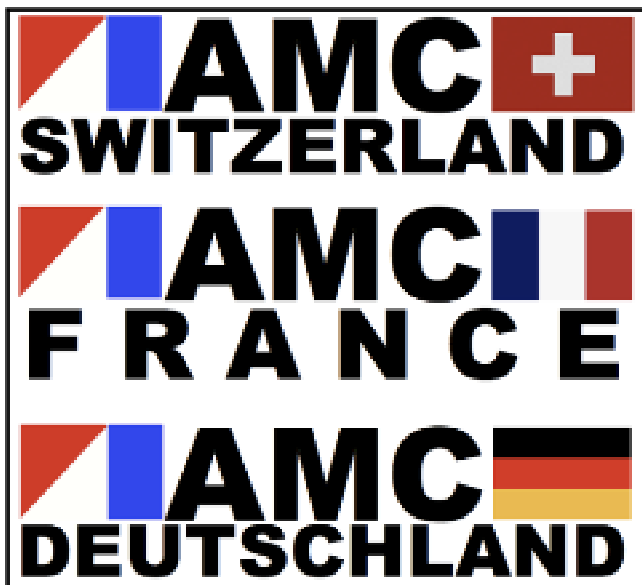




# JOURNAL

Juillet 2017

N° 36

Juillet 2017

# ZEITUNG



## Frueblingsausfahrt Oestereich



## Inhalt.

- Das Editorial, Das wort des Präsidenten „Beat“ und des Kassiers, Silvio“
- Avignon Motors Festival
- Frueblingsausfahrt 2016
- Programm der Herbstaufahrt 2017
- American Motors: Der Sturtz (US Cars Spitit)
- Protocol der Hauptversammlung des 3. Juni 2017

### **GENERALVERSAMMLUNG AMC CLUB im Hotel Résidence Club «ODALYS»**

- Genehmigung des Protokolls der  
Generalversammlung vom 3. Juni 2017 in  
St. Michael (Oesterreich)

### **Traktanden vom 23. September 2017**

- Begrüssung  
Dank an Gaëtane und Patrick Vallès  
für die Organisation der Herbstaufahrt  
2017

- Budget 2018: Die Rechnung 2016 wurde  
von der Generalversammlung am 3. Juni  
2017 einstimmig angenommen.
- Organisation der Ausfahrten 2018
- Diverses

### **Editorial,**

Liebe Leser,

Wir sind bereits im Juli, und ich hoffe, dass die meisten von uns, das Jahr 2017 gut Begonnen haben, und unsere Lieblingsautos bereitet haben für schoene ausflüge.

Leider müssen wir den Tod unseres ACCF Präsidenten Michel Caton verkünden.

Michel war ein leidenschaftlicher Autofan, der die ACCF wieder zu beleben konnte, unseren Club wird in viel bereuen. Wir bieten unser Beileid an seine Familie und seinen Freunden.

In unserem Club hoffen wir künftig eine konstruktive Zusammenarbeit mit dem neuen Präsidenten und ACCF Vorstand.

Mit grosse freude, genossen wir unseren Frühlingausflug in Österreich, und wir danken Brigitte & Gunther, für diese schoene Ausfahrt.

Ich bin immer bereit, Ihre Berichte und Bilder zu erhalten, für unsere Newsletter oder für unserer Website, um sie zu veröffentlichen.

**MfG Sekretär: Bernard**

### **Das Wort des Präsidenten:**

Geschätzter AMC Club

Brigitte und Gunther haben uns mit Ihrer Ausfahrt im oesterreichischen Lungau reich beschenkt. Vorausgegangen sind für viele lange Anreisen. So nahmen z.B. Stella und Emmanuel den weiten Weg aus Marseille unter die Räder. Aber auch die

Schweizer Mitglieder spulten manchen Kilometer durch die Zähler ihrer AMCs. Doch was gibt es Schöneres für jene, die zu einer Ausfahrt laden, als wenn diese den Mitgliedern weite Wege wert ist?

Von einem warmen Empfang dürfen wir auch vom OTM Fribourg berichten, wo Silvio und ich mit dem umtriebigen Oldtimer Netzwerker Ruedi Müller zusammenkamen, seines Zeichens frisch gebackener Pacer Besitzer und Organisator des « Oldtimer in Obwalden » Treffens. Ihn und den Präsidenten der Swiss Historic Vehicle Federation, Lukas Oberholzer, durften wir so im inspirierenden Umfeld des Oldtimer- und Teilemarkts kennenlernen.

Halbherzige mea culpa Bekundungen möcht'ich Euch ersparen; dennoch genießt der AMC Club das zweifelhafte Privileg, daß seine Präsidenten entweder überambitiös oder allzu unsichtbar sind, wobei sich der Schreibende letzteren zu zählt.

Diese Unsichtbarkeit folgt keiner Absicht: Semester für Semester nehm'ich mir vor, es künftig besser zu machen. Sollte indes jemand unter Euch die Lust verspüren, es selbst zu probieren, so zögert bitte nicht, dies anzumelden—einzige Bedingung soll angeblich der Pass mit dem Kreuzchen sein und vorzugsweise bereits die Clubmitgliedschaft. Eure Kandidatur würde gewiß auf offene Ohren stoßen.

Allen gute Fahrt durch einen sonnigen Sommer wünschend grüß' ich Euch herzlich

**Beat**

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**

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

AMC SWITZERLAND, 4053 BÂLE

Conto Number 17-122304-5 Postfinance

IBAN: CH78 0900 0000 1712 2304 5

BIC: POFICHBEXXX

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

Etablissement : 20041

Guichet : 01004

N° de compte : 0762987X025

Clé RIB : 50

IBAN :

FR81 2004 1010 0407 6298 7X02 550 BIC : PSSTFRPPDIJ

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

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

ou par chèque à notre caissier pour nos amis Français.

Notre club est membre de l'organisation faîtière SWISS OLDTIMERS

#### Contacts :

##### Président

**Beat GEIER**

mobile: +41 (0)77 441 69 37

Güterstr. 144

gbrt@swissonline.ch

CH-4053 BÂLE

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

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

12, rue des Crêtets

mobile: +41 (0)79 446 33 70

CH-2300 LA CHAUX-DE-FONDS

sizu-amc@hispeed.ch

##### Responsable France

**Emmanuel PRAT**

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

Impasse Cabrol

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

F-13360 ROQUEVAIRE

emmanuel.prat@numericable.fr

##### Secrétaire

**Bernard Scheidt** 26 rue du Rebberg F-67290 La Petite Pierre

nfo@amc-club.eu +33688012821

I

##### Adresse officielle

12, rue des Crêtets

**AMC FRANCE - SWITZERLAND**

CH-2300 LA CHAUX-DE-FONDS

info.amc-club.eu

#### **\*A u f r u f\***

**In Wangen an der Aar steht das \*Al Ponte\* an der Autobahn, mit sonniger Terrasse, da treffen wir uns doch jeden \*2. Freitag des Monats\* ab 19 Uhr. Mit Freude möchte ich mehr Gesichter bei diesen \*Höck\* zum plaudern am Tisch haben !**

**SILVIO**

**Wir bitten alle unsere Mitglieder, ihre offene Jarensgebühr sofort einzuzahlen**

**Der Club Kalender ist geschenkt für die einzahlung vor dem 30/11/2017 für 2018**

**Das, um eine einwandfreie Funktion unseres Clubs  
Vielen Dank**

# DRINGEND



## **\*Kassierer's Wort\***

Ein « Grüetzi » an alle Leser dieser ZEITUNG 36 !

Ein schönes Treffen haben wir dieses mal in Oestreich verbracht, dafür sind Brigitte und Gunther schuld daran, denn Sie hatten Schönwetter und gute Ambiance bestellt ! Besten Dank dafür !

Damit hat jetzt der « Black PACER » noch zusätzliche 1800 km mehr auf seinem Tacho, aber Er hat es geschafft, und seine Insassen überlebt.

Doch hat der Kassier eine grosse bitte an Die, die ihr **\*Jahresbeitrag 2017\*** noch nicht bezahlt haben, diesen so rasch als möglich zu erledigen denn der nächste wird in kürze fällig.

Wenn Du den **\*KALENDER 2018\*** erhalten möchtest muss Dein **\*Jahresbeitrag 2018\*** spätestens am **\*30. November 2017\*** bei mir eingetroffen sein, das wurde an der GV abgestimmt.

Verpasst nicht im September an unserem Herbsttreffen mitzumachen, denn Patrick ist voll daran dass auch dieses Treffen ein Muss wird .

Freundliche Grüsse

Dein Kassier SILVIO

## **Frühlingsausfahrt in St. Michael am Lungau (Oesterreich)**

Am Mittwoch Abend gesellen sich Emmanuel & Stella zu uns in La Petite Pierre, wo sie ihr Chevrolet Alero bei einem Vertreter in Behandlung geben. Aus der Garage zurück besuchen wir die Römerbäder von Bliesbruck. Am Freitag Morgen brechen wir in Richtung Sankt Michael im Lungau auf, rollen von unserem Berg hinab in Richtung der deutschen Grenze wo wir auf die Autobahn in Richtung Stuttgart, Ulm, München und Salzburg einspuren. Bis München verläuft die Reise im Fluss: Von München bis Salzburg müssen wir uns im Stau gedulden. Um halb Neun Uhr abends treffen wir endlich in St. Michael ein. Bernadette und Jean Luc erscheinen zwei Minuten nach uns auf dem Parkplatz - sie haben den selben Stau durchgemacht.

