

AMC **SWITZERLAND**

JOURNAL
Juillet 2020
N° 42
Juli 2020
ZEITUNG



In dieser Zeitung, Berichte, Bilder und viele Fotos aus Erwins Sammlung



Éditorial

Liebe Leserinnen und Leser,

Heute mit dem » Covid » ist nichts mehr Normal! Unsere Frühjahrsausfahrt muss auf nächstes Jahr verschoben werden, Eveline & Patrick werden uns für die erwartenden Terminen erkundigen! Hoffen wir, dass wir uns in Lyon der Herbstausfahrt sehen können.

Danke an Mattia und Thomas, die angeboten haben, Texte aus dem Französischen ins Deutsche zu übersetzen.

Danke auch an alle Mitglieder, die mir Bilder und Texte geschickt haben, um diese Zeitung zu verschönern, besonders Mattia, der uns Vier schöne Berichte geschickt hat.

Zögern Sie nicht, schicken Sie mir Ihre Bilder, Ihre Texte, und Ihre Erfahrungen mit Ihren Autos.

Silvio möchte sich von der Verantwortung des Fonds entbinden.

Alle Mitglieder der Schweizer Staatsangehörigkeit, die diese Verantwortung übernehmen möchten, können sich bis zur nächsten Generalversammlung an ihn wenden.

AMCistement **Der Sekretär: Bernard**

Cassier's Wort : sehen bitte sie seite 21, Danke schoen

Das wort des Presidenten

Liebe Mitglieder des AMC Club

Was bisher als alternativlos galt, sieht sich durch eine neue Alternativlosigkeit abgelöst. Man versichert uns einer alternativen Alternativlosigkeit und in dem Moment, da wir sie als solche wahrnehmen, ist sie es auch schon.

Trotz aller Einschränkungen, trotz aller Unsicherheiten findet sich auch Anlass zu Optimismus. Unser Individualismus öffnet sich neuen Formen des Gemeinsinns. Seien es die Jüngeren, die für die Älteren einkaufen gehen, seien es Eltern, die sich gemeinsam die Sorge um ihre Kinder teilen, sei es die einsetzende Wertschätzung der Arbeitenden im Pflegebereich.

Mehr Gemeinsinn fordert uns unsere Gegenwart ab – mehr von dem also, was auch einen Klub ausmacht. Ein Klub ist eine Gruppe, die erkannt hat, dass gemeinsam mehr zum Wohle aller erreicht werden kann, als allein. Ein Club ist eine Gruppe, die Alternativen zum bislang Alternativlosen entdeckt.

Apropos Alternative: zum ersten Mal in 20 Jahren haben wir keine Frühjahrsausfahrt. Eveline und Patrick ließen sich nicht entmutigen und haben die Ausfahrt, die uns an Pfingsten in die Champagne geführt hätte, verschoben. Eine Alternative, ein Opfer aber auch eine Perspektive.

Empfangt die besten Wünsche

Béat

Das Wort des Vizepräsidenten:

Gutentag an euch alle,

Wir werden nicht das Vergnügen haben, uns im Juni zu unsere Frühjahrsausfahrt zu treffen, es ist nur ein Teil verschoben, schade für den Champagner, wir werden das nächste Mal aufholen!!

Ich hoffe, dass wir uns an unsere Herbstausfahrt, von Gaetane und Patrick organisiert in Lyon, treffen werden.

Wir waren traurig, als wir vom Tod von Jean-Pierre erfuhren, der zu früh gegangen war. Wie Sie alle, es tut uns sehr leid und wir werden ihn vermissen, weil er seit Jahren Teil unserer Gruppe von Freunden ist. Wir schließen uns der Trauer seiner Lieben an, besonders seines Bruders.

Ein großes Dankeschön an Mattia für seine ständige juristische Wache und all die Aufmerksamkeit und Geschicklichkeit, die er mitbringt.

Achten Sie gut auf Ihre Gesundheit, damit wir alle in Topform kommen.

Emmanuel Prat

Traurige Nachrichten,

Am 6. Dezember 2019 ging unser Freund Claude GIRARD zu anderen PACERs in einer besseren Welt!!
(siehe TAG 40, OTM Freiburg 23. - 24. März 2019)

Sein erster Kontakt zu uns war im Jahr 1997 und ein unerschütterliches Mitglied seit dem Jahr 2000. (41013)

Am 23. Januar 2020 war es unser Freund Jean-Pierre DUBOIS, der seine letzte Reise ins Paradies der Autos machen musste! Erster Kontakt bei OTM 2003, Mitglied seit 2005. (41053)

Im Moment hat Corona uns verschont und wir hoffen, verschont zu werden, da wir im moment unersetzlich sind ...

Silvio

Die *ZEITUNG AMC* ist die offizielle Zeitschrift des Klub *AMC SWITZERLAND*, geründet 1978.
Auflage per Ausgabe, ca. 120 Kopien in Französisch und ca. 100 in Deutsch.

Unser Klub ist Mitglied des *SWISS HISTORIC VEHICLE FEDERATION* (Logo O=SHVF+)
Die *MEMBER SHIP CARD* wird nach einzahlung des Jahresbeitrag zugestellt : Eur. 50.- / CHF 75.-

Für die einzahlungen aus der Schweiz und andere Länder (ausnahme Frankreich) bitte unser Konto auf
PostFinance verwenden :

AMC SWITZERLAND, 8049 Zurich

Konto Nr : 17-122304-5

IBAN : CH78 0900 0000 1712 2304 5

BIC : POFICHBEXXX

* Für die eizahlung aus Frankreich genügt ein Scheck an unser Kassier Silvio ode reine überweisung auf : »La Banque Postale »

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)78 608 61 68
Winzerhalde 91 gbrt@swissonline.ch
CH-8049 ZÜRICH-Höngg.

Caissier & info. technique **Silvio ZUCCATTI**, fixe/fax: +41 (0)32 913 32 79
12, rue des Crêtets mobile: +41 (0)79 446 33 70
CH-2300 LA CHAUX-DE-FONDS sizu-amc@hispeed.ch

Responsable France **Emmanuel PRAT** 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
Info@amc-club.eu +33688012821

Adresse officielle **SWITZERLAND**
12, rue des Crêtets CH-2300 LA CHAUX-DE-FONDS info.amc-club.eu

Dringend

Wir bitten alle unsere Mitglieder, ihre offene
Jarensgebuhr sofort einzuzahlen Das, um eine
einwandfreie Funktion unseres Clubs
Vielen Dank



Kaiser, Plymouth und Rotwein

Er hiess „Pepp“ (Giuseppe (Joseph) auf Tessiner Dialekt) und verkaufte Wein. Er war ein untergesetzter, rundlicher Mann mit kurzen Beinen der stets einen Hut schräg trug, immer elegant mit Sakko und Veste angezogen. Er war tüchtig und begabt: Er war imstande, einen Abstinenz zum Weinkauf zu überzeugen. Sein Geschäft florierte weil er alle Bar und Restaurant in der Gegend belieferte.

Der wohlhabende Pepp hatte sich schon lange einen Wagen leisten können. Soviel ich weiss legte er sich Ende der 40er Jahren einen seltsamen Wagen zu, einen Kaiser. Das rundliche Auto mit der damals modischen Ponton-Karosserie hatte im Dorf viel Aufsehen erregt. Kaiser-Frazer (1946 bis 1953) baute in den USA Wagen der mid-class. Im Januar 1954 fusionierte diese Marke, zusammen mit Hudson, Nash und Willys-Overland zur uns bestens bekannten American Motors Corporation. Wenige Kaiser fanden den Weg in die Schweiz.



Mitte der 50er Jahre legte er sich einen neuen Plymouth Cranbrook zu, genau wie derjenige des Dorfarztes, der nicht nur mich sondern meine ganze Familie tüchtig, freundlich und kompetent jahrelang betreut hat. Den Kaiser habe ich nur im Bild gesehen, den Plymouth jedoch von nah bewundert. Dunkelgrün war es. Pepp hätte sich zwar lieber einen weinroten gewünscht, Farbe die besser zum Rotwein gepasst hätte, doch zur Verfügung stand nur ein dunkelgrünes Exemplar. Das erzählte seine Haushälterin. Den schwarzen hatte sich der Arzt zugelegt. Und komischerweise dunkelgrün war auch der Lastwagen der Firma der mit den Wein-Fässern und –Harassen die Kundschaft belieferte: Der Lastwagen war ein Ford Bj. 1946/47 noch mit Benzinmotor.

Die grösste Garage im Dorf war eine AMAG-Vertretung. Bis 1973 hat AMAG in Schinznach Fahrzeuge der Gruppe Chrysler in der Schweiz montiert. Darum waren Chrysler-Produkte jahrzehntelang bei uns im Lande weit verbreitet. Wem ein Mercedes oder ein BMW zu snob oder zu teuer erschien, der legte sich einen Plymouth oder einen Dodge zu, zugleich imposant und luxuriös. Sogar die für USA-Verhältnisse Einstiegsmodelle wie Valiant oder Dart wurden bei uns als Luxuswagen eingestuft. AMAG hatte 1973 sogar einen speziellen Aufkleber entwickelt, um ihre in der Schweiz in Schinznach zusammengestellten Fahrzeuge als einzigen „Americano-Suisses“ zu identifizieren, als General Motors Suisse AG bereits aufgegeben hatte, 1972 Opel und Vauxhall in Biel zu montieren. Übrigens: Der Apotheker fuhr Ende der 50er einen goldenen Plymouth Fury und später einen blauen Dodge Dart Bj. 1965.



Plymouth photo
at valiant.org / allpar.com



Im Dorf wurde gemunkelt, dass Pepp eine direkte Verbindung zu Jesus hatte. Na, sowas! Ich muss es klarstellen. Nicht, dass er stets in der Kirche weilte. Pepp wollte mit der Kirche offiziell nichts zu tun haben, er war kein Gläubiger. Aber Geschäft ist Geschäft und er lieferte dem Pfarrer den Wein. Die Leute im Dorf murmelten, dass Pepp imstande war, Wasser in Wein umzuwandeln! Darum die unverschämte Verbindung zu Jesus. Ob dieses geflüsterte Gerücht über diese Fähigkeit fundiert war bleibt ein Geheimnis. Auf jeden Fall hatte die Firma die Kontrollen in all den Jahren problemlos überstanden und keiner konnte nachweisen, dass irgendwo in einem Keller grössere Mengen Wasser mit irgendeinem Pulver und etwas Zucker plötzlich zum trinkbaren Wein umgewandelt wurden.

