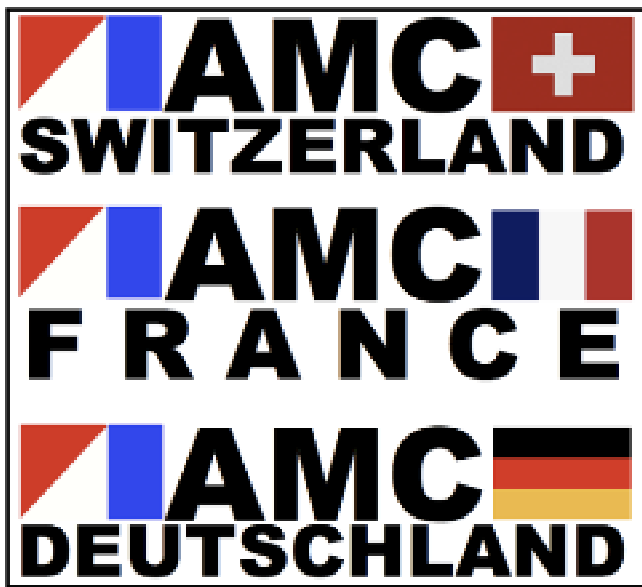




JOURNAL

Novembre 2015

N° 33

November 2015

ZEITUNG

Ausfahrt nach Briare



Am Bodensee



www.amc-club.eu

Inhalt.

- Das word des Präsidenten „Beat“ und des Cassiers, „Silvio“
- AG sept. 2015 Repport
- Frueblingsausfahrt und Herbstausrarht 2015
- Programm der Fruehlingsausfahrt vom 27. bis 29. Mai 2016
- Tages programr der Generalversammlung vom 28 mai 2016
- Geschichte der Marke AMC (mit der Erlaubnis von der ACCF)
- Und vieles Anderes

Vergessen Sie nicht, unsere Website zu besuchen: www.amc-club.eu

Wenn Sie Fotos, Ideen für Geschichten, oder andere Anregungen haben, senden Sie Ihre Mail an: info@amc-club.eu



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

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

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

AMC SWITZERLAND, 4053 BÂLE

Numéro de compte: 17-122304-5 Postfinance

IBAN: CH78 0900 0000 1712 2304 5

BIC: POFICHBEXXX

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

Etablissement : 20041 Guichet : 01004

N° de compte : 0762987X025 Clé RIB : 50

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

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

Titulaire du compte : M. Zuccatti Silvio ou 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 (0)77 441 69 37

Güterstr. 144
CH-4053 BÂLE

gbt@swissonline.ch

Caissier & info. technique **Silvio ZUCCATTI**

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

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

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

Responsable France

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

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

F-13360 ROQUEVAIRE emmanuel.prat@numericable.fr

Secrétaire

Bernard Scheidt 26 rue du Rebberg 67290 La Petite Pierre

Adresse officielle

12, rue des Crêtets

AMC FRANCE - SWITZERLAND

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

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

Il en va du bon fonctionnement de notre club

Merci

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

Vielen Dank

URGENT



Begrüßung des Präsidenten

Liebe Clubmitglieder

« Merci » ! Dieses schulde ich Euch für die von Euch gestundeten Vorschusslorbeeren, einen zum Präsidenten zu wählen, der sich in jüngerer Zeit nicht mehr eben durch überbordende Leistungen als Sekretär hervorgetan hat. Ganz anders Bernard Scheidt, der nicht nur unsere Internetpräsenz gerettet hat, sondern der auch die Redaktion der AMC Zeitung in letzter Minute unter seine Fittiche nahm, nachdem der Verfasser dieser Zeilen endgültig den Geist aufgegeben hatte als Sekretär des Clubs. Präsident also, unvermeidliche Galionsfigur eines jeden Clubs, wie sie von der Administration nun mal gefordert wird. Es sei bei dieser Gelegenheit wiederholt, dass jedes Clubmitglied mit Schweizer Pass jederzeit willkommen ist, die Hand nach dem Szepter des AMC Switzerland auszustrecken.

Aber mit Emmanuel Prat als neuem Vizepräsidenten sieht sich immerhin der französische Zweig unseres Clubs in guten und erfahrenen Händen.

Unserem Tessiner Mitglied Mattia Ferrari verdanken wir die Revision der Statuten unseres Clubs, deren Änderungen Ihr in dieser Ausgabe findet. In minutiöser Kleinarbeit nahm er sich unserer Gesetzeskonformität an.

