

# Der American Motors Pacer

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

⟨URL:<http://www.mederle.de/>⟩

26. Dezember 2005

Eigenpublikation, alle Rechte vorbehalten



## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Geschichte</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Technische Daten</b>	<b>6</b>
2.1	Motoren und Fahrwerk . . . . .	6
2.2	Maße und Gewichte (Coupe) . . . . .	7
2.3	Ausstattungsvarianten . . . . .	7

# 1 Geschichte

In den frühen 70er Jahren steckte die American Motors Corporation wieder in großen finanziellen Schwierigkeiten. Das Management entschied sich zur Flucht nach vorne. "Projekt Amigo" stand für den Abschied vom Althergebrachten mit einer neuartigen Karosserie und modernster Technik. Der neue Kompaktwagen sollte die Konkurrenz in Sicherheit, Komfort und Fahreigenschaften weit übertreffen, den Grundstock für die Runderneuerung der gesamten Modellpalette bilden und dem Hersteller das Überleben sichern.

Frühe Konstruktionszeichnungen zeigen, daß AMC mit verschiedenen Konzepten experimentierte, darunter Mittelmotor, Frontantrieb und verschiedene Karosseriebreiten. Relativ früh entschied man sich jedoch für Standardantrieb und eine ungewöhnlich breite Karosserie, die deutlich mehr Fahrgastraum bot als im Kompaktwagensegment üblich. So wurde aus dem Pacer "the First Wide Small Car". Der größere Komfort war aber nicht der einzige Grund dafür: Neue Sicherheitsvorschriften waren angekündigt, die wesentlich strengere Maßstäbe an den Schutz bei Front-, Heck-, Seitenaufprall und Überschlag stellten, und der Pacer sollte in der Lage sein, sie locker zu erfüllen. Für die aktive Sicherheit bekam er Zahnstangenlenkung, Einzelradaufhängung an Doppelquerlenkern vorne und große Glasflächen für gute Übersicht.

Auch an den Fahrkomfort wurde gedacht. Die Breite der Karosserie war ebenso einzigartig wie das "Cab Forward"-Design mit extrem weit nach vorne gerücktem Armaturenbrett. Riesige Türen erleichtern den Einstieg in den großzügigen Fahrgastraum – die Beifahrertür ist dabei gute zehn Zentimeter länger als die Fahrertür für noch leichteren Zugang zur Rücksitzbank. Der Motor ist mit einem gummigelagerten Hilfsrahmen von der Karosserie entkoppelt, und dazu sollte der Pacer den kultiviertesten Verbrennungsmotor aller Zeiten bekommen: einen Kreiskolbenmotor.

Dieser sollte von General Motors zugekauft werden und war fester Bestandteil der Planungen. Am 07. Februar 1973 erwarb American Motors von NSU-Wankel über deren amerikanischen Lizenznehmer Curtiss-Wright als letzter einer Reihe von Herstellern die Lizenz zum *Bau* von Kreiskolbenmotoren mit 80-200 PS für Landfahrzeuge, um zu einem späteren Zeitpunkt einen eigenen Wankelmotor einbauen zu können. 1973 glaubte AMC-Chef Roy Chapin noch, daß "der Kreiskolbenmotor eine wichtige Rolle als Antrieb für Autos und Nutzfahrzeuge der Zukunft" spielen werde. 1974 legte GM jedoch plötzlich das Projekt auf Eis.

Grund dafür waren die neuen, rigideren Abgasgrenzwerte, die mit dem Wankel nicht eingehalten werden konnten. General Motors fragte bei der zuständigen Behörde an, ob man für die neue Technik für ein paar Jahre eine Ausnahmegenehmigung bekommen könne, aber die Lizenz zum Stinken wurde nicht erteilt. Weitere Gründe gegen den Kreiskolbenmotor lagen auf der Hand: Die Ölkrise war da, und der Wankel war als Schluckspecht bekannt geworden. NSU, Vorreiter des Konzepts, war mit dem Ro 80, einer der schönsten Kreationen der ausgehenden 60er Jahre, baden gegangen. Frühe Motoren hatten bisweilen Probleme mit verbrennenden Dichtleisten, dazu kam die Unwissenheit der Fahrer. Die Wankelmotoren waren gerade bei hohen Drehzahlen so viel ruhiger als Hubkolbenaggregate, daß nicht wenige, die es gewohnt waren, nach Gehör zu schalten, die Motoren gnadenlos überdrehten. So gingen viele bereits nach wenigen tausend Kilometern kaputt, und ehe NSU die Probleme in den Griff bekam, war der Ro 80 als Fehlkonstruktion gebrandmarkt.