Na ja, die Qualität einiger Weine die seine Firma verkaufte war – sagen wir es so – sehr bescheiden. Aber dem Pfarrer, der Traubensaft gerne hatte - noch lieber nach Gärung - war es so recht, weil er nicht nur in der Heiligen Messe den rötlichen Saft grosszügig genoss.

Pepp war sehr wohlhabend - er besass mehrere Immobilien mitten im Dorf – und er war ledig. Als er sich bereits im dritten Alter befand geschah das Ereignis des Jahres: Pepp heiratete! Das war eine Nachricht! Der Neugierigste im Dorf hatte es am Anschlagbrett der Gemeinde gelesen und einige Augenblicke später erzählte er der Umwelt die unglaubliche Nachricht, sodass in wenigen Minuten alle im Dorf davon wussten. Da kamen verständlicherweise viele Fragen auf: Wer ist die Braut? Kennen wir sie? Wie alt ist sie? Woher kommt sie? Wie sieht sie aus? Keiner kannte diese mysteriöse Frau die den alten Pepp heiraten wollte.

Sie haben es erraten: Die meisten glaubten überzeugt, dass diese Frau das Vermögen des wohlhabenden Pepp anvisiert hatte. Pepp war nicht gerade ein Adonis und sowieso nicht mehr der Jüngste. Im Dorf lief wenig später ein anderes Gerücht um, nämlich dass Pepp womöglich krank sein könnte. Ah ah, so ist es also: Die Braut rechnet damit, bald verwitwet zu sein. Pepp, der von all diesen Gereden durch die geschwätzige Haushälterin wusste und jedoch sich nichts anmerken liess, amüsierte sich köstlich und heimlich über diese Dummheiten die das Volk hauptsächlich aus Neid verbreitete. Wie weiss ich das, fragen sie? Ich kannte seine Haushälterin die gerne darüber rumschwatze. Tatsache ist, dass die Braut, eine gebürtige Tessinerin die in der Deutschen Schweiz aufgewachsen war, etwa 20 Jahre jünger war als er. Da können sie sich leicht vorstellen, was die bösen Zungen darüber erfunden hatten. Ich vermute, dass eine dieser bösen Zungen die Haushälterin war, die die Braut nicht besonders mochte und die sich um ihren Arbeitsplatz fürchtete.



Der Tag der Hochzeit kam und nach der zivilrechtlichen Trauung in der Gemeindekanzlei genoss das Paar beim Verlassen des Gemeindegebäudes die Präsenz der jubelnden Mitbürger. Das Apéro fand auf dem Hof der Firma statt und alle im Dorf waren da: Für einmal gab es Gratiswein à discretion! Das Hochzeitsfest wurde im besten Restaurant der Gegend organisiert, wo der Firmen-Ford ein Fass vom besten Bordeaux-Wein zuvor geliefert hatte. Die Hochzeit wurde Mitte der 60er Jahre gefeiert. Die Frau konnte fahren und wollte unbedingt einen neuen Wagen. Von der alten Kiste Bj. 1953 wollte sie nichts mehr wissen. Als ich zur Schule ging lief ich dem Firmengelände vorbei und siehe da, da stand eines Tages ein nagelneuer Wagen vor der Tür, ein Plymouth Valiant! Ich habe dieses Fahrzeug immer sehr bewundert. Die amerikanische hochmoderne Form gefiel mir besonders gut. Quadratisch, praktisch, einfach gut, so wie die berühmte Ritter-Schokolade. Sie fragen nach der Farbe? Für die gnädige Frau sollte es eine moderne sein, womöglich metallisiert, sodass weinrot nicht in Frage kam, sehr zum Bedauern ihres Ehegatten. Der Valiant Bj. 1967 war beige metallisiert: Eine Wucht! Diesmal hatte die Frau recht gehabt, die schöne helle Farbe passte sehr gut zum Fahrzeug der grösser dadurch aufsaß. Übrigens: Der Arzt hatte schon 1963 den schwarzen Plymouth Cranbrook durch einen neuen hellgrauen Valiant eingetauscht.



Keine zwei Jahre später war nur sie immer am Volant, Pepp blieb nur Passagier, wobei von ihm eher den schräg aufgesetzten Hut zu sehen war als das Paar im beigen Ami vorbeifuhr. Die Frau war gross gewachsen und sie schien noch grösser als sie bei ihrem Ehemann da stand. Sie war schlank, er wurde immer rundlicher und älter...aber gesund! Hätte die gnädige Frau sich etwas anderes gewünscht, dann wurde sie bitter enttäuscht. Grimmig war sie geworden, unsympathisch, sichtbar unzufrieden und hatte deshalb sehr wenige Freunde. Sie führte das Geschäft jedoch tüchtig fort, dank ihrer Sprachkenntnisse belieferte die Firma Restaurants und Bar auch jenseits des Gotthards, doch Pepp mischte sich immer ein und hatte immer etwas drein zu reden. Bis sie eines Tages die Firma dicht machte, weil sie es genug hatte. Auf dem Areal blieben nur leere Fässer, Kisten, Harassen und der Valiant. Der Ford wurde leider verschrottet.

Als Pepp diese Welt in sehr hohem Alter verliess, war die gnädige Frau selber schon alt und ihr blieben leider wenige Jahre um das Leben in vollen Zügen zu geniessen.

Mir sind die Erinnerungen geblieben. Bis ich eines Tages einen Chrysler Valiant de luxe Bj. 1972 fand und sofort übernahm. Der Wagen ist praktisch baugleich wie der Valiant vom Pepp, mit dem unverwüstlichen slant six mit 3.7 L Inhalt, nur der Kühlergrill ist etwas moderner gestaltet. Sonst ist alles beim alten geblieben.

Ich fahre diesen Wagen sehr gerne. Jedesmal wo ich mich hinters Lenkrad meines blauen Valiant mit schwarzem Vinyl Dach setze,

kommt mir die Erinnerung an Pepp und seine Frau wieder wach und ein Lächeln erscheint auf mein Gesicht. Hätte ich einen weinroten gefunden, hätte sich Pepp riesig gefreut, da bin ich sicher!

Mattia Ferrari



Ausflug mit Autocars anciens de France zur RETRO CLASSICS Messe in Stuttgart
Viele BMWs und Mercedes, Porsche waren gut vertreten. Es gab natürlich auch Amerikaner,
Hier einige repräsentative Bilder: meine Favoriten!

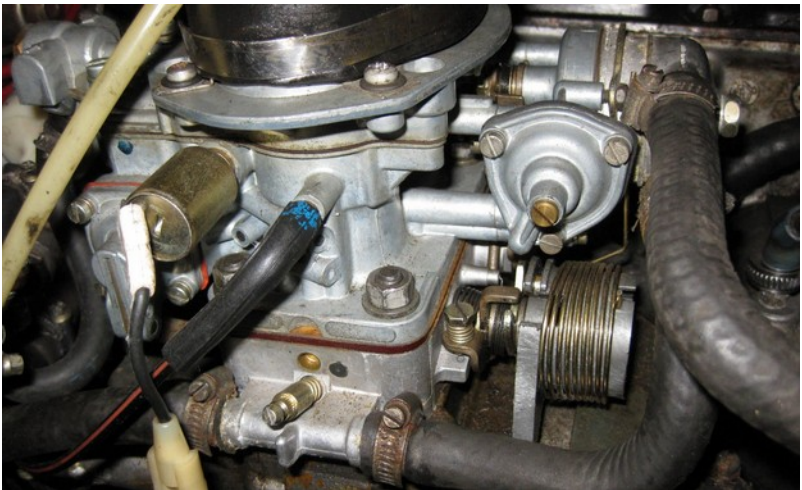
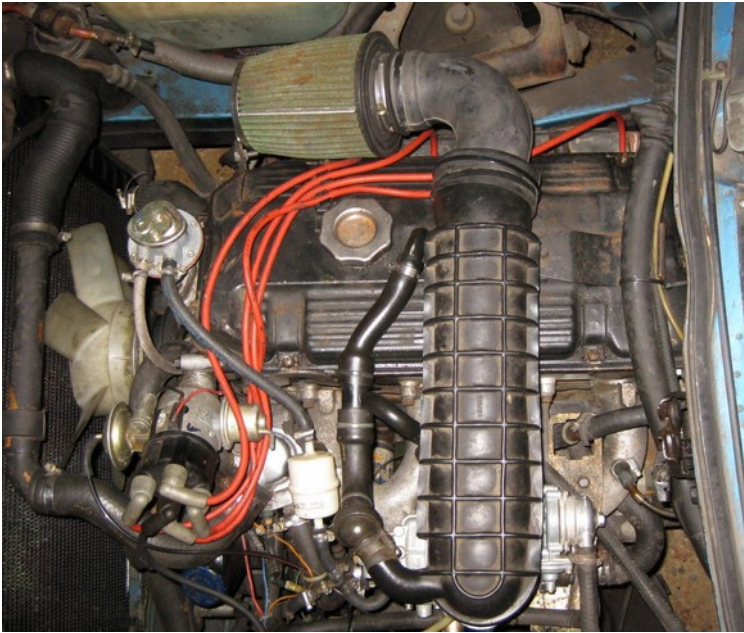