Es ist ein unvergessliches Wochenende, dass uns Rose Marie und Alfred Muggli in der Bodenseeregion geschenkt haben. Die Frühlingsausfahrt nach Steckborn war so professionell organisiert, dass man versucht sein könnte, die beiden mit der Organisation sämtlicher Ausfahrten in der Schweiz zu betrauen. Ebenso Gutes wird von der Herbstausfahrt in der Region von Briare entlang der Gestade der Loire berichtet. Mit Josette & Alain Camus befand sich die Herbstausfahrt in bald unzählig oft bewährten Händen.

Ein herzlicher Dank im Namen des AMC SWITZERLAND an Bernard und Mattia für die Überstunden zu unser aller Gunst, an Rose Marie, Alfred, Josette und Alain für die uns geschenkten Wochenenden.

Herzlich,

Beat

Kassier's Wort !

Grüetzi liebe Klubfreunde ! Dieses 2015 war ein bewegtes Jahr mit dem Austritt unseres Präsident, das Missgeschick unserer neuer vereinbahrer Webseite, und die überarbeiteten Statuten.

Unsere Kasse ist in einem gesunden Zustand und bedankt Alle Mitglieder die Ihre vergangenen und diesjährigen Beitrag einbezahlt haben.

Zwei wunderbare Treffen sind Uns dieses Jahr offeriert worden ; das vom Frühling von Alfred und Rose-Marie in Ihrem schönem Teil unserer Schweiz und Die vom Herbst, am Ufer der Loire, in Frankreich, von Alain und Josette. Ein GROSSES DANKE SCHÖN für diese Ereignisse.

In Frankreich haben Emmanuel und Bernard an diversen Ereignisse teil genommen um unser Klub bekannt zu machen, auch bei uns muss sowas wieder stattfinden. Ihr sind eingeladen etwas solches zu organisieren, die Kasse kann dafür Hilfe bringen.

OTM Fribourg bietet uns eine kostenloses mitmachen an der Klubausstellung !

Freundliche Grüsse, Ihr Kassier SILVIO



Generalversammlung vom 12. September 2015 in Briare

Anwesend :

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

Entschuldigt:

PRINCE Pascal, MUMENTHALER Theo, JEANDIN Jean-Luc, Jean Pierre Dubois, B  atGeier, Alfred Muggli, Mattia FERRARI, Fred VILARD

Protokoll :

Entscheide der Versammlung:

1 : Annahme von Philippe Quillats Rücktritt vom Präsidium des Clubs

2 : Beat Geier wird neu zum Präsidenten des Clubs gewählt (i.a.).

3 : Emmanuel Prat wird zum Vizepräsidenten des Clubs gewählt und im Amt als Zuständiger für Frankreich bestätigt.

4 : Silvio Zuccatti wird als Kassier des Clubs bestätigt.

5 : Bernard Scheidt wird neu zum Sekretär des Clubs gewählt.

Bernard Scheidt schlägt vor, 50 Schlüsselanhänger mit dem Logo des AMC Clubs aus Plexiglas, zum Preis von   30, anfertigen zu lassen. Der Vorschlag wird einstimmig angenommen.

Die Versammlung schließt um 19 Uhr.

Dieses Protokoll wurde von Bernard Scheidt am 12. September 2015 aufgesetzt. Der Protokollant ist ermächtigt, alle formellen und administrativen Maßnahmen eigenmächtig abzuschließen.

AMC SWITZERLAND

Extrageneralversammlung vom 12. septembrer2015   

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

Entschuldigt : PRINCE Pascal , MUMENTHALER Theo, JEANDIN Jean-Luc , Pierre Dubois, B  at Geier, Alfred Muggli, Mattia FERRARI, Fred VILARD

Rapport sur la proposition de modification des statuts:

Artikel 1 : angenommen

Artikel 2 : Adresse des Clubs : [12 rue des Cretets, à La Chaux de Fonds](#)

Artikel 3 : angenommen

Artikel 4 : angenommen

Artikel 5 : angenommen

Artikel 6 : angenommen

Artikel 7 : angenommen

Artikel 8 : angenommen

Artikel 9 : angenommen

Artikel 10 : angenommen

Artikel 11 : angenommen

Artikel 12 : angenommen

Artikel 13 : angenommen

Artikel 14 : angenommen

Artikel 15 : angenommen

Artikel 16 : angenommen

Artikel 17 : angenommen

Artikel 18 : angenommen

Artikel 19 : angenommen

Artikel 20 : angenommen

Artikel 21 : angenommen

Artikel 22 : angenommen

Artikel 23 : angenommen

Die Versammlung schließt um 18:18 Uhr.

