

MAGAZINE

Le baroudeur endimanché

AMC EAGLE WAGON 4-WD Associez une élégante carrosserie – berline ou break – à un châssis Jeep et vous obtenez l'AMC Eagle, l'ancêtre du crossover. Apparu en 1979, «l'aigle» demeurera longtemps sans concurrence.

STEFAN FRITSCHI

Inconnue jusque-là dans la terminologie automobile, la notion de crossover apparaît en 1979, lorsque l'American Motors Company lance son Eagle. Mais si ce véhicule incarne bel et bien un croisement entre deux catégories, on se demande alors s'il tient du compromis «bon marché» ou du concept révolutionnaire.

JEEP + CONCORD = EAGLE En 1970, AMC – née en 1954 de la fusion entre Nash et Hudson – rachète Jeep qui commercialise alors divers modèles CJ et, depuis 1963, un tout terrain de luxe, le Wagoneer.

À l'été 1979 (année-modèle 1980), la marque décide d'associer la transmission intégrale permanente «Quadra Trac» de Jeep à sa Concord. L'Eagle – qu'on surnomme volontiers «American Eagle» – est né. Dans le prospectus US de 1980, on lui adjoint le sigle «4-WD» qui disparaîtra dans la plupart des publications ultérieures. Trois carrosseries sont proposées et vendues pour le même prix en Suisse: 2-door Sedan, 4-door Sedan et Wagon. Le break est de loin la plus populaire (19 850 francs en version de base Luxe selon le Catalogue RA 1980). Le modèle de pointe Limited, qui s'échange à 26 870 francs, est pour sa part doté d'une finition de luxe comprenant peinture biton, galerie de toit, jantes alu, climatisation, radio/cassette, vitres électriques, rétros réglables de l'intérieur, verrouillage central, plaquages bois ou encore intérieur cuir Chelsea.

CARROSSERIE CONNUE Les trois carrosseries issues de la Concord ne vont pratiquement pas connaître de modifications. De fait, seules les voies plus larges (+5,5 cm à l'avant et +1 cm à l'arrière) nécessitent le gonflement des ailes et l'ajout de jupes latérales assorties.

Sobre et moderne, la silhouette de l'Eagle dissimule difficilement certains détails hérités de la Hornet, devancière de la Concord de la fin des années 60, et de sa dérivée break Sportabout (1971). On note, entre autres, la petite surface des vitres, particulièrement à l'arrière (AMC tenta de

compenser ce défaut en appliquant d'épais entourages noir mat). Quant au hayon, il a été découpé, libérant un seuil de chargement haut perché.

En se basant sur des critères purement fonctionnels, les breaks européens Opel, Peugeot ou Ford se révèlent bien plus pratiques que leur rival d'outre-Atlantique qui se rattrape un peu avec sa surface de chargement parfaitement plane et, bien entendu, ses roues avant motrices.

INCROYABLE Simple et éprouvée, la mécanique du rapace est basée sur un 6-cylindres en ligne de 4,2 litres qui s'abreuve d'essence normale et délivre 118 ch SAE, soit 100 ch DIN. Cylindrée oblige, le couple s'élève à 285 Nm à 1800 tours/minute, procurant une force motrice conséquente aux régimes les plus caverneux. Quasiment dépourvu de tout artifice technologique, le bloc en fonte grise semble indifférent aux pourcentages ou aux charges utiles imposantes.

Autres avantages de cette mécanique rustique et placide: une maintenance aisée et une longévité impressionnante. Après tout, utiliser la même monture pendant des décennies est une façon effi-

cace de préserver les ressources, à des années-lumière des pratiques qui ont cours actuellement.

