

DRIVE STYLE



GEGLÜCKTER START
Am Wochenende fand in Luzern erstmals die Swiss Classic World statt. Der Auftakt war vielversprechend. >30



PLATZ FÜR FÜNF
Am Vorabend des Raid Suisse-Paris «steigt» der Concours d'Élégance. Wir bieten Platz für fünf Leser mit ihren Oldtimern. >31



CLASSIC RACING
Der GP-Kurs in Belgien ist eine ideale Strecke für historische Rennfahrzeuge, die Spa Classic einer der besten Events. >38

Bergsteiger im Sonntagsanzug

AMC EAGLE WAGON 4-WD Robuste Jeep-Technik unter eleganter Limousinen- oder Kombikarosserie: Diese Kombination machte den Eagle zum Ur-Crossover – und konkurrenzlos.



Eleganter und komfortabler als ein Geländewagen: Der Eagle überwindet alle kleinen und grossen Hindernisse im Alltag eines Landarztes. Fotos: Patrick Corminbois

STEFAN FRITSCHI

Den Begriff «Crossover» benutzte man im August 1979, als die American Motors Company den Eagle lancierte, noch nicht im Autojargon. Er bezeichnet eine Überführung, einen Übergang oder auch eine Kreuzung. Zwei Konzepte werden zusammengeführt, etwas Neues entsteht. Ist das Ergebnis ein fauler Kompromiss oder die Initialzündung zu etwas ganz Grossem?

JEEP + CONCORD = EAGLE Die American Motors Company, 1954 aus dem Zusammenschluss von Nash und Hudson entstanden, übernahm 1970 den Allrad-Pionier Kaiser-Jeep. Jeep stellte diverse CJ-Modelle oder seit 1963 – lange vor dem Range Rover – den revolutionären Luxus-Geländewagen Wagoneer her.

Im Sommer 1979, also zum Modelljahr 1980, startete AMC eine neue Revolution: Der «Quadra Trac»-Allradantrieb aus dem Jeep wurde unter die Karosserie

der Concord-Modellreihe verpflanzt. Das Ergebnis nannte sich «Eagle», was in Zusammenhang mit dem Firmennamen gerne als «American Eagle», also «Amerikanischer Adler» ausgesprochen wurde und so einen patriotischen Anstrich bekam. Im US-Prospekt von 1980 wird die Neukreation mit dem Kürzel «4-WD» ergänzt, das aber in späteren Publikationen meistens wegfiel.

Es gab drei Karosserievarianten, die in der Schweiz alle zum gleichen Preis

angeboten wurden: 2-door und 4-door Sedan sowie Wagon. Letzterer war die weitaus meist verkaufte Variante und kostete gemäss AR-Katalog von 1980 ab 19 850 Franken in der Basisversion Luxe. Das auf diesen Seiten porträtierte Top-Modell Limited schlug mit 26 870 Franken zu Buche und war mit Luxus-Features wie Zweifarblackierung, Dachgepäckträger, Alufelgen, Klimaanlage, Radio-Kas-

FORTSETZUNG AUF SEITE 26

ORTSETZUNG VON SEITE 25

etten-Gerät, elektrischen Fensterhebern, von innen verstellbaren Aussenspiegeln, Zentralverriegelung, Holzdekor oder Chelsea-Lederausstattung bestückt.

BEKANNTEN BASISKAROSSE Die drei Concord-Karosserien blieben für den Eagle praktisch unverändert. Nur die Ladausschnitte mussten wegen der breiteren Spur (vorne plus 5,5 cm, hinten plus 5 cm) aufgeweitet und mit aufgesetzten Radläufen, die in den Schweller übergehen, versehen werden.

