



**In dieser Zeitung :**

**Unsere Mitglieder mit ihren Autos**

**Ruine Senftenberg** Reportage von Erwin

**Erwin's Neuer Pacer**

**Die Feuerwehr Jeep**

**SWISSNESS 1** « Beginn einer halbjährlichen Miniserie von Mattia »

**Montage Suisse 3. Teil**

**Automatenverlust AMC Eagle 4x4 Limited**

**Ein Tipp von Jean Claude**

**Missgeschicken mit dem Lenkgetriebe seines Pacers**

**Der Quiz von Adam**

**Kreuzwörterrätsel, und die Lösung der Zeitung 43**



## Éditorial,

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

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

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

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

Merci à tous,

AMCistement **Le Secrétaire : Bernard**

## Das Wort des presidenten

Lieber AMC Club

Ihr hält die dritte Klubzeitung in Händen, die unter den Bedingungen der Quarantänezeit zustande kam und mit der Annulation der Frühlingsausfahrt, die Evelyne und Patrick für uns organisierten, sehen wir uns zum zweiten Mal vom Virus um eine Ausfahrt gebracht. Lassen wir uns vom Optimismus der beiden Organisatoren anstecken und darauf setzen, dass das, was aufgeschoben wird, nicht aufgehoben ist: herzlichen Dank an Evelyne und Patrick für die Organisation, auf deren Umsetzung unter wohlwollenderen Umständen wir uns freuen.

Diese dritte unter Ausnahmebedingungen zustande gekommene Clubzeitung verdanken wir Bernards Arbeit und Euren Zuschriften, so dass dieser, durch die Auflagen länger gewordenen Zeit, immerhin ein Clubjournalismus zugesellt, der diese kurzweiliger werden lässt.

Bleiben wir guten Mutes, erste scheue Vorboten eines post-coronaren Lebens stellen sich ein.

Herzlich & mit den besten Wünschen

Beat

## Generaltversammlung vom September 2021

Die Tagesordnung wird Ihnen im August per E-Mail zugeschickt

Von nun an muss das Komitee erneuert werden. Interessierte Mitglieder können uns hierzu per E-Mail kontaktieren.

Silvio möchte sich nicht wieder stellen, ein Mitglied der Schweizer Nationalität ist daher notwendig, um sich um die Kasse des Vereins zu kümmern.

Vielen dank

Kassier's Wort !

Es Grüetzi an Alle !

Fangen wir mal mit guten Nachrichten an: Dass unser Klub so gut funktioniert ist Euer fehler ... leider haben wir doch auch mit dem unerwünschten Covid zu tun !

Unsere Mitglieder der Grossen Nation opfern sich voll uns in ihrem Land schöne Treffen zu organisieren. Die nehmen wir ja auch von Herzen und Dankbarkeit an. Damit haben wir so vieles interessantes und einmaliges, auf Ihren Nationalstrassen entdeckt dass wir ein solches Engagement nur mit Respekt annehmen können. Unsere Finanzen sind unter Kontrolle Dank euriges mitmachen, und unser unersetzbaren Bernard, welchem wir unsere ZEITUNG verdanken.

Was unser Kassier betrifft; ist sein Baujahr 1939, dafür gibt es keine Ersatzteile, und Der wird immer müder um diese Arbeit zu bewältigen. Darum sende ich ein "Mayday-Mayday" um eine Person zu finden bevor ich den Geist aufgebe.

Es wird nicht einfach sein so eine Person für uns zu finden, denn es muss ein Schweizer sein, laut unseren Statuten auch der Wohnsitz, für unser Konto bei PostFinance, so wie unser Präsident.

Es sollte auch eine zweisprachige D/F sein oder mehrsprachig um mit allen ein freundschaftlichen Kontakt zu erhalten.

Ich mache den Vorschlag an der Hauptversammlung unseres Herbsttreffen eine Besprechung zu machen um eine lösung dieses Dilemma zu finden

Freundschaftliche Grüsse  
Euer Kassier  
SILVIO

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

GUTHABEN auf unserem KONTO PostFinance

Votre caissier  
Euer Kassier  
SILVIO

## Ein Wort vom Vizepräsidenten

Hallo alle,  
Zunächst einmal hoffe ich, dass Sie und Ihre Lieben nicht unter dieser Pandemie gelitten haben und dass wir alle für die Herbstveröffentlichung wieder in hervorragender Verfassung sein können. Ich hoffe, Ihre Autos haben sich ebenfalls gehalten und sehen für unser nächstes Treffen gut aus !!  
Die Ausfahrt in Reims konnte in dieser komplizierten Zeit nicht stattfinden, wurde jedoch auf 2022 verschoben, da wir dank Evelyne und Patrick endlich Reims Champagner probieren können!  
Vielen Dank an Mélina und Dominique, die die Organisation des Ausflugs nach Chartres in ihrer wunderschönen Region weiter abgeschlossen haben.  
Ein weiteres Jahr ohne das große Frühlingereignis auf der Avignon Motor Show, wir hoffen alle, das nächste Jahr alles wieder gut wird.  
Ein großes Dankeschön an Bernard, unseren dynamischen Sekretär, der den Club dank der beiden Jahreszeitungen weiterhin am Leben erhält. Wir kennen alle Arbeiten, die dies erfordert.  
Bis später Freunde.

## Emmanuel Prat

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 faïtière SWISS OLDTIMERS

## Contacts :

<b>Président</b>	<b>Beat GEIER</b>	mobile:	+41 (0)78 608 61 68
	Winzerhalde 91		gbrt@swissonline.ch
	CH-8049 ZÜRICH-Höngg.		
<b>Caissier &amp; info. technique</b>	<b>Silvio ZUCCATTI,</b>	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
<b>Responsable France</b>	<b>Emmanuel PRAT</b>	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
<b>Secrétaire</b>	<b>Bernard Scheidt</b>	26 rue du Rebberg	F-67290 La Petite Pierre
		Info@amc-club.eu	+33688012821
<b>Adresse officielle</b>	<b>SWITZERLAND</b>		
12, rue des Crêtets	CH-2300 LA CHAUX-DE-FONDS	info.amc-club.eu	