Alle Artikel wurden von der Versammlung einstimmig angenommen.

Das Protokoll wurde von Bernard Scheidt am 12. September 2015 verfasst.

Vollmachten sind dem Trägers des Protokolls gegeben, um Formalitäten zu erfüllen

Statuten - Neue Fassung nach Modifizierung durch die GV vom 12. September 2015

Vorwort

Der Verein debütierte am 25. April 1984 unter dem Namen SWISS GREMLIN AND PACER FAN CLUB. Die Änderung des Namens und das Logo <AMC Switzerland> wurden anlässlich der GV vom 29. Mai 2003 vorgenommen.

Artikel 1: Name

Unter dem Namen AMC SWITZERLAND besteht ein Verein im Sinne der Artikel 60 ff des Schweizerischen Zivilgesetzbuches.

Artikel 2: Sitz

Sitz des Vereins ist La Chaux-de-Fonds.

Artikel 3: Zweck

Der Verein bezweckt die Vereinigung der Besitzer und der Enthusiasten von AMC-Fahrzeugen und Derivaten, ihnen den Erhalt der Fahrzeuge in fahrbereitem Zustand sowie die Beschaffung von Ersatzteilen zu ermöglichen, sowie Treffen und Ausfahrten zu organisieren.

Art. 4: Dauer

Der Verein besteht auf unbestimmter Dauer.

Art. 5: Mitgliedschaft

Aktivmitglieder können nur natürliche Personen sein.

Der Verein kann Passivmitglieder annehmen, die keine Vereinsrechte haben und die jedoch den Verein unterstützen, z.B. mit Spenden.

Kann als Honorarmitglieder die Personen ernennen, die sich mit Aktivitäten zugunsten des Vereins ausgezeichnet haben.

Art. 6: Annahme

Die aktive Mitgliedschaft erfolgt durch Annahme seitens des Vorstandes.

Art. 7: Verlust der Mitgliedschaft

Die Mitgliedschaft endet durch Austritt, Ausschluss oder Tod des Mitgliedes.

Der Austritt ist jederzeit möglich und wirkt per Ende des Kalenderjahres d.h. per Ende Dezember.

Ausschlussgründe sind z.B. das Nichtbezahlen der Beiträge auch nicht nach einer Mahnung.

Der Austritt kann ohne Angabe von Gründen erfolgen.

Artikel 8: Rechte der Mitglieder

Die Aktivmitglieder sind berechtigt, an den Versammlungen teilzunehmen und abzustimmen, sich am Vereinsleben zu beteiligen und sich als Vorstandsmitglieder wählen zu lassen.

Passiv- und Honorarmitglieder dürfen sich nicht wählen lassen, dürfen nicht abstimmen; sie dürfen jedoch am Vereinsleben teilnehmen.

Artikel 9: Pflichten der Mitglieder

Die Mitglieder sind verpflichtet, einen von der GV bestimmten jährlichen Beitrag zu entrichten.

Jedes Mitglied muss ein korrektes Verhalten dem Club und den anderen Mitgliedern gegenüber bewahren.

Artikel 10: Organe

Die Organe des Vereins sind die Generalversammlung, der Vorstand und die Rechnungsrevisoren.

Artikel 11: Generalversammlung

Die Generalversammlung ist das oberste Organ des Vereins.

Sie entscheidet über alles, was nicht durch die Statuten einem anderen Organ zugewiesen ist. Insbesondere über:

die Aufnahme neuer Mitglieder gemäß Vorschlages des Vorstandes,

Wahl des Präsidenten, der anderen Vorstandsmitglieder und der Revisoren,
Ernennen von Honorarmitglieder,
Abnahme der durch den Vorstand vorgestellten und von den Revisoren angenommenen Jahresrechnung,
Ausschluss von Mitgliedern,
Festlegung der Jahresbeiträge,
Bestimmen über die Statutenänderungen und über die Auflösung des Vereins und über die Zuweisung des Guthabens,
Genehmigung des Protokolls der vorangegangenen GV.

Artikel 12: Wahlrecht und Beschlussfassung

Jedes Aktivmitglied verfügt über eine Stimme.

Ein Mitglied kann sein Stimmrecht mittels Vollmacht an ein anderes Mitglied ausüben. Dieser darf jedoch nicht mehr als ein Mitglied vertreten.

Bei Wahlen, die normalerweise offen gehalten werden, entscheidet die Generalversammlung mit dem absoluten Mehr der ausgesprochenen Stimmen.

