

Even voorstellen



AMC Pacer, The car we all love to hate!

Vroeger ging ik met mijn ouders mee naar mijn tante die in Amsterdam op de Herengracht woonde. Als we dan door de Raadhuisstraat reden ging schoof ik al dicht naar het raampje aan de grachtkant van de Peugeot 304. Want verderop zou misschien wel weer die 'vreemde' auto staan. Ik had hem wel vaker gezien en wist niet wat het voor merk of type was. Daarvoor reden we té snel en was die auto té indrukwekkend. Meestal stond ie een stukje vanaf de hoek op de Herengracht geparkeerd. Het was telkens goed opletten waar ie nu weer zou staan. Goed herkenbaar waren de enorme grote, bolle achterramen en de brede platte achterlichten met daartussen een chromen plaat. Even goed opletten nu.....we komen in de buurt. Ja, daar staat ie. Met de achterbumper een stukje uitstekend over de rijbaan en daarboven die gladde, vlakke achterkant van de achterklep. Naarmate we verder rijden vallen die bolle achterraamen op die al direct aan de achterkant beginnen en doorlopen tot halverwege de auto. Het chroom van de achterbumper en de chroomstrip tussen de achterlichten maken de auto nog breder dan die al is. En breed is ie! Duidelijk breder dan de overige auto's waar ie tussenin staat. En dan die ruiten; je kijkt zo door de hele auto heen om te zien hoeveel ruimte er tussen de lederen voorstoelen is. En dan die kleur: helder rood, op het oranje af; wat een opvallende kleur. Heeee, wat is dat nou voor een grijs-beige vorm? Oh da's 'slechts' een Kever. Helaas, die opvallende auto is alweer aan het zicht onttrokken en alweer heb ik het merk en type niet kunnen ontdekken. Maar, wat een indrukwekkende auto is het. Het is vast geweldig om daar mee rond te rijden. Jaren later herinner ik mij die auto weer en ga ik alsnog op zoek naar wat voor 'n auto dat nou eigenlijk was. Het blijkt uiteindelijk een AMC Pacer Coupé te zijn. Voor Nederlandse begrippen een redelijk zeldzame verschijning om verschillende redenen. Misschien wel de meest belangrijke: het was een vrij dure auto in aanschaf én om er mee te rijden. Deze bizar gestileerde Amerikaanse auto was door een hoge dollarkoers duur in aanschaf (vanaf fl. 19450,- ter vergelijking: de allerduurste Opel Ascona kostte toen een fl. 16101,-). Daarbij was het verbruik stevig (met zo'n 1:8 à 10) en dat was in de jaren vlak na de oliecrisis niet gunstig. Ook was de bouwkwaliiteit niet al te best en waren de onderdelen (ook weer door die dure dollar) zeer kostbaar. Dus....., je moest wel een erg groot liefhebber van Amerikaans comfort zijn om zo'n auto te rijden of een liefhebber van de bizarre styling zijn of allebei! Ik raakte nieuwsgierig naar zo'n Pacer. In diezelfde tijd (we spreken over tegenwoordige tijd) was ik eigenlijk 'voor de grap' aan het fantaseren of er een (semi)oldtimer was die reed als mijn Cadillac en toch praktisch genoeg was in dagelijks gebruik. Zo kwam ik op het volgende 'optelsommetje': De Pacer rijdt als de Cadillac (zo bleek uit diverse rijverslagen die op het internet te vinden zijn), is even breed als de Cadillac (bijna 2 meter), is even lang als een BMW 3 serie (da's goed te doen), is in aanschaf vrij redelijk (in goede staat +/- € 5000) en de techniek is door en door beproefd en betrouwbaar (zelfde motor, versnellingsbak en achteras als de Jeep Wrangler en Cherokee die beiden massaal geïmporteerd zijn). Dus, met de onderdelenvoorziening van slijtagdelen zit het wel goed. Voeg daarbij de eerste kennismaking met deze auto en ik ging voorzichtig aan op zoek naar zo'n auto. Gaandeweg leerde ik meer over de Pacer en al snel bleek dat er meer over deze controversiële auto te vertellen is, dan over mijn ander klassieke auto, een Cadillac Coupe de Ville van 1963.



