

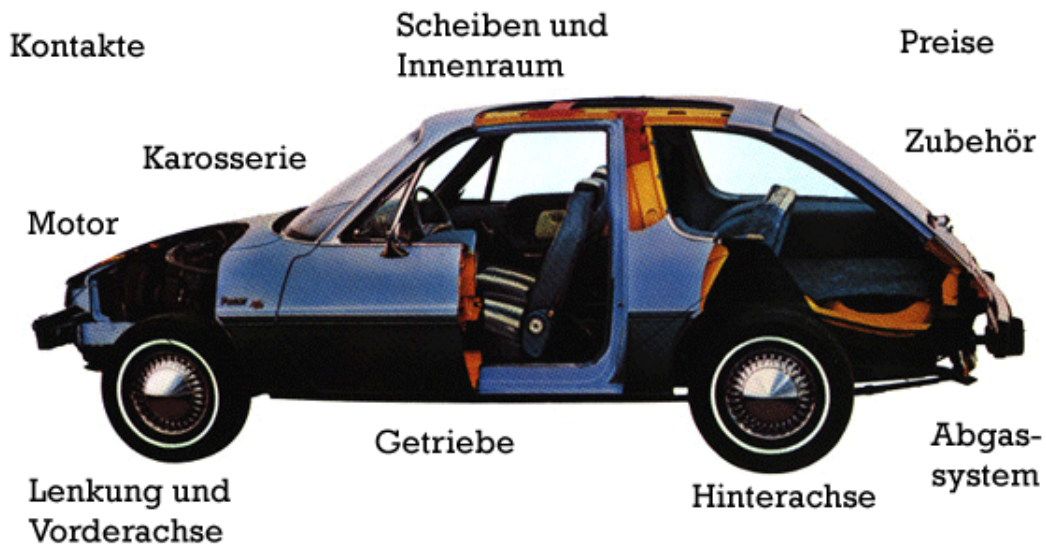
# AMC Pacer Kaufberatung

Wolfgang A. Mederle  
Prinzregentenstraße 124/IV  
D-81677 München

⟨URL:<http://www.mederle.de/>⟩

19. Dezember 2005

Eigenpublikation, alle Rechte vorbehalten



## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Kontakte</b>	<b>2</b>
1.1	Clubs in Europa . . . . .	3
1.2	Clubs in den USA, Mailinglisten und Foren . . . . .	3
1.3	Literatur . . . . .	4

<b>2 Preise</b>	<b>4</b>
2.1 Teilepreise . . . . .	4
2.2 Ganze Autos . . . . .	5
<b>3 Scheiben und Innenraum</b>	<b>5</b>
3.1 Glas . . . . .	5
3.2 Interieur . . . . .	6
<b>4 Triebwerk und Nebenaggregate</b>	<b>6</b>
<b>5 Karosserie</b>	<b>7</b>
<b>6 Originalität und Zubehör</b>	<b>9</b>
<b>7 Lenkung und Vorderachse</b>	<b>11</b>
7.1 Die Lenkung . . . . .	11
7.2 Die Vorderradaufhängung . . . . .	11
<b>8 Getriebe</b>	<b>11</b>
8.1 Schaltgetriebe . . . . .	11
8.2 Automatikgetriebe . . . . .	11
<b>9 Hinterachse</b>	<b>12</b>
<b>10 Abgase</b>	<b>12</b>

Der Pacer ist sowohl alltagstauglich als auch in der Lage, im heutigen Verkehr mehr als problemlos mitzuschwimmen. Nichtsdestoweniger sind selbst die jüngsten Exemplare heute fünfundzwanzig Jahre alt und wurden von einem Hersteller gebaut, der seit 1987 nicht mehr existiert. Zwar gehören die Überreste von AMC heute zur DaimlerChrysler-Gruppe, jedoch braucht man auf absehbare Zeit nicht damit zu rechnen, daß sich das Mercedes-Benz Oldtimer-Center um die Teileversorgung kümmert. Selbst bei Chrysler-Händlern wird man in der Regel keinen großen Erfolg haben.

