1964 la fabrique employait plus de 1000 personnes et avait produit la 150'000^e voiture, une Opel Kapitän.

En 1947 GMS a acheté le bâtiment qui appartenait encore à la ville de Bienne. La chaîne de montage était longue 170 mètres en 1936, dans les années '60 elle mesurait 1700 mètres !

GMS a ensuite acheté à Studen, 6 km plus loin, un terrain de 147'000 m². Sur une surface de plus de 100'000 trouvait place plus de 7'000 voitures en attente de livraison. En 1969 GMS montait 18'000 voitures (a ensuite rejoint le chiffre de 20'000 par année) et vendait en sus 9'000 voitures complètes importées, pour dire quel succès avait le premier fabricant de voiture en Suisse. GMS s'était concentrée dans le temps surtout sur la production d'Opel et de Vauxhall, tandis que les américaines recevaient des meilleures finitions par rapport au standard USA.



Opel Kapitän 2.6 1959 Montage Suisse

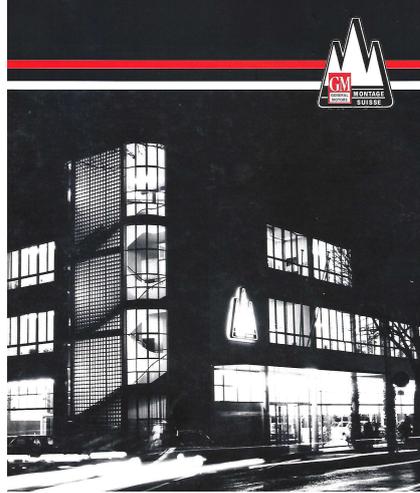


Foto by night GMS Biel Bienne



Opel Rekord B 1.9 1966 GMS



Opel Kadett Ascona 1700 1968



Opel Blitz und Rekord C beide les deux Montage GMS Bienne

On sait qu'entre-temps les choses avaient changé du côté impôts à l'importation. De ce fait, le 14 août 1975 GMS a monté le dernier véhicule, une Opel Rekord D Caravan.

C'était le n° 329'864 véhicule « montage suisse » à Bienne ! GMS a su proposer des modèles typiquement suisses, à partir de la Opel Rekord Ascona (depuis 1956, mais la plus connue est la P1 de 1958, une Opel Rekord plus luxueuse et exclusive destinée aux clients suisses plus exigeants) jusqu'aux modèles Ranger 1900 et 2500 qui devaient accompagner les voitures Vauxhall qui, à la fin des années '60, arrivaient en nombre insuffisant d'Angleterre et mettaient en difficulté le réseau Vauxhall.

Les Anglais construisaient peu et mal à cause des grèves et de ce fait GMS se devait de soutenir le réseau avec d'autres produits. GMS a décidé de produire son propre véhicule sur base Opel avec des pièces qui venaient d'une fabrique GM d'Afrique du sud. La Ranger était née en Suisse, mais elle fut montée et distribuée aussi au Benelux. L'effort était bien louable, le résultat décevant. En 1970 on n'a vendu chez nous que 391 Ranger, dont la nôtre 1900 orange.

General Motors Suisse SA : de toute façon une histoire de grand succès pour le premier producteur de véhicules en Suisse.

Mattia Ferrari

Ranger A 1900 1970 GMS



Vauxhall Ventora ' Montage GMS, 1971



Fuite à la boîte automatique AMC Eagle 4x4 Limited

Mon AMC Eagle avait une fuite d'huile sur le côté gauche de la boîte.

L'arbre à cardan avant ayant masqué la fuite, je n'ai pas pu savoir d'où provenait la fuite d'huile. J'ai donc changé le contact de neutre.