4X4 ET BOÎTE AUTO Le système de transmission intégrale Quadra Trac est de conception Ferguson (Jensen FF). La boîte de transfert, située aux deux tiers du véhicule, envoie la motricité en permanence aux roues avant via un arbre de transmission décalé et entraîné par chaîne. En amont, on trouve un coupleur rempli de silicone liquide qui équilibre les différences de couple entre les trains

avant et arrière et agit à la façon d'un différentiel autobloquant lorsqu'une roue du train avant ou arrière se met à patiner. Ainsi, la transmission intégrale n'est pas cratoble, mais bien permanente. Le rôle de la boîte de réduction est assumé par un dispositif automatique à 3 rapports dont le convertisseur hydraulique démultiplie le couple. La seule faiblesse du système apparaît lorsque deux roues patinent du même côté sur une surface glissante car il n'y a pas de blocage gauche/droite de différentiel.

Autre surprise: en descente, la boîte



Le 6-cylindres 4,2 litres est quasi indestructible.

Fiche technique

PRIX

Luxe Fr. 19 850.-; De Luxe Fr. 21 800.-; Sport Fr. 23 940.-; Limited Fr. 26 870.- (*Catalogue RA 1980; prix identique pour 2-door Sedan, 4-door Sedan et Wagon).

DIMENSIONS, POIDS

Break, 5 portes, 5 places; longueur 474 cm, largeur 182,5 cm, hauteur 141 cm; empattement 278 cm, voies 151,5/146 cm, garde au sol env. 20 cm, diamètre de braquage 11,8 m, coffre 1785 dm³, poids à vide** (DIN) 1680 kg, PTAC 2100 kg, remorqué freiné 1580 kg.

MOTEUR

6 cyl. en ligne, alésage 92,25 mm, course 99,06 mm, 4235 cm³, 118 ch SAE soit env. 100 ch DIN à 3200 tr/min, compression 8,3:1, couple 285 Nm (DIN) à 1800 tr/min, puissance spécifique 24 ch DIN/l, indice d'octane 91 RON.

MOTEUR (CONSTRUCTION)

Poussoirs de soupapes hydrauliques, arbre à cames latéral (chaîne); vilebrequin à 7 paliers; huile capacité 4,7 l; doubles carburateurs inversés Carter BBD; bougies Champion N-13 L, allumage transistorisé; batterie 12 V 70 Ah, alternateur 42 A, refroidissement liquide 13,2 l.

TRANSMISSION

Transmission intégrale permanente «Quadra Trac», boîte automatique (convertisseur hydraulique et boîte planétaire à 3 rapports), sélecteur central au plancher, rapport du pont 3,08:1 (version CH).

RAPPORTS DE BOÎTE

1er 2,45:1. IIe 1,45:1. IIIe 1:1. AR 2,2:1. Amplificateur de couple du convertisseur 2,1 fois.

CHÂSSIS

Carrosserie autoporteuse; avant bras triangulé supérieur et bras transversal inférieur, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques, barre antiroulis, arrière essieu rigide avec ressorts à lames semi-elliptiques, barre antiroulis, amortisseurs télescopiques, freins avec servo, avant à disques ventilés arrière à tambours, diamètre disque 27,9 cm, surface de contact des plaquettes 611 cm², surface de contact de freinage 2004 cm², frein de stationnement par pédale sur roues arrière; servodirection à circuit de billes et démultiplication variable; réservoir d'essence 83 l; pneus 195/75 R 15 Goodyear Allweather, jantes 5 J.

PERFORMANCES

Vitesse maximale 152 km/h, rapport poids-puissance 16,8 kg/ch DIN, vitesse à 1000 tr/min en IIIe 39,8 km/h, consommation moyenne de l'essai 17,4 l/100 km (**essai RA 28/1980).





Plus élégant et confortable qu'un tout terrain, l'Eagle négocie sans difficulté la majorité des obstacles qui se présentent à lui.
Photos Corminbeuf



Luxe à l'américaine, avec prédominance du brun et du beige (un intérieur rouge ou bleu était également disponible), des lignes simples et un tableau de bord richement doté paré du volant à trois branches des modèles sport Spirit.