Der Auflösungsbeschluss und die Abstimmung über die Zuweisung der Aktiven braucht die Dreiviertelmehrheit aller vertretenen Stimmen.

Artikel 13: Einberufung der Generalversammlung

Die Generalversammlung wird durch den Vorstand, einen Rechnungsrevisor oder einen Fünftel aller Vereinsmitglieder einberufen. Die Mitglieder erhalten einen Monat vor der Generalversammlung die schriftliche Einladung mit der Traktandenliste.

Die Einladung erfolgt per Post oder per E-Mail.

Die Mitglieder sind berechtigt, bis zwei Wochen vor der GV Anträge zur Ergänzung der Traktandenliste zu stellen.

Artikel 14: Vorstand

Der besteht mindestens aus einem Präsidenten, einem Sekretär und einem Kassierer.

Der Vorstand führt die laufenden Geschäfte des Vereins und vertritt diesen gegen außen.

Kann über einen jährlichen Betrag von CHF 2'000 frei verfügen ohne Zustimmung der GV.

Der Vorstand konstituiert sich selbst bei der Vorstandssitzung.

Art. 15 Wahl und Mandat

Der Vorstand wird für eine Amtsdauer von 2 Jahren gewählt und kann beliebig wiedergewählt werden.

Das Mandat beginnt und endet nach der GV.

Art. 16 Vorstandsbeschlüsse

Der Vorstand beschließt mit dem absolutem Mehr. Die Stimme des Präsidenten ist bei Parität ausschlaggebend.

Art. 17 Revisoren

Die Rechnungsrevisoren prüfen die Vereinsrechnung und fassen einen Bericht zugunsten der Generalversammlung ab.

Als Revisor kann ein oder mehrere Mitglieder genannt werden oder einen Treuhänder mit Schweizer Bewilligung.

Das Mandat dauert 2 Jahren und kann mehrmals erneuert werden.

Art. 18: Haftung

Für die Verbindlichkeiten des Vereins haftet ausschließlich das Vereinsvermögen.

Art. 19: Jahresrechnung

Die Jahresrechnung entspricht dem Kalenderjahr.

Art. 20: Vereinsleben

Der Verein organisiert regelmäßig Treffen und Ausfahrten für die Mitglieder und publiziert eine Zeitung, auf französisch und auf deutsch, für alle Mitglieder.

Kann eine Website haben und diese direkt oder indirekt betreiben.

Art. 21: Auflösung

Im Falle der Auflösung des Vereins, wenn die GV nichts anderes beschließt, wird ein allfällig vorhandenes Vereinsvermögen der **SHVF** zur treuhänderischen Verwaltung ausgehändigt. Bei der Neugründung eines Vereins mit vergleichbarem Zweck muss der betreffende Betrag diesem zur Verfügung gestellt werden.

Art. 22: Offizielle Sprache und Mitteilungen

Französisch ist die offizielle Sprache.

Mitteilungen an die Mitglieder können auch per E-Mail erfolgen.

Art. 23 Inkrafttretung

Die Statuten wurden anlässlich der Generalversammlung vom 2. Dezember 2006 genehmigt und von der GV vom 12. September 2015 geändert.

Sie treten per sofort in Kraft.

Thurgauer Treffen

Die wunderschöne Ostschweiz kannte ich schon seit geräumiger Zeit, als ich Präsident der Croce Verde Bellinzona war und der Rettungsverein seine Ambulanzen bei MOWAG in Kreuzlingen kaufte. Es war damals üblich, dass der Kunde die Fortführung der Aufbauarbeiten näher verfolgte. Jede Ambulanz erforderte somit ca. 2-3 Besuche bei MOWAG und wir haben deren 5 gekauft. So habe ich die Gelegenheit gehabt, diese schöne Gegend zu bewundern und zu schätzen.

Die landwirtschaftlichen Produkte des Kantons Thurgau waren mir deshalb bekannt weil ich sie gerne dort gekauft habe. Wenn man in der Schweiz z. B. Erdbeeren, Kirschen oder Spargel sagt, dann denkt man an Thurgau. Doch meine Besuche in dieser Gegend liessen nie Zeit genug, um die schönen Dörfer zu besichtigen. Als bekannt wurde, dass das Treffen im Thurgau stattfinden würde war ich sofort begeistert. Die alten schönen Erinnerungen wurden wieder wach.