Die Grundform wirkt sehr schlicht und modern, aber in den Details ist nicht zu übersehen, dass sie bereits Ende 60er-Jahre beim Concord-Vorgänger Hornet und dessen Kombiversion Sportabout von 1971 debütierte. So sind die Scheibenflächen und insbesondere die hinteren Scheiben etwas klein dimensioniert. Diesen Lapsus versuchten die AMC-Designer mit reichlich Mattschwarz auszugleichen. Auch die Heckklappe ist aus Stabilitätsgründen recht klein geraten und weist eine hoch liegende Ladekante auf. Europäische Kombis von Opel, Peugeot oder Ford waren in dieser Beziehung wesentlich praktikabler – trotz Hinterradtrieb. Als Pluspunkt verfügt der Eagle über eine topfebene Ladefläche.

WENIGER ANGLEBIGER REIHENSECHSER Die Technik ist US-typisch schlicht und beharrlich. Der Sechszylinder mit 4,2 L Hubraum ist auf Normalbenzin ausgerichtet und leistet lediglich 118 amerikanische AE-PS, die in der DIN-Norm gemessen am 100 PS ergeben dürften. Er stemmt für sich schon bei 1800 Touren beachtliche 85 Nm auf die Kurbelwelle, was für kräftigen Antritt aus dem Drehzahlkeller sorgt. Wie steil der Berg und wie schwer beladen der Kofferraum ist, interessiert den praktisch technologiefreien Graubuss-Motor kaum. Weitere Nebeneffekte dieser Charakteristik sind die gute Wartungsfreundlichkeit und die, bei unserem Motofahrzeug erneut bewiesene, extreme Lebensdauer. Ein Auto mit samt Motor über Jahrzehnte zu gebrauchen, ohne es alle paar Jahre mit grossem Energieaufwand zu ersetzen, ist praktizierte Ressourcenschonung – und eine Eigenschaft, die heutige Autos mit ihren hochgezüchteten Downsizing-Triebwerken kaum mehr aufweisen dürfen.

ROBUSTER REIHENSECHSER Das Quadra-Trac-Allradsystem ist eine Ferguson-Entwicklung (Jensen FF) und besteht aus einem im vorderen Drittel des Wagens eingebauten Verteilergetriebe, welches über eine Kette und eine versetzt angeordnete Welle permanent die vorderen Achsen antreibt. Dahinter sitzt eine mit Silikon gefüllte Flüssigkeitskupplung, die Drehmomentunterschiede zwischen Vorder- und Hinterachse ausgleicht und bei Bremsdifferenzial beim Durchdrehen eines der Vorder- oder Hinterräder wirkt. Der Vorderradtrieb ist nicht abschaltbar. Die Aufgabe einer Geländereduktion übernehmen der Wandler der serienmäßigen 3-Gang-Automatik und das reichlich vorhandene Drehmoment. Einzig, wenn die beiden Räder einer Seite gleichzeitig auf einer glatten Fläche stehen, dreht sie hilflos durch, weil eine Differenzialsperrle zwischen links und rechts fehlt. Beim Bergabfahren ist kaum Bremswirkung des Automaten zu spüren, so dass mit dem Bremspedal eingegriffen werden muss. Und noch ein kleines Manko ist der etwas lange hintere Überhang, der den Abschöpfungswinkel verkleinert.

Das sind denn auch schon alle Nachteile. Sind jetzt noch die richtigen Ganzjahresreifen drauf, findet der Eagle kaum in Terrain, das er nicht mühelos meistert und dabei bis zu fünf Personen mit Luxus



Luxus à l'Americaine: Braun und Beige als dominierende Farben (wahlweise gab es auch ein rotes oder blaues Interieur), gradliniges und reichlich bestücktes Armaturenbrett mit Dreispitzen-Lenkrad aus den sportlichen Spirit-Modellen.



Premium der 80er-Jahre: Viel Holz und Chrom; seltene Kombination aus Allradantrieb und Automatik; originales AM/FM/Kassetten-Radio.

verwöhnt und – trotz verstärkter, strafferer Aufhängung – sehr komfortabel befördert.