Bois et cuir en quantité, transmission intégrale et boîte automatique, radio/cassette/AM/FM d'origine: le premium des années 80.

automatique ne fournit aucun frein-moteur et oblige à maintenir constamment un pied sur la pédale. Dernier petit handicap, le long porte-à-faux arrière réduit l'angle de fuite. Voilà pour les désagréments... Des points forts, l'Eagle en compte assurément: chaussé de vrais pneus toute saison, il peut crapahuter sur n'importe quel terrain. Par ailleurs, il est en mesure d'accueillir confortablement – malgré une suspension renforcée et raffermie – jusqu'à cinq personnes à son bord.

LE PHYSIQUE DE L'EMPLOI Le modèle illustré dans ce reportage appartient à Alfred Muggli, médecin à la retraite, de Steckborn (TG) qui a découvert d'aigle en 1980, à l'occasion d'un colloque. Propriétaire d'un Wagon, l'un de ses confrères était en effet convaincu de conduire «la meilleure voiture du monde». Un essai prolongé, lors duquel il peut tester le 4x4, achève de convaincre Muggli. Qui se rend chez l'importateur zurichois J. H. Keller et fait l'acquisition du dernier modèle du millésime 1980 exposé dans le showroom.

La pénurie de médecins dans les années 80 oblige notre homme à travailler à 100% aux urgences, jour et nuit, été comme hiver! Parfois, il doit même se rendre sur le Seerücken, un haut plateau situé à 700 m d'altitude et qui n'est atteignable qu'en tout terrain (lire encadré). Ici l'Eagle est dans son élément avec ses 20

cm de garde au sol, sa transmission intégrale et ses gommages M-S qui rendent les chaînes superflues (celles-ci n'auraient de toute façon pas trouvé place sous les arches de roues taillées au plus juste).

300000 KM Le break va connaître une longue carrière, franchissant à trois reprises la barre des 100 000 km jusqu'en 2002! Cette année-là apparaissent les premiers signes de vieillissement. La sanction ne se fait pas attendre: la voiture échoue lors du contrôle technique. Elle se voit donc supplantée par une Jeep Cherokee et prend sa retraite... dont elle va émerger en 2012. Depuis deux ans, l'AMC est en effet considérée comme un «vétérain». Elle peut ainsi s'offrir une nouvelle vie grâce à l'expertise d'un atelier spécialisé. Lors de cet examen, l'animal est entièrement ausculté et l'on constate avec une certaine surprise que sa base est parfaitement saine. Tout juste change-t-on des roulements de roues, de boîte et quelques autres brouilleries. Quant au siège conducteur, qui s'est affaissé avec le temps, il est reconditionné et les moquettes nettoyées ou remplacées.

Malgré une longue carrière, la carrosserie n'a que très peu rouillé et le moteur ne nécessite que des interventions mineures. Depuis que l'Eagle jouit de son statut d'oldtimer, il ne sort que pour des balades occasionnelles. Membres de

SUITE À LA PAGE 32



Si la surface de charge est vraiment haut perchée...



...elle est parfaitement plane en rabattant la banquette.



Pratique: verrouillage centralisé et quatre lève-vitres électriques.



La banquette arrière peut accueillir 3 personnes.

SUITE DE LA PAGE 31

l'AMC-Club de Suisse (www.amc-club.ch), les Muggli font des virées qui les emmènent parfois jusqu'en Provence. Les inconditionnels suisses de l'enseigne US sont en effet très liés à leurs homologues de France, d'Allemagne et d'Autriche. Il est vrai que nos voisins de l'Hexagone évoquent avec délice l'époque où Brigitte Bardot se faisait photographier sur le capot d'une Pacer.

