

## AMC Pacer (1975-1980)

# L'incomprise

La Pacer est une sorte d'O.V.N.I. dans le paysage automobile et pas seulement américain : cette citadine dans son pays d'origine fut pour nous d'un exotisme absolu ! A vouloir avoir raison trop tôt, la Pacer est passée à côté d'une brillante carrière... Saurez-vous lui donner une seconde chance ?

**A**merican Motors Corporation, qui était le quatrième groupe automobile de la *motor town* (comprenez Detroit), avait décidé d'employer la même stratégie que ses trois concurrents dans les années 60, menant la firme à quelques déconvenues dont la trésorerie fut la première victime. C'est pourquoi elle décide vite de revenir à son créneau d'origine : les "petites" voitures. De cette politique du retour aux sources naît en 1969 la Hornet, élégante compacte permettant à AMC d'endiguer l'hémorragie financière. Elle est suivie en avril 1970 de la Grenlin, une sub-compact dérivée de la Hornet et dont l'arrière est totalement original. Mais AMC désire aller encore plus loin dans le concept de la voiture citadine. Le projet Amigo débute ainsi en 1971 avec, à ses commandes, Richard Teague (vice-président du design) et Gerry Meyers (vice-président des produits). Le cahier des charges stipule que l'Amigo doit être une traction et recevoir un moteur rotatif conçu par la General Motors, accords obligeant. La GM planche en effet déjà sur un birotor destiné à la future Chevrolet Corvette. D'un encombrement réduit, le groupe motopropulseur permet d'offrir un habitacle assez vaste. Lors de son lancement, on dira d'ailleurs que la carrosserie a été dessinée autour de quatre personnes. Malheureusement, la guerre du Kippour en octobre 1973 remet en cause le projet, la flambée du prix du pétrole ébrouant l'industrie automobile. Mais si la GM stoppe ses études sur le rotatif - car gourmand et peu fiable -, le projet Amigo est trop avancé pour renoncer mais doit être revu en conséquence. La mort dans l'âme, on lui adapte les organes mécaniques déjà amortis sur d'autres modèles. Sa présentation a lieu en janvier 1975 et suscite de nombreux commentaires sur sa ligne bicorps aux larges espaces vitrés et sa largeur pour le moins hors normes avec... 1,96 m ! L'engouement créé par la Pacer - son nom définitif - retombe bien vite après sa deuxième année-modèle car l'auto montre des faiblesses d'usage et de conception : coffre trop petit, poids excessif, mécanique gourmande et anémique. Si l'apparition de la version break répond au manque de capacité de chargement, le V8 se montre plus énergivore encore ! Les ventes chutent de manière vertigineuse et la marque jette l'éponge en cours d'année-modèle 80. En France, sa popularité sera due au dynamisme de Jean Charles Automobiles qui n'hésite pas à la faire promouvoir par quelques célébrités (Coluche, Brigitte Bardot...) car elle était peu convaincante face à sa concurrente désignée, la Renault 5 ! Dommage, son esthétique atypique et ses nombreux équipements étaient peu communs sur le marché européen pour une auto aussi compacte...

TEXTE : LUC FABE - PHOTOS : DANIEL DENIS

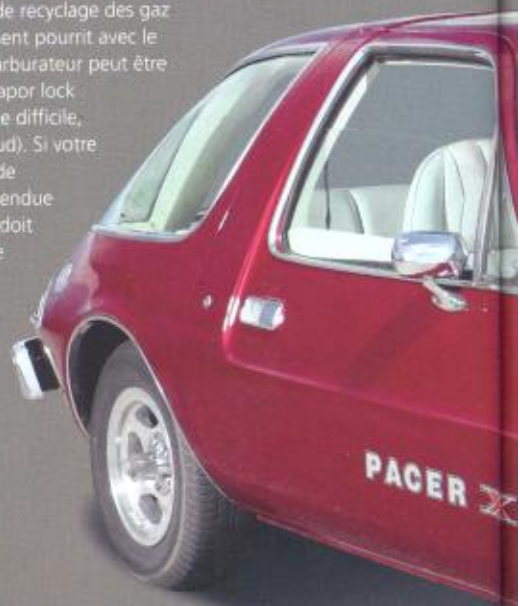
Nos remerciements à Jean-Luc Jeandin de l'AMC Club Switzerland ([www.amc-club.ch](http://www.amc-club.ch)) pour son aide à la réalisation de cet article ainsi qu'à Bernard Scheidt pour le prêt de son auto.

