

DER VOLVO V60 D6 AWD PLUG-IN HYBRID
ELEKTRISIERENDES FAHRGEFÜHL
JETZT BEREITS AB CHF 69 900.-



NEUWAGEN ZU SONDERKONDITIONEN



meier
GARAGE FLAACH

JETZT PROFITIEREN:

Volvo V60 D6 AWD Plug-in Hybrid

283 PS, Klimaautomatik, Fahrzeuginformationssystem mit 5-Zoll-Farbmonitor, Audiosystem Performance Sound, DSTC-Fahrdynamikregelung, 1800 kg Anhängelast, 48 g/km CO₂, 5 Jahre Garantie, 10 Jahre/150 000 km Service

Neupreis ab 69 900.-

Leasing-Aktion ab 3,9%

Besuchen Sie uns auf www.garage-meier.ch

Garage Otto Meier AG | Andelfingerstrasse 16 | 8416 Flaach | Tel. 052 305 30 30

ANZEIGE

Kugelrund und voll daneben

OBERWENINGEN Der AMC Pacer war optisch eines der originellsten Autos der 70er-Jahre. Heute bietet er interessantes Showpotenzial.

Aus dem kurzen Dicken hätte etwa ganz Grosses werden sollen und wohl auch können. Die American Motors Corporation (AMC) beabsichtigte nämlich, im 1975 lancierten Pacer den von General Motors entwickelten, aber nicht genutzten Wankelmotor zu verwenden und mit diesem die Vorderräder anzutreiben. Doch damit wäre «the first wide small car» im Vergleich zu Ford Pinto oder Chevy Vega zu teuer geworden. Also griff man auf den eigenen Otto-Reihensechszylinder zurück. Ein Trumm mit 4,4 Liter Hubraum und fast zehn Zentimeter Zylinderbohrung, zu sagenhaften 122 PS fähig, sofern denn ein Doppelvergaser aufgeschraubt ist.

Trotzdem hätte aus dem Pacer noch etwas Anständiges werden können, denn die Käseglockenform mit viel Glas, Heckklappe und zwei ungleich langen Seitentüren sorgte für viel Aufmerksamkeit. Speziell auch die aussergewöhnlichen Masse: 4,32 Meter lang, 1,96 Meter breit und 1,36 Meter hoch.

Grosse Raumsprüche erfüllte der Pacer dennoch nicht; klotzen konnten die Amerikaner schon immer, kleckern fällt ihnen dagegen bis heute schwer. So ist auch die hintere Sitzgelegenheit eher eine Schand- denn eine Sitzbank und man wundert sich, dass der Pacer seinerzeit überhaupt drei hintere Plätze zugesprochen bekommen hat: Die Radkästen und die ungemein dicken Türen ragen so ungeniert ins Innere, dass im



Käseglockenform und zwei ungleich lange Türen: Der AMC Pacer war damals schon originell und ist es noch heute.

Fond eine sehr kümmerliche Nutzbreite resultiert.

So ist die rund 10 Zentimeter breitere rechte Türe wenig mehr als ein netter Gag; man kommt zwar etwas besser hinein als links, bereut es aber schnell, hinten Platz genommen zu haben. Sommers sowieso, denn die Klimaanlagen waren in dieser Zeit selbst bei den Amerikanern noch nicht selbstverständlich, bei den Pony-

cars schon gar nicht, und Fenster öffnen geht hinten auch nicht. Die Klimaanlage kostete damals 1540 Franken, der ganze Pacer 1976 ohne Extras 18900 Franken. Aber auch das darf erwähnt werden: Es ist die zu AMC gehörende Marke Nash gewesen, welche 1938 als erste Firma eine Klimaanlage in einem Auto offerierte.

Die Versöhnung mit dem knuddeligen Wagen findet statt, sobald

man in der lichtdurchfluteten Kanzel vorne Platz genommen und den dünnen Schlüssel gedreht hat. Mit der Überzeugungskraft eines Schiffsdiesels setzt sich der Pacer in Bewegung und beginnt die Melodie des niedrig belasteten Reihensechszers zu spielen. Da ist es, dieses schwer zu beschreibende amerikanische Feeling: Man bildet sich ein, viel zu haben, hat aber vorwiegend Fassade. Und fühlt sich trotzdem wie ein König. Voll daneben wäre es, dieser Kugel die Getriebeautomatik zu verweigern. Auch ein Tempomat – Serie im Pacer X – passt zur lässigen Stimmung. Auch die Fahrwerte passen in diesen Kontext: Der 4,2-Liter mit Dreigangauto-

matik bringt die Standardbeschleunigung von 0 auf 100 Stundenkilometer in beschaulichen 18 Sekunden hinter sich.