Die Mehrheit der Teilnehmenden empfängt uns im Restaurant beim Nachtessen. Ginette, Silvio und Dadie sind in der Quarantäne im Séparée, weil Dadie nicht zugelassen ist.

Für Samstag kündigt sich ein kilometerreiches Programm an: Wir nehmen eine Spazierfahrt von rund 120 Kilometern unter die Räder. Durch märchenhafte Landschaften über die Nockalm Hochalpenstrasse die uns zweimal auf über 2000 Meter Höhe trägt. Es folgt das Schloß Mauternhauf, eine alte Zollstation für die Händler und Reisenden durch dieses Tal. Nach dem Frühstück im Schloß erhalten wir Zulass zu den Gemächern des alten Gemäuers. Die Führerin teilt wohl nur einen Bruchteil ihres Wissens mit uns, während sie uns durch Mauternhauf führt.

Danach werden wir zum Grafen und «Schlossherm» (alias Gunther) zugelassen: Er präsentiert sich uns in standesgemäßem Kostüm. Nach einer Visite bei der Kostümverleiherin trägt ein Großteil unserer Gruppe zur historischen Atmosphäre bei, indem sie dem Grafen - angemessen betucht - ihre Reverenz erweist. Die Stimmung bei unserem Ausflug ist vermutlich ein Wenig ausgelassener als damals. Schliesslich bitten wir den Grafen uns zu entschuldigen, um zum Wastwirt zum Abendbrot zurückzukehren. Das Nachtessen, mit einem hervorragenden Selbstbedienungsbuffet und beinahe grenzenloser Auswahl folgt der Generalversammlung des AMC Club, mit den - wie immer - grossen Fragen, die es zu verhandeln galt!

Am Sonntag, nach einem Frühstück in Österreicher Manier, setzen wir unsere AMCs in Richtung des Schau-Landwirtschaftsbetriebs «Maurergut» in Bewegung. Ein Führer, ein Einheimischer noch dazu in stilechter Kleidung, zeigt uns in dieser pittoresken Landschaft das Leben von damals. Wir folgen der Strasse nach der Schliereralp am Riedingsee, entlang einer Aussichtsroute, die in jeder Kurve einen Halt rechtfertigte, so eindrucklich breitet sich unter uns die Landschaft aus. Wir reisen zur Königsalm weiter, wo wir, einen hiesigen Obstler degustierend, einen Moment die Ruhe und Abgeschiedenheit der Gegend auf uns wirken lassen. Gegen halb Eins empfängt man uns auf der Schliereralp zum Mittagmahl: Eine Herberge in traditioneller Aufmachung, in hellem Holz - ein Ort, an dem sich verweilen lässt. Die zuvorkommende und schnelle Bedienung setzt uns gargantueske Platten vor.

Die ersten Abschiede stehen an. Man verspricht, sich an der Herbstausfahrt wiederzusehen. Gegen 15 Uhr ist jeder aus dieser Heimat der Heimatfilme in seine Heimat aufgebrochen. Danielle und ich bleiben eine weitere Nacht, um am kommenden Morgen über Nebensträßchen Kitzbühl anzusteuern. Es folgt Leermos, wo wir die Tiroler Landschaft bewundern. Wir gelangen über die Bergstrassen und den Schwarzwald mit Mittagstrast in Haigerloch bei der Krumme Charlott, um endlich in den Nordvogesen La Petit Pierre wieder zu erreichen.

Wir danken Brigitte und Gunther für diese gelungene Ausfahrt.

Danielle & Bernard im AMC Eagle Sport

### Hauptversammlung des 3. Juni 2017 um 19:00

Mitglieder anwesend: Peter & Terence Egg, Alfred & Rose Marie Muggli, Bernard & Danielle Scheidt & Juerg Liselotte Hansen, Erwin Zinner, Regina Porumb Elfriede Bohr, Michael Moser, Alfred & Sabrina Gasser Gunther & Brigitte Buggisch Jean Luc & Bernadett Jeandin Emmanuel Prat & Stella Silvio Zuccatti Ginette Rey & Dadie.

Präsident begrüßt uns und fragt (per E-Mail) in zu entschuldigen nicht von der Partei sein, Er wünscht diesem Event Erfolg, und dankt Brigitte und Gunther vorab für diesen Service.

Genehmigung des Protokolls der Generalversammlung im September 2016 ist einstimmig

Die Konten für das Jahr 2016 werden von dem Kassier und dem Präsident am 2017.05.20 überarbeitet .

Der jährliche Countdown ist einstimmig angenommen. Er muss in dem nächsten Konto (2018 und weiter) die Ergebnisse des Vorjahres Konten angeben, so dass ein Vergleich möglich sein kann.

im Frühling 2018 wird die Fruelingsausfahrt von Bernard & Danielle vorbereitet

Es wurde beschlossen, dass die Club-Kalender an alle Mitgliedern zur Verfügung stehen werden, die ihre Beiträge für das folgende Jahr spätestens am 31. November des laufenden Jahres bezahlt haben.

Ausnahmsweise wird zusätzliche Kosten (Maut, Museum) unsere Besuche an dem Ausgang in Österreich, vom Verein übernommen werden, (betragen € 615,50) nach Genehmigung aller hierwesenden Mitglieder.

Die Sitzung endet sich um 19:55 Uhr, schriftlich: Bernard Scheidt

### Sortie dans le Var du 22 au 24 septembre 2017

#### programme:

**arrivée le vendredi 22 septembre à partir de 17h** à :Résidence Club « ODALYS » Boulevard de la plage de l'Argentière - La Londe les Maures 83250 hébergement en demi pension 55 €/pers. (petit supplément pour les chiens) comprenant le repas du soir en self service et le petit déjeuner.

**Samedi 23 septembre 2017/** départ vers 09 H 00 en direction de Toulon pour une visite à 10 H 30 de la rade en bateau, durée 1 H 15 – prix 10 €/pers. (Parking du Port payant à définir)Déjeuner au « mourillon » les plages de TOULON (parking gratuit)

Départ balade vers 14 H 15 pour le Mont Faron et visite à 16 H 15 du « Vieux moulin à huile du Parté-gal » à la Farlède du Var? durée 1 H 15 – prix 4€/Pers. (parking gratuit)Retour à la Londe les Maures pour apéritif et « **Assemblée Générale** »**Diner vers 19 H 30** à la Londe les Maures

**Dimanche 24 septembre 2017** départ balade vers 09 H 00 en direction de Bormes les Mimosas puis visite à 10 H 30 du « Château de l'Aumerade » à Pierrefeu du Var, domaine viticole avec dégustation de produits locaux et exposition de Santons, durée 2 H 00 – prix 11 €/pers. (Parking gratuit)Repas vers 13 H 00 au « Mas du Pourret » à Pierrefeu du Var (parking gratuit)

Organisation :

Gaëtane et Patrick Vallès

07 rue Gallieni 83260 La Crau France

tel : +336 80 73 25 28

[gaetane.valles@wanadoo.fr](mailto:gaetane.valles@wanadoo.fr)

#### Bulletin d'inscription :

#### Sortie du 22 au 24 septembre 2017 Visite du Var

Nom, Namen: \_\_\_\_\_ Prénom, Vornamen: \_\_\_\_\_

Adresse complète : \_\_\_\_\_

Tel : \_\_\_\_\_ Adresse mail : \_\_\_\_\_

Nombre de personnes : \_\_\_\_\_ Végétarien : \_\_\_\_\_ Nombre : \_\_\_\_\_

Animal de compagnie : \_\_\_\_\_

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

**A retourner avant le 01 juillet 2017 à :**

Gaëtane et Patrick Vallès

07 rue Gallieni 83260 La Crau France

tel : +336 80 73 25 28

[gaetane.valles@wanadoo.fr](mailto:gaetane.valles@wanadoo.fr)

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

## Ausfahrt in Sankt Michael im Lungau



In Reihe auf dem Parking des Wastlwirt

Auf der Strasse nach der  
Nockalm Hochalpenstrasse  
Glockenhutte Hohe 2024m

Ankunft am Mauternhauf



## Ausfahrt in Sankt Michael im Lungau

### Mauternhof: Der Hausmeister

### Mittagessen im Schloss



### Brunnwandquelle , Unsere Gruppe an der Aussichtsterrasse dersBesondere Naturwanders



### Halte für den Aperitif an der Koenigalm vor des Mittagessens an der Schliereralm

## Avignon Motors Festival 2017

ist eine Show die ganz auf Leidenschaft der Fahrzeuge von gestern und heute gewidmet ist. Die fand in diesem Jahr von Freitag, 24. März bis Sonntag, 26. März im Avignon Exhibition Center.

Bernard und Danielle Patrick und Gaetane, Stella und ich besuchten dieses große Fest der Autokultur, die zusammen 400 Aussteller bringt, 145 Automobilclubs und mehr als 2.600 Oldtimer-Fahrzeuge, und insbesondere etwa 50 000 Besucher pro Jahr.

Es ist der regen, der unsere kleine Gruppe von AMC ,wie fast jedes Jahr‘ uns bekleidete, für in dieser großen Versammlung teilzunehmen und unseren Verein vertreten. Bernard kam mit seinem Adler und mich mit meinem Pacer V8.

Viele Säle für jeden Geschmack: Sammlung von Fahrzeugen, Auktionen, Prestige Fahrzeuge, Lobby-Clubs, Mini Stipendium, Stipendien für Teile, Motorräder, LKW, Transporter, ..