Damit niemand eine Enttäuschung erlebt, wenn es zu spät ist, habe ich diese Kaufberatung erstellt – nicht zuletzt, weil ich häufig Fragen per E-Mail bekommen habe. Ich hoffe, daß die Rückmeldungen zum Site nun nicht völlig ausbleiben und sich der eine oder andere die Zeit nimmt, seine Meinungen und Vorschläge kundzutun.

Hinweis: Verweise aufs Web im Text sind in der Regel klickbar.

## 1 Kontakte

Dieses Thema steht deshalb am Anfang, weil es ohne die richtigen Kontakte zu Gleichgesinnten, Clubs und Händlern nahezu unmöglich ist, ein Liebhaberauto am Laufen zu halten.

Leider gibt es in Deutschland noch keinen Club oder eine Interessengemeinschaft für AMC-Fahrzeuge. Das kann auch noch etwas dauern, da das Register auf dieser Site sich nur sehr schleppend füllt.

Immerhin gibt es rührige Clubs im nahen europäischen Ausland, die sich, wie der AMC-Club Switzerland, auch um das nahe Ausland kümmern, und natürlich Clubs in den USA. Hilfreich sind wenigstens rudimentäre Englisch-Kenntnisse und ein Internet-Anschluß. Die Kontakte, die der Autor in den letzten Jahren knüpfen konnte, wären ohne das Internet nicht zustande gekommen. Sehr zu empfehlen ist die Teilnahme an den einschlägigen AMC-Mailinglisten, auf der sich viele kompetente und auskunftsbereite Experten tummeln.

Aktuelle Informationen dazu finden sich unter <URL:<http://www.american-motors.de/de/links/>>.



## 1.1 Clubs in Europa

- AMC-Club Switzerland/Deutschland/Österreich/France

- Schweiz und deutschsprachiges Ausland:

- Claudius Erbsmehl

- Zäigli 17

- CH-3274 Bühl bei Aarberg

- Tel +41 32 381 11 78

- Tel +41 79 443 48 40

- Fax +41 32 381 16 86

- r.c.erbsmehl@bluewin.ch

- France:

- Jean-Luc Jeandin

- 42, Rue de Colmar

- 68140 Munster

- France

- téléphone +33 3 89 77 04 41

- jeandin.jl@wanadoo.fr

- AMC/Rambler Society Schweden

## 1.2 Clubs in den USA, Mailinglisten und Foren

Wegen der Kurzlebigkeit des WWW möchte ich auch hier auf <http://www.american-motors.de/de/links/> verweisen.

## 1.3 Literatur

Ein unbedingtes Muß für jeden, der an seinen AMC selbst Hand anlegen möchte, ist ein Reparaturhandbuch. Ähnlich wie die deutschen "Jetzt helfe ich mir selbst" und "So wird's gemacht" sind in den Staaten die Chilton's und Clymer Shop Manuals. Für den Anfang nicht schlecht, aber sobald es ans Eingemachte gehen soll, hilft nur noch ein original AMC-Werkstatthandbuch. Die beste Quelle für solche Druckwerke ist wieder einmal das World Wide Web – zum Beispiel Ebay.

Seit einiger Zeit gibt es auch eine Zeitschrift, die sich (in englischer Sprache) mit den unabhängigen amerikanischen Automobilherstellern, speziell AMC, befaßt: AIM (American Independent Magazine).

Empfehlenswerte Bücher zum Thema AMC – alle zur Zeit nur antiquarisch erhältlich:

**zur Geschichte** Foster, Patrick R., American Motors – The Last Independent, 1993 Krause Publications, Iola, WI, USA

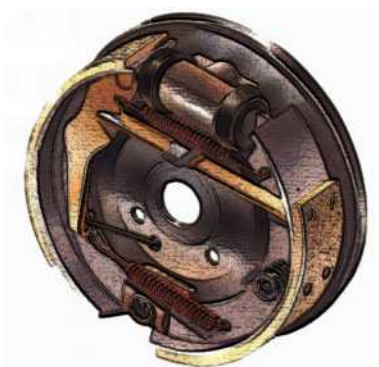
**Fahrzeugdaten, Ausstattung, Bauzeit** Gunnell, John A. (editor), Standard Catalog of American Motors 1902-1987, 1993 Krause Publications, a.a.O.