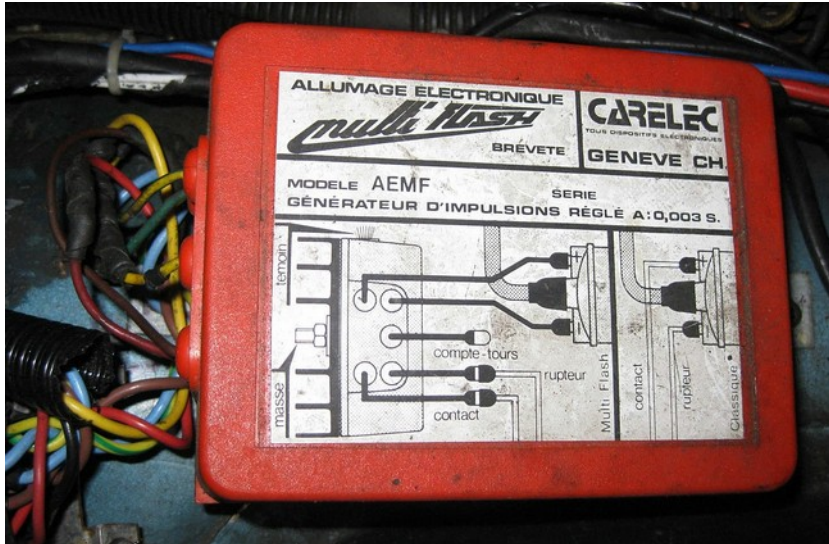
9 Hallen der Größe eines Fußballplatzes!
Autos, Busse, Lastwagen, Motorräder und sogar Fahrräder.
(Dieses Jahr kein AMC)
Wir haben in 7 Stunden Besuch sicherlich nicht alles gesehen! **Bernard**





Eigenschaften:
4-Zylinder 2-Liter-Motor, 110 PS Chrysler obenliegende Nockenwelle
Modifizierte Ölpumpe, modifiziertes Kurbelgehäuse, neu profilierte
Nockenwelle 34.Weber Vergaser Doppelkörper
Kapazitive Mehrblitzentladungszündung (SCHWEIZ)
4-Gang-Schaltgetriebe Chrysler, Kupplung mit Hydraulische
Steuerung, Hinterachse Cherokee 4/1
Rallye-Pack
Klimaanlage, Sanden Kompressor
Pferdesterke Steuer in Frankreich10 PS





Der Playboy mit dem Eagle

Er war jung und schön, charmant, sehr sympathisch, hatte schwarze Haare und einen gepflegten Bart, war grossgewachsen und stets sportlich angekleidet. Er hätte Schauspieler sein können und ab und zu liess er dies den in ihn verliebten Mädchen glauben indem er sagte, für eine Weile sei er nicht hier, sondern in Cinecittà in Rom, der bekannten Filmmetropole, beschäftigt. Alle wollten selbstverständlich mit ihm nach Rom gehen.

Seine Mutter fand ihn einfach grossartig und verheerte ihn. Sein Vater war kritischer. Ihm gefielen die vielen Freundinnen die um den Sohn kreisten nicht besonders weil sei stets nach ihm telefonisch fragten. Umso weniger gefiel ihm, dass der Sohn überhaupt nicht arbeitete, stattdessen faulenzte er den ganzen Tag bis zum Abend, da war er plötzlich frisch und munter und verschwand bis zum Morgen. Der Vater war pensionierter Chauffeur, blieb meistens daheim und fungierte als Telefonbeantworter für seinen Sohn. Damals hatte man Natel, Handy, iPhone iPad und solche Geräte noch nicht erfunden. Das Haustelefon war an der Wand im Flur befestigt. Von privaten Gesprächen konnte kaum die Rede sein da alle in der Wohnung mithörten, ausser wenn der Kabel bis zum WC langte der einstweilen – sehr zum Ärger der Familienmitglieder – zur Telefonkabine umgewandelt wurde! Der junge Mann wechselte die Freundinnen mit einer Geschwindigkeit, die ihn selbst verblüffte. Seine Freunde waren neidisch auf ihn aber begleiteten ihn ständig in der Hoffnung, eine seiner Freundinnen ihm weg zu schnappen.

Der Junge war stets knapp bei Kasse, doch das störte seine Freundinnen kaum; manchmal waren sie sogar bereit, die Getränke an der Bar oder die Rechnung im Restaurant selber zu bezahlen nur um mit ihm eine Weile zu bleiben. Gerüchten nach war er ein grosser Liebhaber und jeder Leser kann sich leicht vorstellen, wie der Abend nach dem Restaurant verlief. Unserem unermüdlichen Liebhaber fehlte nur eins, einen passenden Wagen. Da er soviel mit der Liebhaberei beschäftigt war, hatte er wie gesagt kaum Zeit zum Arbeiten. Nur die arme Mutter, die immer noch im Konsum arbeitete, liess ihm Kleingeld zufließen.

Die Familie hatte eine entfernte Verwandte im Kanton Glarus, mit der sie kaum Kontakte hatte. Doch der Ruhm des Playboys hatte Glarus erreicht. Eines Tages erhielt der Junge Post von einem Anwaltsbüro der ihm mitteilte, seine alte Tante sei verstorben und hatte ihm etwas hinterlassen. Der Junge konnte es kaum glauben! Die alte verwitwete Tante wohnte, soviel er sich erinnern konnte, in einem schönen grossen Haus mit Garten, war sehr wohlhabend und hatte keine Kinder. Er nahm den Zug und fuhr hin in der Hoffnung, alles erben zu können. Er sah sich schon als Herr des Hauses mit Kellnern und Dienstmädchen, umworben von vielen neuen Freundinnen. Der richtige Pascha im Paradies. Deutsch sollte er jedoch noch lernen, doch die Worte der Liebe sind sowieso international, meinte er.



Die Anwaltskanzlei war in einem alten Haus im Zentrum der Stadt.

Der Notar empfing ihn höflich und sagte er sei froh ihm bestätigen zu können, dass er als Erbe im Testament erwähnt worden sei. Der ungeduldige Junge fragte sofort, ob er ihm den Hausschlüssel aushändigen könnte, worauf der Notar die Augenbrauen erhob und fragte: „Welchen Hausschlüssel? Ich kann Ihnen diese zwei Schlüssel übergeben. Sie haben einen Wagen geerbt.“ Einen Wagen? Kein Haus? Kein Geld? „Nein, einen Wagen“ antwortete der Notar mit einem unverkennbaren Lächeln auf dem Gesicht.

Er kannte die verstorbene Tante sehr gut und wusste, was sie mit ihrem Vermögen machen wollte und tatsächlich auch gemacht hatte. Er erklärte dem verdutzten und enttäuschten Jungen, dass das Haus samt Mobiliar, Garten und Dépendance der Kirche zugegangen waren, das Geld einer Kinderstiftung. Und das Auto? Was für eins ist es? Mercedes? BMW? Cadillac?

Die Tante hatte doch einen Chauffeur, hatte ihm sein Vater erzählt, oder? „Nein mein Junge, er ist ein AMC Eagle“. Ein was? Ist das ein Luxusauto? fragte der Junge dem diese Marke völlig fremd war.

Der Notar zeigte ihm ein Bild vom Wagen und der Junge fiel beinahe vom Stuhl. Diesen komischen Kombi fuhr die Tante? Er konnte es kaum fassen.

Der Notar erklärte ihm, dass die Luxuswagen – ein Cadillac und ein Mercedes-Benz - von der Tante selber verkauft worden waren. Sie hatte sich diesen Eagle zugelegt, weil sie gerne ihr Ferienhaus im Kanton Graubünden auch im Winter erreichen wollte und dank 4x4 war der Eagle gerade ideal.

Übrigens: Was ist mit dem Ferienhaus passiert? „Das Ferienhaus hat der Chauffeur bekommen, für seine treuen Dienste in all den Jahren“ kündigte der Notar dem verdutzten Neffen an.

Unser Playboy war bitter enttäuscht. Im Nu waren all seine Träume dahingeschmolzen. Diese komische Karre hatte er bekommen, keinen Luxuswagen, keinen Sportflitzer. Er nahm die Schlüssel des Fahrzeuges und begab sich in die Garage wo das Fahrzeug untergebracht war. Widerwillen setzte er sich hinters Steuer und fuhr heim. Die Glarner Nummer würde er später abgeben. Auf der Heimfahrt über den S. Bernardino-Pass dachte er nach: Das war nicht fair seitens der Tante, meinte er, gar nicht fair. Während der Fahrt merkte er, dass der Wagen doch bequem, komfortabel und zügig fuhr. Schade nur, dass er ein Automat hatte.

Daheim angekommen zeigte er der Familie das Fahrzeug und alle bestaunten diesen Wagen der zuvor niemand gesehen hatte. Die Freunde kamen scharenweise und belächelten den Erbe: Sowas hast du bekommen? Kein Geld, keinen Mercedes, kein Haus? Na so was! Du Armer Kauz! Schadenfreude war in ihren Augen kaum zu verbergen.

Ein Tag später bekam der Junge Post von Glarus. Der Notar hatte der Anweisung der Tante befolgt: Erst nach dem Treffen im Büro sollte er dem Neffen den von der Tante handgeschriebenen Brief per Post zustellen. Der Junge machte ihn auf. *„Lieber Neffe, ich hoffe, Du bist mit diesem schönen Auto zufrieden. Dieser Wagen hat mich immer zuverlässig nach Pontresina gebracht. Ich habe ihn sehr geschätzt und ich hoffe, das Gleiche gilt für Dich. Schade, dass Du mich nie besucht hast. Fahr vorsichtig, das ist kein Rennwagen. Leb wohl. Deine Tante Zita.“* Dem Playboy war plötzlich alles klar. Hätte er mehr Interesse für die Tante bekundet, hätte er vielleicht mehr von ihr bekommen.

Die alte Verwandte hatte sich also amüsiert. Der Junge dachte sich: Ich kann immerhin den Eagle verkaufen oder umtauschen, diese komische Karre will ich nicht behalten. Schliesslich habe ich einen Ruf zu bewahren. Ein Tag später besuchte er eine Garage wo ein roter Sportwagen auf einen neuen Besitzer wartete. Es handelte sich um einen Sunbeam Alpine, einen schönen Cabrio. Es war Liebe auf den ersten Blick. Der Playboy hätte ihn schon lange gekauft, hätte er das notwendige Kleingeld gehabt. Doch das Portemonnaie der Mutter langte bei weitem nicht aus und vom Vater hatte er ein kategorisches „niet“ bekommen. Nur ein Tausch kam also in Frage. Aber eben. Zum Tauschen müssen beide Parteien einig werden und der Garagist sagte klipp und klar: Ich tausche nicht! Diesen komischen hochbeinigen Kombi will ich nicht weil ich ihn nie wieder verkaufen könnte. Das Gleiche erlebte der Playboy bei anderen Werkstätten in der Gegend.

Unser Junge sah sich deshalb gezwungen, das Auto zu behalten. Er merkte bald, dass das Auto recht durstig war. Damals waren soeben die ersten Münzen-Automaten in Betrieb, wo Benzin an der Tankstelle zu 5 Franken zu beziehen war. Aber mit einer so geringen Benzin-Investition lief der Wagen nur kurz, sehr kurz!

