AMC SWITZERLAND

JOURNAL

Janvier 2021

N° 43

Januar 2021

ZEITUNG

Zeichnung: Adam Ferrari

In dieser Nummer:

Dadies Abschied, Scheunenfund…, Bericht über unsere Herbsausfahrt in Lyon,
Roland stellt sich vor,
Montage Schweiz - Teil 2, Jacques kleine süsse Geschichte,
Das Programm unseres nächsten Ausflugs, und vieles Anderes …..

Éditorial

Liebe Leserinnen und Leser,

Wieder einmal war unser Ausflug nach Lyon ein großer Erfolg, trotz des Absags, in letzter Minute von all unseren Schweizer Freunden! Gaëtane und Patrick hatten viele Verdienste um diese Organisation, die es verstanden haben, alle Hindernisse zu umgehen die durch diese außergewöhnliche Situation in diesem Jahr 2020 entstanden sind. Eine Organisation, die mit Humor und Strenge beherrscht wird. Wir alle hatten eine sehr gute Zeit, mit den verschiedenen Touren und Mahlzeiten in ben Bouchons und Restaurants der Hauptstadt der französischen Gastronomie.

Ich möchte auch allen Mitgliedern danken, die an der Redaktion dieser Zeitung beteiligt waren (insbesondere Mattia, die uns bereits einige sehr nette Geschichten geschrieben hat) und ich ermutige alle, die noch nicht mitgeholfen haben, ihre Anekdoten und Abenteuer mit ihren Autos zu teilen.

Vielen Dank an alle.

AMCistement **Der Sekretär: Bernard**

Das wort des Presidenten

Liebe Mitglieder

Diese Zeilen erreichen Euch vom zweiten statistischen Hügel der Covid-19-Fallzahlen. Während der kurzen Gnadenfrist zwischen den beiden viralen Amplituden konnten Gaëtane und Patrick Vallès einige von uns auf die Herbstausfahrt einladen und so den Intervall der (relativen!) Sorglosigkeit fürs Clubleben nutzen. Ein Intervall also, an dem Ort und Zeit zusammenfanden: ein Tal zwischen zwei Steilhängen: wie die Preise im Verlauf des Lebens unserer Klassiker, wie die Hoffnung, sich von einer Ungemach zu befreit zu haben, bloß, um sich bereits wieder mit der Angst vor seiner Rückkehr zu lähmen.

Ein verlorener Sommer also? Ein verlorenes Jahr gar? Weit gefehlt. Das kleine Land außerhalb der europäischen Union und vielmehr noch Frankreich haben weit belastendere Zeiten durchgemacht.

Indem die Arbeit zu Hause – also die Heimarbeit – eine neue Blüte erlebt, mobilisiert sie unerwartete, doch umso erfreulichere Kräfte. So zum Beispiel jene von Mattia und Adam Ferrari, die einen erheblichen Beitrag zur Zeitung beisteuerten, die Ihr soeben in Händen hält.

Apropos Hände: herzlichen Dank auch an die unsichtbare Hand mit umso sichtbareren Ergebnissen; jene unseres Sekretärs und Seitenbetreuers Bernard.

Fazit: entgegen dem unter viralen Unannehmlichkeiten sich möglicherweise einstellenden Eindruck: es sind weiterhin auch gute unsichtbare Kräfte am wirken.

Danken wir ihnen!

Herzlich und mit den besten Wünschen für ein eisernes Immunsystem

Béat

Das Wort des Vizepräsidenten:

Guten Tag an alle,

Zunächst ein großes Dankeschön an Mattia und Adam Ferrari, die aktiv am Schreiben und Produzieren dieses Journals beteiligt waren, in der Hoffnung, dass sie bald bei einem bevorstehenden Ausflug dabei sein können. Wir gratulieren nicht mehr Bernard, unserem engagierten, unersetzlichen Sekretär, Designer und „Chefredakteur“ unserer Zeitung.

Zum ersten Mal im Jahr 2019 hatten wir nur einen Ausflug da unsere Frühlingsausfarht abgesagt wurde. Wir bewundern die über 50-Jährigen, die sich mit Leidenschaft gegen Covid 19 gestellt haben! Nur wenige alte Autos in Lyon, aber wir haten das Vergnügen, sich dank Gaetane und Patrick zu treffen. Wie viele von uns haben den Fourvière-Tunnel dutzende Male oder öfter passiert, ohne anzuhalten und ohne die Geschichte des Ortes zu kennen? Dank dieses Ausflugs konnten wir die Stadt Lyon entdecken.

Wir werden sie bei unseren nächsten Durschfarhten in einem anderen Licht sehen.

Dies ist die Besonderheit dieser Ausflüge. Jeder Veranstalter ermöglicht es uns, eine Region "von innen" zu besuchen, da jeder Veranstalter seine Region kennt und das macht unsere Ausflüge so charmant.

Im Laufe der Jahre haben wir kleine Museen, Dörfer und Landschaften besucht, die nicht zu den großen Touristenkreisen gehören und die uns verzaubert haben. Und die Geschichte geht weiter.

Ich wiederhole meine Bitte an den Mitglieder des Clubs von Westfrankreich, einer Region, die unsere AMCs noch nie besucht haben, einen Ausflug zu organisieren..

Ich hoffe, dass sich viele von uns trotz der besonderen Bedingungen in diesem Jahr im Frühjahr wieder zu unserem Ausflug nach Reims treffen können.

Emmanuel Prat **Emmanuel Prat**

Kassier's Wort !

Es war ein schöner und warmer Oktober Tag da ich mit einem bekannten roten CONCORD beschäftigt war Ihm ein gutes ansehen anzubieten, um einem neuen Schwärmer das Herz zu erobern ! (Der CONCORD ist als "Vétéran" ab MFK einglöst) Zur Zeit ist Er im Winterschlaf eigehüllt !

Die einzalungen der "Jaresbeiträge 2020" sind befriedigend, einige brauchen einen nachruf.

Ich entschuldige mich dass ich am diejärigen "Herbsttreffen 2020" nicht dabei war, aber der Fehler lag an diesem Virus, dazukam noch die Gesundheit von Ginette. Sie ist zur Zeit im Pflegeheim.

Danke an Thomas EDISON der uns dieses "Antivirustelefon" erfunden hat !