**Kauftips** Mitchell, Larry G., Illustrated AMC Buyer's Guide, 1994 Motorbooks International, Osceola, WI, USA

## 2 Preise

### 2.1 Teilepreise

"Geben Sie nie mehr für eine Anschaffung aus als unbedingt nötig." 3. *Erwerbsregel der Ferengi*



Wer ein so ausgefallenes Auto wie den Pacer im Alltag fahren möchte, sollte sich darüber im Klaren sein, daß man Ersatzteile nicht an jeder Ecke findet. Aber wenn man mal die richtigen Ecken gefunden hat, sind die Probleme doch wesentlich geringer als man zunächst denken möchte. Im

Vergleich zu vielen Klassikern aus deutscher Massenproduktion hat der Pacer den Vorteil, daß die meisten relevanten Technikteile nach wie vor lieferbar sind. Ist der Pacer beim Kauf komplett, ist es ein Leichtes, ihn am Laufen zu halten. Hier hilft einem die Tatsache, daß bei AMC die Technik durch die meisten Baureihen ähnlich, wenn nicht identisch war. Vieles wurde von Chrysler übernommen, so daß man sogar Teile aus 90er-Jahre-Jeeps anpassen kann. Der 4-Liter-Motor ist so ein Beispiel, oder das Automatikgetriebe. Letzteres ist wie viele andere Teile ein von AMC zugekauft. Der Chrysler-Händler ist allerdings der Preise wegen nicht die erste Adresse, sondern eher ein Notnagel, wenn niemand sonst mehr helfen kann.

Das wichtigste ist Preisvergleich. Die Preise können von Händler zu Händler gewaltig, zum Teil um mehr als die Hälfte, differieren. Wer sich in Geduld übt, kann so manchen Euro sparen.

## 2.2 Ganze Autos

Hier wird die Sache schon schwieriger. Wer einen Mercedes /8 sucht, kann sich am Kleinanzeigen- teil diverser Zeitschriften orientieren, am jährlich erscheinenden Sonderheft "Oldtimer-Preise" der Zeitschrift Oldtimer-Markt, oder etwa bei Classic Data anfragen. Beim Pacer ist keine definitive Aussage möglich, da mangels Masse kein Markt existiert. Käufer und Verkäufer haben es gleichermaßen schwer, einander zu finden. Larry Mitchell, Präsident des zur Zeit scheinenden AMC World Club, prophezeit im seinem *Buyer's Guide* von 1994 dem Pacer eine rosige Zukunft als *collectible*, fünf von fünf Sternen auf der Skala des künftigen Verlangens räumt er aber nur dem Wagon ein, da dieser weniger skurril aussehe. Genau diese Skurrilität wird aber gerade das Pacer Coupé zum gesuchten Fahrzeug werden lassen. Alle Anfragen über den Pacer, die ich bislang über diesen Site bekam, drehten sich ausschließlich ums Coupé. Der Wagon wird, zumindest in Deutschland, kaum nachgefragt.

## 3 Scheiben und Innenraum



### 3.1 Glas

37 Prozent der Oberfläche eines Pacer Coupé bestehen aus Glas – und das sollte auf jeden Fall komplett und unbeschädigt sein. Die Verbundglas-Frontscheibe neigt dazu, im Bereich der unteren Ecken milchig zu werden. Da sie geklebt ist, sind auch Spannungsrisse möglich. Diese Scheibe ist als

einzigste noch erhältlich. KTS American Parts in Hamburg bietet sie an, ebenso CarGlass, bei letzteren kostet sie allerdings das Doppelte, ca. 1000 Euro ohne Einbau. Bei unrestaurierten Exemplaren sollte man die Frontscheibe genau unter die Lupe nehmen, da mikroskopisch kleine Kratzer im Radius der Scheibenwischer vor allem nachts bei Nässe stark blenden können und so einen Austausch notwendig machen.