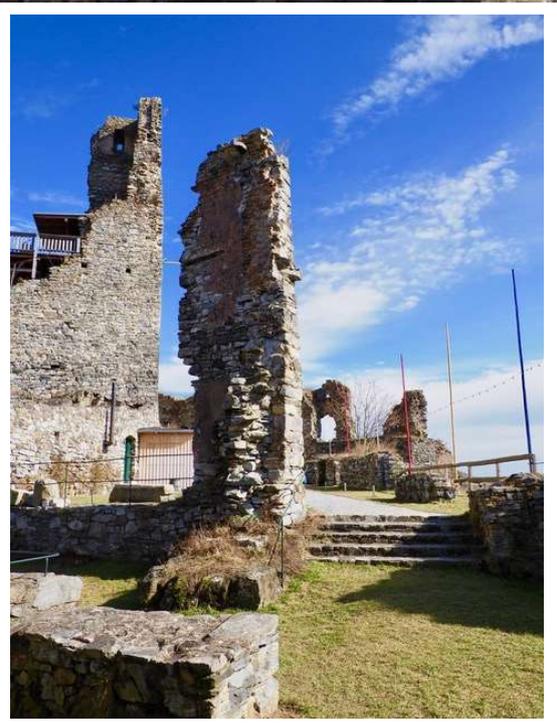
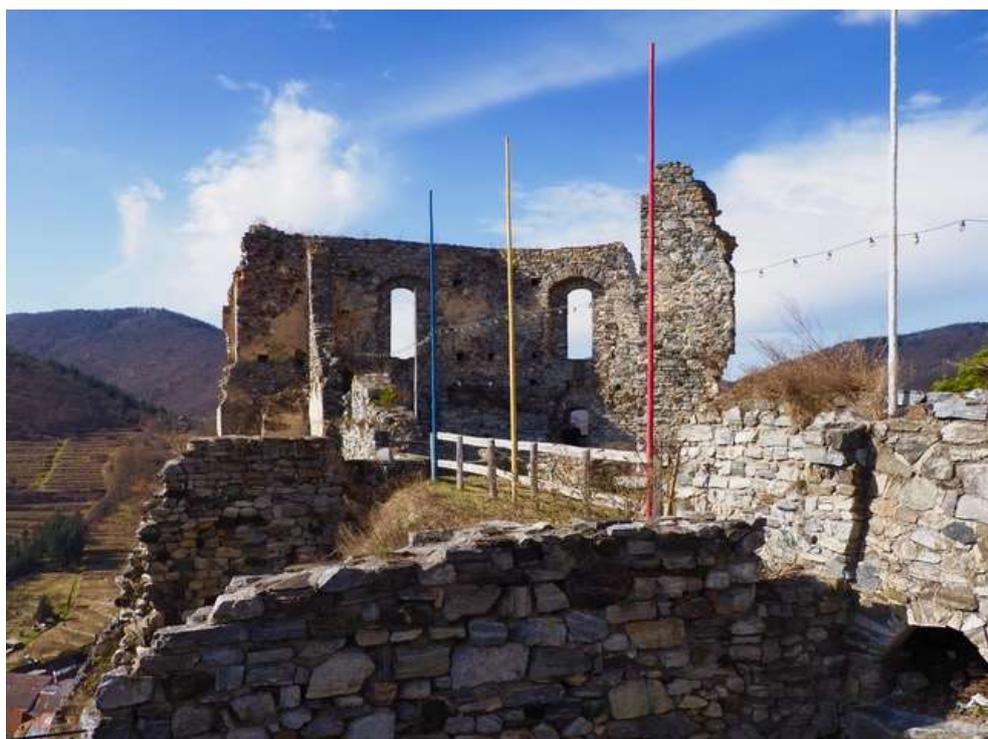
## Dringend

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

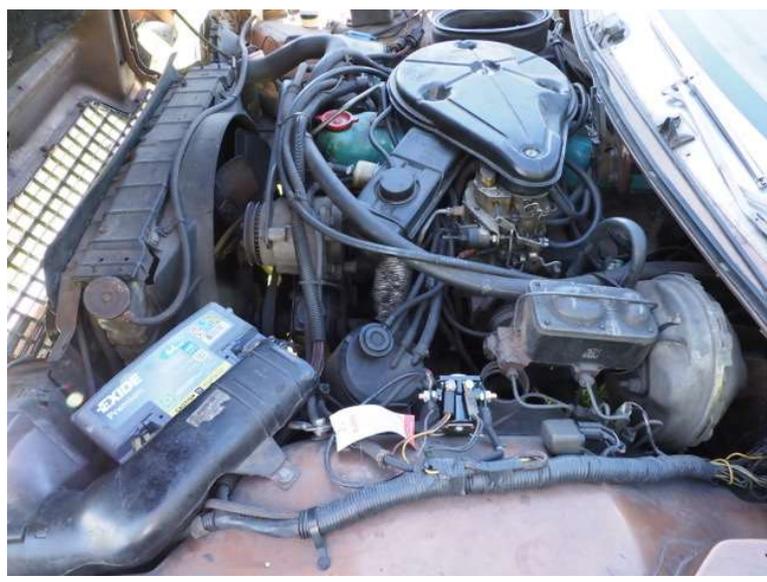


**Das war ein Ausflug heuer in die Wachau, Ruine Senftenberg,**  
Liebe Grüsse an alle  
Erwin Zinner

PS.: Ich suche noch immer einen roten Pacer ( kein Kombi ) möglichst auch innen rot, Zustand gut bis sehr gut



Hier hab ich noch einen Neuzugang, mit ein wenig Arbeit.....



Ich habe das Auto von einem Arzt aus Graz gekauft, weil er mich sehr darum gebeten hat. Er wollte unbedingt, das sein Pacer in gute Hände kommt und wieder hergerichtet wird. Dann haben wir das Auto geholt und jetzt bemühen wir uns alles wieder schön zu machen, Bei allen Pacer ist ja die Lenkung, die Motorlager, Getriebelager, Türscharniere und Rost ein Problem, da wir aber schon einige repariert haben, geht das schon viel besser, Ich werde ihn auch neu lackieren lassen und eine neue Windschutzscheibe geben, Ist doch immer wieder ein faszinierendes Auto

**Erwin Zinner**



**Marke:** AMC Pacer  
**Modell:** Pacer  
**Kilometer:** 50.000 Meilen km  
**Leistung:** 88 kW PS  
**Treibstoff:** Benzin  
**Erstzulassung:** 1979  
**Standort:** Graz  
**Preis:** 10.000 EUR (Verhandlungsbasis)  
**Verkaufgrund:** Das lustigste Auto der Welt ! Leider kann mein Pacer nicht bei mir bleiben! Das Auto hat deutliche Gebrauchsspuren, obwohl viel repariert wurde. Es ist historisch angemeldet ( rote Plakette, gültig bis 07/21).Die Besonderheit ist einfach das unvergesslich außergewöhnliche Image dieses Autos. Bitte nur in kundige, geduldige, informierte Hände !  
**Ausstattung:** Limited Edition.  
 Luxus -Ausgabe.  
**Zustand:** Das Auto hat ordentliche Gebrauchsspuren. Es wurde viel repariert und saniert, auch der Rost wurde aufwendig behandelt. Das Besondere das Autos ist aber die legendäre Geschichte und das einzigartige Design dieses Fahrzeugs. Die Technik ist altertümlich, aber robust. Im Alltagsgebrauch ist er vollkommen unkompliziert



## Der Feuerwehr-Jeep

Die Organisation der Feuerwehr im Tessin in den 50er Jahren war ganz anders als heute. Jede grosse Stadt hatte eine und es gab eine Reihe von kleineren Feuerwehren, die lokal tätig waren. Die meisten davon hatten nur ein Fahrzeug und einen Anhänger, die anderen nur ein Handanhänger. Die Feuerwehr Bellinzona („Corpo civici pompieri Bellinzona“) wurde 1829 gegründet, damals selbstverständlich noch...ohne Fahrzeuge! Zu ihrer Verfügung stand eine von der Stadt in Mailand gekaufte 2-zylindrische „hydraulische Pumpe“, die per Hand betrieben wurde. 1830 wurde das erste Reglement erlassen: Der Kommandant Costantino Molo konnte auf eine Schar von 9 Männer zählen, die alle Freiwillige waren. Die Bürger verfolgten mit grossem Interesse die Übungsmanöver der Feuerwehr die stolz darauf war, seine Fähigkeiten zeigen zu können.



Erst 1922 wurde das erste Fahrzeug gekauft, ein Magirus mit einem 4-zylindrischen Benzinmotor der 70 PS entwickelte und auf Vollgummireifen fuhr. Der Wagen, eine Sensation für die damaligen Verhältnisse, war mit einem Leiter und einer Motorpumpe gut für 1'400 L/min ausgestattet, was damals als hochmodern wenn nicht gar als avantgardistisch galt. 1927, also fünf Jahre später, wurde bei Magirus (seit jeher einer Deutschen weltbekannten Marke für Feuerwehrmaterial) ein Magirus-Stahldrehleiter-Anhänger hinzugekauft mit einem 20 Meter langen Leiter der selbstverständlich handgetrieben wurde und am Fahrzeug angehängt werden konnte. Erst 1957 wurde ein neues Fahrzeug gekauft, ein MOWAG das sowohl Material und Personal befördern konnte. Das Chassis war wie gesagt von MOWAG Kreuzlingen geliefert, der Aufbau von der bekannten Karosserie Rizzi in Giubiasco, Firma die in einer kleinen Gemeinde südlich von Bellinzona Aufbauten für Lastwagen und Busse konstruierte. Ein wunderschönes Einzelstück also.