Dieses Jahr, im Hauptgebäude, eine Sonderausstellung für Ferrari, für den 70. geburtstag. Wir trafen den Renault Rambler Club de France, Jean-Louis Houet und seine Frau , die ihren Stand in der Halle ausstellten. Sie waren in dem Ausflug von Bernard im September 2016 in Gray. Der Wanquel club (Wankelmotor) und der Mustang Club hatten auch ihre Stände. Wir sahen Raritäten einschließlich eines Cabriolet Fuego AMC.

Diese Show ist sehr interessant, weil sie erlaubt, die Literatur, Werkzeuge, Ersatzteile zu sehen, vor allem für ältere Fahrzeuge. Darüber hinaus gibt es neue Teile für die Youngtimer Fahrzeuge, darunter Renault, Citroen, Peugeot. Es ist auch interessant mechanische Vorbereitungen, Karosserie und Polster zu finden.

Danke an (in chronologischer Reihenfolge ...) Patrick, Jean-Luc und Bernard, die gearbeitet haben, mein Pacer auf die Strecke setzen . Und Patrick, der für die zusammenstellung des geschwindigkeitskabel mit 3 verschiedenen Lieferanten, ein in Deutschland und zwei in den Vereinigten Staaten. Der Pacer hat der Weg Roquevaire-Avignon im Regen gut gefahren.

Alle Clubmitglieder, sind willkommen im nächsten Jahr mit uns beitreten.

Avignon Motor Show 2018 findet am 23., 24. und 25. März. Zögern Sie nicht, uns für weitere Informationen zu kontaktieren