## ● UTILISATION/RESTAURATION



### Moteur

Les L6 ou V8 sont des mécaniques fiables. Le système de recyclage des gaz d'échappement pourrit avec le temps. Le carburateur peut être soumis au vapor lock (redémarrage difficile, moteur chaud). Si votre Pacer vient de Californie (vendue neuve), elle doit être équipée d'un pot catalytique.



### Système électrique

Il résiste assez bien dans le temps. Seul le dégivrage peut poser problème (câblage sectionné entre le hayon et la coque).



## Conception/Structure

La Pacer n'est vraiment pas gâtée sur ce point. L'intégralité des soubassements est à contrôler (planchers AV, longerons, passages de roues AV/AR, jupe AR) ainsi que la cloison pare-feu sous la planche de bord (accès difficile). Plus visibles, les entourages de glaces, les fixations de rétroviseurs et les bas de portes. Ces dernières sont lourdes et sollicitent beaucoup les charnières. Les vérins de hayon ont tendance à perdre de leur efficacité à cause du poids de ce dernier.

## Direction/Suspension

L'assistance de direction est sujette aux fuites sur les premiers modèles. Les silentblochs du berceau avant supportant le groupe motopropulseur vieillissent mal (poids important) et ne sont plus disponibles. Contrôler l'état des articulations de la suspension (silentblochs et rotules).

## Sellerie/Accessoires

La finition de la Pacer est à classer parmi les "mauvais élèves" : le plastique se fend (planche de bord, panneaux de portes, charnières de cache-bagages optionnel sur coupe) ou gondole (au-dessus de la boîte à gants) et la sellerie n'est pas exempte de reproches (tissu décoloré, vinyle qui craque, ciel de toit qui se décolle...).



## Transmission

S'agissant des boîtes manuelles, qu'elles soient à 3 ou 4 rapports, pas de problèmes à signaler, pas plus que pour l'overdrive (si entretenu). Idem pour la boîte automatique.



## Freinage

De par leur conception, les freins sont inefficaces (puissance et endurance).

## Entretien

**Vidange moteur** tous les 8000 km (avec filtre). Remplacement du **liquide de refroidissement** tous les 40000 km, du **filtre à essence** et du **liquide de freins** tous les 50000 km. **Vidange huile de boîte automatique** et **graissage** du châssis tous les 50000 km ou 3 ans.

## Points forts

- Design d'enfer
- Equipement riche
- Cote attractive
- Grandes surfaces vitrées (luminosité, visibilité)

## Points faibles

- Climatisation obligatoire en été !
- Consommation gargantuesque
- Tenue de route
- Qualité de fabrication (plastique, sellerie...)
- Corrosion
- Disponibilité de certaines pièces

## PIÈCES DÉTACHÉES

### Caractéristiques techniques

**AMC PACER STANDARD, 1975 (STATION WAGON V8-AUTO. LIMITED, 1979)**

• **Moteur** 6-cylindres en ligne en position longitudinale AV (V8), 3 802 cm<sup>3</sup> (3 962), 95,2 x 88,9 mm (88 x 84,5), 91 ch SAE à 3 050 tr/min (125 ch à 3 200), 23,5 mkg à 2 000 tr/min (30,4 à 2 400), rapport volumétrique 8:1 (8,4), arbre à cames latéral (central), vilebrequin 5 paliers, 1 carburateur Carter YF (double corps Motorcraft 2100).

• **Transmission** aux roues AR, embrayage monodisque à sec, boîte manuelle 3 vitesses (4). Overdrive Laycock-de-Normanville ou boîte automatique 3 rapports en option.

• **Direction** à crémaillère (assistance).

• **Freins** tambours AV/AR (disques AV).

• **Suspension** AV triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs hydrauliques (barre antiroulis); AR à essieu rigide, ressorts à lames longitudinales, amortisseurs hydrauliques.

• **Structure/Carrosserie** coque autoporteuse acier, coach 3 portes (break), 4 places.

• **Dimensions** longueur 4,318 m (4,514), largeur 1,96 m, hauteur 1,361 m (1,349), empattement 2,54 m, voies AV/AR 1,554/1,529 m (idem/1,524).