Zum Vergleich: Die Feuerwehr in Lugano wurde 1853 und diejenige von Locarno erst 1858 gegründet. Die von Bellinzona ist also auf jeden Fall die älteste im Tessin und eine der ersten in der Schweiz überhaupt.

Die Feuerwehr der kleinen angrenzenden Gemeinde Arbedo-Castione, die heute noch unabhängig nördlich von Bellinzona liegt und die eine beträchtliche Grundfläche hat, darunter Wälder, hatte 1953 einen Jeep CJ3-B gekauft um den Anhänger zu ziehen. 1956 entschied sie sich, ein neues Fahrzeug für die 1911 gegründete Gemeinde-Feuerwehr zu kaufen. Die Wahl fiel auf einen Jeep CJ-6, das Modell mit langem Radstand, der 6 Personen - Fahrer inklusive - befördern konnte und den Pumpenanhänger ziehen konnte. Dieser Jeep hatte den bekannten F134 4-zylindrischen Benzinmotor und ein 3-Gang-Getriebe aber statt mit der gewöhnlichen Blache wurde er mit einem Wenger-Aufbau geliefert, einer soliden und doch schweren und verglasten Karosserie mit den damals weit verbreiteten Schweizer „St. Gotthard“-Fenstergläsern. Die Basler Karosserie Wenger hatte sich seit Jahren auf Jeep-Aufbauten spezialisiert. Sie belieferte Feuerwehren, Post und Gemeinden und selbstverständlich Privaten mit diesen durchdachten Wagen die somit ganzjährig problemlos eingesetzt werden konnten. Die kleine Gemeindefeuerwehr wurde also modern motorisiert. Die meisten kleineren Gemeindefeuerwehren im Tessin bevorzugten damals einen Jeep; der CJ-6 ist jedoch ein Einzelstück geblieben. Die anderen legten sich einen CJ-3B oder später einen CJ-5 zu. Einige davon sind erhalten geblieben.



Die Chronik hat vergessen zu übermitteln, wann genau die von Arbedo-Castione von derjenigen Feuerwehr Bellinzona gänzlich absorbiert wurde. Wahrscheinlich 1965, als eine Vereinbarung zwischen Bellinzona, Giubiasco und Arbedo-Castione unterzeichnet wurde die bezweckte, gemeinsam zu agieren, oder spätestens 1976 als beschlossen wurde, alle Ausrüstungen auf Bellinzona zu verlegen. Auf jeden Fall: Die grössere städtische Organisation konnte somit auf einer zusätzlichen Schar von motivierten Feuerwehrmännern zählen und auf den feuerroten (RAL 3000 lackiert) Jeep CJ-6, der nur ein Paar weissen Streifen hinzubekam und einer Schrift auf den Türen.

Der Zufall wollte – wir möchten glauben, dass es so einer war (wenn eine Feuerwehr einen Wagen ersetzen vermochte, gab sie Defekte an, die meistens nicht so tragisch waren...) –, dass irgendwann in den 80er Jahren der Mechaniker vergass, Frostschutz in den Kühler einzugeben und im kalten Winter bekam der Motor einen Riss im Motorblock. Der Jeep wurde ausgemustert und blieb in der Stahlgarage liegen bis der Kommandant mich anrief und sagte, ob ich Interesse daran hatte. Selbstverständlich hatte ich! Ich holte den Jeep, wechselte den Motorblock und der Jeep konnte wieder prima laufen. Er hatte ca. 5'900 Km auf dem Buckel – nein, das ist kein Tippfehler! – und wurde eingelöst. Damals durfte ich leider die Inschrift auf den Türen nicht behalten. Die rote Farbe mit den weissen Streifen blieb dem Jeep jedoch einstweilen erhalten und er bekam vier Weisswandreifen montiert.

Als Adam die Sekundarschule beendet hatte bekam er den Wagen geschenkt. Selten habe ich einen so glücklichen und stolzen Jungen gesehen, als er den feuerroten Jeep bekam. Er konnte als 14-jähriger zwar nur auf dem Vorplatz fahren; er wurde jedoch vom Jeep-Virus angesteckt das weitgehend gefährlicher ist als das heutige Coronavirus weil es völlig unheilbar ist.

Einige Jahre später wurde der Jeep gelb und weiss lackiert und die Sitze wurden neu bezogen. Er ist heute noch in unserer Sammlung. Unser Freund Ruedi Wenger, Inhaber der Karosserie Wenger in Basel war noch imstande, einige Ersatz-Teile für den Aufbau zu liefern!

Sie möchten wissen was mit den ersten uralten Feuerwehrwagen passiert ist? Schnell gesagt. Der Magirus Lastwagen wurde dummerweise 1975 von der Stadt Bellinzona an das Feuerwehrmuseum in Genf für eine Lappalie verkauft. Als ich im Stadtrat war, hatte ich 1985 mit dem damaligen befreundeten Kommandant versucht, den Wagen zurückzuholen. Wir flogen von Agno nach Genf mit der Crossair und wurden von einem Offizier am Flughafen abgeholt der bereits während der Fahrt zur Kaserne klar machte: „Ich zeige ihnen gerne den Magiruslastwagen, der ab und zu auf einem Corso teilnimmt, aber von einem Rückverkauf kann keine Rede sein“. Der Wagen ist immer noch dort.

Der 1927 erworbene Magirusleiter wurde ebenfalls irgendwann verkauft und wurde per Zufall vom Kommandant wieder in einer Scheune aufgespürt. Ich habe ihn persönlich zurückgekauft und der Feuerwehr Bellinzona geschenkt. Die Feuerwehrmänner haben diesen Anhänger und den MOWAG vollkommen originalgetreu bestens restauriert. Beide sind in Bellinzona erhalten geblieben und werden zu Sonderanlässen herausgeholt.

Der CJ3-B von Arbedo-Castione wurde an einen Privaten verkauft, der sich über den hohen Verbrauch beschwerte, sodass er den Jeep nach einer Saison weiterverkaufte. Der CJ-6 ist der einzige Jeep geblieben, der von der Feuerwehr Bellinzona eingesetzt wurde. Adam besitzt also ein kleines Einzelstück der Geschichte des „Corpo Civici Pompieri Bellinzona“. Darauf ist er stolz, genau wie auf den Opel Ascona 2.0 E Bj. 1981, den ehemaligen Kommandowagen, der in unserer Sammlung seinen Platz gefunden hat, allerdings mit allen originalen Schriften.

**Mattia Ferrari**

## Unsere Mitglieder mit ihren Autos,

Eine Kolumne, die in den nächsten Zeitungen wiederkommen könnte, wenn sich viele von Ihnen daran halten !!, dann verhalten Sie sich schnell wie unsere Freunde, die es bereits gewagt haben !!



Mattia Ferrari mit Darco vor dem Plymouth Valiant 1972, 6 Zyl. 3700 ccm, "Automontage Schinznach" bei AMAG.



Adam Ferrari mit Zara vor seinem Jeep Grand Cherokee 1998, V8 5900 ccm, der schnellste SUV im Jahr 1998!