Beste Grüsse, euer **Kassier SILVIO**

Generalversammlung vom 5 9 2020 bis 19:45
In Anwesenheit: Luc et Léa Verhaegen, Alain et Josette camus, Patrick et Éveline Lestavelle, Mélina et Dominique Brossier, Stella, Et Emmanuel Prat, Gaetane und Patrick Valles, Danielle und Bernard Scheidt .
Tagesordnung:
Vorlage des Jahresabschlusses durch Bernard, im Auftrag von Silvio, Dieses Conto wird einstimmig von den anwesenden Mitgliedern genehmigt
Wegen Covid plant die Versammlung eine Abstimmung über die Neubesetzung des Comites in der nächsten Sitzung im Jahr 2021.
Genehmigung des Protokolls der Versammlung vom September 2019 in Lacaune, einstimmig.
Ausfahrten 2021:
Unsere Frühjahrsausfahrt 2021 wird von Éveline und Patrick Lestavel am 5., 6. und 7. Juni 2021 organisiert , siehe Anmeldeforrmular in dieser Zeitung
Die Herbstausfahrt wird von Mélina und Dominique organisiert , die Daten sind noch festgelegt
Abschluss der Versammlung 20:07 Uhr, nach Erschöpfung der Diskussionsthemen.
Der Sekretär: Bernard Scheidt

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 :

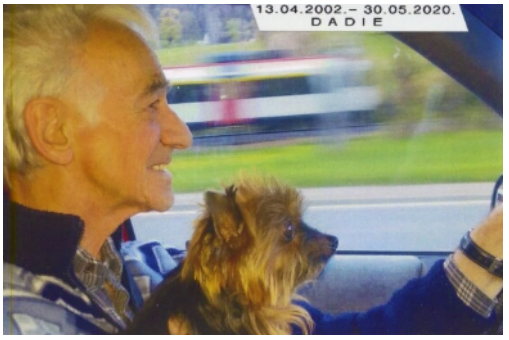
Président	**Beat GEIER**	mobile:	+41 (0)78 608 61 68
	Winzerhalde 91		gbrt@swissonline.ch
	CH-8049 ZÜRICH-Höngg.		
Caissier & info. téchnique	**Silvio ZUCCATTI**,	fixe/fax:	+41 (0)32 913 32 79
	12, rue des Crêtets	mobile:	+41 (0)79 446 33 70
	CH-2300 LA CHAUX-DE-FONDS		sizu-amc@hispeed.ch
Responsable 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

Grüetzi an alle !
Leider habe ich eine traurige Nachricht anzukündigen, unsere entzückende und geliebte DADIE hat uns am 30.Mai für das vier Pfoten Paradies verlassen. Unser Tierartzt war machtlos und versuchte was möglich war, aber Ihre Nieren haben versagt.
In aller zurückhaltung hatten wir am 13. April seine achtzehn Jahre in Coronastimmung gefeiert.
Wir wussten dass diese Zeit einmal kommen wird, aber achtzehn Jahre Gegenwart kann mann nicht so schnell löschen.
Sie fehlt uns !

Freudschaftliche Grüsse
Silvio und Ginette



SCHEUNENFUND…BEI UNS!

Die Anzeige klang verlockend: zum Verkauf stand ein Jeep Grand Wagoneer Bj. 1986 mit dem bekannten 5.9 L-Motor, der damals bereits standardmässig nur in der Limited-Ausführung gebaut wurde. Mein Angebot wurde umgehend eingereicht, doch es wurde überboten und die Hoffnung, den Fuhrpark mit einem anderen grossen Jeep war im Nu aus dem Tisch. Die Sache war für mich umso mehr enttäuschend weil ich das Fahrzeug von nah bereit besichtigt hatte… und verfiel dem Charme des grossen „Grand Ma“, wie die Amis es liebevoll nennen. Der Jeep stand in der Zentralschweiz. Am Samstagmorgen war ich hingefahren und konnte ihn problemlos begutachten. Doch gestartet war er nicht, aber das war nicht so wichtig. Vielmehr konnte ich feststellen, dass die Karosserie in Ordnung war, abgesehen von einer Beule im hinteren Kotflügel. Das Interieur war in gutem Zustand und alles in allem war es ein faires Angebot das nicht zu verpassen war, obwohl ich nicht bereit war, jegliche Summe für das Fahrzeug auszugeben. Der Verkäufer, der in Zürich wohnte (das Auto stand in Rothenturm SZ) hatte mir versichert, dass das originale Lenkrad ebenfalls vorhanden war. An diesem Tag fuhr ich weiter nach Zürich wo ich einen schönen Opel Kapitän A Bj. 1967 gefunden und gekauft habe. Sollte es mit dem Jeep schiefgehen, hatte ich gemeint, dann hätte ich mich wenigstens mit dem Kapitän getröstet.

Und so war es auch. Schade wirklich, der Grand wäre mein viertes Fahrzeug dieser Gattung gewesen. Das erste war ein unglückliches Auto; zwar schön (weiss mit Holzeinlagen) aber mechanisch eine halbe Katastrophe. Der zweite (der heute noch vorhanden ist), ohne Holzeinlagen dafür mit permanenten Antrieb, war nicht schlecht doch fuhr er etwas träge wegen des Antriebssystems. Der dritte im Bunde war kein Wagoneer sondern ein 4-türiger Cherokee den ich in einer Garage in Basel entdeckt hatte. Der Wagen war sehr bescheiden, ganz hinten in einer Ecke versteckt parkiert weil er in seiner vollen Bescheidenheit in keinem Verhältnis stand mit den Luxuskarren die das Geschäft zum Verkauf anbot. Der Verkäufer war zugleich überrascht und doch glücklich als ich nach dem Cherokee fragte. Wir wurden schnell einig. Der komische Wagen sollte für ihn so bald wie möglich verschwinden. Jahrelang fuhr er bei uns zuverlässig und leistete grossartige Dienste. Der hatte sogar eine Luftdruckbremsanlage, gut für einen 6-t Anhänger! Die Grand Ma mit dem 8V-Motor mit 5.9 L Inhalt sind grossräumig, komfortabel, zuverlässig, stark und problemlos. Amerikanischer geht’s nicht.

Nun zurück zur kleinen Geschichte. Eine Woche später, samstags Vormittag gegen 10.30 kam ein Anruf. Der Zürcher Verkäufer fragte mich, ob ich noch am Wagen interessiert sei. „Der ist doch verkauft worden, oder?“ Frage ich. Na ja, sagte er mir, der Käufer war vom Vertrag nach der Besichtigung zurückgetreten. Oh ja, sagte ich, ich kaufe aber zu dem von mir angebotenen Betrag der verständlicherweise niedriger war, als derjenige des Deutschen Anbieters der den Zuschlag bekommen hatte. Der Zürcher sagte sofort ja, unter der Bedingung, dass das Fahrzeug bis Sonntagabend weg sein sollte. Die Zeit war wirklich knapp. Damals hatten wir Kontakte mit einem Bündner Transporteur der mittels Land Rover Discovery und Anhänger schon mehrere Transporte für uns zuverlässig erledigt hatte. „Wo sind sie im Moment?“ fragte ich ihn. „Ich spaziere gerade mit dem Hund.“ Das klang gut. „Bitte sofort zurück, Discovery starten, Jeep in Rothenturm abholen und ins Tessin bringen.“ Es war Januar. Es schneite nicht aber es war bitterkalt. Ich sehe das Gespann heute noch deutlich vor meinen Augen: Gegen 18.00 Uhr kam er an.