Emmanuel Prat

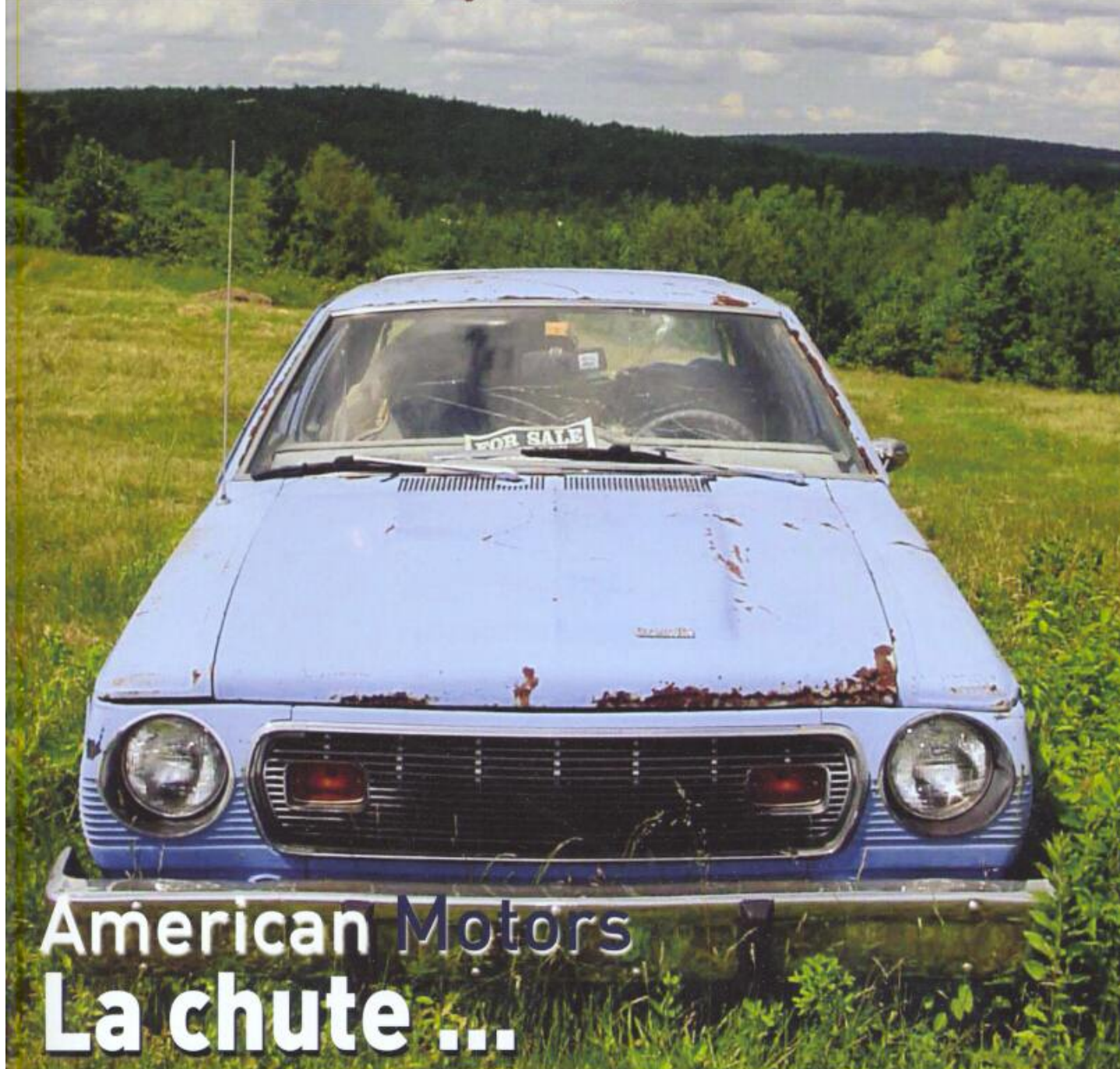


# US CARS *Spirit*

La passion américaine

N° 156

Avril - Sept. - Oct. 2015



## American Motors La chute ...

Dan's **AUTO SALVAGE**

Linda **VAUGHN**

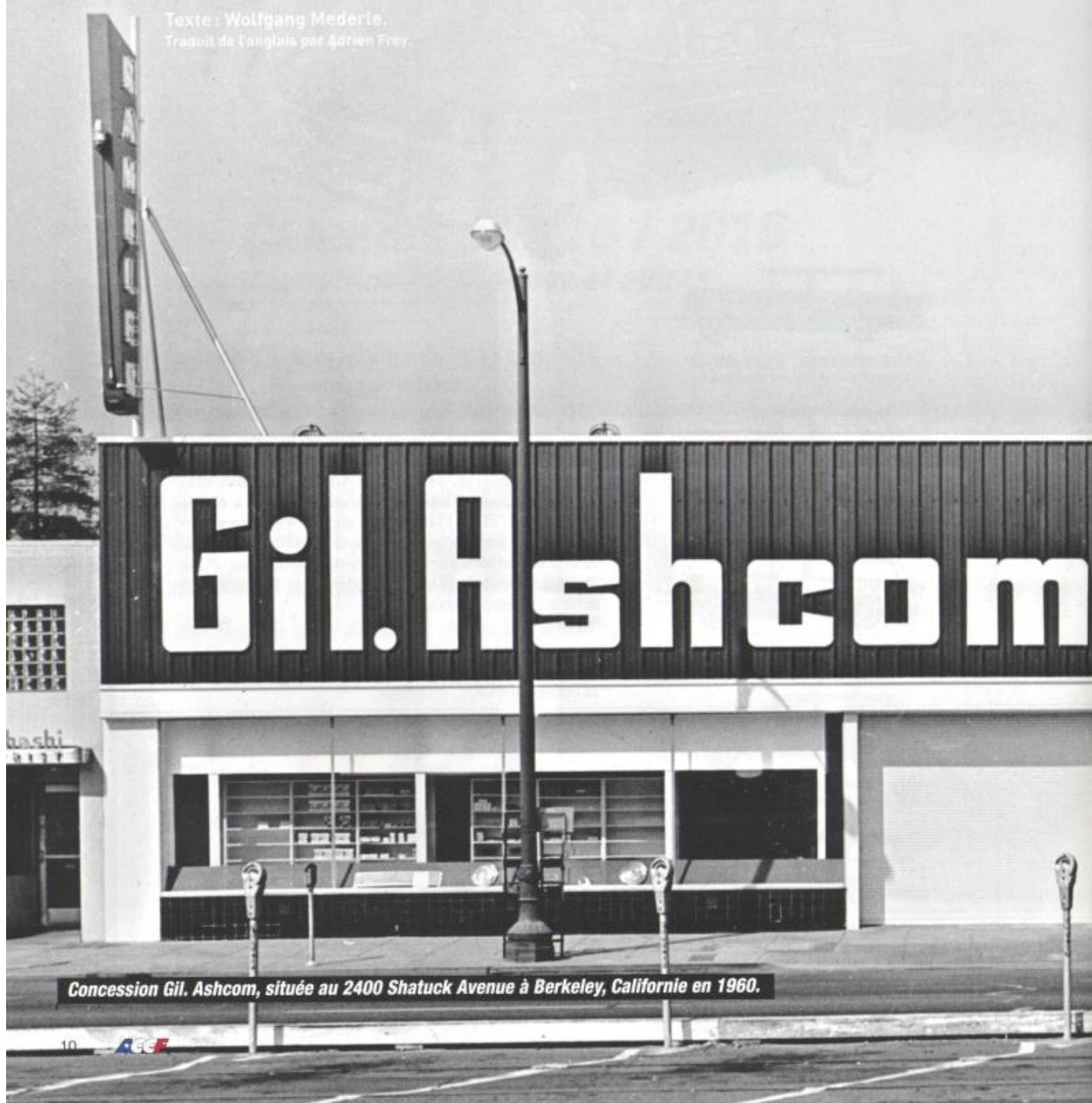
13<sup>e</sup> **AMERICAN CAR SHOW**

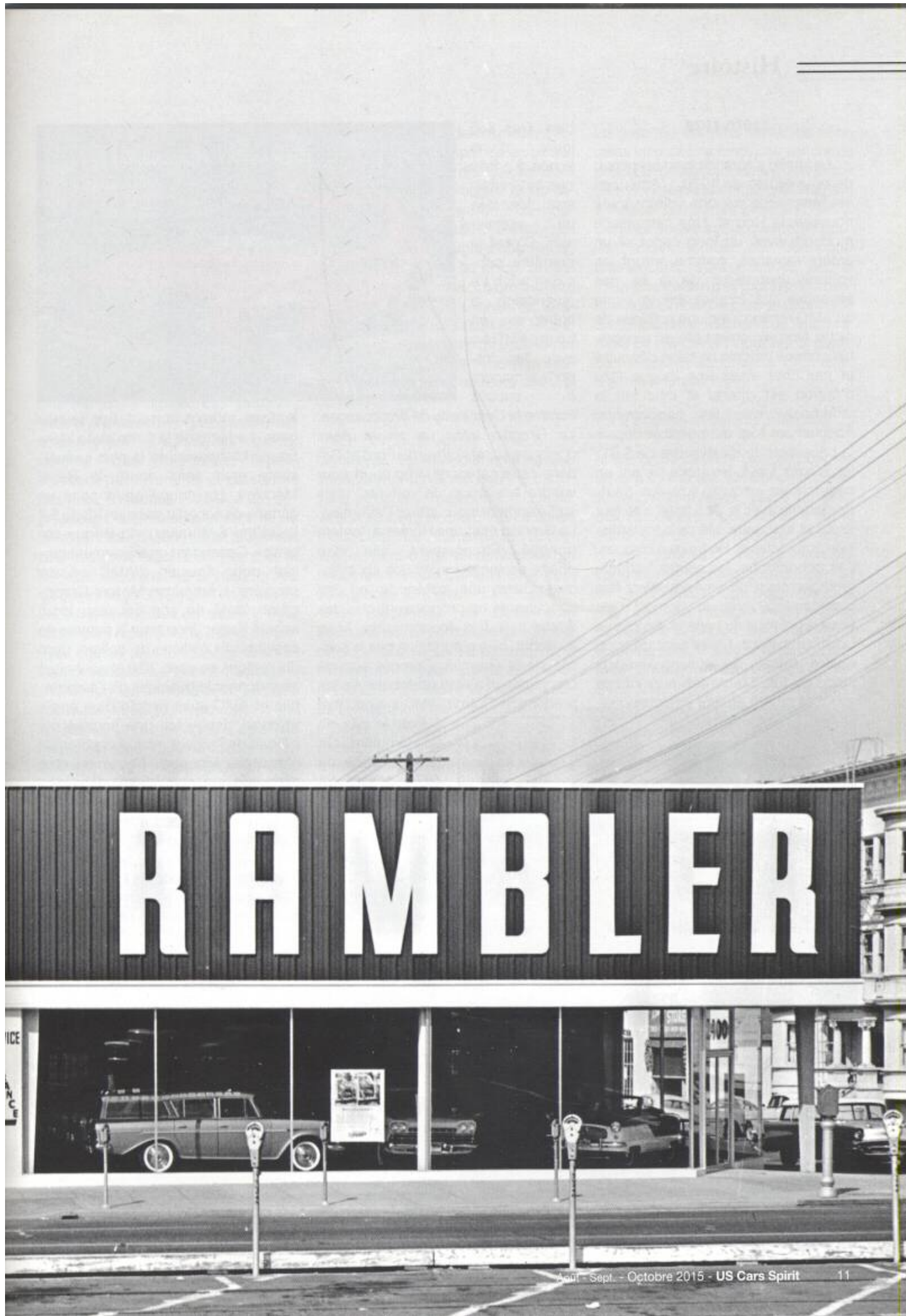
Besonderer Dank für den verstorbenen Präsidenten des ACCF: Michel Caton, der es uns ermöglicht, diesen Artikel zu veröffentlichen

# A.M.C. Jusqu'au bout ...

2<sup>e</sup> partie : 1970 - 1987

Texte : Wolfgang Mederle.  
Traduit de l'anglais par Adrien Frey.





## 1970-1979

La famille s'agrandit avec beaucoup de nouveautés en 1970. L'American est remplacée par une voiture toute nouvelle, la Hornet. Une carrosserie moderne avec un long capot et un arrière ramassé, comme auront les voitures japonaises de la fin des seventies. La Hornet est le signe qu'AMC renoue avec une politique de niche. Non seulement elle est disponible comme modèle de base dépouillé et pas cher, mais une longue liste d'option est offerte et cela fait la différence avec les concurrents. Absolument tout est possible depuis la base avec le six cylindre de 3.3L, les sièges vinyl, les tapis de sol en caoutchouc jusqu'au luxueux haut-de-gamme avec le V8 5 litres, intérieur tissus et moquette. Même la transmission automatique, les freins à disques, l'air conditionné, les sièges baquets réglables et un toit vinyl pouvaient être commandés. Avec la Hornet c'est aussi la politique du partage des pièces qui refait surface. Qu'ils aient deux ou quatre places, ils étaient jumeaux jusqu'au toit. Même les pare-chocs avant et arrière étaient interchangea-

bles. Des 365 jours d'une année, il a fallu que la Gremlin soit présentée un premier avril. C'était la première subcompacte américaine à entrer en compétition avec les imports étrangers à succès

comme la Coccinelle de Volkswagen. La Gremlin avait un an et demi d'avance sur les offres de Ford et Gm dans cette catégorie. trop court pour vendre beaucoup de voitures, mais suffisamment pour attirer l'attention. La Gremlin était une Hornet à l'arrière tronqué. Étrangement, elle était offerte seulement avec des six cylindres dans une catégorie où les concurrents ne proposaient que des quatre cylindres économiques. Mais au début, cela n'égratigna pas le succès de la Gremlin. Comme aucune comparaison n'était possible avec les produits de Détroit, AMC a eu du mal



AMC Gremlin 1977



AMC Hornet quelque part au Montana...



Réplique de la patrouilleuse de la série Adam-12

à fixer le prix de sa Gremlin. Un tarif de base de 1879 dollars fut décidé. Pour ce prix-là, l'acheteur avait une voiture très dépouillée, avec une banquette avant, un sol en caoutchouc et pas de place arrière... Un «coupé d'affaire»... La seule raison d'exister de ces coupés était leur prix extrêmement bas. Il ne s'en est pourtant pas vendu beaucoup. En 1970 seules 879 Gremlins étaient ces «Business Coupe». Cependant la Gremlin a été un succès ins-

tantané attirant surtout des jeunes gens. Le reste de la flotte resta identique. La nouveauté la plus intéressante était sans doute la Rebel Machine. Un coupé sport sans un gramme de superflu, avec un V8 de 6,4 L (340hp SAE) alias, «la Brique volante». Cependant un événement crucial pour l'avenir d'AMC va se produire. L'American Motors Corporation (doté de son nouveau logo) achète Kaiser Jeep pour la somme de soixante-dix millions de dollars, dont dix millions en cash. Kaiser souhaitait abandonner le business de l'automobile et AMC avait besoin d'un engin utilitaire. Jeep était une société qui perdait de l'argent mais son potentiel n'avait pas échappé à Chapin qui était persuadé que les synergies dégagées par un développement et une production communes seraient bénéfiques aux deux compagnies. Cet achat a mis AMC de nouveau sur la sellette auprès de ses débiteurs et Chapin fut féroce ment critiqué. Son idée fut la bonne et Jeep se révéla effectivement un avantage pour AMC dans les années qui suivirent. Le travail d'unification et de compatibilité technique commence sans tarder. Première décision, la production de véhicules militaires et gouvernementaux est regroupée dans une filiale, AM General (qui sera vendue plus tard et produit toujours le Hummer). «Si vous deviez concurrencer GM, Ford et Chrysler, que feriez-vous ?» demandait AMC dans ses brochures et ses publicités et donnait immédiatement la réponse pour chaque modèle :

...Vous lanceriez la Matador. Une voiture à laquelle aucun bon père de famille ne peut résister, ...Vous lanceriez

une petite voiture révolutionnaire: la première sub-compacte américaine: la Gremlin, ...Vous proposeriez les options sur la Hornet que vous ne trouveriez pas sur la Maverick. ...Vous feriez de l'Ambassador la seule gamme avec air conditionné et boîte automatique en équipement standard. ...Vous feriez de la Javelin la sportive la plus velue d'Amérique, au risque d'en effrayer certains! ...Vous dessinerez la Sportabout, une voiture qui en fait plus pour les femmes que toutes les colorations, gloss et faux-cils réunis. Imaginez ces publicités dans la presse actuelle! La Javelin avait encore grossi (et s'était mal vendue, comme quoi certaines leçons n'étaient pas retenues) et présentait des ailes empâtées; l'AMX a été dégradée au rang de simple variante de la Javelin. La SC/360 Hornet présentée pour s'aligner avec la SC/Rambler et la Rebel Machine. La production du six cylindres de 3,3L est arrêtée, faisant du 3,8L le moteur de base. Il était accompagné par le 4,2L, même moteur mais course plus longue. La Gremlin était proposée avec le «X-Package», une option qui se vend bien. Le pack consistait en sièges bacquets, moquette, jantes en alliage, calandre peinte et des bandes décoratives latérales afin de donner un air plus sportif à la voiture. Des reliques de

l'ancien temps ne collaient malheureusement pas avec l'esprit de la voiture: la boîte manuelle trois vitesses avec première non synchronisée et les essuie-glaces à dépression. La nouveauté de la Matador, c'était son nom. De base, il s'agit d'une Rebel, proposée en coupé hard-top, berline quatre portes et break. La productivité de Jeep a été améliorée, le programme des motorisations AMC-isé et les nouvelles jeep étaient vendues par les concessionnaires American Motors. Les designs vendeurs ont été conservés.