LANGZEITINVESTITION Der Besitzer unseres Fotoautos ist der pensionierte Arzt Dr. Alfred Muggli aus Steckborn. Ein Berufskollege kam 1980 mit einem roten Eagle Wagon zur Ärztesammlung und schwärmte vom «besten Auto, das es gibt». Muggli war bei einer ausgedehnten Testfahrt, die auch ins Gelände führte, genauso begeistert und kaufte beim Zürcher Importeur J. H. Keller das letzte Auto des Modelljahres 80 direkt aus dem Ausstellungsraum.

Der Ärztemangel in den 80er-Jahren führte dazu, dass Muggli oft eine ganze Woche Notfalldienst hatte; Tag und Nacht, Sommer und Winter. Sein Gebiet umfasste auch den 700 m hohen Seerücken, dessen entlegene Höfe nur im Geländewagen erreichbar waren. Da war der Eagle in seinem Element. Die Verbindung aus rund 20 cm Bodenfreiheit, Allradantrieb und M+S-Reifen machten Schneeketten überflüssig. Sie hätten unter den eher knapp bemessenen Radausschnitten ohnehin keinen Platz gefunden.

300 000 KM Bis 2002 war der weisse Station Wagon ununterbrochen im Einsatz,

der nur fünfstelliger Kilometerzähler hatte bis dahin die 100 000 km bereits zum dritten Mal überschritten. Doch dann zeigten sich Alterserscheinungen. Der Eagle wäre bei der nächsten MFK durchgefallen, und es war zu befürchten, dass der «Doktorwagen» im Notfalleinsatz nicht mehr zuverlässig genug war. Er wurde deshalb durch einen Jeep Cherokee ersetzt und eingelagert.

Bis 2012. Der Eagle war seit zwei Jahren im Oldtimeralter und sollte ein zweites Leben bekommen. Eine spezialisierte Werkstatt durchleuchtete ihn ausführlich und machte eine erstaunliche Feststellung: Der Oldie war kerngesund. Lediglich



Nahezu unzerstörbarer 4,2-L-Sechszylinder.

Technische Daten AMC Eagle Wagon 4-WD (1980)

PREISE*

Luxe 19 850.-; De Luxe 21 800.-; Sport 23 940.-; Limited 26 870.- (*AR-Katalog 1980; gleicher Preis für 2-door Sedan, 4-door Sedan, Wagon).

MASSE, GEWICHTE

Station Wagon, 5 Sitze, 5 Türen; Länge 474 cm, Breite 182,5 cm, Höhe 141 cm; Radstand 278 cm, Spur 151,5/146 cm, Bodenfreiheit ca. 20 cm, Wendekreis 11,8 m, Laderaum 1785 dm³, Leergewicht** (DIN) 1680 kg, Zul. Gesamtgewicht 2100 kg, Anhängelast gebremst 1580 kg.

MOTOR

6 Zyl., in Linie, Bohrung 92,25 mm, Hub 99,06 mm, 4235 cm³, 118 SAE-PS bzw. ca. 100 DIN-PS bei 3200/min, Kompr. 8,3:1, max. Drehmom. 285 Nm (DIN) bei 1800/min, spezif. Leistung ca. 24 DIN-PS/L, Oktanbedarf: 91 ROZ.

MOTORKONSTRUKTION

Hydr. Ventilstößel, seitliche Nockenwelle (Kette); 7-fach gelagerte Kurbelwelle; Ölinhalt 4,7 L; Fallstrom-Doppelvergaser Carter BBD; Zündkerzen Champion N-13 L, transistorisierte Zündung; Batterie 12 V 70 Ah, Alternator 42 A, Wasserpumpe, Kühlerinhalt 13,2 L.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Permanenter Vierradtrieb System «Quadra Trac», Getriebeautomat (hydr. Wandler und 3-Gang-Planetengerie), Wahlhebel in der Mitte, Achsunters. 3,08:1 (CH-Ausführung).