## Michael et ses autos

Hallo, Mein Name ist Mickael VON ALLMEN. Ich bin 33 Jahre alt und ich wohne in der Schweiz.  
Ich bin von Beruf Autolackierer und habe derzeit eine eigene Garage, die sich auf amerikanische Fahrzeuge spezialisiert hat. Ich wurde dem Club von dem sehr netten Silvio Zucatti vorgestellt, von dem ich 1983 einen AMC Eagle Wagon übernahm, den ich nach und nach restauriere. Grundsätzlich bin ich ein großer Fan von Jeep und Willys, aber es ist wahr, dass meine Lieblingsmodelle während der AMC-Ära hergestellt wurden. (CJ-7 Laredo und Golden Eagle, Cherokee Chief, CJ8 Scrambler, J10 Honcho usw.)  
Mein Hauptfahrzeug ist kein anderer als ein Jeep Wrangler der letzten Generation.



Ich besitze selbst eine kleine Sammlung von Fahrzeugen, die ich im Laufe der Jahre gewartet und verbessert habe. Dies ist der 83 AMC Eagle, ein 87 Jeep Grand-Wagoneer, ein 88 Wrangler und ein 94 Cherokee. Dies ist nichts anderes als mein erstes Fahrzeug, das ich gekauft habe, bevor ich 2006 meinen Führerschein bekam! Hier sind einige Fotos gegenüber.

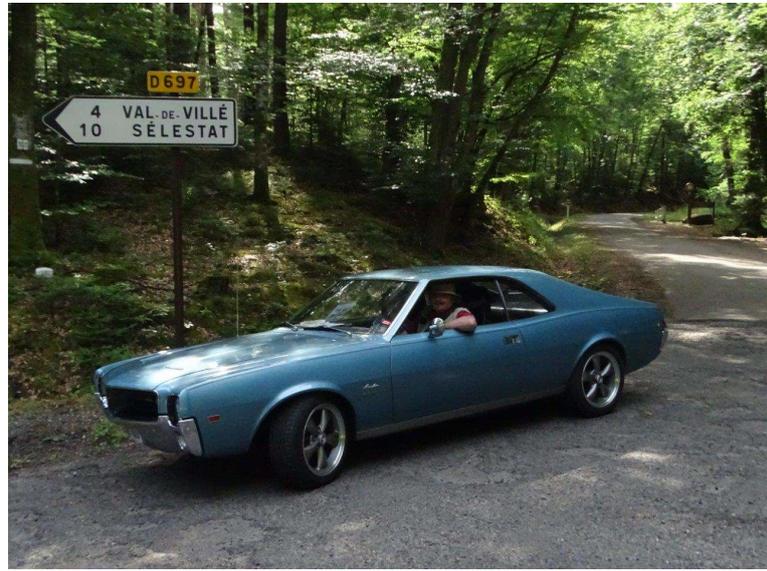
Es ist mir immer eine große Freude, in den Zeilen Ihres Tagebuchs zu stöbern!  
Ich freue mich darauf, Sie bei einem Spaziergang zu treffen.

Mit freundlichen Grüßen Mickael

'Erwin Zinner's Pacer , jetzt siehst Du, dass noch ein roter und ein grüner fehlt...



Und hier sind Danielle, meine Frau, und ich mit unserem Javelin und unserem Eagle  
**Bernard Scheidt**



## Warum ich 1980 einen AMC-Eagle kaufte

Im November 1979 konnten wir im Appenzellerland langfristig eine einfache Alphütte mieten. Die Hütte hatte weder fließendes Wasser noch elektrischen Strom. Die Zufahrt war nur mit einem Allradfahrzeug möglich. Aber zu dieser Zeit gab es nur die grossen Geländefahrzeuge mit 4x4.

Anlässlich einer Mitgliederversammlung erschien mein Kollege „Sepp“ mit einem wunderschönen roten Eagle. Sepp war erfreut über meine Bewunderung seines Amis. Er prahlte, dass es das beste Auto sei, das er je besessen habe und lud mich und meine Frau zu einer Probefahrt ein.

Anlässlich dieser Probefahrt scheute „Sepp“ nicht, die Vorzüge seines Eagles zu demonstrieren. Als Jäger kannte er auch alle schwierigen Feld- und Waldwege in seinem Revier. Wegen eines umgefallenen Baumes musste er anhalten und diesen auf die Seite räumen. Das Gelände war etwas sumpfig, die Pneus versanken bis zu den Felgen im Dreck und ich konnte mir nicht vorstellen, dass das Fahrzeug ohne fremde Hilfe weiterfahren konnte. Aber „Sepp“ setzte sich ans Steuer, gab vorsichtig Gas, und schon drehte ein Rad durch. Aber nach ein paar banger Sekunden löste sich der Eagle ohne fremde Hilfe aus dem Morast.

Der Allradantrieb des Eagles hat mich überzeugt und ich erwarb im Dezember 1980 bei J.H. Keller in Zürich-Altstetten den letzten Eagle mit Jahrgang 1980.

Der Eagle wurde zu meinem Praxisfahrzeug und erfüllte zuverlässig den Dienst bei den damals üblichen Hausbesuchen. Aber auch die Alphütte im Appenzellerland konnten wir ausser bei sehr tiefem Schnee jederzeit mit unserem zuverlässigen Allradfahrzeug erreichen.

**Fredi Muggli**

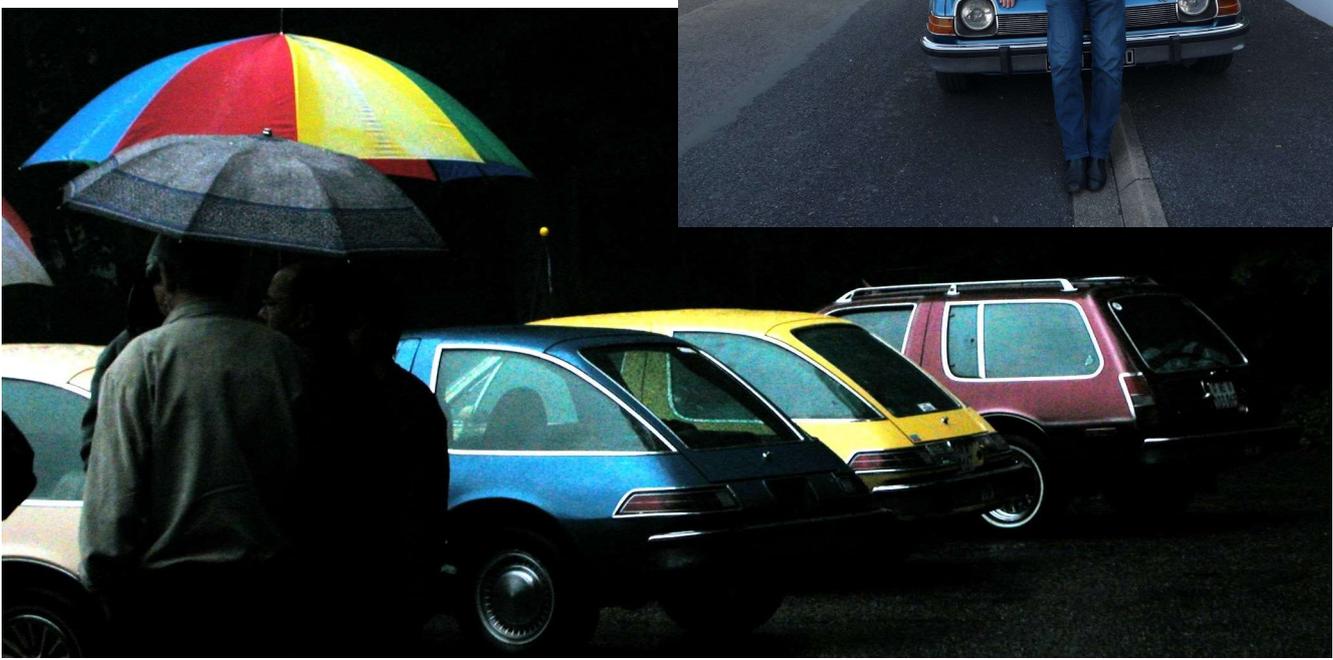


Fredi & Rosemarie

**Melina & Dominique Guittet**, haben uns Bilder von ihrem Pacer geschickt, der eine seiner Brudern getroffen hat. Vielen Dank



**Odette & Jean Claude Mettler**, haben Bilder von ihrem Pacer geschickt, der von einem 2-Liter-Chrysler mit einem mechanischen Getriebe angetrieben ist.