Die anderen Scheiben sind ausnahmslos nicht mehr neu erhältlich, Ersatz muß gebraucht aufgetrieben werden, was nicht allzu schwer sein sollte.

### 3.2 Interieur



Abbildung 1: Basketweave-Sitze

Für den Innenraum gilt das, was für jeden Klassiker gilt. Das Armaturenbrett aus Kunststoff wird durch dauernde Sonneneinstrahlung spröde und kann reißen. Die Sitze waren wahlweise mit Vinyl, Stoff oder Leder bezogen. Das Kunstleder gilt als unverwüstlich, bei Lederschäden hilft der Sattler, und bei gerissenen, verschlissenen Stoffbezügen hat man Pech gehabt. Ähnliche Stoffe kann man unter Umständen aus den Staaten beziehen, aber bei den Stoffen mit Korbflecht-Muster (siehe 1) kann man das getrost vergessen. Man muß entweder neu mit einem anderen Stoff beziehen lassen oder sich nach kompletten Sitzen in Vinyl oder Leder umsehen. Eine gute Stoffausstattung ist rar und sollte unbedingt mit Schonbezügen geschützt werden. Wenn Teile fehlen, heißt es suchen, denn kein Teileanbieter hat noch etwas im Katalog. Es gibt einige auf AMC oder sogar den Pacer spezialisierte Händler, die eventuell weiterhelfen können.

Es empfiehlt sich, alle Teile und Instrumente einer Funktionsprüfung zu unterziehen. Geht die Uhr (oft verharzt)? Funktioniert die Heizungs- und Lüftungsbetätigung? Sie ist unterdruckgesteuert, Fehlersuche sehr aufwendig. Wie sieht es aus mit Warnlichtern, den elektrischen Fensterhebern und der Zentralverriegelung, falls vorhanden? Scheibenwischer und -wascher? Hupe? Fernlichtschalter (fußbetätigt)? Besonderes Augenmerk ist auf den Motorhaubenöffner zu richten. Die Betätigung wird oft schwergängig, und wenn der Zug abreißt, wird das Öffnen der Haube zur üblen Fummelei.

## 4 Triebwerk und Nebenaggregate

Mit Abstand am häufigsten vertreten ist der 4,2-Liter-Reihensechszylinder (258 ci). Er ist nahezu baugleich mit dem kleineren 3,8-Liter (232 ci), doch deutlich leistungsstärker. Absolut empfehlenswert ist der 258 mit dem Carter 2BBL Registervergaser. Dieser macht das Triebwerk potenter als der Einfachvergaser und sogar sparsamer, sofern man den Gasfuß zu zügeln weiß. Ein Umbau auf den größeren Vergaser macht den Austausch der Ansaugbrücke notwendig.

Für die Sechszylinder sind Laufleistungen jenseits der 400.000 km keine Schwierigkeit; das einzige, was sie nicht mögen, sind hohe Drehzahlen. Das Leistungsmaximum liegt bei 4.800/min an, das Drehmomentmaximum bei unter 2000/min. Die Motoren eignen sich perfekt fürs Cruisen und vertragen sich hervorragend mit einer Getriebeautomatik. Der 258 wurde nach dem Verschwinden der Marke AMC noch einige Jahre unverändert in diversen Jeeps verbaut; wegen des bulligen Drehmoments ist er prädestiniert fürs Gelände. Nach 1980 wurde er in einigen Punkten modifiziert: Verschiedene Maßnahmen zur Gewichtserleichterung machen die 258er ab 1980 um 50 kg leichter als die älteren. Dazu gehörte unter anderem ein Ventildeckel aus Plastik, der sehr schnell undicht wird. Der Pacer hat noch den alten Giganten mit metallendem Ventildeckel.