Dr. Alfred Muggli habe ich zum ersten Mal in La Petite Pierre (beim schönen Treffen durch Bernard organisiert) flüchtig gesehen. Aber dann erschien im Auto Bild Nr. 40 vom 2.10.2014 einen Bericht über seinen schönen Eagle, der nach ca. 300'000 abgelegten Km und nach einer kleinen Restaurierung wieder in Betrieb genommen wurde, als Oldtimer diesmal eingelöst und nicht mehr als Einsatzwagen für den stets präsenten Hausarzt der u.a. eines Winters eine Patientin mit seinem Eagle rettete als kein Einsatzfahrzeug der Polizei und der Rettungswesens ihr Haus erreichen konnte. Nicht von ungefähr hiess deshalb der Artikel im Auto Bild <Der Lebensretter>. Meine Gedanken gingen beim Lesen an meinen damaligen Hausarzt der einen Plymouth Valiant fuhr und mit dem ich ein ganz besonderes Verhältnis hatte: trotz hohem Altersunterschied waren wir eng befreundet. Der Valiant und mein Hausarzt waren ein unzertrennliches Paar, so wie Dr. Muggli und sein Eagle während 22 Jahre.

Franca war sofort einverstanden als ich ihr sagte, dass wir am AMC-Treffen in der Ostschweiz teilgenommen hätten. Wir sind schon seit einigen Jahren dabei und wir haben uns auf Anhieb pudelwohl im Club gefühlt. Viele Freude gewonnen, die wir jedesmal sehr gerne wiedersehen. Und dann kommen die schönen Fahrzeuge, die wir uns immer gerne anschauen. Die Freude am Treffen wurde nur flüchtig dadurch getrübt, dass unser Plymouth Volaré Station Wagon – der Wagen den wir fürs Treffen vorbereitet hatten – im letzten Moment ein Getriebeproblem aufwies und somit für die Fahrt nicht in Frage kommen konnte. Ein Jeep Cherokee tat's auch.

Im Arenenberg waren wir noch nie und das war eine schöne Überraschung: Der erste Eindruck war somit sehr positiv. Dann haben wir unsere Freunde getroffen und neue Bekanntschaften angeknüpft, was eigentlich der Sinn eines Treffens sein sollte. Autos sind wichtig, Menschen noch mehr.

Das Programm war sehr sorgfältig vorbereitet und die Mappe, die uns mit den Einzelheiten und den Plänen ausgehändigt wurde liess keine Wünsche offen. Am Apéro am Freitagabend hat Darco die kleinen Hunde im Bunde getroffen.

Am Samstag konnten wir kaum erwarten, die Sammlung von Paul Walter zu besichtigen. Ich war schon einmal dort und konnte den anderen nur sagen, es würde sich lohnen, einen Besuch dort zu erstatten. Und tatsächlich sprang die Sammlung den denkbaren Rahmen. Sorgfältig ausgestellt, in einem wunderschönen Zustand und ohne den geringsten Staub konnten wir diese aussergewöhnliche Sammlung mit der sein Besitzer sich 50 Jahre lang befasste. Er konnte zu jedem Wagen die Besonderheiten erzählen und einige Anekdoten. Wie zum Beispiel dieses hier: Paul Walter war am Steuer eines seiner Oldies als ein Auto hinten zu nah kam und ihn drängte. Paul hat die Zündung eingestellt und Gas gegeben: Aus dem hoch platzierten Auspuff kam die Flamme heraus und der Drängler verschwand sofort!

Diese Sammlung ist einzigartig nicht nur für den Kanton Thurgau sondern für die ganze Schweiz, da sie so reichhaltig und geschmackvoll eingerichtet und liebevoll gepflegt ist. Da kann man nicht nur die schönsten Rolls Royce bewundern, sondern auch andere sehr seltene Exponate bzw. Einzelstücke. Die gemütliche Bar an der Ecke hat schon manchen Oldie-Freund angezogen. Unser Hausherr spendierte uns einen guten Weissen der Region, wofür wir uns bedanken.

Das gute Essen haben wir sehr geschätzt, die Besuche von Steckborn und Stein am Rhein sind immer eine Reise wert. Dass unsere GV in einem so historisch bedeutenden Haus halten konnten hatte wohl keiner im voraus geahnt. Die Führung durch die romantische kleine Stadt von Stein a. R. war eindrucksvoll, professionell ausgeführt und mit vielen historischen Anekdoten bereichert. Ein Erlebnis!

Lange Rede, kurzer Sinn: Ein wunderschönes Treffen. Vielen herzlichen Dank an Fredi und an seine Frau für die hervorragende Organisation. *Mier chommed einisch wieder!*

Mattia Ferrari

American Motors: Aufstieg und Fall

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



1950-1959

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

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

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

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

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

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

Les années fastes

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

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

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

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

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



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

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

1960-1969

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

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

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

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

En 1962, Rambler est toujours troisième des ventes.