**Jean Louis Huet,**  
Der Präsident des Rambler Clubs und dennoch ein Mitglied  
unseres Clubs hat uns Bilder von zwei Rambler geschickt.  
Danke



### Dominique Roy's Pacer



Silvio Zuccatti und sien Black Pacer



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



### Montage Suisse 3. Teil: General Motors Suisse SA (GMS) Biel

Guido Müller, Stadtpräsident der Stadt Biel hatte erfahren, dass General Motors auf der Suche nach einem passenden Ort in der Schweiz für die Errichtung eines Montagewerks war. In seinem gebrochenen English telefonierte Dr. Müller nach Genf, wo in einem Hotel die GM-Delegation sich einquartiert hatte und verlangte nach Herrn Ed Riley, Mitglied der Generaldirektion.

Er erklärte ihm, dass es Biel schlecht ging und fragte, ob nicht die Möglichkeit bestehe, den projektierten Betrieb in Biel anzusiedeln?

Der Generaldirektor antwortete, man hätte sich dort vergeblich nach brauchbaren Hallen umgesehen. Der mutige Stadtpräsident liess sich nicht entmutigen: „Biel braucht Ihre Fabrik. Wenn Sie keine passenden leerstehenden Werkstätten gefunden haben, wird die Stadt auf eigene Kosten eine Fabrik nach Ihren Wünschen errichten.“

Der sozialdemokrat Dr. Müller war überzeugend. Nach einigen Wochen, im Herbst 1934, reisten die Amerikaner nach Biel um das angebotene Grundstück bei strömendem Regen zu besichtigen. Mehr als 30'000 Qm hinter dem Bahnhof standen zur Verfügung. Das verlockende Angebot des hartnäckigen Stadtpräsidenten imponierten Riley und seine Kollegen der Generaldirektion. Völlig überzeugt, wies sie Guido Müller an, die Verträge aufzusetzen.

Das Bieler Stimmvolk stimmte am 19. Mai 1935 mit mehr als 5000 Stimmen gegen 200 dem Kredit von 2 Millionen Schweizer Franken zu. Im Juni 1935 (ein Monat später!) begannen die Bauarbeiten und sechs Monate später (ebenfalls ein Rekord!) war die Stahl-Glas Halle fertig, die heute noch als geschütztes Denkmal besteht. Am 5. Februar 1936 rollte der erste in Biel montierte GM-Wagen vom Band, ein Buick Achtzylinder mit dem stilisierten Logo von Eiger, Mönch und Jungfrau, den drei Schweizer Bergen.



Buick 8 Zyl. 1936 Montage Suisse



Opel Rekord P1 Ascona 1959 - Foto in Ascona TI!

Eine Erfolgsgeschichte fing an. Jede Woche wurde immer mehr produziert.

Die General Motors Suisse SA stellte zuerst 320 Mitarbeiter an und war der wichtigste Arbeitgeber der Stadt geworden. Man soll nicht vergessen, dass zwischen 1934 und 1936 die Arbeitslosigkeit in der Schweiz sich verdoppelt hatte; nur in Biel sank sie dank der neuen Fabrik. Beachtlich war ebenfalls das Lieferantennetz in der ganzen Schweiz.

Autoglas kam z. B. aus Genf oder aus dem Tessin, die Uhren kamen von Le Locle und Fontainemelon, die elektrischen Komponenten wurden von Scintilla in Solothurn geliefert, Batterien von Yverdon oder Oerlikon, Teppiche und Polsterstoffe von Näfels, Ennenda, Langenthal usw., Firestone in Pratteln und Pallas Cord in Pfäffikon lieferten die Pneus, von Basel kamen die chemischen Komponente, die Felgen von Zürich oder vom Tessin.

Kurz und bündig: Eine gesamtschweizerische Arbeitsgelegenheit. Im Jahr 1938 hatte man das 2'000ste Fahrzeug montiert. Während des Krieges hatte GMS Material geliefert und Wagen für die Schweizer Armee abgeändert.

GMS war der erste Autofabrikant in der Schweiz geworden. Man hatte mit einem Buick angefangen. Doch in Biel wurden ebenfalls Cadillac, La Salle, Oldsmobile, Pontiac, Chevrolet, Vauxhall und Opel montiert. Bis 1950 hatte GMS 6'500 Fahrzeuge verkauft, aber 1957 hatte man bereits den 50'000sten Wagen, einen Vauxhall Victor geliefert. 1964 hatte die Belegschaft (in der Zwischenzeit auf 1'000 Angestellten gestiegen) den 150'000sten Wagen fertig gestellt, einen Opel Kapitän.

Im Jahr 1947 kaufte GMS die Fabrik, die bis dahin noch der Stadt Biel gehörte. Die Länge des Montagebandes betrug 1936 gerade mal 170 Meter; Mitte der sechziger Jahre 1'700 Meter!

GMS hat später ein Gelände von 147'000 Qm in Studen gekauft, 6 Km von Biel entfernt, wo auf einer Grundfläche von 100'000 Qm. die fertig gestellten und lieferbereiten Wagen abgestellt werden konnten. 1969 Montierte GMS 18'000 Wagen (wenig später sogar 20'000 jährlich) und verkaufte dazu noch aus dem Ausland importierten fertiggestellte 9'000 Autos, was mit Sicherheit den Erfolg des ersten Autofabrikanten in der Schweiz belegt. GMS hatte sich in den Jahren vermehrt auf die Produktion von Opel und Vauxhall-Fahrzeugen fokussiert. Die Amerikaner bekamen eine bessere Fertigstellung gegenüber dem USA-Standard.

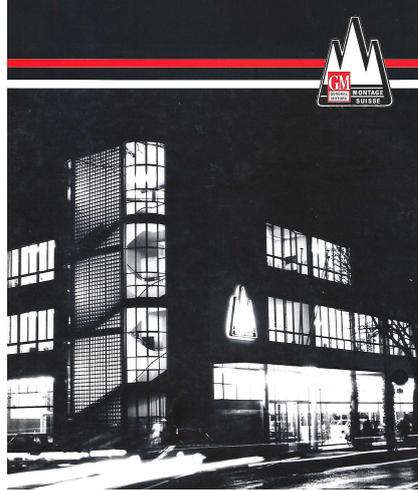


Foto by night GMS Biel Bienne



Opel Rekord B 1.9 1966 GMS

Opel Kapitän 2.6 1959 Montage Suisse



Opel Kadett Ascona 1700 1968



Opel Blitz und Rekord C beide les deux Montage GMS Bienne

Man weiss, dass sich die Situation bezüglich Importsteuern in der Zwischenzeit stark verändert hatte. Aus diesem Grund verliess der letzte in Biel montierte Fahrzeug, ein Opel Rekord II Caravan, am 14. August 1975 die GMS-Werkhalle. Nach insgesamt 329'864 in Biel hergestellten „Montage Suisse“-Fahrzeugen!