Einige Tage nach der Ankunft / Quelques jours après être arrivée

Vorne: der Wagoneer 1979 mit dem permanenten Allradantrieb; hinten die „Grand Ma“ wieder unterm Sonnenschein /

devant: la Wagoneer avec le 4x4 permanent; derrière la „grand ma“ qui revoit la lumière

Mein Jeep war total eisgekühlt, voll von Eiszapfen! Ob der Wagen startet? Aber sicher, sagte der Mann. In Rothenturm war damals dies nicht der Fall weil der Tank leer war! Nach einem Check über den Gesamtzustand und einigen Fotos wurde der Jeep ganz hinten bei uns unterm Dach parkiert. Zuerst sollte man die Ersatzteile besorgen, erst danach sollten wir mit der Restaurierung anfangen. Die Teile, auch die sehr seltenen wie z. B. die Radnabenkappen, waren schon lange im Regal. In der Zwischenzeit haben wir mehrere andere Fahrzeuge instand gesetzt. Bis Adam sagte: Es ist nun an der Zeit, Jeep führe neh, wir müssen anfangen! Das war ein Unterfangen: Opel Blitz herausnehmen, zwei Opel Corsa umparkieren, den Jeep Wagoneer (den mit dem permanentem Allradantrieb) herausnehmen, einen Rekord 53 auf die Seite schieben und dann kamen wir endlich zum Grand Wagonneer. So gesagt konnte man glauben, die Sache erledigte sich in einigen Minuten. Das Manöver dauerte fast 3 Stunden! Und der Grand Wagoneer startete nicht, sodass der Jeep Cherokee als Abschleppwagen eingesetzt wurde.
Adam war glücklich. Sein Grand Wagoneer war endlich aus dem Schlaf geweckt und ist nun bereit eine Restaurierung über sich ergehen zu lassen.
Das ist jedoch eine andere Geschichte: Darüber etwas mehr sobald wir fertig sein werden.

Mattia Ferrari

Der Staub schützt… / La poussière conserve….

Sortie d’Automne à Lyon

Maskiert oder nicht,
Wir trafen unsere Freunde in einer warmen Atmosphäre.
Außerdem war das Wetter für uns günstig

Nur sehr wenige von uns haben es gewagt, mit einem klassiker zu kommen.

Herbstausfahrt: Spaziergänge in Lyon

Wir sind alle am Freitag, den 4. September am Nachmittag bei der Résidence Villemanzy in Lyon eingetroffen. Die Organisatoren Gaëtane und Patrick haben die Teilnehmer Evelyne und Patrick, Danièle und Bernard, Léa und Luc, Joséphine und Alain mit Lex und wir zwei Stella und Emmanuel empfangen. Melina und Dominique sind später eingetroffen.
Das Hotel liegt hoch gelegen über Lyon, das eine wunderschöne Aussicht auf die Stadt ermöglicht.
Traditionsgemäss ist Bernard mit der AMC-Banderole erschienen, die wir mit den Haarnadeln von Gaëtane befestigen konnten! Bernard hatte sich im voraus in Morteau zum Mittagessen mit Silvio getroffen und von ihm die Rechnungen für die GV bekommen.
Am Freitagabend hatten wir die Gelegenheit, in einem nahe dem Hotel gelegenen Restaurant das Abendessen zu nehmen. Diese hohe Terrasse schien wie ein Balkon auf dem Rhône zu sein.

Am Samstagvormittag hatten Léa und Luc eine kleine Panne: Die Schlüssel blieben im geschlossenen Wagen stecken. Alle Versuche an die Schlüssel zu gelangen blieben erfolglos, sodass Luc auf die Hilfe eines Abschleppdienstes hingewiesen wurde, der versprach, den Tag darauf zu kommen.

Unsere kleine Gruppe ging zu Fuss zur Besichtigung der „Maison des Canuts“, wo uns ein Film über die Geschichte der Seide gezeigt wurde, deren Fabrikation in China entdeckt wurde. Im I Jahrhundert verliess die Seide China über die später genannten „Seidenstrassen“. In Rom waren nur Lein, Wolle und Baumwolle bekannt, die Seide war völlig unbekannt. Im VI Jahrhundert begann in Konstantinopel unter Kaiser Justinian die Bearbeitung der Seide. Die Seide entsteht aus den Eiern eines Schmetterlings, des Maulbeer-Bombixs.

Bei der Schlüpfung wird es Raupe, auch Seidenwurm genannt. Die Zuchtbetriebe werden „Magnanerais” genannt.
Die ersten Fabriken erschienen im XVI Jahrhundert dank Maulbeeren-Plantagen. Die Raupen stellen einen sehr feinen und doch sehr soliden Faden her. Heute stellt die Seide nur 0.1% aller hergestellten Textilien auf der ganzen Welt dar. Die Seide begann 1536 in Lyon hergestellt zu werden. Ende des XIX Jahrhunderts zählte Lyon 10‘000 Webstühle.

Wir haben die Webstühle entdeckt und unsere Führung hat sie in Betrieb gesetzt, sodass wir deren Arbeitsweise bewundern konnten. Wir wurden auch über die Stickerei informiert.

Hotel Parking

Ausicht aus dem Hotel Zimmer

Maison des Canuts

Maison des Canuts (Besichtigung)

Nach diesem interessanten Besuch haben wir das Quartier der Croix Rousse besichtigt, das seinerseits sogar eine eigene Republik war. Heute ist ein Dorf mitten in der Stadt. Wir konnten das Traditionsfest der Mitglieder der „République des Canuts“ erleben, ein Fest in Zusammenhang mit der Weinlese im „Croix Rousse“.
Wir haben einen Spaziergang mit Besichtigung der „traboules“ gemacht, der Durchgänge zwischen den engen Gassen und den Innenhöfen. Diese Durchgänge wurden von der Resistenz während des 2. Weltkrieges benutzt.
Luc und Patrick haben in der Zwischenzeit die im Wagen eingesperrten Schlüssel bergen können.

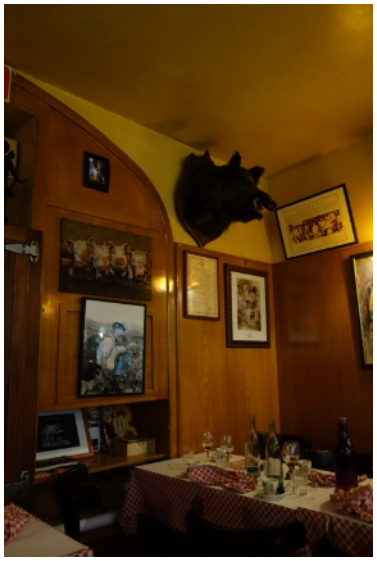
Schkussels problem !

Kleine Promenade dursch Lyon, und Panorama aus dem « Croix rousse Viertel «

Besuch des 'Croix rousse' Viertel, Dursch die Traboules. Unsere Gruppe vor dem Bartholdi-Brunnen

Das Mittagessen haben wir genussvoll in einem typischen „bouchon lyonnais“ geniessen können, mit gutem Wein begleitet.

Eine sehr gute Adresse



Saône die uns ermöglicht hat die schönen Burgen, die historischen Bauten und die Denkmäler zu bewundern. Das war eine grossartige Art, Lyon zu erleben!

Einige sind zum Hotel zurückgekehrt, während eine kleine Gruppe mittels einer Drahtseilbahn die „Basilique de Fourvièvres“ besichtigt hat die eine wunderbare Aussicht auf die ganze Stadt ermöglicht.

Eine kleine Erfrischung wurde wegen der Hitze unumgänglich: eine pralle Sonne (bis 32° Grad) hat uns über das WE begleitet.