En 1972, toute la ligne a été conservée. Les changements les plus importants intervenant sous la carrosserie et dans le marketing. «Qualité, valeur, satisfaction client» en était les mots-clés. La transmission Borg-Wagner hors d'âge est remplacée par une transmission Chrysler et les essuie-glaces sont électriques. Les modèles dépouillés de base sont abandonnés. Désormais la gremlin est disponible avec un V8 de cinq litres. Un nouveau service qualité est mis en place afin de réduire les réclamations de la clientèle. Très apprécié est le «Buyer Protection Plan» (Plan de protection des acheteurs). Il est d'ailleurs fortement mis en avant dans les campagnes publicitaires.

La garantie est plus forte, les véhicules inspectés à fond, une voiture de prêt si nécessaire, et une plate-forme téléphonique disponible gratuitement à Détroit (au quartier général d'AMC). Cette offensive sur la qualité ne pouvait mieux tomber car beaucoup d'américains sont excédés par la mauvaise qualité des produits domestiques et ils sont de plus en plus nombreux à acheter allemand ou japonais. Avec ce plan, AMC remonte la pente du marché et commence 1973 avec d'excellents chiffres.

### L'ascension vers le précipice

Le crédo de Roy Chapin pour les années à venir est: *différence et diversification*. Différence, parce qu'AMC doit être différent pour survivre sur le marché, et diversification car un fabricant d'automobiles doit se diversifier sur d'autres marchés pour assurer sa survie là encore. Une décennie plus tard, un certain Ezzard Reuters (Pdg de Daimler Benz de 1987 à 1995) aura la même idée. S'il avait regardé l'histoire d'AMC, l'histoire de Daimler Benz aurait été sans doute différente.



1977 AMC Javelin

Photos: Gary Glandrup

AMC se diversifie et achète entre autre Holmes Foundry Ltd, au Canada et Evans Product, deux fabricants de pièces en plastique injecté. AM General se met à construire des bus, un marché trop longtemps laissé à GM et Flxible, et promu à un brillant avenir grâce aux rues toujours plus encombrées, à la pollution de l'air et les flottes dépassées des transports publics.

La Hornet reçoit une nouvelle car-

rosserie généralement offerte uniquement par les fabricants étrangers: la Hornet à hayon. La vieille boîte 3 vitesses est remplacée par une boîte synchronisée. La Gremlin Levi est présentée au public, avec son intérieur en « Jean » (ou du moins, une bonne imitation). La Hornet Sportabout est proposée en version Gucci avec un intérieur dessiné par le couturier vedette Aldo Gucci. Le marché de la Pony-car est à l'agonie: les Javelin et AMX seront reconduites, mais sans modifications. La Javelin a aussi droit à sa touche de prêt-à-porter avec un intérieur par Pierre Cardin. Aucun créateur ne touchera par contre aux Matador et Ambassador qui sont maintenues. Les plus sensibles au changement seront les Jeep: le nouveau tableau de bord accroche le regard, mais ce sont les nouvelles transmissions intégrales Quadra Trac, introduites sur le pick-up de la série J et le Wagoneer (le prédécesseur au Grand Cherokee) le plus important. La CJ est disponible avec un puissant V8 en option.

1974 est l'année du changement: la Matador et l'Ambassador

sont abandonnées, et leurs successeurs devront partager la même plateforme et posséder une allure qui fait fureur en ce moment aux USA: le look Mercedes. En dépit de son rôle d'étendard, la Matador est l'une des plus moches voitures produites à Kenosha. Dick Teague avait rallongé le capot, mais pour des raisons de coûts, les ailes devaient rester identiques. Le mélange est assez comique.

Mais où est passé tout l'argent? Les études de marché indiquent qu'en période de récession le public ne désire rien de plus qu'un petit coupé moyen de gamme et que la Matador Hardtop est trop conservatrice. Les dirigeants d'AMC ont bien pris en compte ces résultats et ont jeté à la corbeille toute l'expérience acquise par le passé.

Un nouveau coupé est dessiné, qui ne partage aucune pièce avec un

### Test drive a Matador with five of your biggest friends.

No, you need protection when you test drive a Matador.

It's just the best way we can think of to show off our car.

Outside, a Matador is about the same size as any other intermediate. And inside? Well, that's another story. Our Matador has more head room, hip room, rear seat leg room, and even a bigger trunk than any other car of its class.

Only American Motors makes this promise. The Buyer Protection Plan backs every '73 car we build, and we'll see that our dealers back that promise.

So get on the phone and call some of your friends. Five big guys can come in very handy when it comes to test driving a Matador.

And when it comes to getting a good deal on one? Well, they can't hurt.



AMERICAN MOTORS BUYER PROTECTION PLAN

At American Motors, we stand behind every car we build. That's why we offer the Buyer Protection Plan on every new car we sell. It's a promise that if you're not completely satisfied with your new car, we'll give you a full refund of the purchase price, minus a small handling fee. And we'll see that our dealers back that promise. So get on the phone and call some of your friends. Five big guys can come in very handy when it comes to test driving a Matador. And when it comes to getting a good deal on one? Well, they can't hurt.

AMC Matador

Publicité AMC Matador vers 1977



AMC Matador 1975

autre modèle et par conséquent, coûteux à développer et produire. La Matador coupé se voit décerner le titre de « voiture la plus stylée de 1974 » par le magazine *Car and Driver* et sera non seulement le deuxième plus gros échec de AMC, mais aussi l'une des causes du décès d'AMC. Les ventes sont bonnes au début, mais insuffisantes pour compenser les coûts de développement... et il n'y aura plus d'argent pour assurer le dessin des futurs face-lift. Les autres modèles ne changent pas beaucoup. Les Jeep se vendent bien et l'argent gagné ici est gaspillé dans les autres modèles. Le nouveau Cherokee est un succès depuis son lancement, le Wagoneer est le seul de son genre.

L'augmentation des ventes du coupé Matador attendue pour l'année suivante n'est jamais venue. Mais AMC avait encore une carte secrète à jouer sur laquelle tous ses efforts s'étaient concentrés : une nouvelle compact entre la Gremlin et la Hornet, une voiture comme aucune autre ; une voiture représentant la philosophie de la différence d'AMC : la Pacer.

La première année, la voiture se vendait tellement que la production ne suit pas. Tous les autres modèles entament 1975 comme ils ont quitté 1974. La Gremlin et la Hornet sont en production depuis six ans et sont enclines à rejoindre le paradis des automobiles, mais sont reconduites. L'Ambassador est supprimée du catalogue, les grosses AMC étant désormais les Matador. Les Javelin et AMX sont décédées. Les chiffres de vente de la Matador commencent à décroître et alors qu'ils sont à court de Pacer, les revendeurs sont encombrés de voitures quasiment invendables.

Chapin réagit par un sérieux contrôle des coûts. La Gremlin reçoit une calandre légèrement remodelée et est positionnée comme la voiture la moins chère jamais produite en Amérique. La nouvelle Jeep CJ-7 est présentée au public : un peu plus longue que la CJ-5 et par conséquent, elle peut être équipée d'une transmission automatique et intégrale. AM General engrange les profits avec ses bus et ses véhicules militaires et la filiale

Wheelhorse Tractors est en bonne santé également.

En 1977, personne ne se doutait que la Pacer serait la dernière voiture intégralement développée par American Motors. Tous les véhicules seront reconduits, aucun changement ne pouvant être fait. Les ventes de la Pacer chutent, plus personne n'achète la Matador. Les gens commencent à rechercher d'autres alternatives économiques et en trouvent dans les produits japonais et européens. AMC n'a rien à offrir en dessous du six en ligne de 3,8 L et plus

d'argent pour développer un quatre cylindre en interne. Il est donc décidé d'en acheter un. Il s'agit d'un deux litres Audi qui sera fabriqué sous licence par AMC. C'était un bon moteur qui équipait nombres d'Audi, le Volkswagen LT (un camion de trois tonnes), et les Porsche 924 et 924 Turbo. Célèbre pour son couple et son endurance, ce moteur est capable de transformer une Gremlin en véhicule économe... Mais... au lieu de de l'injection K-Jetronic de Bosch, AMC y met un carburateur merdique ; et lorsque l'on connaît les tolérances en matière de fabrication des américains...



AMC Pacer 1975

Photo : Steve Glover



Jeep CJ-7 1986

Photo : David B. Gleason

Le résultat est un moteur amorphe, ramolli, poussif, etc. Pour compenser les vibrations, il est monté sur des supports moteurs extrêmement souples. Là encore mauvais choix : au ralenti, le moteur donne l'impression de danser le *Mashed Potatoes* dans son compartiment ! Jamais deux sans trois : le coût de fabrication du moteur est plus élevé que pour le petit six cylindre ; le 3,8L restant le moteur de base, la petite motorisation est réservée aux gammes supérieures.