Ma Eagle



Arbre de transmission, protection, Interrupteur



Carter de boîte

Etapes de travail:

Dépose de l'arbre à cardan avant et de la protection anti-encastrement de la boîte de vitesses

Dépose de l'interrupteur neutre

Dépose de la bride de tige

Démontage du carter d'huile automatique

Démontage du tamis à huile automatique

Retrait du bloc de commande

Remplacer le joint spi de l'arbre du sélecteur

Remplacer le joint spi du carter de commande

Assembler dans l'ordre inverse

Faire l'appoint d'huile

Faites un essai routier du véhicule et vérifier s'il y a des fuites



Kit de vidange de boîte, avec filtre et joints

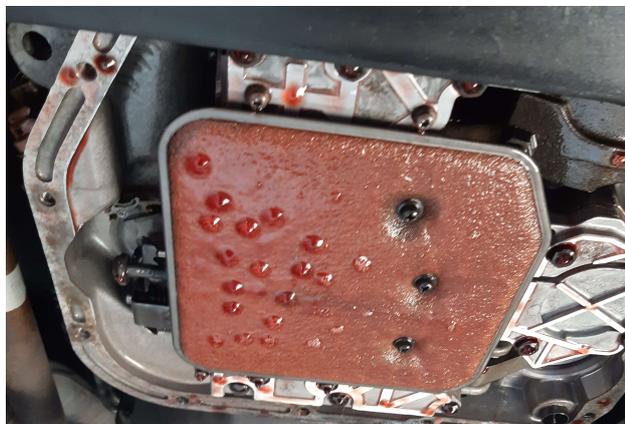
Il s'est avéré alors, que la perte d'huile n'a pas été corrigée. J'ai ensuite demandé à Silvio Zuccatti, membre expérimenté du conseil d'administration du club AMC, d'où la perte fuite pouvait provenir.

Silvio m'a alors dit qu'il provenait sûrement de l'arbre de changement de vitesse au-dessus du contacteur de point mort.

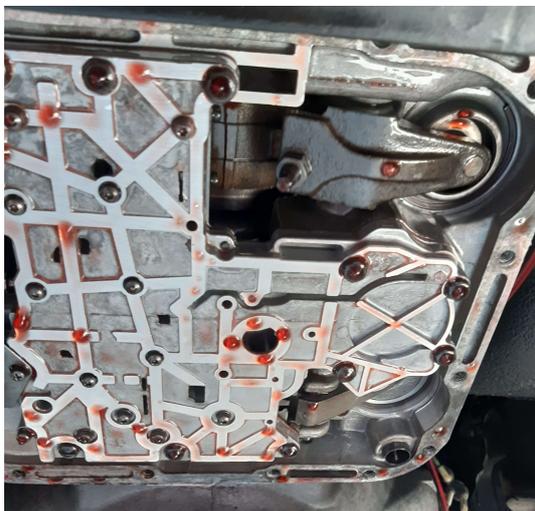
J'ai ensuite remplacé ces deux Joints spi.

Le petit joint dans l'arbre du sélecteur peut facilement être remplacé lorsque le bloc de commande est retiré.

Le plus grand joint spi se trouve dans le carter de la boîte et doit être tiré dans le carter de la machine par le haut avec un outil.



Filtre

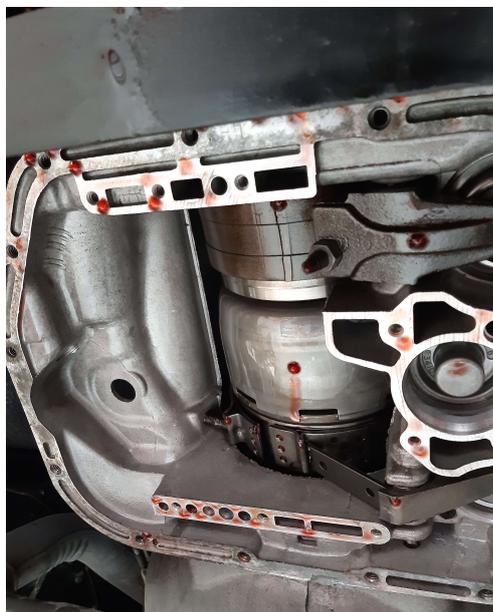


Bloc de commande

Après avoir changé les joints spi, installé le bloc de commande et le carter d'huile, j'ai rempli avec une nouvelle huile pour la boîte. Les nouveaux joints étaient alors serrés, mais le carter d'huile dégoulinait malgré le joint en caoutchouc nouvellement installé. J'ai de nouveau enlevé le carter d'huile et appliqué une pate joint en tube, puis installé le carter d'huile sans le joint. Maintenant, la perte d'huile de machine sur mon Eagle a été corrigée. Merci Silvio pour vos conseils.