Not macht bekanntlich erfinderisch. Einen Vorteil hatte der Eagle doch. Mit umgeklappter Rücksitzbank wandelte sich der Kombi zum „heimeligen“ Liebesnest um. Eine Gummimaträtze wurde darin gelegt und so erlebte der Kombi ein neues Leben. Statt nach Pontresina eine alte Dame zu chauffieren blieb er - aus Kostengründen abgemeldet - im Hinterhof und sah im Gegenzug sehr viele schönen Mädchen. Zwar fanden die Anbeterinnen des Playboys diese Location nicht besonders romantisch, doch sie war besser als gar nichts.

Eines Tages suchte ein Tourist nach seinem Hund der ihm ausgelaufen war. Er merkte per Zufall den AMC Eagle im Hinterhof und fragte nach dem Besitzer. Der Wagen wurde nur zu gern vom Playboy verkauft, da der Tourist bares Geld aushändigte. Der Interessent hatte sofort gemerkt, dass der Kombi in schönem Zustand war, hatte kein Rost, war nur staubig weil er seit einiger Zeit stand. Der versierte Käufer wusste, dass der Eagle nicht besonders begehrt war und bot einen für ihn anständigen Preis an, der vom Verkäufer sofort diskussionslos angenommen wurde. Wo hätte er sonst einen anderen Käufer gefunden? Der Junge konnte sich endlich mal seinen Traum erfüllen und erwarb sofort einen Cabrio. Statt mit dem in der Zwischenzeit verkauften Sunbeam – notabene von einem seiner Freunde erworben - begnügte er sich mit einem weissen Fiat Cabrio, eine anständige Occasion. Ein Cabrio sollte unbedingt her um den Ruf wieder aufrecht zu halten. Konkurrenz hatte er leider bereits bekommen. Von allen in der Stadt war er „Eagle-Playboy“ inzwischen genannt geworden, und dabei blieb es, auch nach dem Cabrio-Kauf.

Die Zeit vergeht für alle. Als er fast 40 Jahre alt war, verliebte er sich in ein Mädchen das ihn bisweilen immer verachtet hatte. Vielleicht gerade deswegen fiel er ihm auf die Füsse. Sie war nicht besonders schön, hatte jedoch einen starken Charakter und stellte ihm eine Bedingung für eine feste Beziehung: Der sportliche Fiat sollte weg! Der ehemalige Playboy kapitulierte. Das Paar kaufte sich ein beschiedenes, kleines Fahrzeug japanischer Herkunft und der Ruhm des einstigen Playboys war somit endgültig ruiniert. Sehr zur Freude seiner damaligen Freunde die ab sofort freie Bahn hatten mit den auf dem früheren Playboy wütenden Mädchen der Stadt.

Und der Eagle, fragen sie, was ist aus ihm geworden? Der fährt seinen glücklichen Besitzer heute noch, zuverlässig und treu. Wenn er sprechen könnte, hätte er diese kleine Geschichte sicher bestätigt.

MATTIA FERRARI



Und hier ist, was unser Playboy dem Eagle vorgezogen hätte!!

Vielen Dank an Mattia für diesen schönen Text

Fahrzeuge „Montage Suisse“ – Teil 1.

In den 30er Jahren waren die von der Schweiz erhobenen Zollgebühren auf Fahrzeuge sehr hoch. So kam die Idee, sie in der Schweiz zu montieren. Dies hatte zwei Vorteile zugleich. Zum ersten wurden Arbeitsplätze geschaffen. Zum zweiten wurden die Autos billiger weil die Zollgebühren für Autoteile weit günstiger waren.

Wenn man an Chrysler-Fahrzeuge denkt, dann kommt sofort AMAG (Automobil- und Motoren AG) in den Sinn und die Gedanken gehen an deren Gründer, nämlich an Walter Haefner, einen versierten tüchtigen Industrielle, Sohn eines reformierten Missionars, der Betriebswirtschaft studiert hatte. Doch muss man zuerst eins klargestellt werden. Die effektive Montage erfolgte nicht von AMAG sondern durch eine andere juristisch unabhängige Gesellschaft, nämlich die ASAG (Automontage Schinznach AG); beide Gesellschaften gehörten der Walter Haefner Holding AG.



Haefner fing relativ spät mit der Automontage an. 1941 waren Benzin und Diesel bei uns knapp. Er vertrieb deshalb durch seine erste Firma Autark AG Holzvergaser, die meistens am Heck der Fahrzeuge montiert wurden, bestehend aus einem Metallkessel, Brenner und Rohren. Sitz der Firma war am Utoquai in Zürich - wo sie übrigens heute noch mit einem grossen Autosalon eingemietet ist.

Der tüchtige Geschäftsmann sah sich um. Er glaubte an eine Zukunft und er war der Meinung, diese sei mobil: „Alte Autos brauchen wir nicht, wir gehen vorwärts“, und suchte nach den passenden Partners. Der Krieg war noch nicht vergessen und logischerweise schaute er nach Amerika und England. In den USA fand er Chrysler, in England die Standard Motor Company, die 1945 die nach dem Krieg arg angeschlagene Triumph Motor Company aufgekauft hatte. Haefner, der gut englisch sprach, reiste nach Coventry weil er meinte, die Engländer würden am schnellstens die Industrie auf Zivilwirtschaft umstellen und bereits am 13 August 1945 hatte er tatsächlich den Vertrag mit Standard abgeschlossen. Die englische Firma – so meine ich – wurde vom ihm gewählt weil sie eben ein komplett neues Modell anbot, eine nach dem Kriegsschiff „HSM Vanguard“ benannte Mittelklasse-Limousine (4 Zylinder, 2'088 ccm, Spitze 126,7 Km/h, 12.3 L/100 Km Verbrauch, 3-Gang Getriebe vollsynchronisiert, ab 1949 mit Overdrive erhältlich), mit einer aerodynamischen Karosse nach amerikanischem Vorbild, eben Vorkriegs-Plymouth).

Allerdings: Es war nicht alles so einfach! Die Engländer konnten nicht termingerecht liefern (aus diesem Grund wurden zuerst Plymouth in Schinznach-Bad zusammengestellt). Die ersten Standard (allerdings noch vom Modell Eight) wurden erst im Januar 1946 im Hafen Le Havre übergeben, wo 10 Fahrer sie in Empfang nahmen und unter winterlichen Verhältnissen und nach einigen Pannen in die Schweiz einfuhren. Die Chauffeure liessen sich nicht nehmen, einen Halt in Paris zu machen, wo die Standard in Reih und Glied vor dem Arc de Triomphe werbetreibend fotografiert wurden. Der schlaue Betriebswirt hatte zum Glück nicht nur englische Autos, sondern auch amerikanische im Programm.



29.04.1948.
In der Mitte W. Haefner,
r. H. Nordhoff,
li. H. Stanek



Erst 1947 fand er ein geeignetes Grundstück in Schinznach-Bad (Kanton Aargau) wo eine leere Fabrik einer in der Zwischenzeit Konkurs gegangenen Zementfirma stand. Im selben Jahr hatte Haefner mit VW Kontakt aufgenommen. Darauf werde ich später zurückkommen.

Noch 1947 begannen die Umbauarbeiten. Die allerersten dort montierten Fahrzeuge waren der Marke Plymouth: 1949 waren deren 66. Im Jahr 1950 ging es erst richtig los: 348 Plymouth sowie 170 Standard Vanguard wurden fertig montiert. Ein Jahr später (1951) waren 456 Plymouth, 33 Chrysler und 215 Standard-Vanguard. Diese blieben noch bis 1953 im Programm, als noch 30 Stücke gebaut wurden.

Es ist mir nicht bekannt, warum die Firma die Montage der Autos aus England 1953 eingestellt hat; Tatsache ist, dass die Fahrzeuge von Standard 10 Jahre weiter - also bis 1963 - in England und in Australien (dort als Limousine und Pick-up zugleich) angeboten wurden. Ab 1960 wurde die Gruppe Standard-Triumph von Leyland aufgekauft. Die Standard Autos der Phase I (1947-1953; weniger diejenige der Phase II -1953-1956, die schon dreivolumig waren) ähnelten wie gesagt den Vorkriegs-Plymouth insbesondere im runden Hinterteil.

Bekannt ist jedoch, dass die Amerikaner anfangs der 50er Jahren mit der Liefertreue nicht brillierten. Die Firma war also froh, auf ein anderes Fahrzeug greifen zu können.

Mitte der 50er Jahren erlebte der Autobau in Schinznach-Bad ein Boom: 1955 wurden sage und schreibe 1199 Plymouth, 144 DeSoto und 12 Dodge zusammengestellt. Bereits im Jahr 1951 verfügte AMAG über einen Netz von 74 Vertretern in der ganzen Schweiz, darunter 6 im Tessin.