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

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

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

La quatrième roue du tricycle

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

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

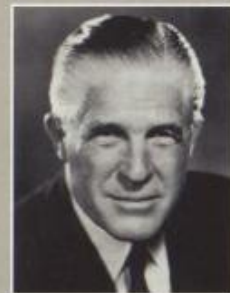
Les visages d'A.M.C.



George Mason
(1891 - 1954)



Richard A. Teague
(1923 - 1991)



George W. Romney
(1907 - 1995)



Roy Abernethy
(1906 - 1977)



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



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

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

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

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

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

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

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

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

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



AMC Ambassador 1966

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

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

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

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

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

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



AMC Marlin 1967



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

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

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

NEW! Exciting new hardtops, convertibles and 2- and 4-door sedans. **NEW!** Station wagons with big, big cargo space and wide tail gate. **NEW!** Amazingly smoother, quieter ride on a totally new suspension system for '64. **NEW!** Advanced Unit Construction—it's rattle-free. **NEW!** 30,000-mile or 3-year chassis lubrication. Plus all of the Rambler extra values!

Left: Rambler 440 Convertible
Center: Rambler 440 V-8 Sedan
Right: Rambler 220 Station Wagon

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



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

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

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

Left: Rambler Classic V-8 Hardtop
Right: Ambassador V-8 440 Station Wagon

AMERICAN MOTORS — Dedicated to Excellence
RAMBLER '64
Rambler leads because Rambler listens

Write The Detroit News Bureau, CBS, NBC,
1000 11th Ave., NYC, 10018, for more details.

Publicité pour la gamme Rambler en 1964

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

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

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

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

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



1 : Rambler Rebel de 1968 vue à Auckland, Nouvelle-Zélande.

2 : AMC Javelin 1969.

3: Emblème arrière de la Rambler Marlin Fastback Hardtop.

Photo GPS 56

Photo Jim Culp

Photo Ian Page-Echols

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

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

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

La Chute ...

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

The amazing American! (Sassy new Rambler— from the friendly Giant-Killer, of course.) Underprices†, outperforms Falcon, Chevy II, Corvair, Valiant.



"Does this Rambler really come with a rally stripe?"

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



AMC Hurst SC/Rambler 1969

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Le Logo d'AMC, de 1954 à 1970



AMC Javelin 1969 (Brochure Canadienne).

Furlings Ausfahrt am Bodensee

**Besichtigung des
Privatmuseums von
H. Walter in Sulgen**



**Wir waren alle begeistert,
Sogar das Aperif war im
Programm
Vielen Dank H. Walter**



Diese Ausfahrt war Organisier von Alfred Und Rose Marie, vielen Dank an alle zwei.



Am Bodensee in Steckbom

Sehr studliche
Besichtigung von
Stein am Rhein



ACCF Generalversammlung vom 7. November

Willkommen an der Gäste und aktive Mitglieder;

- > Evolution des Verwaltungsausschusses: Michael Caton, Nadine BOUSSAC, Claude SALLIN;
- > Vereins Erfolg: 313 Mitglieder, 82 Mitglieder für das Leben und neue 24 Mitglieder im Jahr 2015
- > Die Bedeutung der ACCF in den Medien in diesem Jahr: der regionalen Presse
- > Messenger Yvelines Radio-Sud;
- > Teilnahme an Retromobile Februar 2015 Exchange-Stipendium bei Bougival
- > Im Jahr 2015 Mustang 51. Jubiläum im April 2015, American Tag Brevail,
- > Kool Tagen in Gargenville, Vilennes Festival Automedon im Oktober 2015
- > Fall Rally in der Champagne, wo sie in tipies gehalten Ranch geschlafen
- > Mit einer super cool Paar;
- > Kommend in 2016: Ausfahrt nach Cabourg am 13. und 14. Februar mit
- > Strandseite Parkplätze!
- > Evolution ihrer Website nach der Internet-Forum ergonomische Website nach den Regeln der digitalen Web Marketing;
- > [Http://www.accf.com/](http://www.accf.com/)
- > Progression ihrer Modelinie und neue Abzeichen sein.
- > Für die Bilanz: Umsatz 2015: EUR 35.107.
- > Hauptversammlung endete mit einem freundlichen Aperitif in ihre lokalen die alle jetzt offen sind
- > Samstag, Permanenz jeden Samstag in Ecquevilly. Für Interessenten!