ESSAI RA EN 1980 Dans la RA 28/1980, le test team de votre journal préféré passe l'AMC Eagle au crible et ne lui trouve aucun concurrent digne de ce nom, la Subaru 4WD 1600 Wagon – plus petite et vendue 15 790 francs – mise à part. La puissance est jugée suffisante dans toutes les circonstances qui n'exigent pas un rythme élevé. La consommation moyenne relevée (17,4 l/100 km, avec des extrêmes allant de 13,2 à 25,3 litres) est jugée acceptable compte tenu de l'usage en terrain difficile et du poids élevé de près de 1,7 tonne. A relever que, sur le véhicule de test, porte et hayon ne sont pas étanches...

Mais «dans l'ensemble, l'Eagle ne dévalue pas les standards de finition des voitures américaines de cette catégorie de prix». Au final, «les quatre roues motrices augmentent le rayon d'action de l'AMC Eagle sans compromettre son caractère de voiture de tourisme ni le transformer en utilitaire. Il s'agit d'un break bon à tout faire qui n'exige aucune adaptation de conduite particulière. Les petites faiblesses du comportement routier se transformeront en qualités, au plus tard dès les premières neiges».

NOUVEAUTÉS En 1981, le moteur subit une cure d'allègement de 41 kg et la transmission 4x4 est désormais enclenchable. En alternative apparaissent une boîte à 4 rapports et un 4-cylindres 2,5 litres. De plus, la famille s'agrandit, les deux Spirit (Concord à empattement raccourci) pouvant se métamorphoser en Eagle, tout comme le coupé liftback, baptisé Eagle SX/4, et la Kammback dérivée de l'ancienne Gremlin, nommée Eagle Kammback. En Suisse, seul le Wagon 5 portes va connaître une certaine notoriété.

C'est en 1987 que le dernier «aigle» prend son envol. Il faudra attendre encore près d'une décennie avant de voir déferler la vague du crossover.



«La suspension ferme et l'amortissement limite la prise de roulis en virage.» (RA 28/1980)



L'avant dérivé de la Concord affiche une certaine noblesse.



Les grands feux rendent l'arrière plus étroit qu'il n'est en réalité.



Galerie de toit, aileron et charnières chromés.



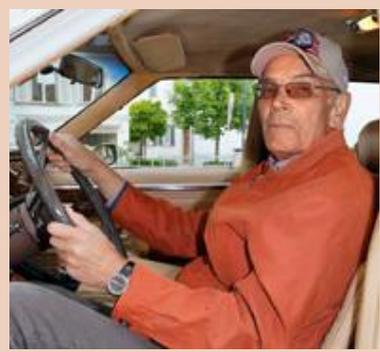
Les jantes avec logo «4x4» annoncent les futurs SUV.

UN AIGLE PROVIDENTIEL

INTERVENTION A l'époque, ma zone d'activité comprenait notamment le Seerücken qui culmine à 700 m au-dessus du niveau de la mer. Dans les années 80, les hivers y étaient encore rudes. Un soir, l'époux de l'une de mes patientes m'a appelé pour une urgence. Même si elle était enneigée, mon Eagle a négocié sans la moindre difficulté la route de montagne. A mon arrivée, cette dame ne se sentait pas bien du tout. Elle a d'ailleurs fait une crise d'épilepsie et j'ai dû lui donner du valium. Il était urgent de l'hospitaliser. D'autant plus qu'elle a été victime de crampes qui ont nécessité une nouvelle injection. Mais vu la distance et les conditions, l'ambulancier de l'hôpital cantonal de Münstlingen m'a fait savoir qu'il ne pourrait être là dans les temps. Il a donc fait appel à la Rega. J'ai

rapidement reçu la confirmation de l'arrivée de l'hélicoptère. La police devait également être présente pour sécuriser la zone d'atterrissage. Or, à cette époque, elle ne disposait que d'un seul véhicule à roues arrière motrices... qui s'est retrouvé bloqué. Les agents ont donc dû faire les 500 derniers mètres à pied. Heureusement, tout s'est bien terminé. Le terrain a pu être balisé - dans l'obscurité - et l'hélico a évacué la patiente vers le premier établissement doté d'un département de neurologie. Après quelques années sans aucune crise, elle a pu interrompre son traitement et profiter de la vie pendant plus d'une vingtaine d'années. Sans mon AMC à transmission intégrale, il n'en aurait peut-être pas été ainsi...