Wir haben einen Sparziergang durch die romanischen Ruinen von Lugdunum wo übrigens ein wunderschönes Theater steht, das älteste in Frankreich das im 15. Jahrhundert erbaut wurde.

Danach haben wir unser Hotel durch den Bellecour-Platz erreicht, den grössten Platz Frankreichs mit der Statue von Louis XIV.

Anschliessend hatten wir unsere GV mit Apéro und anschliessend das Abendessen.

Am Sonntagmorgen haben wir uns leider wegen der vielen Ampel verlaufen, haben Busspuren befahren, mehrmals gewendet und nach einem Haufen Verkehrs-Übertretungen hat die erste kleine Gruppe das Museum de l'auto de Malartre erreicht, bald gefolgt von der zweiten Bande.

Es ist ein grossartiges Museum in einem Schloss eingebaut das die Saône dominiert.

Abfahrt zum Museum

Schloss Henri Malatre

Henri Malartre war ein passionierter Autofan der viele alten Autos gesammelt hat mit einer Vorliebe für die ältesten.
So hatten wir im 1960 eröffneten Museum die Möglichkeit, einige Raritäten und Einzelmodelle zu bewundern, wie z. B. Rocher Schneider von 1898. Mehrere Wagen der 60er Jahre sind dort ausgestellt. Wir fordern sie auf, dieses Museum zu besichtigen: Die Sammlung ist einmalig.
Man soll nicht vergessen, dass in Lyon mehrere Autofabriken anfangs des Jahrhunderts ansässig waren. Nennen wir nur eine Marke: Berliet.
Lyon war wirtschaftlich sehr dynamisch.

Besischtigung des Museums

Es ist auch zu erwähnen, dass die Autonummer in Lyon bereits 1891 erfunden wurde.
Wir konnten das erste in Frankreich 1871 gebautes Motorrad von Guillaume Perreaux bewundern: er hatte einen Dampfmotor auf einem Fahrrad montiert!
Wir haben auch weltbekannte Autos bewundert so z. B. ein Lorraine Dietrich das im Film Bossalino eine Rolle gespielt hat, der Mercedes Cabrio von Hitler, ein Delahaye von Delattre de Tassigny, ein Packard von Edith Piaf, ein Renault Vivastella der Gebrüder Auguste und Louis Lumière.

Mittagessen vor der Rückkehr

Nach dieser spannenden und begeisternden Besichtigung hatten wir unser Mittagessen auf einer Terrasse eingenommen und konnten noch einige Momente der Freundschaft zusammen verbringen.
Wir bedanken uns recht herzlich bei Gaëtane und Patrick für die Organisation dieses Anlasses, der mit Sicherheit viel Arbeit gefordert hat.
Wir hoffen, uns alle zum Frühlingstreffen 2021 wieder sehen zu können, das von Evelyne und Patrick organisiert sein wird.
Emmanuel und Stella
(Freie Übersetzung von Mattia Ferrari)

Als neues Mitglied im AMC-Club würde ich mich (bzw. mein Auto sich) gerne kurz vorstellen:

Schon vor langer Zeit habe ich den Pacer in mein Herz geschlossen, denn ich liebe Autos, die nicht den üblichen Konventionen entsprechen. Dann, ohne wirklich danach gesucht zu haben, sah ich einen Pacer Wagon (4.2 l, Automat) in Zürich zum Verkauf. Nach einer ausgiebigen Probefahrt entschloss ich mich, den Wagen zu kaufen. Bis Mitte August bin ich jetzt damit problemlos herum gefahren. Momentan steht der Pacer jetzt beim Carosserie-Spengler, der die hinteren Ecken und das Schiebedach (!) noch in Ordnung bringt, denn mein Ziel ist es, beim nächsten Vorführtermin den Veteraneneintrag wieder zu erhalten.

Ich kann es kaum erwarten, bis ich das Auto wieder abholen kann.

Roland Debrunner
Oetwil a.d.L..

Montage Suisse – Teil 2

Ich habe schon auf die hohen Zollgebühren für den Einfuhr von Autos in den 30er Jahren hingewiesen, die bei uns galten (s. Teil 1 im Journal Nr. 42). Die kleinste unten den Fabriken, die Autoteile importierte und in der Schweiz Autos zusammensetzte ist wohl Saurer in Arbon.
Vom „Ostschweizer Kleinbetrieb zum internationalen Technologiekonzern“ könnte man in nur einigen Worten die Geschichte des Saurer-Unternehmens resümieren. Doch fangen wir von vorne an.

1853 gründet Franz Saurer seine Giesserei in St. Georgen (Kanton St. Gallen). Bereits 1863 verlegt er seinen Betrieb aus Platzgründen nach Arbon. Im Jahr 1888 fängt die Giesserei mit der Herstellung von Petrolmotoren an. 1986 übernimmt sein Sohn Adolph das Unternehmen und zwei Jahre später wird das erste Fahrzeug präsentiert: Der einzylindrische Motor entwickelt 5 PS, hat 3.14 L-Inhalt und dank eines 3-Gang-Getriebes kann der Wagen, der 4 Personen befördert, eine Geschwindigkeit von 28 Km/h erreichen. 1902 fiel die Wahl auf den Benzinmotor und 1903 wurde der erste Lastwagen vorgestellt: Es handelte sich um einen 5-Tonner mit einem 4-Zylinder-Motor.

Nicht alle wissen, dass Saurer ein echter Pionier in Sachen Innovationen gewesen ist, ähnlich wie FBW. Es sei hier nur auf einige unten den unzähligen Patenten hingewiesen, die richtungsgebend sind. Bereits 1904 hat Saurer die Motorbremse erfunden, eine überaus wichtige Erfindung in einem Bergland wie der Schweiz. Früher musste der Fahrer sich nur auf die gusseisernen Bremsbacken verlassen, die talwärts die Bremstrommeln glühend heiss werden liessen. Dadurch wurde die Bremsleistung drastisch reduziert und grosse Gefahren entstanden für Personen und Güter.

Eine zweite nicht minder wichtige geniale Erfindung von Saurer war die automatische Anlassvorrichtung, die ebenfalls bereits 1904 patentiert wurde. Damals war es üblich, den Motor mit einer Andrehkurbel anzulassen. Dieses Manöver war nicht ungefährlich und auf jeden Fall war es anstrengend. Die automatische Anlassvorrichtung ermöglichte dem Fahrer den Motor ganz leicht und mühelos mit einem Knopf vom Fahrersitzt aus anzulassen.
Der Druckluftanlasser wurde jahrzehntelang in Saurer- und Berna-Lastwagen verwendet. Saurer entdeckte früh das Potential, seine Lastwagenchassis für die Beförderung von Personen einzusetzen: 1906 entstand der erste Autobus.

Ab 1904 wurden Vollgummireifen verwendet statt Stahlbandräder. Später wurden die weltbekannten „Alpenwagen“ (mit einem im Sommer zurückgefalteten Dach) eingeführt, die unsere Pässe erfolgreich eroberten.