Bloc de commande démonté



Corps de la boîte



Percement pour le levier de commande



Outil de montage

Remarques:

Pour localiser les fuites d'huile de la boîte, je recommande d'abord de retirez le cardan avant.

Ensuite, il y a assez d'espace pour déterminer l'origine de la fuite d'huile de la boîte automatique.

Ensuite, lors de l'installation du carter d'huile, mettre une pate à joint, et laisser le joint prévu a cet effet ce coté.



Remplacement de petit joint



Installation du grand joint avec l'outil

REPLACEMENT DU RÉGULATEUR DE JAUGE D'ESSENCE.

Une astuce de Jean Claude

Lorsque j'ai acheté ma Pacer en 1985, la jauge ne fonctionnait pas.

Après quelques mesures, j'ai trouvé ce truc que je ne connaissais pas, sans liaison électrique et j'ai découvert son rôle de réducteur de tension.

A l'époque je ne savais pas où trouver cette pièce, alors j'ai effectué la mesure de la résistance de la jauge en remplissant le réservoir, 10 litres par 10 litres, en notant les valeurs à chaque point, et je me suis servi du multimètre comme indicateur de niveau, en attendant une solution.

La solution première a été de réaliser un régulateur avec trois transistors, une diode de référence, etc. Ensuite j'ai opté pour utiliser un circuit intégré LM 7805, une petite merveille avec trois pattes, mais c'est un circuit qui intègre des protections, une compensation de température, le résultat est une régulation parfaite à 5 volts et il coûte trois francs six sous, sur le net.

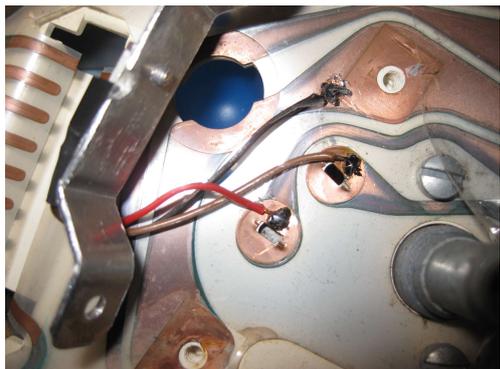


En Haut gauche et droite

Ancien appareil de mesure

En bas :

Installation du LM7805



Ce circuit est fixé sur une bande d'aluminium reprenant les fixations d'origine.

Le seul reproche de ce montage est de faire monter lentement l'aiguille de l'indicateur.

Ceci s'explique car le régulateur d'origine n'est pas réellement un régulateur mais un interrupteur thermique à bilame passant 12v pendant un temps puis 0v pendant un autre temps, donnant une moyenne de la tension nécessaire, ce qui est accepté par l'indicateur car lui aussi est constitué d'un bilame chauffé par la résistance bobinée.

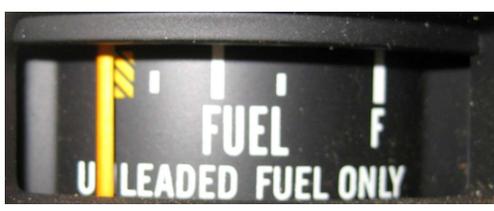
Jean Claude Mettler

L'illustration des photos est :

1) contact coupé,

2) contact avec le réservoir vide,

3) le réservoir plein



Dominique nous raconte ses mésaventures avec le boîtier de direction de sa Pacer

Remise en état de la crémaillère de direction de ma PACER 4.2 de 1977

N'arrivant pas à trouver de solution acceptable financièrement, j'avais décidé de la refaire moi-même. Grosse erreur car quand il a fallu sortir le joint spie au fond de la gorge, ça a été un massacre. Je l'ai envoyé chez notre ami Laurent Debétencourt en Belgique, qui a pu changer les joints mais n'a pas réussi à stopper les fuites.