ALFRED MUGGLI



ARTM

BUREAU CENTRAL

FRIBOURG

Case postale 49
1701 Fribourg
www.artm-fr.ch

GENÈVE

Case postale 5487
1211 Genève 11

Manifestation

19-20 septembre: école de conduite collective

NEUCHÂTEL-MONTAGNES

Case postale 22
2301 La Chaux-de-Fonds

COM 4

L'organisateur Pierre-André Henchoz nous informe que le départ de cette COM 4 sera donné au restaurant Le Ranch, au Locle (coordonnées: 548690/212980), de 19 h à 19 h 30. L'inscription est à faire auprès de P.-A. Henchoz, par tél. au 032 931 35 76, ou par e-mail chez pa.henchoz@bluewin.ch jusqu'au mardi 24 juin 2014. Il est nécessaire de prendre le matériel habituel et une provision de bonne humeur. Connaissances des qualités de rallyman de Pierre-André et de son acolyte Pierre-Alain Bobillier, le meilleur est à venir, et n'oublions pas que

l'important est de participer.
Tom

VALAIS

Route de Mâche 30
1987 Mâche
www.artm-vs.ch

Ecole de conduite collective

Dates: vendredi 18 juillet 2014 dès 7 h 45 et samedi 19 juillet 2014 jusqu'à 17 h. Lieu (départ et arrivée): caserne de Drogneins. Rendez-vous: caserne de Drogneins, portail d'entrée, le 18.07.2014 à 7 h 45. Organisateur: ARTM-VS.

Participants: tous les membres intéressés des sections ARTM. Véhicules: toutes catégories (Puch, Sprinter, Duro et camions, sans remorques). Parcours: Valais - Suisse centrale - Mittelland. Logement: locaux militaires. Repas: une petite contribution sera perçue pour les frais de repas. Inscriptions: jusqu'au lundi soir 14 juillet 2014, en précisant le type de permis. E-mail: cours@artm-vs.ch. Tél. ou SMS 079 628 76 19.

Anciens permis de conduire militaires

Les permis de conduire militaires de durée illimitée (couleur jaune) ne sont plus valables, mais ils pourront être échangés prochainement. Dans un premier temps, chaque titulaire d'un permis jaune qui souhaite garder un permis militaire doit s'annoncer à la

section ARTM VS avant la fin juin 2014. Après réception des annonces, les chauffeurs intéressés à ce changement recevront les informations nécessaires. Aucun changement de permis ne sera possible ultérieurement. Inscriptions avant fin juin 2014, par e-mail: artm-vs.ch ou cours@artm-vs.ch, par téléphone ou SMS: 079 628 76 19, par courrier: ARTM-VS, Route de Mâche 30, 1987 Mâche.

Concours d'orientation-Rallye ARTM-VS

Samedi 9 août 2014. Région du Valais central, sur vhc Puch

Tir central ARTM VS

Samedi 6 septembre 2014. Stand de Sion. Distances 300 m et 25 m, armes d'ordonnance.