Alle amerikanischen Motoren verlieren mehr oder weniger stark Öl. Bei AMCs Sechszylindern leckt vor allem die hintere Kurbelwellendichtung. Da es sich bei der Dichtung um einen vermaledeiten Burkmannring handelt, muß, wenn man es ordentlich machen will, zum Erneuern die Kurbelwelle heraus. Wenn es noch nicht allzu schlimm ist, legt man am Stellplatz einen Karton unter und gewöhnt sich dran.

Ein steter Quell des Übels ist der *Auspuffkrümmer*, ein pacer-proprietäres Teil. Dieser neigt zum Reißen und muß dann erneuert werden. Das Teil ist noch neu erhältlich und kostet zwischen 300 und 600 Euro, je nachdem, wo man es kauft. Sollte der Pacer bei der Probefahrt Lärm im Krümmerbereich machen und im Stand Abgase in den Innenraum pusten, sollte man sich nicht mit "Da muß nur die Dichtung neu" abspeisen lassen. Meist sind die Gewinde für die Verbindungsschrauben zwischen Ansaug- und Auspuffkrümmer hinüber, und der ganze Krümmer muß ausgetauscht werden.

Sollte der kalte Motor schlecht anspringen oder der warme Motor bei der Probefahrt absterben, wenn man vom Gas geht, liegt es meist am *Vergaser* (Dampfblasenbildung) – ein sehr häufiger Fehler. Der Vergaser muß gereinigt, gegebenenfalls überholt und von kundiger Hand eingestellt werden, alles Notwendige ist erhältlich und nicht teuer.

Das *Zündmodul* ist nicht für die Ewigkeit geschaffen und muß irgendwann mit Sicherheit erneuert werden, wenn nicht schon passiert. Kost' nicht viel und ist ein zugekauftes Massenteil.

Der *Kühler* war so nur im Pacer drin und ist zum Glück komplett aus Metall, so daß ein Kühlerfachbetrieb keine Schwierigkeiten hat, ihn zu überholen, wenn er undicht wird.

Alle anderen Teile und Aggregate sind unauffällig und neu oder im Tausch zu kaufen. Da die Jeep-Szene sehr aktiv ist, gibt es eine Menge Performance-Teile, die in der Lage sind, aus den Sechszylindern wesentlich mehr als die serienmäßigen bis zu 123 PS herauszukitzeln. Mopar (Chrysler-Ersatzteil-Tochter) bietet sogar eine Multipoint-Einspritzung zum Nachrüsten an, allerdings zum

Apothekenpreis.

## 5 Karosserie



Die Bilder zeigen einige neuralgische Stellen des Pacer-Blechs. Wenn man einen Pacer in einem solchen Zustand vorfindet, ist das einerseits schlecht, weil er nicht rostfrei ist. Andererseits könnte es wesentlich schlimmer sein, da dieser Pacer seine Schwächen offenbart. Das übelste ist ein für den Verkauf zur schnellen Mark im Form gebrachter Wagen, denn Pfusch zu beseitigen ist viel arbeitsaufwendiger und teurer als ein rostiges, unverbasteltes Auto vom Karosseriebauer auf Vordermann bringen zu lassen. Eine Blechsanierung kostet immer eine Menge Geld oder Zeit – die Lackierung kommt schließlich auch noch hinzu –, deshalb sollte ein rostfreies oder zumindest -armes Fahrzeug stets Vorrang haben. Man bekommt nie beim Verkauf das wieder heraus, was man für eine Restaurierung investiert hat, deshalb hat letztere nur einen Sinn, wenn man das Fahrzeug für sich selbst herrichtet und nicht gedenkt, es bald wieder zu verkaufen.