• **Pneus** 6,95 x 14 (P 195/75 R 14).

• **Poids** 1 359 kg (1 579).

• **Performances** vitesse maxi 150 km/h (160), 0 à 100 km/h 18,1 sec. (14,6), km D.A. 38 sec. (36).

• **Consommation** d'essence (Sans Plomb 98 + additif) env. 14-18/100 km maxi (16-20).

### Disponibilité

En ce qui concerne l'entretien courant, aucune difficulté. En revanche, pour les pièces spécifiques, l'acquisition d'une ou plusieurs épaves est le meilleur moyen de se constituer une banque de pièces au cas où... Sachez néanmoins qu'au sein de l'AMC Club Switzerland, il existe un stock important de pièces d'occasion accessible aux membres et qu'au besoin certaines références sont refabriquées. Pour le reste, il faudra se tourner vers les USA.

### Interchangeabilité

Elle est possible avec d'autres modèles de la marque (Gremlin, Spirit, Hornet, Matador) ainsi que dans la gamme Jeep (Wrangler, Grand Cherokee) pour tout ce qui est mécanique (moteurs, transmissions, freinage...).

### Prix des pièces

- Filtre à huile L6 et V8 16,25 \$
- Filtre à essence 11 \$
- Filtre à air pour carburateur double corps (L6 et V8) 13,75 \$
- Pochette de joints moteur 6-cylindres 106,25 \$
- Joint de culasse 6-cylindres 24,25 \$
- Chaîne de distribution 6-cylindres 13,45 \$
- Pompe à huile 6-cylindres 78,75 \$
- Thermostat 180° ou 190° pour L6 et V8 7,90 \$
- Bielle de direction sans protection 51,25 \$
- Crémaillère de direction assistée E/S 324 \$
- Câble de frein à main gauche ou droit 28 \$
- Jeu de plaquettes L6 et V8 26,25 \$
- Tambour de freins AR 102 \$
- Roulement de roue AV 12,75/14,50 \$



- Amortisseurs AV standard (la paire) 72,50 \$
- Amortisseurs AR standard (la paire) 96 \$

Les pièces étant introuvables en France, les tarifs sont indiqués en dollar et proviennent du site [www.ramblerparts.com](http://www.ramblerparts.com).

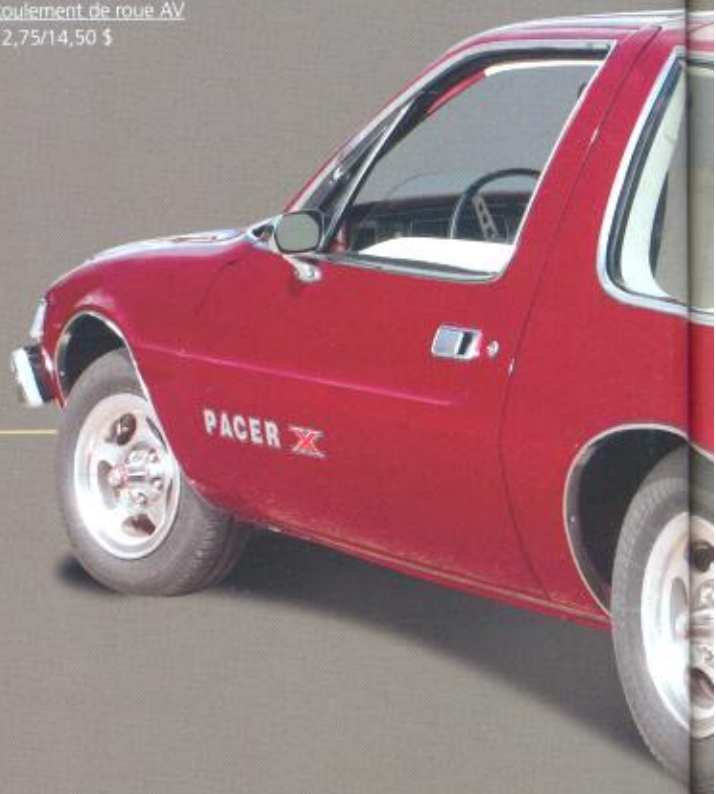
### BIBLIOGRAPHIE

S'il n'existe rien concernant exclusivement la Pacer, la revue technique (en anglais) portant sur d'autres modèles de la marque peut toutefois aider.