Un break est ajouté à la gamme Pacer, ce qui dope un peu les ventes.

La Hornet Hatchback se voit proposée avec le pack sportif AMX. Pour l'instant ce sont les ventes de Jeep qui maintiennent la tête d'AMC hors de l'eau.

William Luneburg, président d'AMC, prend sa retraite en mai 1977 et est remplacé par le bras droit de Chapin : Gerald C. Meyers. AM General reçoit une grosse commande de véhicules militaires. Toutes les divisions sont bénéficiaires. Après tout, un bénéfice de huit millions de dollars est réalisé. Une paille comparé au milliard

de dollars américains investis par Ford dans le développement de la nouvelle Ford Fiesta.

Ce qui n'est pas arrivé en 1978 :

- Le développement d'une subcompacte sous la Gremlin. Trop coûteuse, pas assez rentable.

- Une version quatre portes de la Pacer. La Pacer était déjà un naufrage.

- Un restylage de la Gremlin avec un montant de custode aminci et une lunette arrière agrandie aurait donné un air chic à la voiture pour des coûts d'outillages dérisoires. Il n'y avait aucune raison de ne pas le faire.

- Un coupé sportif sur une base de Gremlin pour concurrencer la Toyota Celica.

Par contre, celle qui a atterri, c'était la Concord, une Hornet avec des extrémités redessinées, une meilleure suspension et isolation phonique.

Tout cela donne une impression d'une classe supérieure et pour accentuer cela, un nouveau nom est choisi. Il était logique de modifier le positionnement de la voiture, afin d'éviter le choc frontal avec les véhicules japonais. La presse fait les honneurs à la nouvelle venue, mais pas au point d'en faire ses couvertures. Malgré cette absence de couverture médiatique, les clients reviennent dans



Bus AM General modèle 10240 de 1979



Pick-up Jeep Comanche X, de 1986

Photo : Priceman 141

les halls des concessionnaires AMC... où ils ne trouvent malheureusement rien qui ne leur provoque un coup de cœur. La Matador dans sa série « Barcelona » fait peur aux acheteurs potentiels. La demande en baisse des berlines et hardtop Matador est compensée par une diminution de ses variantes, et seuls les six cylindre 4,2L et V8 6,1L sont disponibles.

Les ventes de Pacer sont au plus bas et même le facelift et le V8 en option n'y font rien. La gremlin est toujours là, avec des extensions de carrosserie façon GT.

La Hornet AMX reçoit la calandre de la Concord est se prénomme désormais AMX tout court. Elle avait eu son petit succès en 1977 ce qui justifiait un modèle à part, et puis, elle ravivait les souvenirs de la véritable AMX de 1968.

Tout ce qui portait le logo Jeep rencontrait du succès et l'argent coulait à flot. En fait la demande était si forte que la production n'arrivait pas à suivre. Pour compenser ce manque



Intérieur AMC Gremlin 1973

la cadence augmenta au détriment de la qualité. Aucun jeep n'a jamais été un *lemon* mais les peintures approximatives et les boutons qui tombent tout seuls ne sont pas des facteurs à augmenter la satisfaction de la clientèle. Les priorités ont donc changé. La

production automobile est regroupée à Kenosha et toutes les autres usines fabriquent des jeep. La production peut augmenter sans que la qualité en pâtisse.

À la fin de l'année 1978, Roy Chapin prend sa retraite. Son poste est

## The Jeep Cherokee Sportsman II.

As you've already discovered, there's very little you can add to a Cherokee. Except perhaps a little more individuality, which you get with the Sportsman II.

It features dashing, distinctive decals and custom striping, plus a

matching pair of powerful rally-type driving lights.

Naturally you get all the other Cherokee equipment, including the gutsy 4.2 litre 6 cylinder engine with 5 speed manual overdrive floor shift.

Or, if you prefer, the optional 5.9 litre V8 with T-bar automatic transmission.

The Cherokee Sportsman II, it's a real eye-catcher!



Vehicle shown has Cherokee Sportsman II option package fitted.

Publicité australienne pour le Jeep Cherokee Sportsman II

recupéré par Gerald Meyers qui continue sa politique. Les actionnaires reçoivent un étrange message joint au rapport annuel : « Nous avons mis la maison en ordre et nous pouvons mettre à exécution la partie fondamentale de notre plan: devenir un membre d'un groupe automobile mondial qui sera compétitif pour les années à venir. Pendant l'année 1978, nous avons mené des négociations intensives dans ce sens avec Renault.

Le but est de faire d'une pierre deux coups: Les véhicules d'AMC seront vendues par un grand réseau de distribution européen et donc touchera une clientèle plus vaste; et AMC aura une compacte compétitive qu'il était impossible de développer en interne. Des négociations avaient été menées avec Honda et Peugeot (qui avait ses propres problèmes avec Citroën) mais n'avaient pas aboutis. Renault par contre semblait intéressé.

L'année 1979 commence sur une note d'optimisme. Introduction de la Spirit. Bien que basée sur la Gremlin, il est difficile de la reconnaître surtout en version hatchback, malgré des ailes portes et coffres identiques. La Spirit semblait entièrement différente, une réussite due à Richard Teague. Elle profitera des améliorations de la Concord, ce qui la rendra encore plus

attractive. La Concord, de retour avec quelques retouches cosmétiques est disponible en version D/L et Limited, avec tout le luxe imaginable et accessoires électriques existants. La Matador tire sa révérence, le plus gros modèle d'AMC est désormais la Concord.

Aucune modification majeure chez Jeep. Ce n'est pas nécessaire: le Cherokee se vend tout seul. Il est disponible en différentes versions (Chief, S, Golden Eagle). Toutes les grosses Jeep reçoivent une nouvelle calandre avec des feux rectangulaires. Le 25<sup>e</sup>

anniversaire de la CJ est fêté avec la CJ Silver Anniversary, et le 25<sup>e</sup> anniversaire d'AMC avec la Concord Silver Anniversary. Les deux sont peintes en argent métallique (!) et portent des badges spécifiques.

### La première Renault

L'accord étant conclu, Renault vend des Jeep via son réseau de distributeurs en France et en Colombie. Tandis que les revendeurs AMC voient débarquer la R5 (rebaptisée LeCar aux USA).

En outre, AMC et Renault pré-



AMC/Renault LeCar 1983



AMC Matador Wagon

voient une coopération dans le développement d'un modèle entre la R5 et la R18, qui sera assemblée par AMC.

Les rumeurs qui couraient concernant la fin de la production de voitures par AMC sont vigoureusement démenties. De nouveaux prototypes sont déjà testés et le programme pour les années 80 et 81 validé, fait savoir AMC. Une CJ quatre cylindres est prévue, mais comme le moteur Audi offre trop peu de couple, le contrat est dénoncé et AMC achète un petit 4 cylindre de 2,5L à la GM. La Pacer se vendant si peu, l'usine de fabrication des panneaux de carrosserie est vendue à Volkswagen.

Le second choc pétrolier frappe de plein fouet AMC en stoppant presque les ventes sur le marché des SUV. Du jour au lendemain, les Jeep attendent sur leurs pneus dégonflés dans les parcs des revendeurs AMC. Les employés doivent même prendre des congés pour baisser la production.

Heureusement, grâce à des commandes de véhicules militaires et postaux, AM General se porte bien.

En octobre il est annoncé que Renault va investir dans le capital d'AMC jusqu'à en détenir 22,5%. Brutalement les français s'assoient à la table des dirigeants. Les problèmes financiers d'AMC rendent cette situation obligatoire, car sans liquidités, il est impossible de préparer les usines pour la production de la nouvelle AMC-Renault. L'outillage, la rénovation et l'acquisition des robots d'assemblage sont des opérations coûteuses.

## 1980-1987

Les années 80 voient AMC se tourner vers l'économie. La Jeep Cj est proposée avec le 2,5L et une boîte quatre manuelle de série. La boîte automatique ne peut plus être combinée avec la transmission intégrale. En option sont disponibles les moteurs 4,2 et 5,0L, même si ce dernier ne sera pas souvent demandé. La Cherokee se dote de moyeux à roue libre et transmission intégrale partielle de série, Quadra-Trac en option.

La nouveauté, c'est la gamme Eagle... enfin presque, puisqu'elle est basée sur la Concord. La différence la plus visible est la réhausse du châssis. Elle bénéficie également d'une transmission permanente par visco-coupleur qui ajoute un peu de fantaisie à la gamme. En 1980 ce concept est unique : le break Subaru étant la seule autre voiture proposant une transmission intégrale (bien qu'il lui manque un différentiel central), et sera adapté de manière similaire sur la BMW 325iX en 1986. Les dernières mille Pacer sont livrées en 1980 (elles ont toutes été fabriquées l'année précédente).

Les Concord et Spirit sont les survivantes de la lignée AMC. Le moteur de 3,8L est abandonné car trop semblable ne terme de puissance au 2,5L. L'alternative se résume donc au 4,2L. Le 5,0L est réservé au Jeep. Toutes les AMC reçoivent un traitement antirouille Ziebart de série. Les ventes déclinantes de Jeep conduisent à la décision de produire de nouveaux des voitures dans l'usine de Brampton.