Besonders gefährdet sind die Radhäuser vorne, der Fahrzeugboden (vor allem unterhalb Fahrer- und Beifahrersitz – Achtung: oft unter dem Unterbodenschutz verborgen und nicht auf Anhieb sichtbar) und die Schweller, die Türunterkanten, die Seitenteile im unteren Bereich und das gesamte Fahrzeugheck unterhalb der Kofferraumklappe. Die Hinterräder werden durch keinerlei Innenkotflügel daran gehindert, den abgeschleuderten Schmutz im ganzen Heckbereich zu verteilen. Der Dreck



bleibt hängen, wo er kann – Blechverfall ist vorprogrammiert. “Minor rust around license plate area” in der Beschreibung deutet in der Regel auf eine kostenpflichtige Vollsanie rung hin.



Weitere Rostnester sitzen im Bereich der Scheibenkanten, zunächst gut versteckt unter breiten Chromleisten. Die Spritzwand im Motorraum korrodiert gerne im Bereich der Falze, was zu Wassereinbruch in den Fahrgastraum führen kann. Andere Ursachen hierfür sind schadhafte Türdichtungen, Undichtigkeit um den Scheibenwischermotor oder eine lockere Frontscheibe. Diese ist geklebt, was in den Siebzigern auch noch nicht Standard war. Sollten Risse im Klebstoff auftreten, läßt man die Scheibe am besten herausnehmen und vom Fachmann neu verkleben. Silikondichtmasse, die gerne als Billig-Abhilfe verwendet wird, enthält Säuren, die die Korrosion beschleunigen. Wenn schon einfach zukleistern, dann mit Karosseriedichtmasse.



Die Türen wiegen an die 80 Kilo (die Beifahrertür ist, da 10 cm länger, schwerer als die Fahrertür). Kein Scharnier hält eine solche Belastung auf Dauer aus. Wenn die Tür beim Öffnen deutlich ein Stück herunterfällt, sind neue Scharniere fällig. Große Spaltmaße sind bei den riesigen Türen unvermeidbar. Sind sie allerdings allzu unterschiedlich, sollte man genauer auf Anzeichen eines Unfallschadens untersuchen. Die Spalte zwischen Motorhaube und Kotflügeln sind normalerweise exakt und nicht allzu groß.

Die Gasdruckheber der Heckklappe lassen mit der Zeit nach. Normalerweise sollte die Klappe selbsttätig beim Öffnen nach oben schwingen. Bei den wenigsten Pacern tut sie das noch. Aber wenn die Klappe zumindest oben bleibt, ist das ja auch schon mal was.

## 6 Originalität und Zubehör



Wie in Amerika oder Deutschland üblich, gab es den Pacer als nacktes Basismodell (in Europa so kaum zu finden), als mit allem, was nützlich oder fesch oder auch nur möglich war, ausgestattete Luxusversion, und als so ziemlich alles dazwischen. Trommelbremsen vorne, Scheibenbremsen oder Scheibenbremsen mit Bremskraftverstärker. Unilack, Metallic-Lack, Holzfurnier (Wagon), Vinyl Dach. Leder, Stoff, Vinyl, Velours. Kein Radio, Mittelwellenradio, Mehrspurkassettengerät, Kompaktkassettenspieler. Dreigangschaltgetriebe, dasselbe mit Overdrive, Vierganggetriebe, Automatik. Lenkradschaltung, Mittelschaltung. Und so weiter.

Einige Zahlen am Auto geben Aufschluß darüber, was ursprünglich verbaut war. Die Fahrgestellnummer befindet sich an der linken Oberkante des Armaturenbretts, direkt hinter der Frontscheibe. Aus ihr kann man Baujahr, Motor und Getriebe ablesen. Einige weitere Zahlen sind auf einem Schild an der Schmalseite der Fahrertür eingeschlagen: model, trim, paint und work order number geben Aufschluß über Ausstattungsvariante und Karosseriebauform, Innenausstattung, Originalfarbe und das Fließband, auf dem der Wagen zusammengesetzt wurde.