Saurer Alpenwagen

Das Werk expandierte ins Ausland: Im Französischen Suresnes 1910 (Saurer France SA) wo mehr als 1'000 Angestellte tätig waren, in Lindau in Deutschland (wo eine kurze und doch erfolgreiche Zusammenarbeit mit MAN entstanden ist, die zum Verkauf von MAN-Saurer Lastkraftwagen von 1914 bis 1918 geführt hat – Die joint venture endete im Einverständnis 1931), in Österreich (Österreichische Saurerwerke AG) in Wien-Simmering, wo von 1906 bis 1969 Lastwagen und Autobusse hergestellt wurden (bis 1937 mit Saurer Arbon als Hauptaktionär) und sogar in den USA wo die Mack Trucks Co. Saurer-Lastwagen bis 1918 montierte.

Hier Oben : Saurer Car alpin

Hier Oben Links: Saurer Car alpin 1940

Hier unten Links : Saurer LC2 1937

Bereits im Jahr 1906 hatte Saurer eine Propagandafahrt mit einem Omnibus über alle schwierigen Pässe der Österreichischen Alpen organisiert, die die Zuverlässigkeit der Schweizer Fabrikate bewies. Schon im Jahr 1904 hatte Saurer Arbon Kontakte in London aufgenommen, was 1906 zu Geschäftsverbindungen mit der Firma Hallin Dartford führte, die einen Lizenzvertrag für die Herstellung von 3-t-Omnibusfahrgestelle zum Objekt hatte.
1892 hatte Rudolf Diesel in Deutschland ein überaus wichtiges Patent angemeldet, nämlich den Diesel-Motor und 1897 stellte er den ersten mit Dieselöl betriebenen Motor der Öffentlichkeit vor. Saurer konnte auf den persönlichen Beistand von Rudolf Diesel zählen und im Jahr 1908 stellte das Arboner Werk seinen ersten 4-zylindrischen Motor vor, den ersten schnelllaufenden Dieselmotor der Welt! Im Jahr 1934 führte Saurer die direkte Einspritzung ein, eine andere wichtige Erfindung.
Saurer hat im Jahr 1929 die Mehrheit der Aktien der Firma Berna AG in Olten aufgekauft, die ebenfalls Lastwagen und Busse herstellte. Seit der Übernahme hat die Firma Berna praktisch die gleichen Fahrzeuge wie Saurer angeboten, nur etwas günstiger.
Das Arboner Werk hat sich nicht nur mit Motorwagen befasst, sondern auch mit Stickereimaschinen, die die ganze Welt erobert haben. Saurer-Lastwagen wurden überall hin exportiert. In Europa, wie gesagt, hatte das Unternehmen Zweigniederlassungen gegründet, doch man kann heute noch Schweizer Lastwagen in Afrika, Asien und Südamerika begegnen, so robust und zuverlässig sie sind, obwohl die allerletzten im Jahr 1986, genau am 27. Februar, das Werk Arbon verlassen haben. Ein Saurer muss eben ein Leben lang halten, manchmal auch länger!
Im Jahr 1934 wollte sich Saurer erneut mit den leichten Motorfahrzeugen befassen. Nach dem ersten Wagen 1898 hatte sich das Werk hauptsächlich auf Güter- und Omnibustransporte konzentriert. Saurer begann 1934 mit der Montage von Chrysler-Fahrzeugen in Arbon, dies bis 1938.
Die Anzahl von den in Arbon zusammengestellten Fahrzeugen ist leider nicht genau zu ermitteln. Die Rede ist von 2‘000 bis 3‘000 Wagen. Saurer bleibt also nach General Motors Suisse SA in Biel und AMAG in Schinznach-Bad der drittgrösste Hersteller von Auto „made in Switzerland“.
Dementsprechend gering ist die Anzahl der übriggebliebenen Fahrzeuge „Montage Saurer“. Die Schweizer Oldtimer-Szene kennt eine Handzahl von Dodge die Arbon verlassen haben. Was ich für AMAG in Sachen verwendeten Materialien geschrieben habe gilt auch für Saurer. Alle in Arbon montierten Autos wurden zudem mit einer unübersehbaren verchromten Schrift am Kühlergrill versehen: „Montage Saurer“.

Dodge Saurer 1938

Saurer ist mit Sicherheit jedoch nicht für die Herstellung von Autos in bester Erinnerung geblieben, sondern vielmehr für seine Lastwagen und seine Autobusse die den Schweizer Strassennetzt gekennzeichnet haben, geschweige denn für seine legendären Militärfahrzeuge.
Ich möchte hier nur auf eine Kleinigkeit hinweisen. Adam und ich besitzen einige Berna- und Saurer-Lastwagen, darunter einen Saurer LC2 von 1937 mit Benzinmotor und einen Berna 2 VM von 1969. Den grössten Spass macht mir der 2 VM (= Saurer 2 DM).
Er ist leicht zu lenken trotz fehlendem Servo, hat ein gut zu bedienenden Getriebe mit Schnellgang (4 + 4), ist wendig, kräftig, mit Allrad überall einsetzbar.

Macht viel mehr Spass den alten Lastwagen zu fahren als ein Auto!

La plaquette de montage Saurer

Caminhao 1911

Wenn der Leser mal Gelegenheit hat, den wunderschönen Kanton Thurgau zu besichtigen, dann muss er dem Saurer-Museum in Arbon unbedingt einen Besuch erstatten.

I

Dodge Montage Saurer

Dodge D11 Deluxe Montage Saurer

Berna 2 VM 1

Da kann er nicht nur Saurer-Lastwagen und -Busse bewundern (darunter den ältesten überaus bekannten fahrbereiten Saurer Lastwagen der Welt, den Caminhao von 1911, von Südamerika reimportiert und vom Oldtimer Club Saurer vollständig aufwändig restauriert), sondern ebenfalls die Stickereimaschinen die in Betrieb gesetzt werden können. Die dort fabrizierten Original-Produkte sind im Shop zu kaufen. Es ist eine sehr empfehlenswerte Adresse direkt am Bodensee!

Mattia Ferrari

Jacques kleine süsse Geschichte

Diese hätte eine der vielen Geschichte der Migration sein können. Sie ist doch etwas anders.

Jacques erblickte das Licht der Welt in einem kleinen Dorf im Bleniotal, auch Sonnental genannt. Beide Eltern arbeiteten, die Mutter bei dem grössten Arbeitgeber der Region, der Schoggifabrik. Er besuchte zum Glück die Schule weil seine Eltern unbedingt wollten, dass er eine Ausbildung haben sollte. Damals war eher das Gegenteil die Regel, weil daheim wenig zum Essen gab und die Armut weit verbreitet war: Die Jungen sollten lieber tatkräftigt im Haushalt mitmachen statt Zeit in der Schule zu verschwenden. Jacques war sehr intelligent, aufgeschlossen, sympathisch, sehr neugierig und begabt. Er war insbesondere sprachbegabt, lernte alles sehr gut und schnell und die Lehrerin hatte diese Qualitäten den verdutzten Eltern mitgeteilt und sie aufgefordert und aufgemuntert, ihn studieren zu lassen. Nach den ersten Perplexitäten entschlossen sich die Eltern, er sollte zuerst mal die Grundschule besuchen.