**AMC Mid Size Models 1970-1983**, n° 14020, Haynes, 26 €.

Ouvrage disponible par correspondance auprès de La Boutique du Collectionneur, tél. 01 60 39 69 32.

Il existe d'autres livres consacrés davantage à la marque qu'à la Pacer elle-même, tous en langue étrangère et majoritairement en occasion : **American Motors Corporation : AMC Ambassador, Nash Motors, Rambler American, Rambler Marlin, AMC Matador, AMC Pacer, Eagle Talon, AMC Hornet**, Bücher Gruppe (publié par Book LCC) – **AMC Pacer, Gremlin, Hornet, 1971-1980 : Shop Manual**, Ray Hoy, Clymer Publications. Un autre ouvrage est consacré aux "bides" automobiles dans lequel on retrouve la Pacer : **Automotive Atrocities: The Car We Love Hate**, Eric Peters. Plus intéressant, on trouve des manuels (réparation, utilisation) édités par le constructeur à l'usage des concessionnaires (**Repair Manual, Shop Manual, Owner's Manual** ou **Technical Service Manual**).



### LES CLUBS

- **AMC Club Switzerland** (Responsable France : Jean-Luc Jeandin, tél. 06 78 02 81 74 ou 03 89 77 04 41).
- **American Motors Owners Association** ([www.amonational.com](http://www.amonational.com)).

### Combien ?

Comme ses passionnés, la Pacer est un modèle... atypique ! Le plus difficile est de trouver une auto en parfait état de présentation et de roulage ou bien déjà restaurée (dossier à l'appui)...

• Pacer DL coach (1975-1980)	2 100 €/4 600 €
• Pacer X coach (1975-1980)	2 300 €/4 900 €
• Pacer Limited V8 coach (1978-1980)	2 700 €/6 100 €
• Pacer Limited V8 break (1977-1980)	3 000 €/6 700 €

Le premier prix indique un modèle complet mais à restaurer, le second un exemplaire en très bon état de marche et de présentation et non en "état concours".

# Evolution

**1975** En janvier, lancement de la Pacer. Mise en production le 1<sup>er</sup> mars. Trois finitions (Standard, D/L et X), deux motorisations 6-cylindres (232 ci-3,8 V100 ch SAE de série, 258 ci-4,2 V110 ch SAE optionnel), boîte manuelle 3 vitesses (overdrive en option) ou automatique 3 rapports (en option). Options : clim', pneus à flancs blancs, toit vinyle (différentes teintes), sellerie simili ou cuir, vitres électriques, direction assistée, freins avant à disques, etc. Moteur 4,2 l à carburateur double corps (120 ch DIN) optionnel à partir de septembre. Puissance ramenée à 90 et 95 ch pour les 3,8 et 4,2 l à carburateur simple corps. En décembre, série spéciale



## small car.

4,31 m de long, 1,96 m de large... voilà ce que les Américains appellent une "petite voiture" !



A partir de 1977, la Pacer subit un (très) léger lifting avec notamment une nouvelle calandre.



repreant la couleur du célèbre denim et logos sur la carrosserie, pouvant être combinée avec la finition X. Moteur 4,2 l de 90 ch et nouveau V8 en septembre (304 ci-5 l/130 ch) avec calandre et capot redessinés en conséquence (également sur le 6-cylindres). Freinage assisté en série sur V8. Finition X rebaptisée Sport.

Sundowner destinée à la Californie (Standard dotée d'options pour un prix attractif).

**1976** En septembre, lancement du break. Abandon du 4,2 l à simple carburateur dans la liste des options ; 88 et 114 ch pour les 3,8 l et 4,2 l restants.

**1977** Au premier semestre, série spéciale Levi's avec sellerie



**1978** A partir de septembre, réorganisation de la gamme articulée autour des coach et break, en deux finitions (D/L et Limited) et trois motorisations (L6 4,2 l à carburateur simple - Californie uniquement - ou double corps et V8 5 l/125 ch). Boîte 4 rapports en série. Moteur 4,2 l avec nouveaux pistons et taux de compression relevé (8,3:1).

**1979** Dès septembre, suppression du moteur V8. Fin de production des Pacer coach et break le 3 décembre. Production totale : 281 940 exemplaires.

La voiture de Wayne's World se décline également en break. Ici, en version DL.