Die Ausstattungsvarianten: Pacer (Grundmodell, gerne beige . . .), Pacer X (Sportversion: Stabilisator, Scheibenbremsen, Mittelschaltung, Sportsitze und -lenkrad, Zierstreifen), Pacer D/L (DeLuxe, besser ausgestattet als Basisversion) und Ltd. (Limited, Vollaussattung). Was am erstrebenswertesten ist, ist hauptsächlich Geschmackssache, ebenso, ob man die Flachhauber der ersten Baujahre oder den Mercedes-Look der späteren (ab 1978) bevorzugt. Der Pacer X ist sicher in europäischen Gefilden am angenehmsten zu fahren, da in ihm auch kurvige Landstraßen durchaus Spaß machen. Mit den anderen Versionen wird man aber auch nicht zum Verkehrshindernis, da AMC für amerikanische Verhältnisse ausgesprochen fahraktive Autos gebaut hat.



Sinnvoll ist es auf jeden Fall, wenn der Pacer zumindest Ausstellfenster hat; aufgrund der großen Glasflächen ist aber eine Klimaanlage alles andere als ein Nachteil. Auch Scheibenbremsen sollten vorhanden sein, die dürfte aber jeder Pacer haben, der den Weg über den Ozean gefunden hat.

Ein originales Radio ist ein wertsteigernder Faktor, denn um ein Normradio einzubauen, muß das Armaturenbrett zersägt werden. Für unser Klima empfehlen sich Heckwischer und -wascher. Eine Mittelkonsole mit abschließbarem Ablagefach macht das Fahren noch kommoder. Sehr schön sind die originalen AMC-Fünfloch-Alufelgen. Die Dachreling ist nicht nur praktisch, sondern sieht auch noch gut aus.

Eine detaillierte Auflistung aller Ausstattungscodes und möglichen Varianten würde den Rahmen dieser Kaufberatung sprengen. Wer dazu Fragen hat, kann sich gerne an mich wenden. Im Zweifelsfall ist meines Erachtens Funktionstüchtigkeit der absoluten Originalität vorzuziehen. Schließlich ist ein Pacer ein Auto zum Fahren und kein Ferrari, und kleine Originalitätsmängel ändern so gut wie nichts am Wert.

## **7 Lenkung und Vorderachse**

### **7.1 Die Lenkung**

Die meisten Pacer – in Europa vermutlich alle – wurden mit Servolenkung ausgerüstet. Die Zahnstangenlenkung wurde von Saginaw speziell für den Pacer entwickelt und ist einer der Hauptgründe für das schlechte Image des Wagens. Nicht, weil die Lenkeigenschaften schlecht wären, sondern weil die Aggregate vor allem in den ersten Baujahren reihenweise aufgrund von Undichtigkeiten ausfielen. Kaum ein Pacer der ersten Baujahre hat noch die Originallenkung. Zwar hatten die späteren Baujahre dieses Problem nicht mehr, doch: Ist der Ruf erst mal dahin... Der Ro80 läßt grüßen.

Auf Lecks und ungewöhnliche Geräusche beim Lenken sollte also unbedingt geachtet werden. Dichtsätze sind erhältlich, aber das Überholen einer Zahnstangenlenkung ist keine Arbeit, die schnell zwischen Nachmittagskaffee und Sportschau erledigt werden kann. Inzwischen gibt es auch komplett überholte Lenkungen, aber die sind nicht ganz billig.

### **7.2 Die Vorderradaufhängung**

Die Vorderräder sind einzeln an Doppelquerlenkern aufgehängt. Die Vorderachse ist unproblematisch, muß aber regelmäßig abgeschmiert werden, um vorzeitiger Gelenkarthrose vorzubeugen.

## **8 Getriebe**

### **8.1 Schaltgetriebe**

Schaltgetriebe sind in bei Pacern in Europa selten. Viel Schlimmes ist über sie nicht zu sagen. Das Dreiganggetriebe möchte behutsam bedient werden, sonst verabschieden sich die Synchronringe vorzeitig. Der optionale Overdrive wurde von Laycock-DeNormanville zugeliefert und ist für seine

Dauerhaftigkeit bei ordnungsgemäßer Bedienung und Ölung bekannt. Das Vierganggetriebe bereitet keine außergewöhnlichen Schwierigkeiten.