Viele Leute im Bleniotal waren nach Frankreich ausgewandert und jede Familie hatte dort Verwandte die hauptsächlich im Verkauf von Marroni tätig waren. Kastanienbäume hatte es im Bleniotal, wie überall im Tessin, recht viele. Sie ersetzten die Kartoffeln im Haushalt: Sie waren praktisch gratis und zugleich nahrhaft. Damals war es sogar üblich, dass eine Familie Besitzerin von Kastanienbäumen auf einem Fremdgrundstück sein könnte: Diese Bäume waren registriert und kein Mensch ausser die Besitzer konnten davon profitieren.

Als Jacques 15 Jahre alt war entschloss er sich, Schluss mit der Schule zu machen und auszuwandern. Paris sollte sein Ziel sein, dort wo sein Onkel ein Marronistand betrieb. Im kleinen Rucksack packte er seine Siebensachen und eins vergass er nicht: Die Klarinette, die er von seinem Grossvater, der in der Dorfbande mitgewirkt hatte, geschenkt bekommen hatte. Paris verwirrte und faszinierte Jacques zugleich. Von einer so grossen Metropole hatte er nur in den Bücher gelesen und einige Bilder gesehen. Doch die Realität war überwältigend. Jacques half seinem Onkel am Stand wo im Winter Marroni und im Sommer Glace verkauft wurden. Doch seine Liebe zur Musik führte ihn dazu, nebenbei auf der Strasse Klarinette zu spielen.

1936 Delahaye 1934

Eines Abends im Sommer 1935 stand er an einer Kreuzung, es war heiss und er begann zu spielen. Der Verkehr war nach einem Unfall blockiert und der Zufall wollte, dass vor ihm ein wunderschönes Auto anhielt: Die Limousine (aber das wusste er noch nicht) war ein Delahaye 134 und aus dem hinteren Autofenster fragte die Dame nach seinem Namen. Sie war von seiner Musik angetan und wollte mehr vom Jungen wissen. Jacques, der in der Zwischenzeit fliessend Französisch sprach, erklärte der feinen Dame was er in Paris machte und woher er kam. Er wusste nicht, dass diese reiche Frau Besitzerin von einer Kette von Patisserien war. Fasziniert von der Art und Weise, wie der Junge die Klarinette spielen konnte, lud sie ihn ein: Er sollte mal für eine kleine Gesellschaft in einem Herrenhaus spielen. Jacques war begeistert und stimmte sofort zu. Doch schlau wie er war, zeigte er sich plötzlich traurig und sagte: „Madame, ich komme schon gerne. Habe jedoch keinen passenden Anzug.“ Die Dame verstand sofort, mit wem sie zu tun hatte und gab ihm eine Anzahlung. Jacques erschien pünktlich und verblüffte die feine Gesellschaft nicht nur mit seiner Musik, sondern auch mit seinem Charme. Sein Repertoire war jedoch begrenzt. Mit dem verdienten Geld erwarb er auf dem Flohmarkt Musikpartituren die er sofort ausprobierte. So kam es, dass Jacques tagsüber am Verkaufsstand stand und abends Klarinette auf der Strasse spielte.

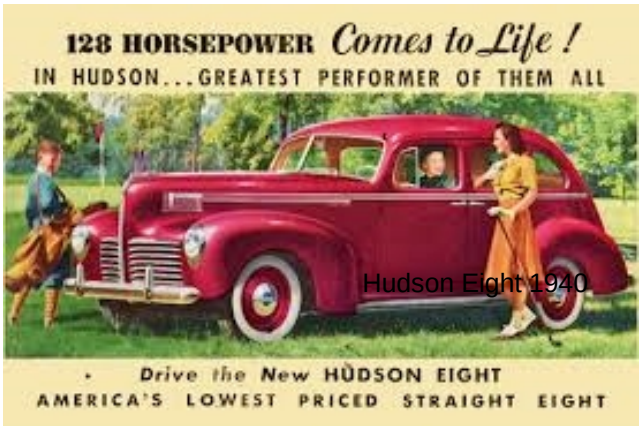
Doch seine Absichten waren anderer Natur. Zwar spielte er gerne Musik, hatte jedoch schnell verstanden, dass er damit nicht viel mehr als im Verkauf verdienen konnte. Mit der Dame hatte er in der Zwischenzeit ein aufrichtiges, aufgeklärtes Verhältnis aufgebaut und so konnte er erfahren, dass sie mit der Patisserie ihr Geld verdiente. Jacques erklärte ihr, sein Traum wäre, eine eigene Patisserie mit anschliessendem Café aufzumachen. Dame Bonnot schlug amüsiert vor, er sollte zuerst mal probieren, im Labor mitzuwirken. Der Junge war begeistert: Er lernte schnell und war sogar imstande, einige alten Tessiner Rezepte, die er von seiner Grossmutter gelernt und mitgebracht hatte, dem Chef beizubringen. Von der Schokolade war Jacques schier begeistert. Seine Mutter arbeitete bei der Firma Cima Norma in Dangio im Bleniotal, einer grossen und damals schweizweit bekannten Schokoladefabrik. Übrigens: das Metier des Chocolatiers hatte Tradition im Bleniotal. Zum Beispiel: Die Familie Maestrani - deren noch heute geschätzte Schokoladefabrik von Aquilino Maestrani 1852 in Flawil SG gegründet wurde - kommt von hier.
Ab und zu konnte die Mutter einige Splitter Schoggi heimbringen und es war ein Fest! Die „Lehre“ im Labor war erfolgreich. Nach einem Jahr hatte er sich zum Patissier hervorgehoben und hatte einen weiteren Traum im Kopf: Nach Amerika auszuwandern. Paris war ihm zu klein. Schnell lernte er Englisch und mit dem Batzen Geld, den er in der Zwischenzeit dank Schoggi und Musik und unheimlich viel Arbeit zusammengetragen hatte, bestieg er das Schiff zur neuen Welt, gerade noch rechtzeitig vom dem 2. Weltkrieg. In der Zwischenzeit hatte er sogar geschafft, Autofahren zu lernen weil er auf seiner charmanten Weise einen Bekannten der Dame überzeugt hatte, er hätte gleichwohl Chauffeur werden können.

Jacques erreichte Kalifornien. Er war überzeugt, dort hätte er seine weiteren Träume verwirklichen können. Die dortige Realität war jedoch härter als er sich vorgestellt hatte. So vergingen einige Jahre in denen unser Tessiner Junge, der inzwischen sich Jack nannte, den verschiedensten Arbeiten nachging. Sein Dasein war von der Klarinette und von Autos geprägt. So kam es, dass eines Tages ein grosser Mann auf dem Trottoir stolperte und umfiel als er ihm zuhörte, gerade vor unserem Klarinette spielenden Junge, der dem Verunfallten sofort zur Hilfe stand. Der Mann wurde von Jack bis zum Auto begleitet, zu einem schönen grossen silbergrauen Wagen. Der Verunfallte war jedoch nicht mehr imstande, Auto zu fahren. Jack bot sich als Chauffeur an und wurde einstweilen eingestellt.