GMS hat verstanden, typisch Schweizer Modelle zu präsentieren, angefangen mit dem Opel Rekord Ascona im Jahr 1956 (das bekannteste Ascona-Modell blieb der P1 von 1958, ein besser und exklusiv ausgestattete Rekord) bis zum Ranger 1900 und 2500 die dazu bestimmt waren, den angeschlagenen Vauxhall-Vertriebsnetz zu unterstützen. Vauxhall-Wagen wurden Ende der 60er Jahre in ungenügender Anzahl in die Schweiz angeliefert und überdies in schlechter

Qualität wegen der Streike in England und bereiteten deshalb den Vauxhall-Vertretungen beachtliche Lieferprobleme, die doch etwas den Kunden anbieten sollten. Dies führte dazu, dass GMS sich entschied, ein eigenes Fahrzeug herzustellen. Als Basis dienten Opel Rekord und Commodore mit von einem GM-Werk in Südafrika gelieferten Teilen. Alles wurde in Biel zusammengesetzt. Ranger-Fahrzeuge sind also in der Schweiz geboren; sie wurden jedoch auch in Benelux vertrieben.

Die Bestrebung war gut gemeint, das Resultat eher enttäuschend.

Im Jahr 1970 verkaufte GMS nur 391 Ranger schweizweit, darunter unseren orangefarbenen 1900.

General Motors Suisse SA bleibt sowieso eine grossartige Erfolgsgeschichte des ersten Schweizer Autoherstellers.

Ranger A 1900 1970 GMS



Vauxhall Ventora ' Montage GMS, 1971



## Automatenoelverlust AMC Eagle 4x4 Limited

Mein AMC Eagle hatte auf der linken Automatenseite einen Oelverlust.  
Weil die vordere Kardanwelle die Sicht auf die undichte Stelle verdeckt, konnte ich nicht herausfinden, woher der Oelverlust kam.  
Deshalb wechselte ich den Neutral-schalter.



Mein Eagle



Welle, Schutz, Schalter



Oelwanne



### Arbeitsschritte:

- Ausbau der vorderen Kardanwelle und des Getriebeunterfahrerschutzes
- Ausbau des Neutralschalters
- Ausbau der Schaltwellenflansche
- Ausbau Automatenoelwanne
- Ausbau Automatenoelsieb
- Ausbau Schaltblock
- Ersetzen des Schaltwellensimmerringes
- Ersetzen des Getriebegehäusesimmerringes
- Zusammenbau in umgekehrter Reihenfolge
- Getriebeoel auffüllen
- Fahrzeug probefahren und Dichtheitskontrolle machen

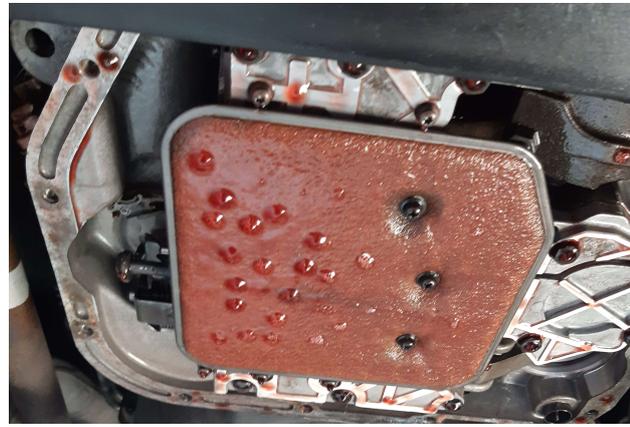


Dichtsatz

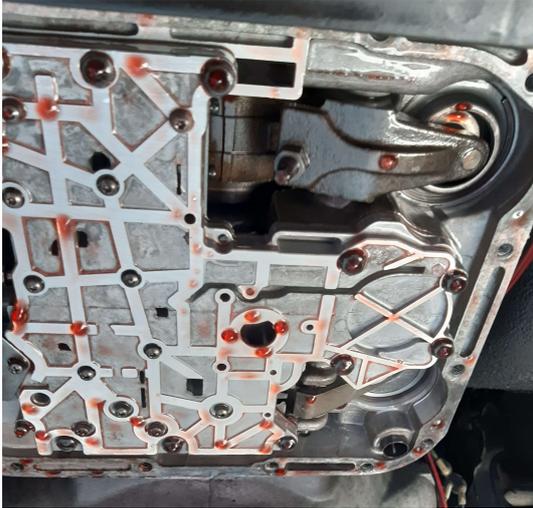
Wie sich dann herausstellte, war der Ölverlust damit nicht behoben.

Ich fragte dann unser erfahrenes AMC Clubvorstandsmitglied Silvio Zuccatti, woher der Ölverlust kommen könnte. Silvio sagte mir dann, es komme bestimmt von der Schaltwelle oberhalb des Neutralschalters.

Ich habe dann diese beiden Simmerringe ersetzt. Der kleine Simmerring in der Schaltwelle kann bei ausgebautem Schaltblock problemlos ersetzt werden. Der grössere Simmerring ist im Automatengehäuse und muss von oben her mit einem Werkzeug nach unten in das Automatengehäuse eingezogen werden.



Oelfilter



Schaltblock

Nach dem Wechseln der Simmerringe, dem Einbau des Schaltblockes und der Ölwanne habe ich neues Automatenöl eingefüllt. Die neuen Simmerringe waren dann dicht, jedoch tropfte die Ölwanne trotz neu montierter Gummidichtung. Ich baute die Ölwanne nochmals aus und habe eine Dichtmasse aufgetragen und die Ölwanne anschliessend ohne Dichtung montiert. Nun ist der Automaten-ölverlust an meinem Eagle behoben. Danke Silvio für deinen Ratschlag.



Schaltblock ausgebaut



Automatengehäuse



Schaltwellenbohrung



Montagewerkzeug

Bemerkung: Um den Automatenölverlust zu lokalisieren empfehle ich, als Erstes die vordere Kardanwelle zu entfernen.

Dann ist ausreichend Platz vorhanden, um festzustellen, woher der Automatenölverlust herkommt.

Dann würde ich beim Einbau der Ölwanne die Gummidichtung weglassen und stattdessen von Anfang an die Abdichtung mit Dichtmasse vornehmen.



Kleiner Simmerring ersetzen



Grosser Simmerring einziehen

# AUSTAUSCH DES KRAFTSTOFFANZEIGES.

## Ein Tipp von Jean Claude

Als ich 1985 meinen Pacer kaufte, funktionierte das Messgerät nicht. Nach einigen Messungen fand ich dieses Ding, das ich nicht kannte, ohne elektrischen Anschluss und entdeckte seine Rolle als Spannungsreduzierer.

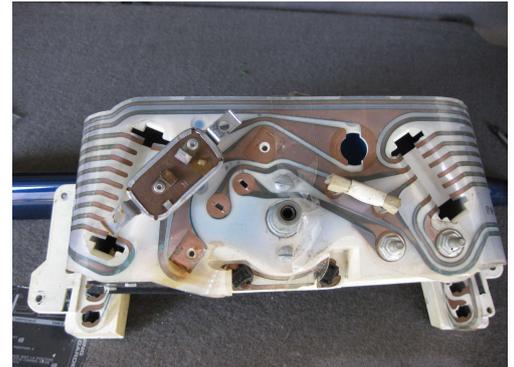
Zu der Zeit wusste ich nicht, wo ich dieses Teil finden sollte, also habe ich den Widerstand des Messgeräts gemessen, indem ich den Tank gefüllt habe, 10 nach 10 Liter, die Werte an jedem Punkt notiert und das habe Multimeter als Füllstandsanzeige verwendet während bis auf isch auf eine Lösung komte.

Die erste Lösung bestand darin, einen Regler mit drei Transistoren, einer Referenzdiode usw. herzustellen. Dann habe ich mich für einen integrierten Schaltkreis LM 7805 entschieden, ein kleines Wunder mit drei Beinen, aber es ist ein Schaltkreis, der Schutz und Temperaturkompensation integriert. Das Ergebnis ist eine perfekte Regelung bei 5 Volt und kostet fast nichts auf dem Netz.