Auch Citroën hatte einige Prototypen gebaut, die ersten noch auf Basis des Ami, dann den GS Birotor, von dem einige sogar in den Handel gelangten. Das Risiko wurde schließlich für zu groß befunden, und so behielten sich die Franzosen für den Citroën CX mit Überarbeitungen bestehender Motoren; ein Manko, das den CX bis zum Produktionsende 1989 begleitete. Der einzige Automobilhersteller, der sich an den Wankel noch herantraute, war Mazda, und deren RX-7 verkaufte sich mehr schlecht als recht. Allerdings hatte Mazda es geschafft, den Motor sowohl haltbar als auch sauber zu bekommen.



Abbildung 1: Pacer X, 1975

AMC jedenfalls hatte jetzt ein Problem, da das neue Kompaktfahrzeug fertig war und man nicht noch mal von vorne anfangen konnte. Nicht ganz unvorbereitet getroffen, holte man Plan B hervor. Mit einigen Änderungen an der Spritzwand war es möglich, den bewährten AMC-Sechszylinder, der vom Gremlin bis zum Jeep Wagoneer alle Fahrzeuge antrieb, in den Motorraum des Pacer zu stopfen. So wurde der Pacer mit 3,8- und 4,2l-Reihensechszylinder vorgestellt, immerhin versehen mit einer modernen elektronischen Zündung.

Niedriger Schwerpunkt und breite Spur waren gute Voraussetzungen für exzellente Fahreigenschaften, die allerdings unter dem schweren Motor und der daraus resultierenden Frontlastigkeit litten und den Pacer viel schwerblütiger machen als er mit dem leichten Wankel gewesen wäre. Die Motoren selbst sind vom Typ eher Jütländer als Lipizzaner, kräftige Zieher mit hohem Drehmoment bei niedrigen Drehzahlen, perfekt für zum Kraxeln im Gelände und zum Ziehen schwerer Lasten, aber eine ausgesprochene Notlösung für einen Kompaktwagen.

Die Optik des Pacer war einzigartig. Designchef Richard Teague spendierte ihm runde Formen mit einer flach abfallenden Motorhaube, eingetunnelten Scheinwerfern und großen Glasflächen. Die hinteren Seitenscheiben wölbten sich ins Fließheck mit großer Klappe. Auch seine Maße suchten bis zur Präsentation des Fiat Multipla ihresgleichen: Länge 4 Meter 35 (entspricht dem Golf III Variant oder dem 3er BMW der 80er Jahre), Breite 1 Meter 96 (entspricht dem aktuellen 7er-BMW oder auch einem Ford Transit). Die großen Glasbereiche und das Maß an passiver Sicherheit (ich war baß erstaunt, beim Zerlegen der Fahrertür meines 1976er Pacer einen massiven Seitenaufprallschutz zu entdecken) forderten ihren Tribut im Gewicht. Ein Pacer X wiegt 1500 Kilo, gute 100 Kilo mehr als ein zeitgenössischer Mercedes W123, der dafür vier Türen und einen großen Kofferraum

bot. Das wäre ein geringeres Problem gewesen, wenn die Konkurrenz in puncto passiver Sicherheit nachgezogen hätte; jedoch kam das neue Gesetz dank heftiger Lobbyarbeit in stark abgeschwächter Form, wiederum so spät, daß man am Konzept bis auf des Entfernen des vorgesehenen Überrollbügels nichts mehr ändern konnte. Für sich alleine war Sicherheit in den 70er Jahren lange noch nicht das Killerkriterium wie heute, viel mehr zählten Preis, Agilität und Verbrauch, Bereiche, in denen die anderen punkteten. Der Pacer fällt in Sachen Stabilität so sehr aus dem Rahmen, daß er bei vielen *Demolition Derbys*, bei uns besser bekannt als Stock-Car-Rennen, ausdrücklich nicht erlaubt ist – Zitat: “No AMERICAN PACER or VOLVO cars (they are basically just like trucks) NO pickups trucks allowed.”

Trotz alledem verkaufte sich der Pacer im ersten Jahr so gut, daß AMC mit der Produktion kaum nachkam. Serienmäßig wurde er mit durchgehender Sitzbank vorne, 3,8l-Sechszylinder und Dreigang-Lenkradschaltung ausgeliefert. Die Aufpreisliste war ellenlang (siehe Kapitel 2). Das D/L-Paket beinhaltete Komfortzutaten, während das Performance-Paket Sportlichkeit unterm Blech (härtere Federn, Stabilisator) und im Cockpit bot (Mittelschaltung, Rally-Package mit Zusatzinstrumenten in der Mittelkonsole), die man noch durch das X-Paket optisch weiter aufwerten konnte mit Fünfloch-Alufelgen, Leder-Sportlenkrad und Dekor. Von 145.528 verkauften Stück waren 72.158 X-Modelle.