Hudson Country Club Eight 1940

Der Strassenmusiker wollte wissen was für ein wunderschönes Auto das sei, und der Mann erklärte ihm „Es ist ein Hudson Country Club Eight von 1940, aber kannst du wirklich fahren?“. Aber doch: „In Paris habe ich Autofahren gelernt, Mister!„ Der grossgewachsene Mann schätzte nicht nur seine Musikkunst sondern auch die Fahrkünste des jungen Jack. Er forderte den soeben eingestellten Chauffeur vor einer Patisserie anzuhalten. Jack war alles klar: Dieser sympathische Herr war sehr naschhaft, so hatten die zwei Männer die Gelegenheit, sich näher kennenzulernen. Der Mann war ein Impresario! Im Land der unendlichen Möglichkeiten machte Jack eine brillante Karriere als Klarinettspieler.

Doch sein Traum hatte sich noch nicht verwirklicht. Nach einigen Jahren als Musiker konnte er endlich seine Patisserie in Sonoma aufmachen. Es war ein Riesenerfolg. Jack machte sich einen ausgezeichneten Namen als feiner „Pariser Patissier“ und er verstand sofort, die vielen guten Früchte Kaliforniens bestens zu verwerten. Anfangs der 50er Jahre war Jack ein erfolgreicher Geschäftsmann der nach einem neuen Wagen Ausschau hielt. Die erste Fahrt mit dem Hudson hatte ihn geprägt: Er hatte diesen Wagen vom Impresario abgekauft. Das Auto war jedoch in die Jahre gekommen. Jack legte sich einen Hudson Commodore 1950 an, beige metallisiert und weiss, eine Wucht! Er war insbesondere von seiner Strassenlage begeistert, die weit überlegen war als diejenige der Konkurrenz.



Hudson Eight 1940

Hudson Commodore

1957 folgte ein Hudson Hornet, dreifarbig: Silbergrau, rot und weiss. Er konnte nicht wissen, dass er den letzten „car“ dieser Marke erworben hatte. 1965 konnte er selbstverständlich keinen Hudson mehr erwerben da die Marke längst verschwunden war und so fiel seine Wahl auf einen Rambler Ambassador Coupé mit einem starken V8-Motor. Jack blieb stets einer AMC-Marke treu.

Hudson Hornet 1957

AMC Concord 1980 SW

Rambler Ambassador Coupé 1965

Nach dem Tod seiner Eltern war er nicht mehr in die Schweiz zurückgekommen. Er meinte, es wäre nun an der Zeit, insbesondere dem Bleniotal einen Besuch zu erstatten. 1980 war es soweit. Seiner Frau und den Kindern wollte er seinen Heimatort zeigen. Er erzählte ihnen, die Schweiz sei ein Bergland wo im Winter immer viel Schnee gibt. Die Familie flog bis Zürich (ab New York mit dem Concorde!) und dort hatte der versierte Geschäftsmann einen passenden Wagen mit Allradantrieb reserviert, einen AMC Eagle Station Wagon das… in der Schweiz noch nicht lieferbar war! Die Garage J. H. Keller in der Vulcanstrasse 120 in Zürich, offizieller Importeur der Marke, bot ihm einen Concord Station Wagon mit dem 4.2 L-6 Zylindermotor an, das genauso aussah. Die Familie fuhr mit dem weiss-braunem Neuwagen von Zürich über Chur nach Bonaduz, Disentis und über den Lukmanierpass – wo sie einen Halt zum Pik Nik machten – und erreichte den Bleniotal, wo sie sehr freundschaftlich empfangen wurde. Der AMC-Wagen war ebenfalls eine Rarität die niemand im Sonnental je gesehen hatte.
Frau und Kinder waren von der Schweiz begeistert. Nur die so schmalen Strassen – nicht nur die Passstrassen - und die übertriebenen Geschwindigkeiten der Schweizer Automobilisten - waren aus ihren Augen sehr unangemessen: Sie waren den recht breiteren amerikanischen Highways und an anständigeren Tempos gewohnt.

Chocolat Cima Norma

FEBA

Die Heimat hatte sich in der Zwischenzeit stark verändert. Das Gebäude der Schokoladefabrik stand nach wie vor imposant da, aber vom ersehnten Schoggiduft gab es keine Spur mehr. Die Schmalspurbahn (FEBA - Ferrovia elettrica Biasca-Acquarossa, 1911 eingeweiht) hatte bereits am 29. September 1973 den Dienst eingestellt. Nur der uralte Saurer-Lastwagen der Fabrik stand noch in der Remise.

Jack hat dann das Elternhaus in seinem Heimatdorf in ein schönes grosses Haus ausgebaut und renoviert, das heute noch „Patissierhaus“ genannt wird.