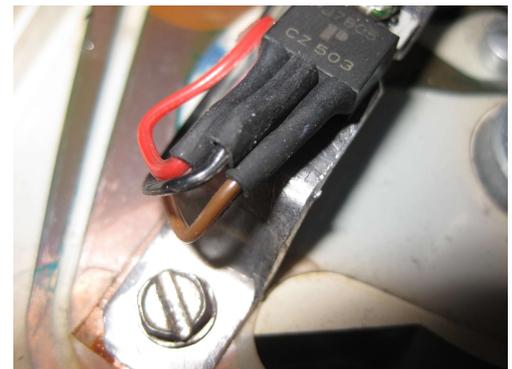
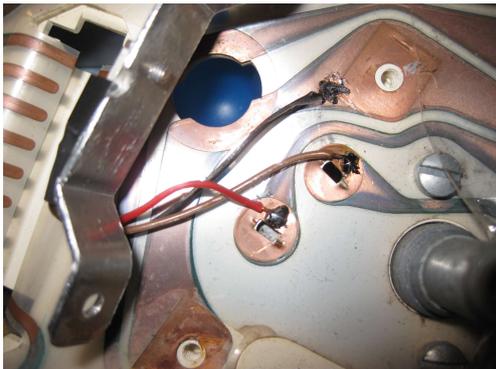
**Oben links und Reschts :**

Altes Messgerät



**Unten :**

Einbau des LM7805



Diese Schaltung wird mit den Originalbefestigungen auf einem Aluminiumstreifen befestigt. Die einzige Kritik an dieser Baugruppe besteht darin, die Nadel des Indikators langsam anzuheben.

Dies liegt daran, dass der ursprüngliche Regler nicht wirklich ein Regler ist, sondern ein Bimetall-Thermoschalter, der einmal 12 V und ein anderes Mal 0 Volt durchläuft und einen Durchschnitt der erforderlichen Spannung ergibt, die vom Indikator akzeptiert wird, da auch dieser aus einem Bimetall besteht, das durch den gewickelten Widerstand erwärmt wird.

## Jean Claude Mettler

Die Abbildung der Fotos lautet:

1) Kontakt aus,

2) Kontakt mit leerem Tank,

3) Voller Tank



## Dominique erzählt uns von seinen Missgeschicken mit dem Lenkgetriebe seines Pacers

Reparatur des Kfz-Lenkgetriebe meines PACER 4.2 von 1977

Da ich keine finanziell akzeptable Lösung finden konnte, habe ich beschlossen, es selbst zu überholen. Großer Fehler, denn als es notwendig war, die Dichtung herauszunehmen, war es ein Massaker. Ich schickte es an unseren Freund Laurent Debétencourt in Belgien, der die Dichtungen konnte, aber die Lecks nicht stoppen konnte.

Zurück in Nîmes durch Patrick "Aus Champagne", dem ich noch einmal für seine Freundlichkeit danke, gebe ich es einer Person, von der mir erzählt wurde (entfernte Familie durch Heirat), die daran gewöhnt ist und die die Bearbeitung von Teilen für Autos beherrscht (Autorennen) und landwirtschaftliche Maschinen (er betreibt ein landwirtschaftliches Anwesen in der CRAU).

Die Lösung ist einfach: Wir schneiden, wir erkennen, wir bauen die Gelenke nach den französischen Standards wieder zusammen und wir bauen den Zylinderkörper mit drei Schrauben wieder zusammen.

Ein paar Wochen später ging das Gestell hoch. Keine Lecks mehr, es ist neu.

Vielen Dank an François, an den ich eine Exemplar unserer Zeitung senden werde.

Dominique Roy



Crémaillere coupée



Crémaillere sur le tour

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



## SWISSNESS 1

Ich möchte heute eine kleine Geschichte erzählen, eine typische „story made in Switzerland“. Bundesbern hatte sich entschieden, die Garage-Nummer und die der Mietfahrzeuge von denjenigen der Normalverbraucher zu unterscheiden. Wie gewohnt, wurde eine Kommission einberufen mit dem Zweck, das Thema zu behandeln und schlussendlich Vorschläge den Beamten zu unterbreiten. In dieser Kommission waren Vertreter der Deutschschweiz und der Romandie präsent; die respektive Anzahl entsprach derjenigen der Bevölkerung, sodass die der Romandie dementsprechend in Minderheit waren. Mir ist nicht bekannt, wer die Italienische Schweiz in diesem Gremium vertrat, aber das spielt sowieso keine Rolle. Als es galt, die Schilder der Mietwagen zu charakterisieren, beschloss die deutschsprachige Mehrheit diese mit dem „V“ (für Vermietung) zu bezeichnen.

Für die Garage-Schilder hatte dieselbe Mehrheit verständlicherweise „G“ für Garage vorgeschlagen, was zur grossen Empörung der französischsprachigen Minderheit führte, die auf ein französisches Wort beharrte. Die Mehrheit war sprachlos und verstand es nicht. Die Romands erklärten, dass „Garage“ gar kein französisches Wort sei!

In einem kleinen mehrsprachigen Land wie der Schweiz muss man bei Möglichkeit die Minderheiten beachten. So lebt man in Ruhe. Und so kam es, dass die deutschsprachigen Mitglieder den Romands folgten und sich alle für „U“ entschieden.

Haben sie nicht verstanden warum? Das glaube ich schon, mir war das auch ein Rätsel. Kein Mensch in der Schweiz verstand, was der Buchstabe „U“ heissen sollte. Bundesbern musste das Geheimnis lüften: Eine Garage (Wort das in allen Sprachen problemlos verständlich ist) wird auf Französisch mit „Usine“ übersetzt!!

Die spinnen diese Schweizer, finden sie nicht?

**Mattia Ferrari**



Bis bald für weitere Artikel zu typischen Schweizer Themen, **Mattia**

## Der AMC-Wettbewerb

Nehmen sie gratis am grossen Wettbewerb der Zeitung AMC teil: Die Mitglieder des Clubs AMC Switzerland können somit ihre Kenntnisse im Bereich des Automobils testen, insbesondere - aber nicht nur - über die Marken AMC. Viel Glück!

---

Der Hudson Hornet dominierte im NASCAR-Rennen seit:

- 1948                       1951                       1954
- 

American Motors Corporation (AMC) wurde gegründet:

- am 15 Mai 1952                       am 30 April 1953                       am 1. Mai 1954
- 

Kennen sie diesen Wagen?



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

---

Zwischen all den richtigen an folgende e Mail-Adresse [adam.ferrari@ticino.com](mailto:adam.ferrari@ticino.com) eingereichten

Antworten wird per Los den Gewinner unter notariellen Aufsicht von RA Notar Mattia A. Ferrari gezogen. Er gewinnt den Jahresbeitrag 2022 gratis.

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Es wird keine Korrespondenz über den Wettbewerb gehalten. Ausgeschlossen von der Teilnahme sind der Autor Adam Ferrari, der Notar RA Mattia A. Ferrari und der Redaktor Bernard Scheidt.