Heute gilt ein AMC Pacer, tipp-top in Schuss, runde 14 000 Franken. Und so viel ist er durchaus wert, wenn es darum geht, nostalgische Gefühle Gassi zu führen und dabei respektabel positive Rückmeldungen vom Strassenrand zu ernten. Dass der Pacer saufen kann wie ein Loch, braucht man den Passanten ja nicht auf die Nase zu binden.

Nach der Verfügbarkeit eines 5-Liter-V8-Motors mit umwerfenden 127 PS, aber immerhin 288 Newtonmeter Drehmoment schreckte AMC selbst vor einer

Kombi-Version nicht zurück. Resultat: mit vergleichsweise hohem Aufwand praktisch keinen Mehrwert erreicht. Dem ehemals flachen, eleganten Kühlergrill wurden dann noch plumpe Anleihen an Mercedes gegönnt.

Die Korrosion ist der hauptsächlichste Feind dieser kaum belasteten Substanz, die Teileversorgung dagegen ein geringes Problem. Zwischen 1975 und 1980 wurden insgesamt 280 000 AMC Pacer gebaut. Ein Flop oder: Originalität allein bringt es auch nicht. Die rote Kugel aber lehrt, dass es runde 35 Jahre nach ihrer Erfindung Gründe geben kann, sich in ein altes Auto zu verlieben.

Jürg Wick

EUROTAX GLASS'S INTER-CLASSIC-TARIFE AMC PACER (CHF)

	Jahrgang	Zustand 1	Zustand 3	Zustand 5
Pacer 3 Door	1975–80	14 000	5 900	800
Pacer Wagon	1975–80	15 000	6 300	900

ANZEIGE

15%
€-Prämie und zusätzliche Eintauschprämie

FORD FREE TECH

FORD FIESTA FREETECH

Serienausstattung: Klimaanlage, SYNC (inkl. Bluetooth-Freisprechanlage), Nebelscheinwerfer, Active City Stop, heizbare Frontscheibe QuickClear®, Parkdistanzsensoren hinten, 15"-Alufelgen



ihregarage.ch
bütikofer automobile ag
frauenfeld · gachnang · winterthur

frauenfeld langfeldstr. 77 052 725 07 70
gachnang in der au 052 369 0 369
winterthur frauenfelderstr. 1 052 245 11 11

Ford
ford.ch

* Berechnungsbeispiel: Fiesta Freetech 1.0 EcoBoost 65 PS/48 kW, 3-türig, Fahrzeugpreis Fr. 14'875.- (Katalogpreis Fr. 18'500.-), abzüglich 15% €-Prämie (Fr. 2775.-) und Freetech-Prämie Fr. 850.-, Abgebildetes Modell: Fiesta Titanium X 1.0 EcoBoost 100 PS/74 kW, 5-türig, Fahrzeugpreis Fr. 21'199.- (Katalogpreis Fr. 24'690.- plus Optionen im Wert von Fr. 250.-), abzüglich 15% €-Prämie (Fr. 3741.-). Angebot gültig bei teilnehmenden Ford Händlern bis auf Widerruf, spätestens bis 30.6.2015. Preise inkl. MWST. Für eine zusätzliche Eintauschprämie (für Eintauschfahrzeuge 3 Jahre oder älter) fragen Sie Ihren Ford Händler.
Fiesta Freetech 1.0 EcoBoost 65 PS/48 kW, 3-türig: Gesamtverbrauch 4.3 l/100 km, CO₂-Emissionen 99 g/km, Energieeffizienz-Kategorie B, Fiesta Titanium X 1.0 EcoBoost 100 PS/74 kW, 5-türig: Gesamtverbrauch 4.3 l/100 km, CO₂-Emissionen 99 g/km, Energieeffizienz-Kategorie A. Durchschnitt aller verkauften Neuwagen: 144 g/km.