In 1971 begon Richard 'Dick' Teague met het ontwerp van de Pacer tijdens een banket in Frankrijk. Hij was hoofdontwerper van AMC, de kleinste Amerikaanse autofabrikant naast Ford, GM en Chrysler. AMC was in 1954 ontstaan uit een fusie van de Amerikaanse merken Nash en Hudson. Later zouden ook nog merken als Packard, Studebaker, Willys-Overland en International Harvester aan deze fusie toegevoegd worden. Om onderscheidend te zijn naast 'de grote drie', maakte AMC 'andere' auto's. Denk daarbij aan de SUV -avant la lettre- (International Harvester Travelall en AMC Cherokee/Comanche), de geciviliseerde versies van de bekende Jeep (CJ-series), de MPV en de eerste Amerikaanse compact-cars. Sinds zijn aantreden was Dick Teague goed geweest voor radicale en vernieuwende modellen die ook goed verkochten zoals de Marlin, AMX, Javelin, Gremlin, Matador en de Hornet. Vooruitlopend op veiligheidsnormen die de Amerikaanse overheid de auto-industrie wou opleggen, was een jaar eerder gekozen om een nieuw model auto te ontwerpen rond moderne ontwerptheema's zoals: voorwielaandrijving, veiligheid, comfort, zuinigheid, compact, praktisch gebruiksgemak én gebruikmakend van de nieuwste technologie. Hij ontwierp een hatchback met een veiligheidskooi, grote ruiten, ronde vormen en een hele korte motorkap (het eerste ontwerp rond het cab-forward ontwerp waar tegenwoordig iedere auto rond ontworpen is). Die ronde vormen waren in de tijd van enorme, rechthoekige auto's zeer revolutionair. Ook werden diverse opstellingen van motor, aandrijving en passagiers overwogen (o.a. middenmotor met voorwielaandrijving en passagiers zij-aan-zij met de ruggen naar elkaar). Uiteindelijk werd gekozen voor een zeer traditionele opstelling van een motor voorin en achterwielaandrijving. Deze combinatie verkocht waarschijnlijk het beste en leverde



het beoogde comfort. De passagiers kwamen uiteindelijk zij-aan-zij achter elkaar te zitten allemaal vooruit kijkend. Het ontwerp werd uiteindelijk minder revolutionair en kon zelfs conservatief genoemd worden, maar was zeker wel innovatief op tal van punten. Uit veiligheidsoverwegingen is in een verstevigde B-stijl voorzien die als een rolkooi fungeert en geen C-stijl nodig maakt. Ook is erg veel glas gebruikt (37% van het oppervlak is glas), zijn balken in de deuren aangebracht als bescherming bij zij-aanrijdingen, zijn extra zware bumpers gebruikt die botsingen tot 15 km/h kunnen absorberen. Andere unieke ontwerp punten zijn: De koplampen liggen verzonken, de achterlichten en richtingaanwijzers vóór hebben geïntegreerde zijreflectoren, de deuren lopen door tot in het dak, dat vergemakkelijkt het in- en uitstappen, de rechterdeur is 10 centimeter langer als de linkerdeur, bedoelt om voal de achterpassagiers makkelijker te laten uitstappen. de deurgrepen zijn verzonken om minder luchtweerstand te bieden en er is erg veel plastic gebruikt, een destijds erg modern materiaal.

Motorkeuze

Het management van AMC voorspelde een grote toekomst voor de wankelmoter en daarom werd gekozen voor een wankelmoter die GM ontwikkelde (het basisontwerp kwam van NSU). Deze motor beloofde zuinig, compact en krachtig te zijn. Die motor zou samen met de voorophanging aan een subframe gemonteerd worden, waardoor trillingen werden geëlimineerd en een flinke bijdrage leverde aan het comfort. In de loop van 1974 liet GM de verdere ontwikkeling van de wankelmotor vallen. Men bleek niet in staat om de motor betrouwbaar en zuiniger te maken (denk aan de NSU RO80, Citroen bi-rotor en de diverse Mazda's). Ondertussen had de ontwikkeling erg veel geld gekost.