VAUD

Case postale 145
1052 Le Mont-sur-Lausanne
www.military.ch/svcm

Comité national

Tirs militaires

La SVCM propose aux tireurs astreints ou non de venir effectuer les tirs obligatoires avec la société de tir d'Yvonand, dans son stand situé à La Mauguetz. Un membre du comité de la société sera présent lors de chaque séance. Les tirs sont annoncés aux dates suivantes: mercredi 25 juin, mercredi 20

août. Chaque séance se déroulera selon l'horaire suivant: 18 h 30 à 20 h 30. Fermeture du bureau à 20 h. Veuillez prendre note de ces dates, merci. Le vice-président Pascal Bovay

Broye/Nord vaudois

Rallye cantonal vaudois 2014
Compte rendu et classement
Le rallye s'est déroulé comme annoncé le samedi 3 mai. Malgré un météo maussade, le soleil était dans les cœurs pour affronter les épreuves du jour. Les 10 équipages présents à Chamblon ont eu fort à faire pour déchiffrer les énigmes imaginées par les chefs d'étape. Ainsi le repas de midi pris au refuge du Bebox sur les hauteurs de Vallorbe, en face de la gare, était le bienvenu pour reconforter des participants qui, pour certains, ont dû monter les chaînes à neige pour se sortir de situations plutôt boueuses. Pour conclure le rallye, le retour sur Chamblon fut plus calme sportivement parlant. Il faut relever un point réjouissant: sur les dix équipes participantes, cinq étaient composées de membres novices dans le monde du rallye. Tous ont trouvé l'exercice intéressant et désirent continuer dans cette discipline. Merci et bravo à toutes et à tous d'avoir participé à l'organisation et au bon fonctionnement de ces joutes amicales, que ce soit pour la création des étapes, pour le matériel des concurrents ou pour l'intendance.

Les challenges ont été remis pour le meilleur équipage vaudois à l'équipe Biolay Julien/Bovay John et pour les «hors-canton» à la famille Zäch Georgy et Andrew de la section ARTM VS. Chacun est reparti avec une production émanant des vignobles d'Arnex-sur-Orbe en souvenir de la roue de char pas toujours résolue. Classement général
1. Zäch Georgy/Zäch Andrew, ARTM VS;
2. Gaillard Jean-Pierre/Riquen Aimé, ARTM VS;
3. Lamonato Valérie/Perissier Michael, ARTM GE;
4. Biolay Julien/Bovay John, ARTM VD;
5. Frey Pierre/Castiglioni Marc, ARTM GE;
6. Dorenbos Eduard/Dorenbos Jérémie, ARTM GE;
7. Vodoz Jean-Paul/Buchs Frédéric, ARTM VD;
8. Inderwildi Daniel/Henchoz Pierre-André, ARTM NE-M;
9. Mürger Robert/Auberson Boris, ARTM VS;
10. Chardonnet Michel/Sarteur Yves, ARTM VD.

Le Jura VD-NE-JU-SO-Bl

Comme annoncé dans notre programme des manifestations 2014, la RCPE organise un cours collectif d'auto-école dans le Jura. Cette manifestation se déroulera du vendredi 27 au samedi 28 juin 2014. Cette activité est ouverte à tous les chauffeurs militaires (membres et non-membres) de toutes catégories de permis. Elle a pour but de rafraîchir les connaissances (formelles) à la conduite des véhicules en service dans

notre armée. Voici le programme général: vendredi 27, réception des véhicules; prise en main des vhc; école de conduite collective; soirée conviviale et repas. Samedi 28: suite de la conduite; reddition des vhc; retour en car en pays romand. Divers: nous dormirons en caserne, les repas seront pris en commun. Chaque participant inscrit recevra l'ordre du jour détaillé ainsi que les directives particulières. Une faible participation financière sera demandée à chacun. Inscription et renseignements auprès de Serge Cosandey, ch. des Vergers 5, 1860 Aigle. Tél. 079 229 60 13 (SMS), serge.cosandey@bluewin.ch ou Jean-Paul Vodoz 079 612 92 92, vodozjp@bluewin.ch. La commission technique vous remercie pour l'intérêt que vous porterez à cette activité et vous adresse ses meilleurs messages d'amitié. Jean-Paul Vodoz

BUREAU CENTRAL

Philippe Mayor, président
Chemin des Vignes
1543 Grandcour
Contact: 079 658 98 15 ou
ph.mayor@bluewin.ch