La récession touche durement AMC : l'année se solde par une perte record de cent cinquante cinq millions

de dollars. Pour une fois, ce n'est pas à cause de décision hasardeuses ! Tous les constructeurs américains sont touchés et déplorent des pertes mais AMC a été le plus durement touché, non pas à cause de finances exsangues, mais à cause de ses gammes de véhi-

cules. Chez AMC, c'est Jeep qui tient l'édifice, or Jeep a vu ses ventes dégringoler. Et même si les acheteurs de l'Eagle sont placés sur liste d'attente, AMC chute au cinquième rang derrière Volkswagen. À la fin de 1980, les alternatives sont soit de fermer la boîte, soit de donner à Renault une autre part du gâteau. En 1981, la participation de Renault monte à 46,6% d'AMC.

De gros efforts sont faits pour diminuer la consommation. Les Jeeps sont redessinées pour améliorer le Cx. Les convertisseurs de couples sont équipés de blocages. La nouveauté du programme, c'est la Scrambler, une version pick-up de la CJ. Une plus petite Eagle basée sur la Spirit est proposée. Prénommée SX/4 (hatchback) et Eagle Kammback. Le 4,2L est rendu plus efficace et allégé de quarante kilos.

La grande nouveauté, c'est la Renault 18i qui joue dans la même ligue que la Concord, mais attire un public différent. Avec son quatre cylindre injecté, une traction avant et une caisse légère, elle est la plus économe de sa catégorie, sans compter la place à l'intérieur et son confort... français. Avec toutes ses qualités, son succès est assuré !

La Eagle est disponible avec le Select Drive, une transmission intégrale prévue pour être économe. Un fabriquant de Floride propose une Concord cabriolet appelée Sundancer.

En juin, Gerald Meyers annonce au public que dans le futur, Renault serait responsable de la construction des voitures AMC. Les ingénieurs d'AMC se concentreront dorénavant sur les Jeep et la ligne Eagle. Au même moment il a fallu se rendre à l'évidence, personne ne voulait de la R18i. Son prix est alors ajusté à la baisse... comme tous les prix des AMC (de 10%).

En janvier 1982, Gerry Meyers quitte AMC malgré son contrat de quatre ans signé avec Renault l'année précédente. Il est remplacé par Paul Tippet, ancien président de American Motors. José J. Dedeurwaerder, un responsable Renault, devient le nouveau président d'AMC.

Simultanément, AMC supplie ses



AMC/Renault Alliance : une R9 américanisée



Jeep CJ-5

Photo : Dave T.

revendeurs de rester fidèle à la marque promettant que le nouveau modèle est déjà en phase de test.

Sans aucune nouveauté à se mettre sous la dent, le service marketing se concentre sur autre chose: le plan de lutte anti-corrosion Ziebart est mis en avant tout comme le Buyer Protection Plan et les panneaux de carrosseries 100% galvanisés, et la nouvelle transmission 5 vitesses Borg-Warner, qui connectée au quatre cylindre abaisse

la consommation à 6,35L/100km. Pendant que les ventes du grand Jeep Wagoneer se portent bien, celle des plus petits Cherokee chutent. Cette apparente contradiction s'explique par le fait que les acheteurs aisés de Wagoneers sont moins touchés que la classe moyenne, naturellement acheteuse de Cherokee.

La Renault 18i est accompagnée d'un petit coupé sportif, la Fuego, censé concurrencer la Toyota Celica

et consorts. La LeCar peut désormais être commandée en version quatre portes, mais toujours sans transmission automatique.

### La dernière AMC.

Les spéculations vont bon train concernant la nouvelle voiture développée par Renault et AMC concernant sa marque: AMC ? Renault ? AMC-Renault ? Le suspense, insoutenable, tombe: la nouvelle et tellement attendue AMC sera la Renault Alliance (R9 en Europe). C'est la bonne voiture au bon moment: traction, injection économe, direction à crémaillère, freins à disques, instrumentation complète, intérieur joli et moderne, design carré. 20 ans après la ramblée de 1963, une AMC (heu...) est récompensée «Voiture de l'année». Les ventes de l'Alliance décollent et compensent à elles seules les pertes des autres modèles. La Fuego se vend correctement mais la R18i est un fiasco en partie à cause de sa qualité désastreuse. En milieu d'année, la Concord et la Spirit sont supprimées du catalogue et AM General est vendu pour raisons politiques. Le pentagone avait quelques soucis à l'idée qu'une compagnie qui fabrique des équipe-



Photo : Steve Krave

ments militaires soit contrôlée par une société publique française.

Les événements se précipitent : Le quatre cylindre n'est plus un GM mais un AMC ; Wheelhorse Products est vendu ainsi que le American Center, le siège de AMC à Détroit.

En 1984, les toutes nouvelles Jeep Cherokee et Wagoneer sont présentées, remplaçant les anciens modèles qui dataient de 1963. Moins larges, plus courts et 400kg en moins sur la balance, les nouveaux modèles sont mûs par le quatre cylindres de 2,5L de manière suffisante. En option est disponible un V6 de 2,8L d'origine GM. Les nouvelles Jeep bénéficient d'un nouveau concept. Au lieu d'un châssis séparé comme c'est l'habitude sur les camions légers et les SUV, le Cherokee et son

**SPIRIT**

YOU ARE LOOKING AT THE ONLY CAR BUILT IN AMERICA WITH 100% EXTERIOR BODY PANELS OF GALVANIZED STEEL.

**ONE TOUGH AMERICAN ECONOMY CAR.**

**23/33** What makes the American Motors Spirit DL different from every other good-looking, high mileage car in the world? Only Spirit gives you galvanized steel in every exterior body panel as part of its exclusive Ziebart® Factory Rust Protection, a full 5-year No Rust-Thru Warranty, and the famous Buyer Protection Plan®.

In other words, Spirit is built to last. If you're the tough customer we think you are, Spirit is your kind of car.

\*EPA EST MPG/EST HMY. Your mileage may vary with speed, weather, trip length. Actual highway will probably be less. Call auto. may vary. Ziebart is a registered trademark of Ziebart International Corporation. See your American Motors dealer for warranty and call program details. Maximum exhaust warranted for 12 months, 12,000 miles.

**BUILT TO LAST**  **AMERICAN MOTORS**

frère à quatre portes ont une combinaison de structure monocoque et faux-chassis appelé Uni-frame. Plusieurs transmissions automatiques et manuelles sont proposées ainsi qu'une transmission intégrale permanente ou non.

La CJ-5 est abandonnée après un bouche à oreille désastreux qui a suivi la diffusion d'une émission appelée « 60 minutes » qui prétend que la CJ-5, sous certaines conditions est sujette au tonneau (qui a dit « Classe A ? »). L'image est catastrophique pour la CJ-5 et les ventes s'effondrent.

La grande Eagle se vend bien malgré son prix élevé. La petite est supprimée.

Une nouvelle Renault arrive : l'Alliance à hayon (hatchback) dont l'allure est trop franco-française pour le marché US.



La LeCar est abandonnée.

Dick Teague quitte AMC après 26 ans de bons et loyaux services. Il n'aura rarement eu la chance de faire preuve de son talent et de sa vision. La plupart du temps il devra faire avec des designs datés et un budget minimum. C'est peut-être là que le maître a fait preuve de son génie.

AMC signe un contrat avec la république populaire de Chine pour fabriquer des Jeep pour le marché asiatique.

En 1985, le public ne voulait de l'offre d'AMC. Maintenant qu'AMC avait une gamme de véhicule économes, efficaces et pratiques, la clientèle avait de nouveau de l'argent et voulait le dépenser. Le carburant était de nouveau bon marché et la demande pour la boîteuse Alliance n'existe plus. Les gens veulent du lourd, du rapide et ni la production ni le marketing ne s'y étaient préparés. Les sabotages de l'usine de Toledo, de salariés furieux de ne pas avoir eu les augmentations promises n'ont rien arrangé. D'autres rumeurs ont commencé à courir :

1. L'usine de Kenosha allait fermer.
2. Chrysler ne pouvait satisfaire la demande pour sa série M et souhaitait utiliser les capacités de production d'AMC.
3. une nouvelle subcompacte est en cours de développement.
4. un nouveau minivan est prévu.
5. Renault prévoit d'exporter l'Alpine aux USA.

Quoiqu'il en soit, Paul Tippet quitte AMC et se voit remplacé par le français Pierre Semerena. La gamme

Jeep accumule les records de vente et AMC commence à élaborer des plans pour le changement de millénaire. Dedeuwaerder voit la nécessité d'une nouvelle usine afin de remplacer les installations hors d'âge de Kenosha. Les japonais montrent au monde entier comment on produit efficacement, c'est à dire avec de gros bâtiments et des distances réduites et pas l'inverse comme à Kenosha.

Aucun gros changement dans la gamme pour 1986, mis à part que vous ne pouvez plus trouver de logo AMC sur les Eagle. Une version pickup du Cherokee, le Comanche est ajouté au catalogue. la CJ-7 est remplacée par la Wrangler qui lui ressemble mais est pourtant entièrement nouvelle. Le moteur reste le même mais tout le reste est devenu compatible «60 minutes».

Dedeuwaerder part, Joseph Cappy le remplace. un contrat est signé avec Chrysler : l'usine de Kenosha produira des Chrysler Fifth Avenue, des Dodge Diplomat et des Plymouth Gran fury. Présentation de la Renault GTA, une chasseuse de Golf GTI. La «Encore» (la R11) est rebadgée «Alliance Hatchback». Mais à quoi bon renommer une voiture dont personne ne veut ?