Minuten von unserem Freund Stephanie Winsniewski, der unseren Verein in dieser G V vertretete,

danke

Herbsausfahrt in Briare



**Hotel 'le Nuage' Parking
Freitag Abend**

**Kreutzfahrt auf der
Kanalbrucke au der
Loire in Briare**



Ankommen in die Weingenossenschaft



Vielen Dank an Josette & Alain für diese schöne Reise in die Briare Landschaft



Nach der Generalversammlung, eine kleine Weinprobe, und dann Abendessen in Rogny les sept écluses, mit schönen Lachepisoden



Sonntag Besichtigung der Medievalbaustelle 'Guedelon' und Mittagessen im 'moulin de Corneil' in Mezières



Auf Wiedersehen
bis Mai 2016
Im Cantal, in
Chaudes-aigues
mit Fred

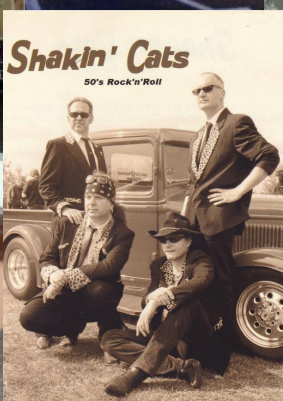
Rock'n roll Nacht in Hinsbourg,

Von Kahleburjer Lewe organisiert.

Verein, dessen Ziel ist, Geld sammeln, um das Leben von Menschen mit Behinderungen in den bestehenden Unterkunftstrukturen zu verbessern.



Teilnahme unseres Verein mit den Autos von Danielle ,Bernard, Guillaume und Freunde Jean Louis und Michelle 10. Oktober 2015



James-Bond parade in Paris 11. Oktober

Mit der Teilnahme von Sam Debetencourt und sein gelben Hornet.

Die Veranstaltung war wirklich toll. Wir wurden sehr wohlwollend aufgenommen und es war für mich eine Ehre mit meinem AMC Hornet, unter all den Aston Martin und den anderen James Bond - Wagen an der Parade teilzunehmen. Wir wurden zuerst entlang der Avenue de la Grande Armee begrüßt und mit den 18 James Bond-Autos sind wir zweimal die Champs-Élysées abgefahren. Schließlich zeigten wir unsere Fahrzeuge vor einem guten Restaurant, und wo die Autos ausgestellt wurden. Es wird eine tolle Erinnerung bleiben. **SAM**



Vielen Dank an Sam für diese Teilnahme an der Parade im Namen unseres Clubs
Bra

Formulaire d'adhésion - - - - -Anmeldeformular

NOM..... .Name

Prénom..... .Vorname

ADRESSE: N°.....

Rue..... Strasse

LOCALITE.....Ort

CODE POSTAL..... .PLZ

PAYS..... .Land

Tél.fixe..... Telephon

Tél.port..... .Handy

E-mail..... .EDV Adresse

Mes AUTOS _____Meine AUTOS

Année / Baujahr

N°série / Chassis

Renseignements complémentaires:

zusätzliche Angaben

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

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

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

Handy:+41(0)794463370

sizu-amc@hispeed.ch

Beat Geier Guterstrasse 144 CH 4053 BASEL
gbt@hispeed.ch

Handy:+41(0)774416937

Emmanuel Prat Impasse Cabrol F 13360 Roquevaire
emmanuel.prat@numericable.fr

Handy:+33(0)633573584

Ausflug im Cantal vom 27. bis 29. Mai 2016

Programm:

Ankunft am Freitag, 27. Mai, Abend ab 17h :

Brasserie Coin d'Aubrac ,in Chaudes Aigues die auch unser Hotel ist
(Essen + Aperitifs am Abend zwischen 20 und 25 Euro Doppelzimmer 75 Euro).

Samstag, 28. Mai:

Frühstück um 8:00, 7,50 €

Abfahrt nach Laguiole (30 km) Besichtigung der kooperative Jeune Montagne, Hersteller des Laguiole Käses (Dauer 1h15)

Eine kurze Spazierfahrt nach Aubrac.

Mittagessen in einem traditionellen Restaurant,

Eine weitere kurze Fahrt nach Aubrac Besichtigung der Messerfabrik Laguiole (Dauer 1h15)

Um 16:30 Uhr Rückkehr nach Chaudes-aigues , Besuch der Therme oder Museum der Geothermie. Wahlweise Besichtigung des Geothermiemuseums oder einfach ausruhen im Hotel.

Abendlichenr Aperitif während der Generalversammlung. Sitzung Abendessen in Chaudes-aigues.