GETRIEBEÜBERSETZUNG

I. 2,45:1, II. 1,45:1, III. 1:1, R 2,2:1. Max. Drehmomentverstärkung im Wandler 2,1 fach.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn oberer Trapez-Dreieckslen-

ker, unterer einfacher Querlenker mit elastisch gelagerter Zugstrebe, Schraubenfeder und Teleskopdämpfer, Kurvenstabilisator, hinten Starachse mit Halbelliptikfedern, Kurvenstabilisator, Teleskopdämpfer, Bremsen mit Servo, vorne Scheiben (belüftet), hinten Trommeln, Scheibendurchmesser 27,9 cm, wirksame Belagfläche 611 cm², beschriebene Scheibenfläche 2004 cm², pedalfreigebundene Fussfeststellbremse auf Hinterräder; Kugelkreislaufentkung mit Servo und variabler Unterstützung; Benzintankinhalt 83 L; Reifen 195/75 R 15 Goodyear Allweather, Felgen 5 J.

FAHRLEISTUNGEN**

Höchstgeschwindigkeit 152 km/h, Leistungsgewicht ca. 16,8 kg/DIN-PS, Geschwindigkeit bei 1000/min im III. Gang 39,8 km/h, Gesamtverbrauch 17,4 L/100 km. (**Test AR 28/1980)



Die Ladefläche liegt recht hoch, ist aber ...



... auch bei umgelegter Sitzbank topfeben.



Zentralverriegelung, vier Fensterheber.



Gemütliche Fondsitzbank für drei.

Rad- und Getriebelager sowie ein paar Kleinigkeiten wurden ersetzt. Der Fahrersitz war durchgessen und musste neu bezogen werden. Die Teppiche wurden gereinigt oder ersetzt. Die Karosserie hatte trotz der langjährigen Alltagsroutine nur wenig Rost angesetzt, und auch am Motor musste kaum etwas gemacht werden. Seitdem hat der Eagle Veteranen- und damit Zweitwagenstatus. Muggli sind im Schweizer AMC-Club (www.amc-club.ch) und besuchen Treffen, die auch schon mal in der Provence stattfinden. Denn der AMC-Club ist eng mit Clubs in Frankreich, Deutschland und Österreich verbandelt. Und gerade die Franzosen sind grosse AMC-Fans, weil Brigitte Bardot einen Pacer fuhr und sich auch ab und zu auf der Haube räkelnd ablichten liess.

IM AR-TEST VON 1980 Die AR unterzog den AMC Eagle in Ausgabe 28/1980 einem ausführlichen Test und fand – allenfalls mit Ausnahme des kleineren und nur 15 790 Franken teuren Subaru 4WD 1600 Wagon – keine Konkurrenz. Laut AR-Testteam «genügt die gebotene Leistung für jeden, der es nicht ausgesprochen eilig hat». Ausserdem wurde der trotz anspruchsvollem Einsatz und hohem Waggengewicht von fast 1,7 Tonnen akzeptable Testverbrauch von 17,4 l gelobt. Die Messwerte bewegten sich zwischen 13,2 und 25,3 l. Am Testwagen waren eine Tür und die Heckklappe undicht. Das wurde diploma-



«Die straffe Federung und Dämpfung begrenzt die Aufbaueigung in Kurven.» (AR 28/1980)

tisch umschrieben: «Der Verarbeitungsstandard von USA-Wagen dieser Preisklasse wird vom Eagle auch im Gesamten nicht unterboten.»

Das Fazit lautete: «Der Vierradantrieb erhöht die Verwendungsmöglichkeiten des AMC Eagle, ohne seinen Personenwagencharakter zu beeinträchtigen und ihn etwa in ein Nutzfahrzeug zu verwandeln. Er ist ein Allroundfahrzeug, das keine besondere Angewöhnung erheischt. Den geschilderten kleineren Mängeln stehen seine geringen Ansprüche an die Strassenqualitäten entgegen, die seine Besitzer spätestens im ersten schneereichen Winter feststellen können.» Dr. Muggli wird diesen Befund sicher unterschreiben.