Aanpassingen

Dus, AMC had een probleem. De Pacer was ontwikkeld, de mallen waren klaar, de productie kon starten, maar de geplande motor kwam definitief niet beschikbaar. Helemaal opnieuw ontwerpen zou teveel geld hebben gekost, dus werd het subframe, motorkap, spatborden en schutbord aangepast aan een oud, vertrouwd motorblok die beschikbaar was: De 6 cilinder lijnmotor van 3.8 of 4.2 liter die oorspronkelijk in 1964 was ontwikkeld en uiteindelijk 42 jaar lang is geproduceerd. Je vindt dit motorblok terug in de Gremlin, Jeep Wrangler, Jeep Cherokee en diverse Chrysler-modellen. De motor werd vanuit de fabriek al geschikt gemaakt voor loodvrije benzine. Beademing liep door een 1 of 2 Venturi carburateur(s) die afgesteld waren om zuinig te 'kruisen' op snelwegen. Daarnaast waren tal van emissiebeperkende middelen toegepast (uitlaatgas-recirculatiesysteem, elektronische ontsteking en een zgn. 'smogpomp'). Door die beperkende maatregelen kwam er uit de 4.2 liter motor slechts 95 pk. De 3.8 liter motor moest het stellen met 85 pk. Met die frameaanpassingen waren de ontwerpers er nog niet: Het dashboard moest opnieuw ontworpen worden omdat het schutbord verder naar binnen was gekomen. Daardoor ontstond een heel plat en vlak dashboard. In het handschoenvakje is amper ruimte is voor de autopapieren. Doordat de motor ook zwaarder is, werd de gewichtsverdeling ook heel anders als vooraf was bedoeld. Toch kreeg het basismodel trommelremmen rondom. Schijfremmen voor waren optioneel (veel Nederlandse Pacers hebben schijfremmen).

De Pacer op de markt

In februari 1975 werd de AMC Pacer op de markt gebracht en sloeg in als een bom. De auto is beschikbaar in drie versies: een basismodel (zonder verdere aanduiding), een luxe model (D/L geheten) en een sportief model (X geheten). Uiteraard waren deze versies verder op te leuken door een waslijst aan opties,

waaronder: 17 verschillende kleuren die ook in 'two-tone' beschikbaar waren, 8 kleuren vinyl dakbekleding, stuurbevestiging, wis-was installatie op achterrait, cruisecontrol, airconditioning, getint glas, vinyl kuipstoelen i.p.v. de standaard bank, etc., etc.).



Verkopen in het eerste jaar stegen naar 72000 stuks. Maar, er waren ook negatieve punten: De Pacer is door zijn breedte, zware motor en automatische versnellingsbak, het vele glas en alle passieve veiligheidsmaatregelen een behoorlijk zware auto (± 1500 kg). Daardoor is het verbruik erg hoog. Tevens wordt de auto door het vele glas erg snel warm. Een airco is geen overbodige luxe in warme streken, het gevolg hiervan is dan ook weer dat het toch al hoge verbruik nog verder toeneemt. Doordat de binnentemperatuur dus nog wel eens hoog oploopt drogen de plastic delen van het interieur snel uit en worden daardoor bros. Door de lange deuren, breken de deurpanelen of delen daarvan makkelijk af. Doordat een andere motor werd ingebouwd is de auto langer geworden dan voorzien. Zo is de auto meer een sub-compact- dan een vooraf bedoelde compact-car geworden. Het gewicht van de auto, de automaat en het beperkte motorvermogen zorgen ervoor dat het geen snelle auto is. Om daar wat aan te doen, heeft AMC een optionele V8 (5 liter) aangeboden vanaf 1977 die 120 pk leverde. Ook niet direct een powerhouse.... In het ontwerp van het interieur is wel veel rekening gehouden met ruimte voor de passagiers, maar is er vreemd genoeg erg weinig rekening gehouden met opbergruimte. Op de deurpanelen zitten kleine zijvakken. Dan is er nog het bijzonder kleine handschoenvakje. Optioneel was tussen de voorstoelen een console te krijgen en daarmee zijn alle opbergvakken wel benoemd. Door de grote achterrauiten is alles wat in de auto ligt gemakkelijk van buiten af te zien. De bouwkwaliteit van Amerikaanse auto's uit de jaren zeventig was niet best; en die van AMC al helemaal niet! Veel plaatdelen sluiten niet goed op elkaar aan en diverse interieurdelen zijn niet mooi afgewerkt of sluiten niet goed op elkaar aan. Ondanks deze minpunten zijn iets meer dan 280.000 stuks in zes jaar geproduceerd. Waaronder een stationcarmodel dat vanaf 1977 op de markt verscheen. Dit model was wat conventioneeler van vorm en verkocht dan ook behoorlijk goed met ruim 60.000 stuks in vier jaar. Vanaf 1978 kreeg de Pacer een face-lift met een grille die in het midden een verhoging kreeg zodat het wat meer leek op de grille van een Mercedes, ...plagiaat is de mooiste vorm om je waardering te uiten. Dat moet Tony Lapine, de ontwerper van de Porsche 928, ook hebben gedacht toen hij de achterpartij van de Porsche 928 ontwierp. Hij heeft later beaamd, dermate onder de indruk was van de achterkant van de AMC Pacer dat hij die simpelweg gekopieerd heeft.