Donc de retour à Nîmes par l'intermédiaire de Patrick "le Champenois", que je remercie un fois de plus pour sa gentillesse, je la remets à une personne dont on m'a parlé (famille par alliance éloignée) qui a l'habitude et la maîtrise d'usiner des pièces pour auto (compétition) et engins agricole (il exploite un domaine agricole dans la CRAU).

La solution est simple : on coupe, on réalèse, on remonte des joints aux standard français et on remonte la corps du vérin avec trois vis.

Quelques semaines plus tard la crémaillère est remontée. Plus aucune fuite, c'est du neuf.

Merci à François à qui je ferais parvenir un exemplaire de notre journal



Crémaillere coupée



Crémaillere sur le tour

Souvenir : Mes autos et celle de mon fils en octobre 2015 lors d'un concert caritatif, **Bernard**



SWISSNESS 1

Aujourd'hui je vous raconte une petite histoire typiquement suisse. La Berne fédérale (c'est à dire notre gouvernement central - pour la distinguer de la Berne cantonale – capitale du Canton de Berne) avait décidé de distinguer les plaques destinées aux voitures de location et de garage de celles des voitures normales. Comme d'habitude, on a constitué une commission qui devait étudier ce thème et faire des propositions. Dans cette commission il y avait bien sûr des représentants de la Suisse alémanique et de celle francophone. Les membres étaient nommés en proportion du nombre d'habitants qui parlaient les différentes langues ; ceux de langue française étaient évidemment moins nombreux. Je ne sais pas qui représentait de la suisse italienne, mais peu importe. Les membres de langue allemande, plus nombreux puisqu'ils représentaient la majorité du pays, se sont imposés quand il a fallu décider comment distinguer les voitures de location : ils ont décidé que dans la plaque il fallait mettre une « V » qui signifiait « Vermietung » (= location).

Quand il a fallu choisir comment indiquer les plaques de garage, la logique était évidente : « G » pour garage. Mais les romands ont vivement protesté : cette fois il fallait choisir un nom français et « garage » à leur avis ne l'était pas. Les autres ne comprenaient pas. Pour le bon vivre, (dans un état fédéraliste comme le nôtre il faut respecter les minorités, n'oubliez pas !) la commission a décidé de s'adapter et voilà pourquoi les plaques de garage portent encore ce jour la lettre « U ».

Vous n'avez pas encore compris ? Mais je le crois bien, moi non plus ! Personne n'avait compris en Suisse ce que signifiait cette lettre. La Berne fédérale a dû l'expliquer : un garage (mot que tout le monde comprend bien dans les quatre langues du pays !) en français ça se traduit en « usine » !

Ils sont fous ces suisses, vous ne trouvez pas ?

Mattia Ferrari



A bientôt pour d'autres articles sur des points typiquement suisses, **Mattia**

Le quiz du Journal AMC

Participez gratuitement au grand concours du Journal AMC destiné à tous les membres du Club AMC Switzerland qui peuvent ainsi tester leurs connaissances dans le monde automobile, surtout – mais pas seulement – des marques AMC. Bonne chance !

La Hudson Hornet a dominé les courses NASCAR depuis :

- 1948 1951 1954
-

American Motors Corporation a été constituée :

- le 15 mai 1952 le 30 avril 1953 le 1er mai 1954
-

Connaissez-vous cette voiture ?



- AMC Rebel Machine 1970
 Jeepster Commando Hurst 1971
 Hudson Hornet 1957
-

Entre tous ceux qui envoient les réponses exactes par mail à l'adresse suivante : adam.ferrari@ticino.com le vainqueur sera tiré au sort – sous contrôle du notaire Me Mattia A. Ferrari – et gagnera la gratuité de la cotisation annuelle au club de l'année 2022.

La voie légale est exclue. On ne tient pas de correspondance sur le concours.

Ne peuvent pas participer l'auteur du quiz Adam Ferrari, le notaire Me Mattia Ferrari, le rédacteur du journal Bernard Scheidt.