Sonntag, 29. Mai,

nach dem Frühstück Abfahrt in Richtung der Burg von Alleuze, Eine Burgruine mit außergewöhnlicher Aussicht.

Kurzer Halt in Saint-Flour und Fotohalt unter dem Viadukt Garabit, danach Essen im Belvédère de Mallet Restaurant mit Blick auf den See Garabit (schöne Aussicht) Nach der Mahlzeit offizielles Ende der Organisation, und Rückkehr nach Hause.

Organisation : Villard Frederic

Le Prat de Ladignac

15110 ANTERIEUX France

tel +33471235917 oder +33607793072

fredvillard@wanadoo.fr

Einschreibformular :

Ausfarth im Cantal vom 27. bis 29. Mai 2016

Namen : _ _ _ _ _ Vornamen : _ _ _ _ _
_ _ _ _ _

Adresse : _ _ _ _ _
_ _ _ _ _
_ _ _ _ _

Telefon : _ _ _ _ _ mail Adresse: _ _ _ _ _
_ _ _ _ _

Anzahl der Personen : _ _ _ _ _ Végétarier : Anzahl : _ _ _ _

Haustier: _ _ _ _ _

Scheck in Höhe von € 50 pro Person,:

Zurücksenden vor dem 01. mars 2016 :

Villard Frederic

Le Prat de Ladignac 15110 ANTERIEUX France

tel +33471235917 ou +33607793072

fredvillard@wanadoo.fr

(Vielen Dank, dass Sie das Formular so richtig ausfüllen , dass Buchungen korrekt sind, vor allem für Vegetarier und Tierhalter)

ACCF

Seit Ende August ist unser Verein mit der American Car Club de France angeschlossen.

Alle Mitglieder unseres Clubs haben die Möglichkeit, die ACCF für die bescheidene Summe von 45 € kommen Jahr (1/2 Preis)

Sie können Mitglied der ACCF werden, auch wenn Sie nicht amerikanische Autos zu haben

Es ist möglich, für unsere Mitglieder an den Sitzungen des Vereins teilnehmen: 5 rue des Fontenelles Industrial Zone Petit Parc 78.920 ECQUEVILLY.

Samstags von 14:00 bis 17:00

Siehe Website: <http://www.accf.com/>

Für die Mitgliedschaft,

nachstehende Tabelle ausfüllen senden an die oben genannte Adresse mit einer Kopie des Clubausweis AMC Switzerland und einem Scheck von € 45

Marque	Modèle	Année



AMC-Club SWITZERLAND

Der Präsident und das Comité
Wunnen alle Mitglieder unseres Clubs,
Frohe Feiertage zum Jahresende,
und in 2016 viele Abenteuer und Glück mit ihren AMCs
oder anderen Marken

Zum Verkaufen:

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

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

Felix Guyer, Mobile CH: +41-79-915 39 46, Mobile D: +49-151-514 09 790

Schlössligasse 2 CH-5620 Bremgarten AG



**Für ihre Kleinanzeigen, senden sie mir ihre wunsch an : info@amc-club.eu
Ich werde sie schnell veröffentlichen**

Sehen sie unsere seite an : www.amc-club.eu

Vielen Dank

Bei Sivio verkauft, ab 1. November

Schlüsselanhänger Kristallhintergrundbeleuchtung mit dem Vereinslogo

Nur 10 € + Versand



Hergestellt von Crystal Lehrer **1 rue du plan incliné 57820 Garrebours**

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

Ihre Mitgliedskarte 2015 warten auf Sie
Die Höhe des Beitrags ist unverändert
CHF 75 für die Schweizer Mitglieder
€ 50 für Mitglieder ausserhalb der Schweiz
Die Zahlungen sind in der folgende Weise beigelegt

**Wir danken Ihnen im Voraus für Ihr Engagement und hoffen, Sie bei einem unserer Treffen
in diesem Jahr zu sehen**

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

Zahlung von Frankreich: ein Check an Silvio oder Überweisung auf Banque Postale,

Einzahlung von den Landern: CH / B / DE / LUX bitte auf das Conto der Postfinance:



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



La Banque Postale : M Zuccati Silvio ou Mme Rey Ginette, 12 rue des Cretets
CH2300 La Chaux de Fonds SUISSE

Etablissement : 20041 , **Guichet** : 01004, **N° Compte** : 0762987X025, **Clé RIB** : 50

IBAN : FR81 2004 1010 0407 6298 7X02 550

BIC : PSSTFRPPDIJ

Ou par cheque à notre caissier pour nos amis Français