1949 Plymouth Special Deluxe



Standard Vanguard 1950



Plymouth Ehe zwischen Karosserie und Mechanik



Standard in Montage

Der Renner im Programm der Firma war allerdings der Valiant. Zwischen 1960 und 1972 verliessen insgesamt 13'860 Valiant, 624 Coupé und 4440 Dart (Schwestermmodell von Dodge), 168 Dart HT, 96 Demon und 216 Plymouth Barracuda die Montagebänder, alle Kompaktwagen die auf dem Valiant basieren. Es ist bekannt, dass AMAG sogar an Kunden ins Ausland lieferte: Die waren von der Arbeitsqualität der in der Schweiz angebotenen Fahrzeuge begeistert und waren deshalb bereit, etwas mehr dafür zu bezahlen. In der Tat hat die Firma immer auf ein Schweizer Qualitätsstandard hingewiesen. Willy Huter, langjähriger Direktor der Automontage sagte es klar: „Die kleine Schrift <Montage Suisse> die wir auf allen von uns montierten Fahrzeugen anbringen muss immer für höchste Qualität bürgen!“ Den Mitarbeitern teilte er deshalb 1954 mit: „Vom allerersten Arbeitstag müssen die Facharbeiter in der Automontage sich bewusst sein, dass es ernst gilt und dass von der Qualität ihrer Arbeit der Verkaufserfolg, die Zufriedenheit der Kunden und die Sicherung der eigenen Existenz mit abhängen. Ein guter Mann hat seinen Stolz und seine Devise: <Ich pfusche nie!>- Der Plymouth ‚Suisse‘, man weiss es, zählt zu den besten Erfolgen auf dem Schweizer Markt.“ Das waren nicht leere Worte: In den USA investierte man 6 Stunden in den Bau eines Valiant, in der Schweiz 148! Dazu kam, dass in Schinznach-Bad bessere Materialien verwendet wurden und viel Liebe im Detail insbesondere in der Ausstattung gesteckt wurde. Zum Beispiel: Die amerikanischen Fahrzeuge wurden hier mit zusätzlichen Türgriffen ausgestattet. Auch in Bezug auf Rostschutzbehandlung wurde mehr investiert. Es ist tatsächlich so, dass ein in der Schweiz montierter Valiant auf Anhieb für einen Kenner als solcher erkennbar ist. Man soll nicht vergessen, dass die ASAG kein reiner Zusammenbaubetrieb war: Kühler, Teppiche, Scheiben und weitere Teile – wie zum Beispiel Stoffbezüge - kamen aus Schweizer Produktion, was der hiesigen Wirtschaft nur zugute kam. Es war sogar möglich, Recaro-Sitze zu bestellen; davon konnten die Amerikaner nur träumen. Die damit ausgestatteten Wagen sind heute sehr selten, teuer und sehr gesucht.



Schinznach-Bad Betriebe



Endabnahme vor der Lieferung



Eine Kiste kommt, ein Wagen geht fertig montiert



Bei Valiant

Im Kanton Aargau wurden allerdings auch andere Fabrikate zusammengestellt. Zwischen 1957 und 1960 wurden z. B. 1'098 Karmann-Ghia montiert. Da wurden Rohkarosse, Türen und Hauben dazu separat geliefert und hier montiert bis die Karosse nach Korrosionsschutz und Lackierung mit der Mechanik zusammengestellt wurde. Die Ami-FZG wurden dagegen vollkommen in Teilen kistenweise per Schiff und dann per Bahn geliefert.

Zwischen 1959 und 1961 kamen auch Kisten aus South Bend (Indiana). Die enthielten Teile von Studebaker: 312 Stücke wurden 1959 montiert, 72 1960 und ebenfalls 72 im Jahr 1961. Die meisten waren Lark-Modelle. Die ‚Schweizer‘ Studi sind deshalb besonders rar. Der Lark VI von unserem geschätzten Kassier Silvio kommt leider nicht von ASAG. Es ist einer von 1'690 in South Bend und 41 in Canada produzierten Lark Regal 2door. Nur 139 gelangten in den Export und sein Wagen wurde mit dem bekannten 6 Zylinder-Studebaker-Motor mit 2,8 Lt OHV ausgestattet, der nur von 1961 bis 1964 produziert wurde.

Ich habe es schon angedeutet: Der versierte Haefner äugte 1947 nach Deutschland. Er hatte den Käfer im Visier und mochte einen Importvertrag mit Volkswagen abschliessen. Das war in jenem Moment ein gewagter Schritt, doch er war fest überzeugt, dass der Käfer eine Zukunft hatte auch wenn er aus Deutschland stammte: Es war nicht selbstverständlich, dass die Schweizer Kundschaft damals ein Deutsches Produkt kaufen würde. AMAG war damals der zweite Schweizer Importeur und konnte deshalb die notwendigen Voraussetzungen vorweisen um für sich den Zuschlag zu bekommen.

Am 29 April 1948 wurden die Parteien einig: Konzernchef Heinrich Nordhoff unterschrieb für VW den exklusiven Importvertrag mit Walter Haefner, der vom Verkaufschef der AMAG Hans Stanek begleitet wurde. Bereits Anfangs Mai kamen 25 Käfer, grau oder schwarz lackiert, per Achse von Wolfsburg nach Lörrach-Stetten/Riehen. Diesseits der Grenze wurden sie bar von den Garagisten bezahlt, in Empfang genommen und nach Hause gefahren, wo sie den gedulden, stolzen Kunden ausgehändigt wurden. Bis Ende Mai 1948 liefen die ersten 148 Käfer ins Land. Im Jahr 1954 waren bereits 10'000 und 1961 wurde die höchste Anzahl erreicht: 21'111! Haefner's Optimismus wurde belohnt, und wie! Die Schweizer haben den Käfer auf Anhieb geliebt und geschätzt. Die Erfolgsgeschichte mit VW kennt doch jeder bei uns weil sie heute noch andauert.



Studebaker Lark VI Regal de Silvio



Ma Valiant de 1972

Im Jahr 1951 wurde die AMAG AG Importeur von Porsche, dies bis Mai 2008 als AMAG den Import von Porsche-Fahrzeugen einstellen musste, da die Porsche Schweiz AG diesen für sich beanspruchte. AMAG bleibt jedoch weiterhin wichtigster Handelspartner der Marke und ist - nach eigener Angaben - mit 13 Verkaufs- und Service-Standorten die größte Porschehandels-organisation in der Schweiz und der viertgrößte Porsche-Händler der Welt.

Die Ami-Schlitten wurden Ende der 60er Jahren immer grösser sowohl in den Dimensionen wie auch im Hubraum und Leistung und sie wurden für Schweizer Kunden weniger interessant, insbesondere weil die Bremsanlage meistens der gewaltigen Leistung nicht gewachsen war. In einem Bergland braucht man gute Bremsen. Die VW-Produkte waren da besser ausgestattet und dazu noch billiger. VW ist in der Schweiz seit Jahrzehnten die Nummer 1.



Plymouth 1955, vorne Belvedere coupé



Plakette im Motorraum auf Valiant 1972



Plymouth Belvedere 2doors 1955

In der Zwischenzeit hatten sich die Zollgebühren geändert, sie waren anfangs der 70er Jahren für Importfahrzeuge billiger geworden, sodass es sich nicht mehr lohnte, hier zu montieren. Was früher billiger angeboten werden konnte wurde plötzlich zu teuer. Der erste und der letzte bei der AMAG montierte Auto war ein Plymouth. Mein Wagen ist Bj 1972 und deshalb einer der letzten 480 ‚Schweizer‘ Valiant.

Im Jahr 1972 war es also soweit. Die Montageanlagen wurden abgebrochen, alles wurde umgebaut und heute beherbergen die Hallen eine grosse Werkstatt mit Spenglerei, Lackiererei und Ersatzteillager und ein Ausbildungszentrum. Schinznach-Bad ist für AMAG immer noch ein wichtiger Standort geblieben.

Gegen Ende der Fabrikation verwendete die Firma ein rundes Label mit der Schrift „Américano-Suisses, les seules USA montage suisse“. Früher prangte an der Heckscheibe ein Aufkleber mit der Schrift „automontage schinznach“ mit einem Schweizer Kreuz in der Mitte, der unübersehbar die Herkunft des Fahrzeuges mit Stolz deklarierte. In den früheren Jahren versierte eine Metallplakette den Kühlergrill.

Zum Schluss noch eine Kuriosität. Das AMAG-Firmenlogo symbolisierte bis 2013 einen [Auto-Union-Rennwagen](#) vom Typ A von 1934, der auf den Betrachter zufährt. In der Mitte der Fahrzeugkörper, links und rechts die Vorderräder mit Trommelbremsen und Achse. Erst im September 2013 hat die AMAG ihren Marktauftritt und damit auch das Logo geändert.

Mattia Ferrari



Optionaler Griff: hier auf Valiant

AMC Eagle, Ersatz von Stoßdämpfern, und Erstellen einer Zugangsluke zum Gastankmessgerät

In dieser zweiten Märzwoche sind wir aufgrund der Coronavirus-Epidemie (eine Weltneuheit) in dem Haus beschränkt.

Glücklicherweise hatte ich die 4 Stoßdämpfer schon ein paar Wochen zuvor gekauft.

So konnte ich die Arbeit in den ersten Tagen von unserer Immobilisierung, beginnen, !

Erstens: Demontage:

Auf der Rückseite ist es nicht kompliziert, die Stoßdämpfer sind an den Armen der Achse an der Unterseite mit einem Schlüssel von 19 kommt man perfekt zur Befestigungsmutter, oben auf der Struktur kann man die beiden Befestigungsbeine von unten mit einem Ratschenschlüssel mit einem großen Verlängerungskabel abschrauben



Hier können wir den Zustand der Stoßdämpfer und die Befestigungsbeine nach der Demontage sehen

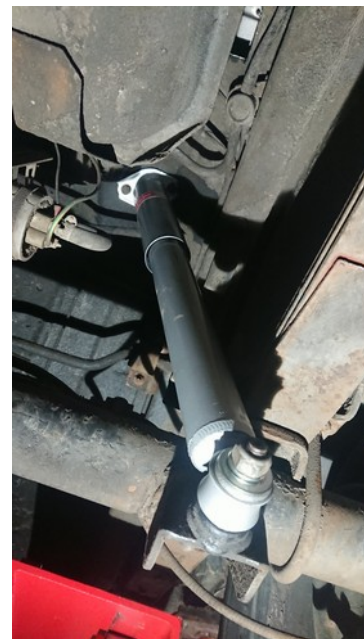
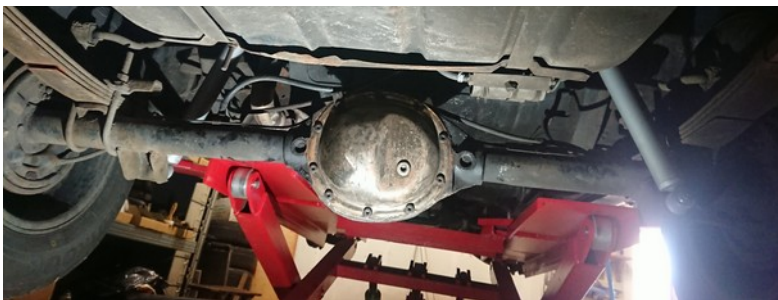


An der Vorderseite, endschraub man die Schrauben, der Tassen, die an der Oberseite der Räder im Motorraum sind,

Dann endschraubman die beiden Befestigungsmuttern am Hängearm ab. Es ist schwer zugänglich, und die Schrauben waren sehr korrodiert, ich musste eine elektrische Säge verwenden, um diese widerspenstigen Schrauben zu überwinden. Nach ein paar Schimpfwörtern und ein wenig Geduld konnte ich endlich diese alten Stoßdämpfer entfernen! (Die Aufhängung arme müssen mit einem Heber unterstützt werden, die Arbeit ist umso einfacher.)