NEUERUNGEN AB 1981 Schon ein Jahr später wurde der Motor um stattliche 41 kg abgespeckt, und der Allradantrieb war jetzt zuschaltbar. Es gab wahlweise ein 4-Gang-Getriebe und einen 2,5-Liter-Vierzylinder. Ausserdem waren auch die beiden Spirit (Concord mit kürzerem Radstand) als Eagle lieferbar: Das Coupé Liftback hiess jetzt Eagle SX/4, der vom früheren Gremlin abgeleitete Kammback hiess jetzt Eagle Kammback. In der Schweiz spielte aber nur der fünf-türige Wagon eine Rolle. Er wurde 1987 als letztes «Adler»-Modell ersatzlos gestrichen. Die Crossover-Welle, die er ansah, kriegte der Eagle nicht mehr mit.



Die Front stammt vom Concord und wirkt dank viel Chrom sehr nobel.



Die grossflächigen Heckleuchten lassen den Eagle breiter als die 183 cm erscheinen.



Dachträger mit Spoiler und aussenliegende Scharniere in Chrom.



Sportfelgen mit «4x4»-Logo als Vorbote der späteren «Sport Utility Vehicles».

DER DOKTORWAGEN

EAGLE ALS LEBENSRETTER Zu meinem Praxisgebiet gehörte der Seerücken, dessen höchster Punkt 700 m über Meer liegt. In den 80er-Jahren kamen auch wir wieder einmal in den Genuss eines harten und schneereichen Winters. Eines Abends wünschte der Ehemann meiner Patientin aus einem Seerückenweiler einen dringenden Arztbesuch. Aufgrund der geschilderten Symptome war an der Notfallsituation nicht zu zweifeln, und mein Eagle meisterte die stark verschneite Bergstrecke ohne Probleme. Bei meinem Eintreffen musste die Patientin erbrechen, und der hilflose Ehemann war nicht einmal in der Lage, seine Frau korrekt zu lagern. Ohne mein Eingreifen wäre sie am Erbrochenen erstickt. Dann traten epileptische Krämpfe auf, die ich mit Valium lindern konnte. Doch eine notfallmässige Spitaleinweisung war unumgänglich. Aber der Fahrer der angeforderten Ambulanz des Kantonsospitals Münsterlingen sah sich aufgrund der Wegbeschreibung in dieser Stunde, die Patientin abzuholen und bei der Rega auf. In der Zwischenzeit traten bei der Patientin erneut Krämpfe auf, und ich musste wiederum Valium spritzen. Die Rega bestätigte den Abflug des Helis Richtung Seerücken und informierte mich, dass sie die Polizei aufgeben hätte, um den Landeplatz zu sichern. Die Polizei verfügte jedoch nur über ein Fahrzeug



mit Hinterradantrieb. Es blieb prompt stecken, so dass die Pollizisten die letzten 500 m zu Fuss zurücklegen mussten. Trotzdem gelang es noch rechtzeitig, in der Dunkelheit den Landeplatz zu markieren. Der Heli flog die Patientin ins nächste Spital mit einer neurologischen Abteilung, wo ihr geholfen wurde. Sie konnte nach einigen anfallsfreien Jahren die Medikamente wieder absetzen und erfreute sich noch während mehr als 20 Jahren des Lebens. Ohne den Allrad-Eagle hätte sie den damaligen Unfall nicht überlebt. **ALFRED MUGGLI**

ANZEIGE

Kurse besuchen. Sicher fahren.


BESSERFAHRER.CH

Fahrsicherheitskurse im Strassenverkehr.

 Wer sicher fährt, kann richtig reagieren. Und hat weniger Unfälle.
 Ein Besserfahrer ist, wer sich regelmässig weiterbildet.
 Informieren Sie sich, finden Sie Kursveranstalter: www.besserfahrer.ch