## 8.2 Automatikgetriebe

Das automatische Dreiganggetriebe des Pacer mit dem Beinamen “torque command” ist das unverwüsthche, wenn auch nicht sehr ökonomische Chrysler 904. Dieses Getriebe findet sich in den meisten AMCs mit “kleinen” Motoren, in diversen Chrysler-Fahrzeugen und in Jeeps bis Ende der Neunziger Jahre. Ersatzgetriebe sind für kleines Geld zu finden, Überholsätze sind wohlfeil, und eine Überholung stellt für keine versierte Werkstatt eine Schwierigkeit dar. Achten sollte man auf weiches Schalten, Funktionstüchtigkeit des Kickdowns und darauf, daß es bei Belastung nicht durchrutscht. Ein *klonk* beim Einlegen des Rückwärtsgangs läßt auf ausgeschlagene Aufhängungen des Getriebes oder der Hinterachse schließen.

Falls doch Kraftschlußprobleme auftreten, empfiehlt es sich, den Ölstand nach Vorschrift zu prüfen (d. h. bei betriebswarmem Getriebe und laufendem Motor). Oft ist nur zu wenig Öl eingefüllt. Überfüllen ist aber ebenfalls dringend zu vermeiden, und auf unbedingte Sauberkeit ist zu achten – Flusen vom Lappen am Ölmeßstab können schon zu Fehlfunktionen führen. Riecht das Öl verbrannt, ist eine Überholung des Getriebes fällig.

## 9 Hinterachse

Die an Blattfedern aufgehängte, starre Hinterachse des Pacer ist unspektakulär und problemlos (zumindest frei von außergewöhnlichen Problemen). Einziger häufigerer Mangel: Wenn der Pacer seine Nase weit nach oben hält, so liegt das nicht an Arroganz, sondern daran, daß die Blattfedern nachgelassen haben. Im Prinzip kann jeder Betrieb, der sich auch um LKW-Blattfedern kümmert, weiterhelfen. Ansonsten deuten mahlende Geräusche oder ein Klacken beim Lastwechsel auf verbrauchte Innereien hin, die vom Fachbetrieb instandgesetzt werden müssen.

## 10 Abgase

Die Abgasfrage ist in Deutschland untrennbar mit der Steuerfrage verknüpft. Der kleinste Motor des Pacer hat 3800 Kubikzentimeter Hubraum – ohne Katalysator bedeutet das zur Zeit etwa 1000 Euro KFZ-Steuer pro Jahr, Tendenz stark steigend. Auf den Oldtimerstatus müssen die ältesten Pacer nur noch ein Jahr warten, dann können sie, Originalität und guten Zustand vorausgesetzt, pauschal für 175 Euro pro Jahr versteuert werden. Bei den jüngsten Modellen dauert das noch bis 2011.

In den USA gab es den Pacer in zwei Ausführungen: *California emission control systems* und *49 States-Version*. Aufgrund strenger werdender Abgasgesetzgebung und mangels elektronischer

Steuerung verfügten die Pacer-Motoren über eine Menge Hilfsmittel, die ihnen zu saubereren Abgasen verhelfen sollten: Abgasrückführung, Aktivkohlefilter zum Auffangen der Benzindämpfe im Tank, thermostatgesteuerten Luftfilter, getriebeabhängige Zündverstellung, temperaturabhängige Zündung. Die Modelle für Kalifornien bekamen dazu noch einen Katalysator (ungeregelt) und Zusatzlufteinblasung mittels eines kleinen Kompressors.

All diese Reinigungs-Helferlein wanderten in Europa mangels bleifreien Benzins sofort auf den Müll. Inzwischen gibt es jedoch Firmen, die eine Kat-Nachrüstung für den Pacer anbieten.

---

Heimat-URL dieses Textes: <http://www.american-motors.de/>

©1998-2005 Wolfgang A. Mederle. Alle Rechte vorbehalten.