Name :                                      Vorname :

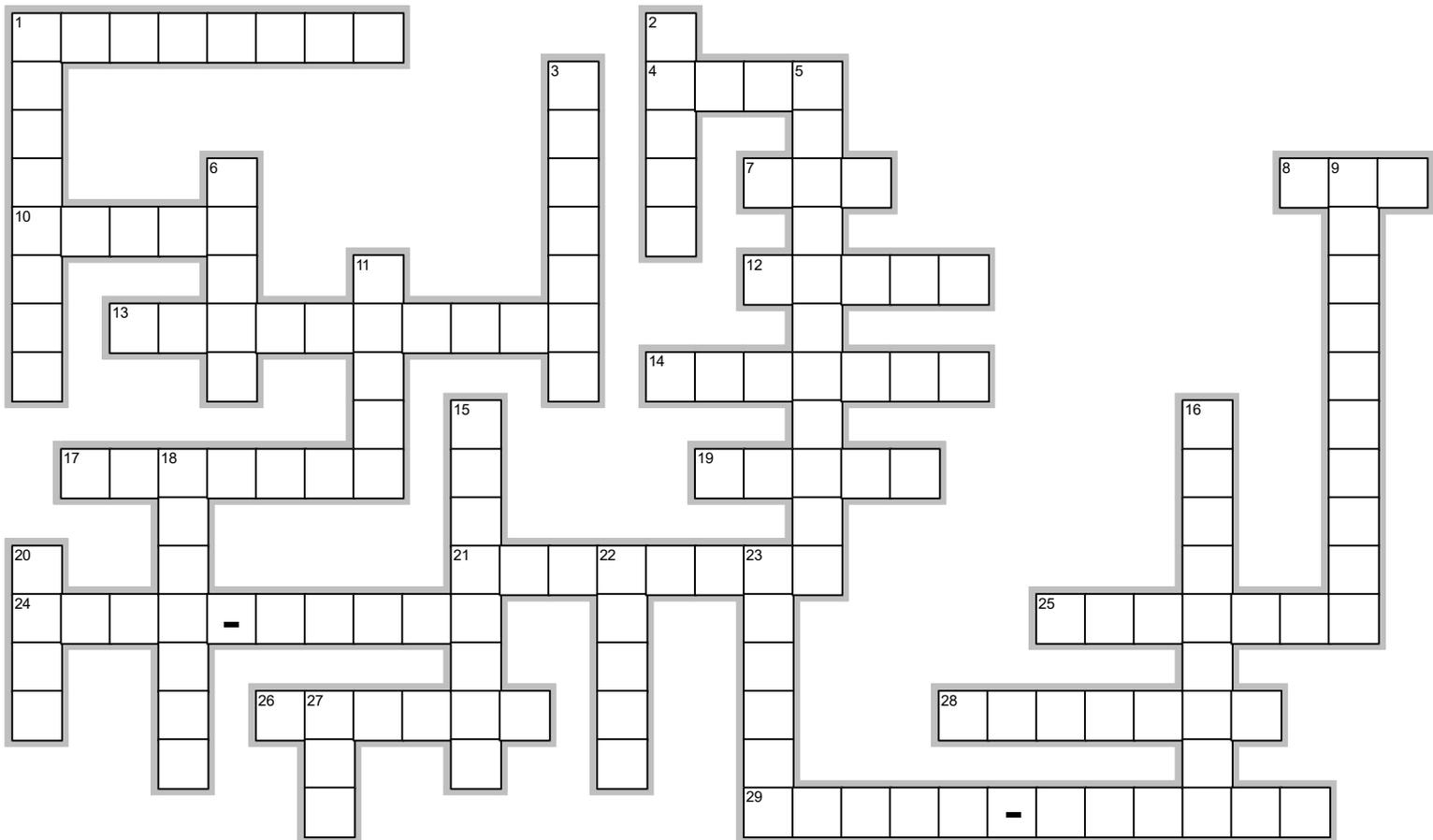
Adresse :

Ort

E Mail :

Tel. :

# Automarken und ihre Logos



EclipseCrossword.com

## waagerecht

1. Zwei gekreuzte Flaggen
4. Das Logo war eine Zeit lang ein Luftschiff
7. Diese Marke wurde 1954 gegründet
8. Dieser Autohersteller wurde 1975 gegründet, 1982 war es vorbei.
10. Das Logo ist ein Andenken an Emiles Reise in die USA (Sein Creator)
12. Die gleichnamige Blume repräsentiert ihr Logo
13. Diese amerikanische Marke produzierte bis 2004 Luxusautos mit exklusiven Designs
14. Der Löwe ist sein Logo
17. Dieses Logo verwendet der Wappen des Herzogtums Wurttemberg
19. Drei Schilde im Kreis
21. Ein Dreizack ist sein Logo
24. Auf dem Logo befinden sich eine Schlange und ein Kreuz
25. Das Logo befand sich während des Ersten Weltkriegs auf dem Rumpf von Francesco Baraccas Flugzeug
26. Sein Logo ist das astrologische Zeichen seines Creators
28. Ein stilisierter Kompass mit Pfeilen auf den vier Kardinalpunkten
29. Seit 1927 repräsentieren die Flügel das Logo

## senkrecht

1. Sein Logo ist ein fünfzackiger Stern
2. Sein Logo repräsentiert das alte Symbol des Eisens
3. 2 Flügel zurückgezogen
5. Sein Logo repräsentiert einfach das astrologische Zeichen seines Gründers
6. Sein stilisierte "M" erinnert an Flügel im Flug
9. Sein Name bedeutet 3 Diamanten
11. Sein Kopf seines Widder ist bekannt
15. Sein Logo: ein Schiff, das angedockt hat in "Plymouth Rock"
16. Sein Logo ist ein Schmetterling Krawatte
18. Eine Raute ist sein Logo
20. Ein gekrönter Greif repräsentiert seit 1984 sein Logo
22. Die 1987 gegründete amerikanische Marke. Talon war eines ihrer Modelle
23. Drei T-förmige Ellipse
27. Sein Emblem symbolisiert einen Propeller

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

VENDREDI 10 SEPTEMBRE

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

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

SAMEDI 11 SEPTEMBRE

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

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

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

**14H10** Départ en voiture

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

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

Retour à l'hôtel

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

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

DIMANCHE 12 SEPTEMBRE

**9H15** Départ en voiture

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

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

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

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

Chèque acompte de 50€ par personne pour toute inscription.

**Dernier délais d'inscription : . 30 avril 2021**

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

Toutes inscription non munie de son acompte sera considérée comme nulle, Une réservation directement à l'hôtel de destination n'est pas possible Merci pour votre compréhension

ACCF

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

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

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

Es ist unseren Mitgliedern möglich, an den Versammlungen dieses Vereins vor Ort in folgender Adresse teilzunehmen: 5 rue des 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](mailto:sizu-amc@hispeed.ch) Tel :0041329133279



**Pour vos petites annonces:**

**Merci de me communiquer vos messages à : [info@amc-club.eu](mailto:info@amc-club.eu)**

**Je les publierai rapidement, Visitez notre site : [www.amc-club.eu](http://www.amc-club.eu) Merci, Bernard**

**A Vendre chez Silvio notre caissier,**

Porte clé en cristal rétro éclairé avec le logo du club

**10€ Seulement + port**

fabriqué chez Cristallerie Lehrer <http://www.cristallehrer.com/> Chez Silvio,

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

Contactez le : [sizu-amc@hispeed.ch](mailto:sizu-amc@hispeed.ch) tel fixe: +41329133279, mobile: +41794463370



**Sam Jeep & Cars**

**Laurent Debetencourt GSM: 0032 477 77 33 90**

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

**29samjeep@samjeep@mobistar.belive.fr**

**Sivio Zuccatti:** viele AMC Pacer & Eagle, gebrauchte und neue Teile kontaktieren Sie mich: [sizu-amc@hispeed.ch](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> [cerong@gmail.com](mailto:cerong@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** Grosse Auswahl an Dämmmaterial –Thermo-Akustik – Isolierungen

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

# DRINGEND

## Ihre Mitgliedskarten 2021 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 ZURICH

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**

## Loesung des Kreuzworträtsel der Zeitung 43

Photo Dominique et Mélina