Die Remontage war relativ einfacher, aber die Installation von den unteren Befestigungsmuttern, vorderen Stoßdämpfern, erfordert große Geschicklichkeit!

Vor der Wiedermontage habe ich die Becher und Verbindungselementet, die aufbewahrt wurden, gereinigt.



Oben und Rechts:

Fotos von neuen Stoßdämpfern mit Bechern und Verbindungselementen

Bernard

Als der Eagle immobilisiert war, nutzte ich die Gelegenheit, eine Zugangsluke zum Nenzinmessgerät über dem Tank zu machen!

Zunächst war eine Reinigung des Bodens des Kofferraum notwendig.
Es war stehendes Wasser am Boden, und Feuchtigkeit sickerte zwischen der Beschichtung und dem Blech!
Also entfernte ich die Beschichtung durch Kratzen reinigte und trocknete den Boden des Kofferraum ! Es war ein Eimer voll ,



Ich entdeckte den Zugang zum Tank von unten, und ich machte den Schnitt mit einem Dremel-Werkzeug, sehr zart, um vermeiden zu viel sinken, um nicht die Gaskanäle berühren! Es wurde ein Schnitt von ca. 10cm x 15cm gemacht. Wie Sie sehen können, ist der Zugriff auf das Messgerät jetzt perfekt, für eine Revision oder einen Ersatz!



Ich habe dann einen Deckel aus einer Aluminiumplatte gemacht, unter die ich eine flexible Dichtung geklebt habe. Dann habe ich alles mit Metallschrauben fixiert. Nachdem habe ich den Kofferraumhalter heruntergeklappt und am Deckel befestigt.
Nun, wenn es ein Problem gibt, gibt es keine Notwendigkeit, den Tank zu zerlegen! **Bernard**





Bergrennen Steckborn – Eichhölzli

1955 und 1962 fanden in Steckborn Bergrennen statt. Strecke 3,5 Km, Steigung 4,23 %, Höhendifferenz 143 Meter. Seit 2007 wurden im Gedenken an diese Bergrennen insgesamt vier Memorial-Bergrennen mit Oldtimern und Veteranen organisiert.

Voraussetzung für die Teilnahme war ein Mindestalter der Fahrzeuge von 30 Jahren. Ich habe 2015 und 2018 mit meinem AMC-Eagle 1980 teilgenommen. Der Anlass stiess bei Freunden des Motorsportes auf ein riesiges Interesse und der Corso der schönen Oldies ist jeweils ein Augenschmaus.

Der Eagle war in der Kategorie 4x4 das einzige Fahrzeug und somit war ich jeweils Sieger dieser Kategorie. Ich möchte Euch ein paar Preziosen von Fahrzeugen präsentieren, die einige von Euch dazu animieren sollten, diesen Event 2021(?) zu besuchen,



Eagle vor dem Start



und Bei voller Fahrt



Borgward Isabella 1955



Rolls-Royce Sport Saloon 1934



MG's 1959



Ford Fairline 1959



Bentley S3 1963 Packard ca.1930



Vorne: Dreyer-Miller Indianapolis Race Car 1930

Hinten : American La France 1919

Das Video über das Bergrennen 2018 kann im Internet unter folgender Adresse verfolgt werden:
<https://bodenseetv.ch/2018/10/>

Weil eine Kamerafrau vergass den Deckel vom Objektiv zu entfernen wurde leider mein Eagle bei diesem Video nicht gefilmt!

Fredy Muggli

Kassierer's Wort

Grüetzi an alle Leser !

Dieser Corona wird uns so oder so viel kosten, aber Er wird uns auch ein anderes angucken unserer Umwelt erlauben, und nehmen Sie sich Zeit, so angenehm wie möglich zu leben. Zeit hatten wir damit sicher, um uns mit unseren AMC zu beschäftigen, so werden wird es bei unseren nächsten Treffen sehr warscheinlich einige überraschungen bringen.

Die gute Nachricht ist das finanzielle unser Kasse ; wir waren mit der Kasse um CHF 3402.85 reich am 01-01-2020. Unser President wird noch bei mir zur kontrolle vorbei kommen, diese Abrechnung wird dann am Herbsttreffen präsentiert.

Leider wird das Frühligstreffen nicht stattfinden, auch das Herbsttreffen ist nicht gesichert.

Die « Monatshöcke » im `` Al Ponte `` werden wir

am *13. JUNI* starten wenn alles wieder normal funktioniert. Bei schönem Wetter auf der Terrasse und viel AMC'isten !

Der *GROSSE BEITRAG* von Bernard, uns diese *ZEITUNG 42 CORONA* vor dem vorgesehenem ercheinungsdatum herauszugeben müssen wir mit einem *GROSSEN DANKESCHÖN* belohnen !

Was es neues bei mir gibt ? Das werdet Ihr dann unter der Haube meines *Black PACER V8* entdecken, der ist zur Zeit in der Klinik für eine Herzoperation und einige zusätzliche sachen um Ihn für die nächsten Treffen wieder fit zu haben.

Der *CONCORD* von Jean-Pierre ist zur Zeit bei mir eingelagert, er ist Veteran gültig, muss aber zum Mech für die Kuplung instandstellung, dann ist Er wieder fahrbar und einlösbar. Rost hat er nicht, aber seine Farbe sollte erfrischt werden für eine schöne presentation. Laut Jean-Pierre's investigationen muss dieser CONCORD der einzige in unserem Land sein.



Freudliche Grüsse vom Kassier Silvio und seiner Assistentin Dadie !

Präsentation eines Teils der Sammlung von Erwin Zinner.

Danke an Erwin, das er mir all diese Schoene Bilder seiner Autos geschickt hat. Aus Platzmangel konnte ich sie nicht alle bearbeiten. Ich hoffe, dass es andere Mitglieder ermutigen wird, ihre Bilder an mir weiterzugeben.

Bernard











Weitere Fotos von Erwin



Karo und Pedro

Der kleine bildhübsche Dorf liegt in einem schönen Tal, ruhig, mitten in einer typisch schweizerischen malerischen Landschaft die hauptsächlich von der Landwirtschaft lebt, mit vielen Holzhäusern. Mit weniger als 800 Einwohnern war es automatisch, dass sich alle sehr gut kannten. Die kleine Schule wurde immer beibehalten, auch wenn in manchem Jahr von wenigen Jungen besucht wurde. Doch für alle war sie wichtig wie das Rathaus oder die kleine Kirche. Die Schule war in einem hübschen buntbemalten Holzgebäude untergebracht, verfügte über zwei Unterrichtszimmer, ein Büro und eine kleine Bibliothek. Die meisten Kinder liefen nach dem Unterricht so schnell wie möglich nach Hause, wo sie für die vielen Arbeiten auf dem Bauernhof eingesetzt wurden. Die Schule ist ja wichtig, meinten die Eltern, doch im Hof setzt sich einer an den Tisch nur nach erledigten Hilfsarbeiten. Wer nichts macht, isst nichts, so hiess die Devise auch in einem abseits des Dorfzentrums gelegenen grossen Bauernhof, der von einer vierköpfigen Familie plus zwei Hilfsarbeitern bewohnt war, wo unsere kleine Geschichte beginnt.

Das kleine Mädchen dieser Familie blieb immer länger als ihre Schulkameraden im Schulgebäude. Sie besuchte die kleine Bibliothek, wo sie von den vielen Büchern fasziniert war. Sie las sie gerne, sehr gerne, etwa eine Stunde lang, dann fuhr sie mit dem Velo so schnell wie möglich zurück nach Hause und jedes Mal wurde sie vom Vater brüskiert. Der Vater wusste, warum sie sich länger in der Schule aufgehalten hatte und hoffte inbrünstig, in einigen Jahren könnte die Kleine Ärztin oder Tierärztin werden. Allerdings erledigte sie alles ordentlich all die ihr zugewiesenen Arbeiten, sogar schneller und präziser als ihr älterer Bruder, sodass die Kleine wusste, dass ihr Vater es nicht böse meinte. Ein Faible für die schlaue und tüchtige, kräftige und sportliche Tochter hatte er, auch wenn er alles daran setzte, es nicht merken zu lassen. Caroline, so hiess sie, war sympathisch und begabt. Sie strahlte Gesundheit und Energie nicht nur aus ihren grünen Augen. Die Haare hielt sie immer zu einem Schwanz zusammengebunden. Sie waren rot und die Sommersprossen auf dem schönen Gesicht unterstrichen die rote Farbe noch mehr. Caroline – Karo wurde sie genannt, vielleicht nach „Karotte“ – hatte in der Biblio nach vielen romantischen Erzählungen ein Buch entdeckt das sie faszinierte, insbesondere wegen der schönen Fotos von Jeep. Karo hatte sich in den Kopf gestellt, einmal einen Jeep zu erwerben, das war ihr Traumauto. Den Opel Blitz des Vaters, mit dem er die Produkte des Hauses zum Markt und zum Grosshändler brachte, konnte sie schon lange bewegen, nur nicht auf der Strasse. Den alten Opel Kapitän ebenfalls, aber der Wagen wurde höchstens am Sonntag gefahren. Das Mädchen erledigte nicht nur die Arbeiten im Hof, sondern liess es sich nicht nehmen, Bekannten zu helfen. So kam es zum Trinkgeld. In all den Jahren hatte Karo einen schönen Betrag zusammengetragen.