Nom :

Prénom :

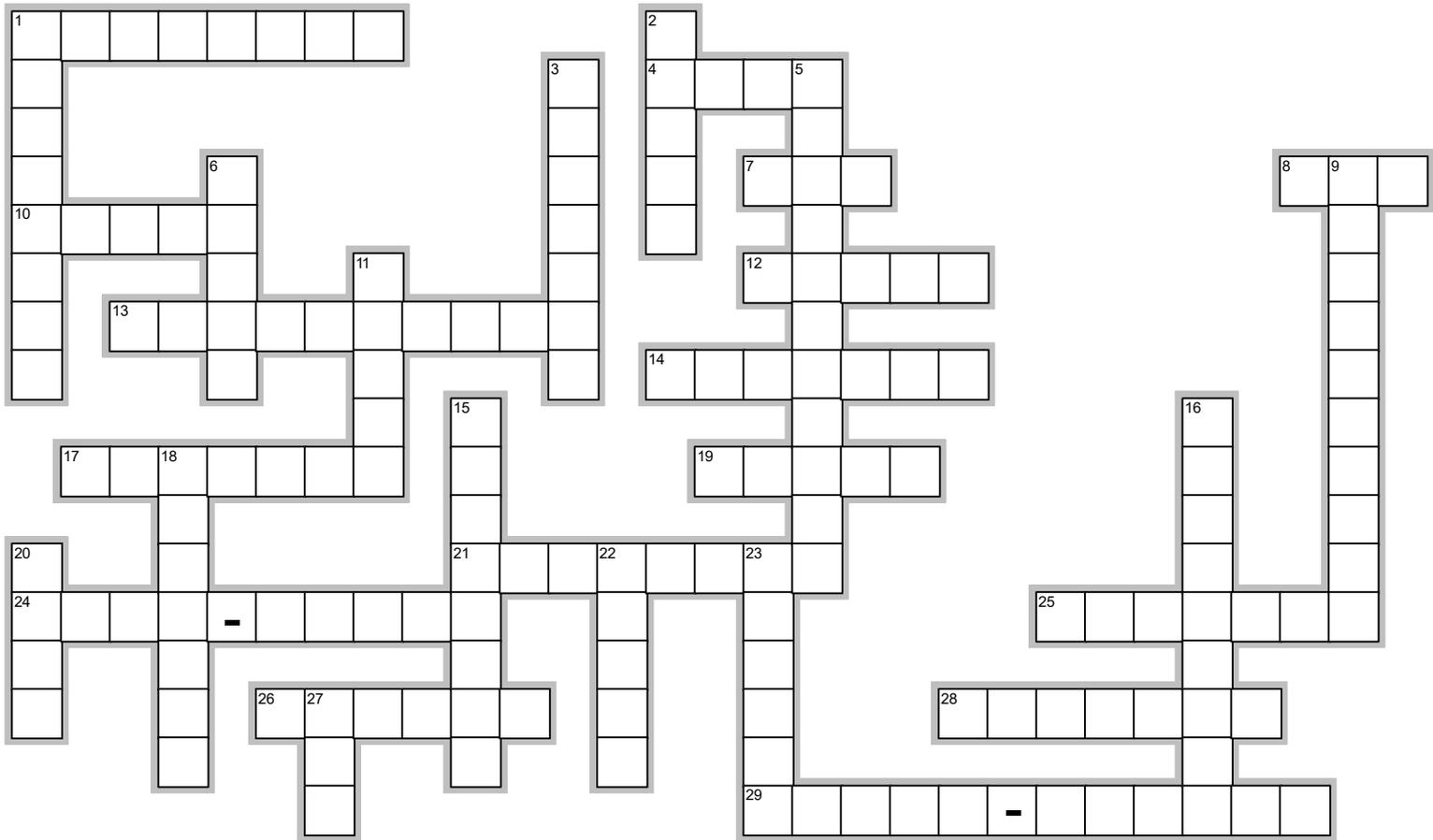
Adresse :

Lieu :

E mail :

Tél. :