Achteraf gezien

Uiteindelijk zijn, onder grote druk van de drie grote Amerikaanse automerken, de veiligheidsnormen die de Amerikaanse overheid wilde opleggen niet doorgezet. Ze konden zich onvoldoende snel aanpassen aan de nieuwe veiligheids- en emissienormen. De geschiedenis herhaald zich..... Daarmee is de conclusie te trekken dat het ontwerp van de AMC Pacer eigenlijk zijn tijd te ver vooruit was. Ook ging er in de ontwikkeling van alles mis, ondanks dat de intentie van het ontwerp goed was. Zo ging dit controversiële model de geschiedenis in als een icoon van de jaren zeventig en dat maakt onder andere dat ik gevallen ben voor dit automobiele 'kneusje'.

Prijzen

Een goede Europese Pacer is in Frankrijk nog wel te vinden voor een prijs van rond de € 5000. In Zweden zijn ze zeker 15% goedkoper. Amerikaanse Pacers variëren veel meer in prijs. Uitstekende exemplaren kosten rond de \$ 10000 (of soms veel meer). De meeste zijn echter basismodellen die na jaren achterstallig onderhoud te koop worden aangeboden; deze 'doen' dan rond de \$ 1000,- à \$ 2000,-. De meeste Nederlandse Pacers zijn wegens roestgevoeligheid altijd dubieus en verdienen een grondige inspectie vóór een mogelijke aanschaf. Na jaren verguisd te zijn gaat de waardering van de Pacer gelukkig weer omhoog. Diverse collectioneers kennen de auto's de komende jaren een stevige waardestijging toe vanwege de bizarre styling, de relatieve zuinigheid (t.o.v. andere Amerikaanse auto's), de praktische maten van de auto en het beperkt aantal kwalitatief goede auto's die er nog bestaan.

Mijn Pacers

In het voorjaar van 2009 zag ik een advertentie op Marktplaats waarin drie Pacers aangeboden werden voor een redelijke prijs. Alle drie zijn oorspronkelijke Nederlandse auto's die vanaf 1975 door de toenmalige importeur H.A.I. in Rijnsburg zijn geïmporteerd. Een van de drie wagens heeft reeds een eerdere restauratie ondergaan en verkeert in een goede staat. De twee andere (een beige/vanille bruine coupé en een metallic bruine 'wagon' met fake houtpanelen) zijn voor onderdelen. Want plaatwerkdelen en interieurdelen zijn schaars. De koop was gezien de overeengekomen prijs snel gesloten..... In de zomer heb ik de Pacer (1975, D/L coupé 4.2 liter, rood interieur en rood van buiten) naar Almere gereden (rijdt inderdaad als een Cadillac; zeer comfortabel, zoekend en stil). Onderweg hebben veel mensen mij zitten aanstaren en vermoedelijk zitten afvragen wat voor auto het is. (De geschiedenis herhaald zich!) Eenmaal aangekomen in Almere ben ik gelijk aan de slag gegaan om de slechtste delen aan te pakken. De linker en rechter dorpel zijn inmiddels vervangen door nieuwe delen, de



kabelboom is vernieuwd, het interieur is helemaal opnieuw geïsoleerd en de motorruimte heeft een nieuw kleurtje gekregen. Deze winter ga ik verder met de deuren (nieuwe scharnieren, nieuwe ophangplaten uit RVS, nieuwe deurrubbers, nieuwe raamrubber en raamgoten), een nieuw interieur en de buitenkant van de auto een nieuw kleurtje (Firecracker red). Ook bouw ik de wagen d.m.v. diverse opties om van een D/L naar een X. Die versie is veel zeldzamer dan de D/L en al zeker in Nederland.

In de zomer van het komend jaar hoop ik weer te gaan rijden met deze AMC Pacer en zal ik hem zeker eens komen tonen tijdens een maandelijkse koffieklets of anders een ander 'Vriendenkring'-evenement. Wellicht tot dan!

Groetjes,
David Dunnebier