Sobald sie 18 wurde und den Führerschein mit dem alten Opel Kapitän Bj. 1959 erreicht hatte, wollte sie unbedingt nach Thun fahren. Die Eltern ahnten nicht, was sie sich in den Kopf gestellt hatte. Sie wollte an der Militärauktion teilnehmen und wollte unbedingt einen ausgemusterten Militär-Jeep erwerben. Sie fiel sofort auf zwischen all den Männern die aus der ganzen Schweiz angereist waren. Alle waren auf die junge rothaarige Dame mit den schönen grünen Augen neugierig, bis sie verstanden, dass sie auf einen der zur Auktion angebotenen Jeep zielte. Sie war erfolgreich und war übergücklich! Als sie daheim mit dem Neuerwerb ankam traf sie auf ihren Bruder, der von ihrem Wunschauto wusste. Er war sofort begeistert und beide fuhren begeistert den Jeep ins Gelände und wunderten sich, wie kraftvoll und vielseitig der Jeep war. Es war ein Riesenpass. Mami und Vater waren weniger begeistert. Am folgenden Tag hatte der Vater als Passagier jedoch die Möglichkeit, die Vielseitigkeit des 4x4 zu testen und musste zugeben, dass der Jeep auch im Bauernhof einsetzbar war. Beim Nachbar fand Karo einen passenden Anhänger und ab sofort fand der Jeep CJ-5 einen geschätzten Platz im Fuhrpark der Familie. Dazu kam, dass Karo noch besser anderen Leuten behilflich sein konnte weil sie Transporte für sie erledigte. Im Nu war der Allradler in der ganzen Gegend bekannt.



Der CJ-5 war Baujahr 1965 (also einer von den ersten von der Armee gekauft; von 1964 bis 1972 wurden sie vom Militär beschaffen), hatte den bekannten Hurricane F-134 Motor mit 2200 ccm, 76 PS und ein 3-Gang-Getriebe mit zuschaltbarem Vorderradantrieb und Reduktion. Und eine 12 V elektrische Anlage. Die Armee-CJ-5 wurden mit 6V, 12V oder gar 24V-Anlage geliefert, je nach Einsatz. Diese Jeep wurden allen Waffengattungen zugeteilt und wurden mit dem Steyr-Puch GE 230 abgelöst. 1988 wurden die letzten Jeep angeboten. Jedes Jahr hatte die Armee die älteren schrittweise verkauft.

Das Mädchen hatte jedoch ein zweites Ziel. Sie hatte in der Zwischenzeit die Ausbildung als Gärtnerin absolviert und mit ihrem Gefährten konnte sie ihre neue selbständige Tätigkeit anfangen. In der Familie war seit jeher klar, dass der Sohn den Hof eines Tages übernehmen sollte, sodass sie frei war, ihren Beruf auszuwählen. Ein Gewächshaus wurde errichtet und die junge Dame konnte sich schrittweise bis in die Stadt bekannt machen, wo sie viele Kunden fand. Bald musste sie jemanden anstellen und ihr Ziel wurde immer näher.

Welches Ziel? Sie wollte unbedingt einen Ross! Mit dem Jeep fuhr sie in den Jura, wo sie auf einem passenden Pferd Ausschau hielt. Es sollte ein Pferd der Franches-Montagnes sein, ein echter Schweizer Pferd, ein Freiburger, ein anderer kam nicht in Frage, weil sie das ruhige und geduldige Gemüt des „Fribi“ schätzte. Dieser Pferd, wusste sie, war bekannt wegen seines ausgeglichenen und sanftmütigen Charakters und seines neugierigen, freundlichen Wesens, meistens mit einem roten bis dunkelbraunen Fell gekennzeichnet, oft mit weißen Fesseln und Blesse und schwarzer, roter oder blonder Mähne.



Sie wurde in Seignelégier fündig. Es war Liebe auf den ersten Blick. Er schaute sie zuerst etwas schüchtern und neugierig zugleich hinter einen Baum an und wurde auf Anhieb anhänglich, liess sich sofort von ihr streicheln. Karo wusste es: Das ist mein Ross! Gross, glänzend braun, mit den typischen Fribi-Farben wie es sich gehört, so war „Pedro“. Karo konnte den passenden Anhänger leihen und fuhr mit Pedro heim, wo er einen neuen Stall mit grossem Umschwung vorfand. Auf Anhieb befreundete sich der Ross mit Karo's Boxer „Tiger“ der froh wurde, nicht nur mit Kühen, Hühnern und Schweinen zu tun zu haben, sondern für einmal mit einem seriösen Tier wie dem schönen Fribi spielen zu können.

Karo hatte gemerkt, dass der alte Jeep CJ-5 der Armee seine Mühe mit dem Anhänger hatte. Mit dem Alter war der 2.2. L Motor schwächer geworden und Karo beschloss, sich um einen neuen Allradler umzusehen. In der Zwischenzeit lief das Geschäft gut und Karo wollte einen neuen Jeep erwerben. Rein vernünftig hätte sie einen Diesel nehmen sollen, etwa einen Toyota o.ä. Ihr Herz sagte: Nimm doch einen Jeep, einen echten. Anfangs der 90er Jahre waren die CJ-7 nur als Occasionen zu haben. Der Wrangler hatte ihn ab 1989 abgelöst. Offiziell wurde der mit dem grossen Motor erst ab 1990 in die Schweiz importiert. Nach eingehendem Studium der Prospekte verfiel Karo emotionell der Leidenschaft und entschloss sich für einen anderen echten Jeep. Sie fuhr nach Lyss wo sie eine Garage gefunden hatte, die direkt importierte und deshalb günstiger verkaufen konnte. Sie piffte auf Tiger, der sofort mit einem Sprung den Jeep bestieg. Karo meinte, sie könnte auf dem Weg noch schnell bei einem Kunden in Roggwil vorbei kommen.

Nach diesem Gespräch war sie gerade dabei, den CJ-5 zu starten als ein wunderschöner CJ-7 Renegade vorbeifuhr, gelb, mit den auf Hochglanz polierten verchromten Felgen. Sie fuhr ihm nach, so schnell der alte Motor des CJ-5 es zuließ. Der Fahrer des CJ-7 hatte sie plötzlich auf dem Spiegel wahrgenommen und fuhr langsamer bis er vom alten Jeep eingeholt wurde. Karo bemerkte, was sie vorher nicht gesehen hatte weil sie nur Augen für den Jeep hatte. Der Fahrer war ein junger Mann, sympathisch und aufgestellt der auf das Interesse des Mädchens für sein Gefährt mit Vergnügen einging. Kafi gefällig? Aber gerne! Der junge Mann, nicht nur von den schönen grünen Augen angezogen, erzählte mit Stolz alles über seinen gepflegten und geliebten CJ-7, dass er einen V8-Motor, 5000 ccm mit 150 PS, ein Automat, Hard- und Softtop hatte, und dass er gerade geprüft worden war usw. Der Jeep war nun mit der besten Hinterachse bestückt, fügte der Besitzer hinzu, nämlich mit der Dana 44. Karo kannte diese technischen Angaben schon. Sie hörte jedoch geduldig zu weil sie vom Jungen fasziniert war. Zum ersten Mal flogen die Schmetterlinge im Bauch der rothaarigen Karo, nicht nur auf die Blumen die sie so gerne hatte....

Sie erfuhr beim Gespräch u. a. dass er als Gärtner bei Häusermann angestellt war, einer grösseren und renommierten Gärtnerei in Langenthal. Karo vergass, warum sie sich auf dem Weg nach Lyss befand. Nur Tiger zeigte sich etwas eifersüchtig auf den neuen Freund seiner Herrin.



Kurz gesagt: Zwei Fliegen mit einer Klappe. Karo fand nicht nur einen Jeep sondern einen Mann der im Betrieb eine wichtige Rolle einnehmen konnte und auch etwas später tatsächlich übernahm. Die Firma wurde noch grösser und bekannter. Im Winter war das Mädchen meistens mit einem Berna-Lastwagen 5V unterwegs – die Fahrprüfung hatte sie in der Zwischenzeit erfolgreich absolviert – zum Schneeräumen oder mit dem Salzstreuer, weil der Gärtnereibetrieb im Winter sich auf ein Minimum reduzierte. Der junge Mann konnte sie auch beim Winterdienst ablösen.

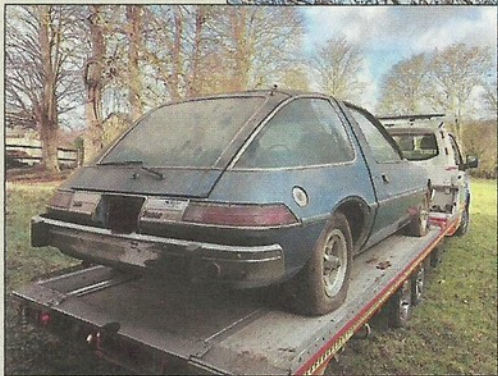
Merkmal der Firma blieben die Jeep. Ungeachtet der Kosten, beharrten beide auf diese Fahrzeuge weil sie meinten, Fahren ist es nicht nur eine Frage der Vernunft, sondern auch der Begeisterung. Übrigens: Karo hatte ihren Wrangler etwas später gekauft, jedoch nicht mit dem starken V8, sondern mit dem bewährten 6-Zylinder Motor - mit 177 PS der ebenfalls im Cherokee montiert war - der sie begeisterte. Der alte CJ-5 wurde restauriert, bekam eine neue Farbe, einen revidierten Motor und wurde nur ab und zu bewegt, hauptsächlich um an Treffen teilzunehmen.

Beide waren nicht nur aufeinander verliebt, sondern auch auf ihre Jeep. Ob die Firma noch heute besteht entzieht sich meinen Kenntnissen. Sie gründeten eine schöne Familie, das weiss ich. Dank eines AMC-Jeep.

Mattia Ferrari



SORTIE DE GRANGE



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



Une Pacer presque neuve

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

Simon DESGROUAS



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

Wir haben die Erlaubnis erhalten, diesen Artikel zu veröffentlichen von:
Antoine Minard der Redaktion der Zeitung LVA, auf Wunsch von **Mattia**.
 (Der Originalartikel ist in LVA 1917 vom 26/03/2020)

Also vielen Dank an euch beide, von dem ganzen Club.

Mythische Automobile: AMC Pacer, der mechanische Frosch

Von Claire Fleury Veröffentlicht am 26. März 2020 um 09:56 Uhr im neuen Obs: <https://www.nouvelobs.com>

Es war eine Frage von Leben oder Tod. Anfangs der 70er Jahre steckte American Motors Corporation (AMC) in Schwierigkeit. So hatte man die Idee, ein völlig anderes Auto zu bauen, den Pacer (was soviel wie Anführer heisst). Er wurde im Jahr 1975 vorgestellt, so lang wie breit „the wide small car“ (der kleine breite Wagen) sagte die Reklame, dessen oberer Teil fast ausschliesslich aus Glas bestand.