Les Marques automobiles et leurs logos



EclipseCrossword.com

Horizontalement

1. Deux drapeaux croisés
4. Son logo était un dirigeable pendant un certain temps
7. Cette marque a été fondée en 1954
8. Ce constructeur automobile a été fondé en 1975, en 1982 c'était fini.
10. Son logo est un souvenir de voyage aux États Unis d'Émile (son créateur)
12. La fleur du même nom représente son logo
13. Cette marque américaine a produit les voitures de luxe avec un design exclusif jusqu'en 2004
14. Le lion est son logo
17. Ce logo reprend les armoiries du duché du Wurtemberg
19. Trois boucliers dans le cercle
21. Un trident est son logo
24. Un serpent et une croix sont sur son logo
25. Son logo était sur le fuselage de l'avion de Francesco Baracca pendant la 1ere guerre mondiale
26. Son logo est le signe astrologique de son créateur
28. Une boussole stylisée avec des flèches indiquant sur les quatre points cardinaux
29. Depuis 1927 des ailes représentent sont logo

Verticalement

1. Son logo est Une étoile à 5 branches
2. Son logo représente l'ancien symbole du fer
3. 2 ailes tirées en arrière, c'est son logo.
5. Son logo représente tout simplement le signe astrologique de son fondateur
6. le «M» stylisé évoque une image des ailes en vol
9. Son nom signifie 3 diamants
11. Sa tête de bélier est très connue
15. Son logo: un navire qui a accosté à «Plymouth Rock »
16. Son logo est un nœud papillon
18. Un losange est son logo
20. Un griffon couronné représente son logo depuis 1984
22. Marque américaine créée en 1987 Talon était un de ses modèles
23. Trois ellipse en forme de T
27. Son emblème symbolise une hélice

PROGRAMME SORTIE EN CENTRE VAL DE LOIRE LES 10,11 ET 12 SEPTEMBRE 2021

VENDREDI 10 SEPTEMBRE

A partir de 17H30 Accueil HOTEL IBIS CATHEDRALE place Drouaise à Chartres, parking réservé CLUB AMC (85 € chambre double par nuit, petit déjeuner compris (animal : 5€ en plus par nuitée)

20H00 Repas à l'hôtel (31 € par personne)

SAMEDI 11 SEPTEMBRE

9H15 Départ à pied en direction de la cathédrale de Chartres

10h00 VISITE DE LA CATHEDRALE ET DE SA CRYPTTE avec guide 8.50 € par personne

12h00 Repas à l'hôtel (31 € par personne)

14H10 Départ en voiture

15H00 VISITE DE LA BRASSERIE DE L EURELIENNE à Sours (visite et dégustation 5 € par personne)

16H30 VISITE DU MUSEE DES PIONNIERS à Gallardon (4 € par personne)

Retour à l'hôtel

19H00 RESTAURANT L'ESPRIT GOURMAND (45 € par personne avec privatisation d'une salle pour l'assemblée générale et le repas)

22H30 CHARTRES EN LUMIERES avec LE CHAR TRAIN (8.50€ par personne visite en petit train de la ville haute et de la ville basse avec mise en lumières et musiques des principaux monuments du patrimoine chartrain et dépose à l'hôtel)

DIMANCHE 12 SEPTEMBRE

9H15 Départ en voiture

10H30 VISITE DU CHATEAU DE MAINTENON avec guide 8.50 € par personne

12H30 REPAS A LA FERME AUTOUR DU GRAIN (avec animations pour découvrir cette activité agricole caractéristique de la Beauce et visite d'un silo possible pour les plus courageux !! attention au vertige) 21 € par personne

15 h 30 Toutes les bonnes choses ont une fin. Retour à domicile.

Nom _____
Adresse _____
N° tel _____
Mail : _____
Nombre de personnes : _____
Régime alimentaire particulier _____
Animal de compagnie _____

Chèque acompte de 50€ par personne pour toute inscription.

Dernier délais d'inscription : . 30 avril 2021

BROSSIER Dominique et Mélina 34 rue Alfred Manceau 28230 Epernon
Portables : 06 11 69 54 36 (MBG) ou 06 03 61 76 58 (DB)
Mail : melina.guittet@free.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

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 Fontanelles, 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



L'AMC Concord de Jean Pierre Dubois est à vendre.

Vous pouvez contacter 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