Renault / Eagle Premier

Photo : Francis Gerard Fay

En 1987, le nouveau six cylindres de quatre litres voit le jour. Il est basé sur le bloc du 4,2 mais fourni 173CV et 300 Nm de couple, et est moins cher à produire que le 2,8L de la GM. Il offre en outre la capacité de tracter 2,3 tonnes. Une transmission automatique quatre vitesses de Aisin Seiki (Japon) qui fonctionne très bien est proposée. Les Eagles sont toujours présentes, mais sans la mention d'AMC.

En mars 1987, ce que tout le monde redoutait est devenu une réalité : Chrysler rachète AMC. Le patron de Chrysler, Lee Iacocca nageait dans l'argent et considérait les nouvelles usines modernes d'AMC comme une bonne option pour augmenter sa capacité de production. Renault quitte AMC au moment où les gros problèmes sont derrière et que l'horizon s'éclaircissait de nouveau. Un dirigeant d'AMC commente cet étrange comportement : " C'est comme si Renault au bout de neuf mois, ne voulait plus être enceinte".

En septembre, toutes les Renault et AMC sont rebadgées "Eagle". American Motor devient la Jeep/Eagle division de Chrysler. Le contrat imposait à Chrysler d'acheter à Renault des pièces et d'en faire des véhicules pendant une paire d'années.

En décembre 1987, la dernière AMC, un break Eagle sort des lignes d'assemblages.

Lee Iacocca, n'hésite pas à monter dans un bulldozer et, devant la presse, à écraser un tas de pièces détachées d'AMC. Chrysler profite toujours des ressources acquises par le rachat d'AMC. Les ingénieurs princi-



Renault / Eagle Medallion

Photo : RL GILL

paux de Chrysler sont des anciens d'AMC. La gamme Jeep, dans les années 90 portera encore des traces des concepts des années 80. Petite satisfaction mais Chrysler sera lui-même racheté... par Daimler-Benz.

Est-ce que les choses auraient pu tourner différemment ? Les derniers temps AMC était vraiment à cours de

liquidité. Le partenariat avec Renault aurait pu déboucher sur une gamme de véhicules tout terrain, van, et de Renault 4x4.



## Think Of It As A 2-seater With Room For 5.



Eagle Premier ES Limited

Eagle Premier. A European-styled sedan that is a rare combination of exceptional performance and comfortable room for five.

For instance, Premier is equipped with a responsive fuel-injected 3.0 liter overhead cam V6 engine, four-wheel disc brakes, and a four-wheel independent Touring Suspension System for excellent handling.

Yet it has more interior room than Ford Taurus and Nissan Maxima.\*

For more information, call 1-800-JEEP-EAGLE.

Or see your Jeep and Eagle dealer for a test drive.

You'll find that Premier is the kind of passenger car that doesn't treat the driver like just another passenger.

**Advantage Eagle**  
Chrysler's Newest Division



\*Based on 1990 EPA estimates. Eagle Premier ES Limited and Nissan Maxima ES Limited. Excludes other models. Always use proper driving techniques.

Ask your local dealer about availability of Special Buyer Incentives.

Les enjeux politiques ont également joués. La gamme Eagle, basé sur un concept des années 70 était à bout de souffle et les derniers modèles conçus intégralement par AMC n'ont pas connu le succès.

Les adeptes d'AMC se disputent encore celui qui blâmer. Certains accusent Roy Abernethy et sa stratégie de gamme luxueuse, d'autres, considèrent que c'était le seul chemin possible. À mon avis, une solution pos-

sible était de redevenir une marque de niche sous la coupe ou en coopération avec une grande compagnie, afin de bénéficier de transferts de technologie. Les décisions dans les années 60 et 70 que l'on est enclin à considérer comme de courte-vue, voir complètement erronées pourraient avec la perspective contemporaine se révéler judicieuses. Avec une capitalisation aussi faible vous n'avez pas le droit à l'erreur lorsque vous imaginez le futur. Ces dernières années ont démontré, surtout dans le domaine de l'industrie automobile, qu'aussi sophistiquée que soit votre analyse et vos prévisions, les choses tournent souvent différemment que prévues.

Ceux qui connaissent l'histoire d'AMC verront des parallèles avec les constructeurs d'aujourd'hui. Ils verront que des décisions similaires sont prises aujourd'hui alors qu'elles ont prouvées ne pas être efficaces il y a plusieurs décennies. Peut-être que personne n'apprend de ses erreurs... ou peut-être qu'à un certain point il n'y plus rien à tenter.

Les entreprises aussi ont toute une durée de vie, et ce sont les meilleures qui s'en vont les premières. ■



AMC Concord DL de 1979



**American Motors**

## 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](mailto: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

Unsere Spezialisten:

**Alsace Auto Diffusion** 117 Rue de la République, 67720 Weyersheim  
Téléphone :03 88 51 30 07 - Fax 03 88 69 28 15  
**contolini.joel@9business.fr**  
**<http://alsace-auto-diff.pagesperso-orange.fr/index.html>**

---

**Sam Jeep & Cars** Laurent Debetencourt GSM: 0032 477 77 33 90  
**<http://www.samjeep.com/>** Tél/ Fax: 0032 71 65 03 29sam-  
jeep **[samjeep@mobistar.belive.fr](mailto:samjeep@mobistar.belive.fr)**

---

**Sivio Zuccatti:** viele AMC Pacer & Eagle, verwendet und neue Teile  
kontaktieren Sie mich: **[sizu-amc@hispeed.ch](mailto: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](mailto: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>** **ce-**  
**[rong@gmail.com](mailto:rong@gmail.com)**

---

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

---

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

---

## ACCF

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

Alle Mitglieder unseres Clubs haben die Möglichkeit, den ACCF für die bescheidene Summe von 45 € pro Jahr (1/2 Preis) dabei zusein.

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

Es ist möglich, für unsere Mitglieder an den Sitzungen des Vereins teilzunehmen: 5 rue des Fontenelles Industrial Zone Petit Parc 78.920 ECQUEVILLY.Samstags von 14:00 bis 17:00

Für die Mitgliedschaft, Siehe Website: <http://www.accf.com/>,  
mit einer Kopie des Clubausweis AMC Switzerland und einem Scheck für  
Einzahlung von € 45



**Après les ventes** de 2 PACER il reste une "CONCORD3 1978 stocké en sous sol depuis 1997 moteur non bloqué, suite vente du bien je l'ai sortie mis sur parking privé fermé mais par vandalisme on a cassé le pare brise et la vitre porte chauffeur, la B.A. doit être encore en parfait état 35 000 milles, l'intérieur est propre couleur biscuit feutrine, la radio est d'origine K7 grand format, Clim mais compresseur manquant, la C.G passée à 11cv lors de la super vignette mais moteur 6 cyl. 4,2l les chromes ,accessoires et enjoliveurs de roue 14" d'origine cabochon central AMC sont disponible, C.G. F.N.

Je vends également une B.A. complète avec le convertisseur origine PACER V8 et les pare choc à buttoir caoutchouc "canadien" chrome bon état, les plaquettes de frein, les amortisseurs neufs vendus séparément; les prix sont à débattre



COUSIN Claude, B.P. 20004 HOUPLIN Ancoisne 59263 , tel. +33695922848, adresse mail: [sajad59@live.fr](mailto:sajad59@live.fr)

## Zum verkaufen:

**-Pacer Sonderumbau;** 2006 in Holland gekauft (holländische Papiere).

Die Maschine ist / war in Ordnung. Einen guten Ersatzmotor (oder auch 2)

und ein Lenkgetriebe ( das alte leckt ) gibt es als Draufgabe. **Pacer Pic Up** en bon état, Carte grise origine Pays Bas, objet de restauration, 1 moteur (ou deux) et un boîtier de direction, livré avec.

**Preis: 5.000.- EUR** Gunther: [info@fiduziar.de](mailto:info@fiduziar.de) , tel: +49 73 61 970 659



## **-Mein Pacer ist ein 78 Station Wagon mit Original V8**

Er braucht ein neues Lenkgetriebe und eine neue Windschutzscheibe

Der Pacer hat einen Französischen Brief und ist 1. HAND Originale 61.000 miles Motor Getriebe sind super läuft sauber ist zu 98% rostfrei es gibt nur eine roststelle.. hinten am Radauf sonst ist er komplett rostfrei

Wenn noch fragen sind per email oder WhatsApp 0049 163 2549137 **Pascal** : [passi.v8@gmx.de](mailto:passi.v8@gmx.de) 0049 163 2549127



Für ihre Kleinanzeigen, senden sie mir ihre wunsch an : [info@amc-dub.eu](mailto:info@amc-dub.eu)

Ich werde sie schnell veröffentlichen

Sehen sie unsere seite an : [www.amc-dub.eu](http://www.amc-dub.eu)

## **Bei Sivio verkauft, ab 1. November**

Schlüsselanhänger Kristallhintergrundbeleuchtung mit dem Vereinslogo

**Nur 10 € + Versand**



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

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

**Ihre Mitgliedskarte 2016 wartet auf Sie  
Die für 2017 ist in Vorbereitung  
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  
zu sehen**

**Für die Einzahlung bitte Postfinance verwenden**



**Postfinance : AMC SWITZERLAND 4053 BASEL:**

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

**IBAN : CH78 0900 0000 1712 2304 5**

**BIC : POFICHBEXXX**

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



**La Banque Postale : M.Zuccati Silvio ou Mme Rey Ginette, 12 rue des Cretets**

**CH2300 La Chaux de Fonds SUISSE**

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

**IBAN : FR81 2004 1010 0407 6298 7X02 550**

**BIC : PSSTFRPPDIJ**