Er sieht eigentlich nicht nach einem Wagen, alle sind darüber einig. Jeder sieht's anders: Aquarium, Frosch, Voressentopf, fliegende Untertasse... In dieser Zeit ist Science-fiction nicht mehr aktuell. Der Film „Unheimliche Begegnung der dritten Art“, der diese Art von Filme wieder auffrischt, wird erst drei Jahre später präsentiert. Ein Auto, das wie ein überirdisches Ding erscheint. Als ob es heute, in dieser Zeit der Internierung, ein Autobauer einen Wagen vorstellen würde, der einer Wohnung ähnlich aussieht.

Der erste Benzin-Schock im Jahr 1973 war für die Amerikaner eine kalte Dusche. Sie schauen auf dieses kleine Auto aus den Fenster ihrer grossen Wagen und machen sich darüber lustig, doch sie sind dessen bewusst, dass dieses Fahrzeug viel weniger Sprit benötigt. Am Anfang hätte dieses Auto mit einem Wankel-Motor ausgerüstet sein sollen, der leichter und kleiner als ein herkömmlicher Motor ist, doch viel durstiger.

Mit dem Energie-Schock von 1973 verzichtet man auf den Wankel-Motor und man greift auf einen klassischen 6-zylindrischen Motor. Das Problem: Er passt nicht unter die Haube! Die Designer machen sie breiter und geben somit dem Auto seine stilistische Charakteristik.

Andere Erfindung: Die rechte Tür ist grösser als die linke um den Einstieg zu erleichtern. Nicht dumm! Dazu kommt noch, dass der Wagen mit seinen weitstehenden Pfoten wie ein Sumo aussieht, dadurch stabiler ist und zugleich den neuen gesetzlichen Sicherheitsnormen entspricht.

Sauna-Wirkung, die grossen Glasflächen ermöglichen dem Fahrer eine Sicht fast ohne Totenwinkel. Der Vorteil wird jedoch - und das war nicht vorgesehen - zu einem grossen Nachteil bei schönem Wetter. Unter der prallen Sonne, hinter den grossen Gläsern wird's mörderisch heiss. Sauna-Wirkung garantiert. Ich habe persönlich einen Mann kennengelernt, der Besitzer von einem hot tub (Whirlpool) im Garten war und einen Pacer in der Garage hatte. Das eine erklärt das andere.

Der Pacer mit seinem Ufo-Look erweckt nicht nur Verspottung. Er hat seine Fans. In der Zeit von „flower power“ ist der VW Käfer in den USA der Wagen der wahren oder falschen Hippies und



derjenigen, die keinen „virilen“ Wagen mögen oder sich keinen Schiff wünschen. Diese mögen die runde, fröhliche Form des Pacer.

Seine Lancierung ist schlussendlich ein voller Erfolg. Er überquert den Atlantik und erobert einige abenteuerlichen Franzosen, wie Coluche im Film „Brust oder Keule“ 1976. Die Verkaufszahlen sanken bereits im Jahr 1977, wahrscheinlich wegen der zu revolutionären Form. AMC lanciert deswegen den Station Wagon, aber die Situation ändert sich nicht. Alles umsonst. Der Autobauer vom Pacer gerät fast in Konkurs. Der mechanische Frosch erlischt 1980.

PS

Ein anderer Wagen hiess es schon Pacer, nämlich den Edsel Pacer, von Ford 1958 lanciert. Es war einer der schlimmsten Misserfolge der Autogeschichte. Kein anderer Autobauer hat einen neuen Versuch gewagt.

*(Freie Übersetzung von **Mattia Ferrari** des Beitrags von **Claire Fleury** erschien am 26.03.2020 auf [nouvelobs.com](https://www.nouvelobs.com))*

Vielen Dank an unserem Freund und Mitglied **Jean Marc Fau**, dass Er die Veröffentlichung dieses Artikels in unserer Zeitung vorgeschlagen hat.

Da es auf der **Nouvel Obs** Website verfügbar ist, nehme ich an, dass Frau **Claire Fleury** keinen Schaden sieht!

Vielen Dank an **Claire Fleury**, die diesen Artikel unserem Automythos gewidmet hat

Ein AMC Pacer wurde 2014 auf einer Oldtimer-Messe in Teheran, Iran, vorgestellt.



**2020 LYON-AUSGANGSPROGRAMM
VOM 04. - 05. - 06. SEPTEMBER 2020**

- Freitag 04/09 2020 Ankunft in der Villemanzu Lyon Belambra Residenz

21 Montée ST Sébastien 69001 Lyon Tel.: 04 72 98 21 21

17H00 - 20H00 Begrüßungsgetränk

20:00 - 21:00 Uhr 1/2 Verpflegung (102,15 € / Pers.)(Abendessen, fruestuck & Nachtung)

- Samstag, 05.09.2020 Morgen

9:30 - 10:00 Uhr Abgang von Belambra 'zu Fuß' Croix Rousse

(Place Bellevue - Gros caillou)

10:00 - 11:00 Uhr Besuche des Maison des Canuts

10/12 Rue d'Ivry 69004 Lyon Tel.: 04 78 28 62 04

11:00 - 12:30 Uhr und Traboules de la Croix Rousse-Terreux (14,00 € / Pers.)

oder für diese Damen im Stadtzentrum einkaufen: Treffpunkt Fontaine des Terreux)

12.45 - 14.30 Uhr Mahlzeit im Café des Fédérations (30,00 € / Pers.)

9 Rue du Major Martin 69001 Tel.: 04 78 28 26 00

- Samstag, 05.09.2020 Nachmittag

15.00 - 16.00 Uhr Kreuzfahrt "Preskile Ile Barbe" auf der Saône (14,00 € / Pers.)

2 Quai des Célestins 69002 Lyon Tel.: 04 78 42 96 81

16.00 - 17.00 Uhr Besuchen Sie das Viertel Saint Jean

17.00 - 18.00 Uhr Abfahrt "Twine" nach Fourvière (1,76 € / Pers.)

18.30 - 19.00 Uhr Rückfahrt nach Belambra mit der U-Bahn

19.00 - 20.00 Uhr Generalversammlung

20:00 - 22:00 Uhr 1/2 Verpflegung (102,15 € / Pers.)(Abendessen, fruestuck & Nachtung)

- Sonntag, 06.09.2020 Morgen

09:30 - 12:30 Abfahrt mit dem Auto Circuit in "Lyon-Presqu'Ile"

dann Richtung Rochetaillée / Saône bei den Monts d'Or

Musée Malartre de l'Automobile (Pauschale 60,00 € für alle)

645 Rue du Musée 69270 Rochetaillée Tel.: 04 78 22 18 80

12.30 - 15.30 Uhr Café de la Gare in Couzon (45,00 € / Pers.)Mittagessen

26 Rue Gabriel Peri 69270 Couzon / Monts d'Or

Tel.: 04 78 22 17 05

16:00 Uhr Zurückfahrt

Anmelde Formular, Bulletin d'inscription

Nom _____ Namen

Adresse _____

N° tel _____ Handy

Mail : _____

Nombre de personnes : _____

Végétariens _____

Animal de compagnie _____

Einzahlungsscheck von 50 € pro Person für jede Registrierung.

Letzter Anmeldeschluss: 15. Mai 2020

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

*Jede Registrierung ohne Anzahlung gilt als ungültig.
Eine Reservierung direkt am Zielhotel ist nicht möglich
Vielen Dank für Ihr Verständnis*

Unsere Spezialisten:

Sam Jeep & Cars

Laurent Debetencourt GSM: 0032 477 77 33 90

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

29samjeep samjeep@mobistar.belive.fr

Sivio Zuccatti:

viele AMC Pacer & Eagle,
gebrauchte und neue Teile

kontaktieren Sie mich: sizu-amc@hispeed.ch,
Telefon: +41329133279, Handy: +41794463370

Garage Monhart

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

Vintage Garage

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

Caviglia Pieces

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

SRC Oldtimer Reifen

Grosse Auswahl an Dämmmaterial –Thermo-Akustik –Isolierungen

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

ACCF

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

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

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

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

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

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



**Der AMC Concord unseres verstorbenen Freundes Jean Pierre Dubois steht zum Verkauf.
Sie können Silvio kontaktieren:**

sizu-amc@hispeed.ch Tel :0041329133279



Für Ihre Kleinanzeigen:

Vielen Dank für die Übermittlung Ihrer Nachrichten an: info@amc-club.eu

Ich werde sie schnell veröffentlichen. Besuchen Sie unsere Website: www.amc-club.eu

Vielen Dank, Bernard

Zu verkaufen bei Silvio unserer Kassiererin,

Von hinten beleuchteter Kristallschlüsselanhängers mit Vereinslogo
10 € nur +Versant

hergestellt bei Cristallerie Lehrer <http://www.cristallehrer.com/> Chez Sivio,

Sie werden auch viele gebrauchte oder neue Teile für Ihren AMC finden

Kontaktieren Sie ihn : sizu-amc@hispeed.ch tel fixe: +41329133279, mobile: +41794463370



Sehr seltene **Pontiac Grand Prix** 6 Zylinder, 3,8 Liter.

Karosseriefarbe tadellos, Neue Polsterung, neuer Pavillon, neuer Vergaser, neue Zündung.
klimaanlage. funktioniert einwandfrei ausnahmezustand: 9500 €

Contact : Bernard bs.67290@live.com



Verkaufe: 4.2 Block, 4.2 Kolben, 1990 Jeep 4.0 Jeep Cy.Kopf ca. 100000km, Renix Einspritzung Ansaugkrümmer
und 4.0 mit Auspuffkrümmer, ich habe auch eine Eagle Hinterradwelle **Contact : Bernard bs.67290@live.com**



DRINGEND

Ihre Mitgliedskarten 2020 stehen zur Verfügung.

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



Für die Einzahlung bitte Postfinance verwenden

Postfinance : AMC SWITZERLAND 8049 ZÜRICH

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

IBAN : CH78 0900 0000 1712 2304 5

BIC : POFICHBEXXX

Zahlung von Frankreich: 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

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

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

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



En ce qui concerne les pièces de Jeep:

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



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

Appelez moi ou envoyer un mail avec le

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

Salut à tous **Patrick**

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

+33 6 80 73 25 28