Mattia Ferrari

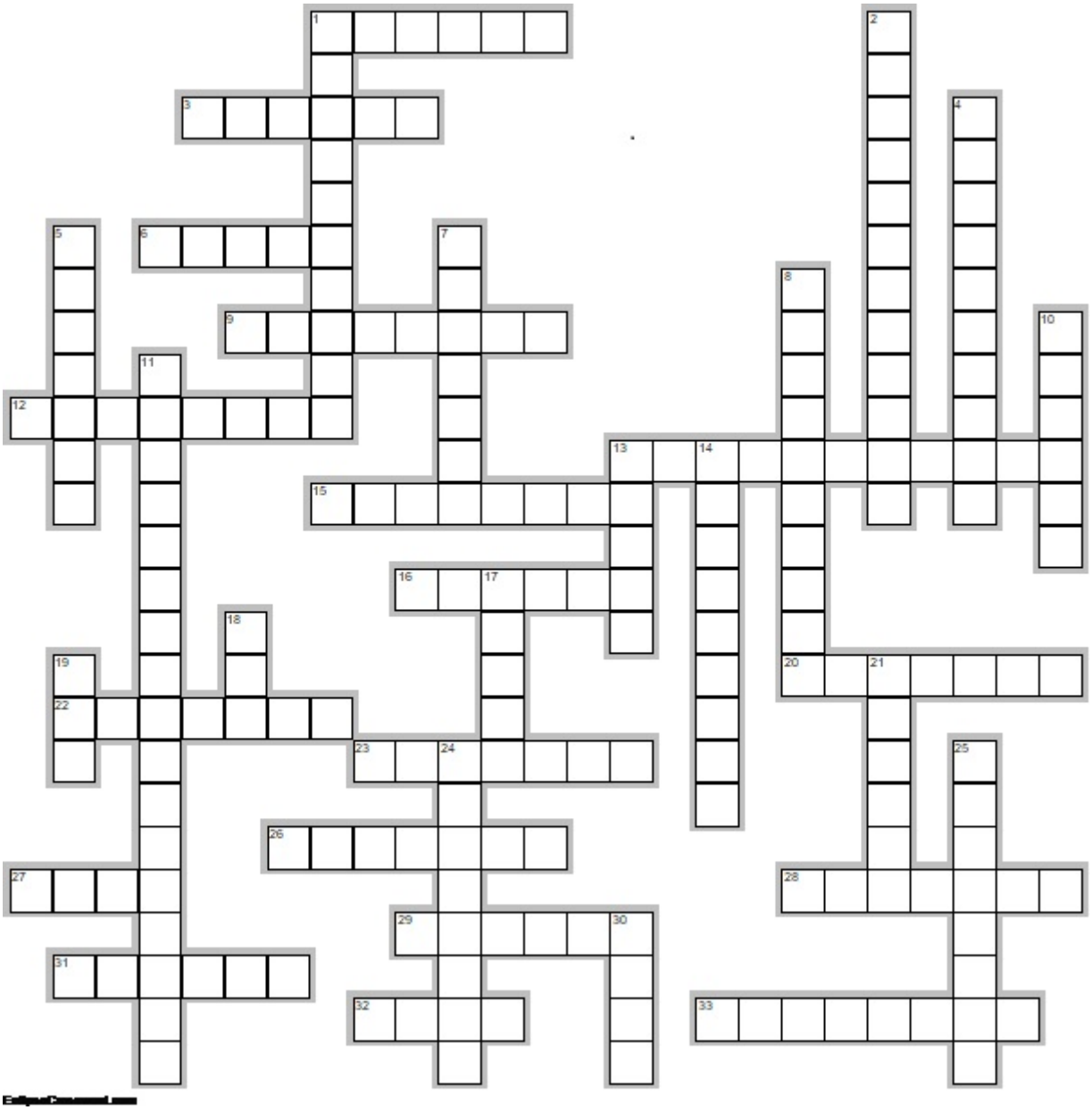
Kreuzworträtsel

Across

1. Vorgenger der AMC gruppe
3. AMC Model
6. AMC Lieblingsauto 1975
9. Geschwindischkeit regler
12. Renault by AMC
13. Fur nach hinten sehen
15. Ein Jeep-Modell
16. zum anhalten
20. Andere Marque AMC's
22. Coupé
23. Musclecar
26. Führt uns wohin wir wollen
27. eine Marque des AMC's Gruppe
28. Es war einer zu ferkaufen in der lezte Zeitung
29. Motor für Pacer geplant
31. AMC Model
32. Allrad
33. Hat AMC gekauft

Down

1. Benutzt im Parking
2. ein Schloss im Elsass
4. Behutet von Beuilen
5. Nicht unbedingt das schoenste Auto !
7. Fur den Komfort im Auto
8. Ein Rambler-Modell
10. Vorgenger des AMC Jeep
11. schutzt vom wind
13. AMC Model
14. Neckste Ausfarht
17. Amc 1979
18. es sind vier am Auto
19. Unsere lieblings Marke
21. AMC Model
24. Schluckt Krafstoff
25. Ein Jeep-Modell
30. Lezte Ausfarht



Die Lösung in der Zeitung 44

(Wenn es Ihnen gefällt, komt das wieder in der Zeitung 44)

Bernard

PROGRAMME SORTIE Champagne

PROGRAMME SORTIE EN CHAMPAGNE LES 5 6 7 JUIN 2021

FREITAG 12/06/2020.

--- HOTEL IBIS 50 Route de Soisson REIMS / TINQUEUX - ab Anfang nach Mittag Parkplatz reserviert AMC CLUB (Übernachtung + Frühstück = 38 € Person / Nacht / Doppelzimmer + Kurtaxe)

--- Abendessen :NOVOTEL gegen 20 Uhr (gleicher Parkplatz - Nachbar des IBIS) (Kosten = 38 € + 8 € Champagner-Aperitif mit kleiner Begleitung pro Person in der privaten Lounge)

SAMSTAG, 13/06/2020

--- 8h30 Abfahrt mit unseren Autos, Richtung EPERNAY avenue de CHAMPAGNE. 40km. (Einige Haltestellen für wunderschöne Landschaften ... bei schönem Wetter.)

--- 10H BESICHTIGUNG DES CAVES MERCIER, gefolgt von einer Champagnerverkostung (Kosten = 18 €) in einem kleinen Zug ... (Hunde sind leider nicht in Kellern erlaubt, können aber an der Rezeption oder in Autos bleiben).

--- 11H BESISCHTIGUNG des CASTELANE Keller, gefolgt von einer Champagnerprobe (Kosten = 12 € (gleiche Nachteile für Hunde ...)

--- 12H (imperative Abfahrt) CRUISE LUNCH Kommentiert zum CHAMPAGNERBOOT VALLEE CUMIERES mit Ballade auf der MARNE Dauer 3H. (Kosten = 50,50 € + Getränke 6,30 €) Reservierter Parkplatz CLUB AMC am Pier (Hunde erlaubt)

--- 15H RÜCKKEHR NACH REIMS auf einer anderen Route der Champagne durch HAUTVILLERS (möglicher Stop) und LUDES mit Besuch einer Brennerei (ESPRIT DE MALT GUILLON). RÜCKKEHR NACH HOTEL IBIS.

--- NOVOTEL Um 19H Hauptversamlung und 20H Abendessen (Kosten = 38 € + 8 € Champagner-Aperitif mit kleiner Begleitung pro Person im Privatzimmer)

sonntag 14/06/2020

--- 9.30 Uhr Abfahrt zum Besuch des REIMS AUTOMOBILE Museums. (Kosten = 6 €).

--- 10h30 / 11h REIMS CITY TOUR Fahrt in REIMS Minibus (max. 30 Personen) Mit Audioguide Dauer 45 Minuten (Kosten = 12 €)

--- ODER KATHEDRALENBESUCH (kostenlos) + TAU PALACE (Gebühr).

--- MITTAGESSEN IN DER NÄHE VON REIMS / GUEUX.

Organisation : Patrick et Éveline Lestavel 8 rue Curie 51370 Champigny France
Tel : +33 6 47 55 68 50 ou +33 3 26 09 28 62
patrick.lestavel@orange.fr

Anmeldung vor dem 15 mars 2021

Anmelde Formular, Bulletin d'inscription

Nom_____Namen

Adresse_____

N° tel_____Handy

Mail :_____

Nombre de personnes :_____

Végétarien_____

Animal de compagnie_____

Chèque acompte de 50€ par personne pour toute inscription .

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 Tel :0041329133279

Pour vos petites annonces:
Merci de me communiquer vos messages à : info@amc-club.eu
Je les publierai rapidement, Visitez notre site : www.amc-club.eu Merci, Bernard

A Vendre chez Silvio notre caissier,
Porte clé en cristal rétro éclairé avec le logo du club
10€ Seulement + port

fabriqué chez Cristallerie Lehrer http://www.cristallehrer.com/ C**hez Sivio,**
vous trouverez aussi beucoup de piéces d'occasion ou neuves pour vos AMC
Contactez le : sizu-amc@hispeed.ch **tel fixe: +41329133279, mobile: +41794463370**

Sam Jeep & Cars
Laurent Debetencourt GSM: 0032 477 77 33 90
http://www.samjeep.com/ Tél/ Fax: 0032 71 65 03
29samjeep@samjeep@mobistar.belive.fr

Sivio Zuccatti: viele AMC Pacer & Eagle, gebrauchte und neue Teile kontaktieren Sie mich: sizu-amc@hispeed.ch, Telefon: +41329133279, Handy: +41794463370

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

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

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

SRC Oldtimer Reifen Grosse Auswahl an Dämmmaterial –Thermo-Akustik – Isolierungen

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

DRINGEND

Ihre Mitgliedskarten 2020 stehen zur verfugung .

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

Fur 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 Uberweisung 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 pieces de Jeep et de Pacer
En ce qui concerne les pièces de Pacer:

- 1 bloc moteur avec villebrequin 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
- 1réservoir 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