Abbildung 2: Pacer D/L, 1976

Ab 1976 bot man den 4,2 mit schärferer Nockenwelle und Registervergaser an. Die Leistung kletterte damit auf gute 120 PS, dazu gab die Maschine beachtliche 300 Nm Drehmoment bei 1800 U/min ab. Der Verbrauch war bei allen Motoren zu hoch (gerade im Vergleich zu den vierzylindrigen Konkurrenten aus Deutschland und Japan) und lag bei ca. 10-17l/100km. Das lag nicht nur am Gewicht, sondern an den vielen Unterdruckleitungen und -döschchen und den anderen Hilfsmitteln, mit denen man versuchte, die Emissionen zu verringern, was dem Motor die Luft abschnürte.</p>

Die Verkaufszahlen waren im zweiten Produktionsjahr immer noch gut, aber doch schon deutlich schlechter als 1975: 117.244 Pacer konnten abgesetzt werden. 1977 gab es deshalb eine neue Variante: den Pacer Wagon. Mit herkömmlicher gestyltem Heck sollte er auch Kunden gewinnen, denen das Pacer Coupe zu sehr nach Raumschiff vom Mars aussah. Die Zahlen von 1975 konnten trotzdem nicht erreicht werden – nur 20.265 Coupes und 37.999 Wagons wurden verkauft.

Man führte diesen weiteren Einbruch auf den Wunsch nach noch mehr Leistung zurück. Also ver-

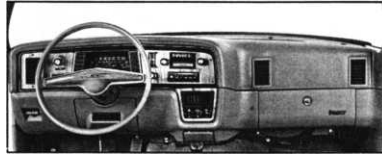


Abbildung 3: Pacer-Armaturen

pflanzte man kurzerhand den Fünfliter-Achtzylinder des Hauses in den Pacer, wofür man eine neue, höhere Motorhaube benötigte. Dies nahm man zum Anlaß, der Pacer-Front den damals in Amerika so beliebten “Mercedes-Look” zu geben. Die luxuriöseren Varianten bekamen sogar eine Kühlerfigur. Ob das der Optik guttat, ist Geschmackssache. Der Absetzbarkeit diente es jedenfalls nicht, das zeigen die Zahlen für 1978: 7.411 Coupes, 13.820 Wagons. 2514 Pacer wurden mit V8 geordert.

Für 1979 gab es kaum Änderungen, einzig das Limited-Package kam hinzu, das aus Lederausstattung, elektrischen Fensterhebern und Zentralverriegelung, Tempomat und vielen weiteren Kleinigkeiten bestand. 2.863 Coupes, 7.352 Wagons, 1.014 davon mit V8.

Die Pacer, die 1980 ausgeliefert wurden, waren alle schon im Vorjahr produziert: 405 Coupes, 1.341 Wagons. Ein trauriges Ende für ein gutes Konzept, das von Produktionsbeginn an an den Kompromissen krankte, die einzugehen man gezwungen war – und die auch zu technischen Problemen führten; so fielen bei Pacern der ersten Monate reihenweise die Zahnstangenlenkungen aus, die ja für einen viel leichteren Motor entworfen worden waren. Man bekam das zwar schnell in den Griff, doch wie beim Ro80 war der Imageverlust immens, und es fehlten die Mittel, um gegenzusteuern, wie das etwa Mercedes-Benz bei der A-Klasse nach dem Elchtestdebakel gelungen war. Der im Vergleich zu hohe Verbrauch schreckte die Kundschaft zusätzlich ab. Ein kräftiger Vierzylinder oder gar ein Diesel würde geholfen haben, aber keiner von beiden war greifbar, und so war American Motors dem Scheitern von Projekt Amigo, das zu einem Gutteil politische Gründe hatte, hilflos ausgeliefert.

In Europa weitgehend unbekannt geblieben, fand sich der Pacer in den USA lange Jahre im automobilen Gruselkabinett wieder und errang regelmäßig vordere Plätze in “Schlechtestes Auto aller Zeiten”-Listen oder Büchern wie “Lemon!” (Montagsauto) oder “Automobile Greuelthaten”; oft begleitet vom AMC Gremlin, so daß man fast enttäuscht ist, wenn er in so einer Liste nicht erwähnt wird. Doch die Zeiten ändern sich, und heute, da alle Autos aus den 70ern technisch von gestern und viele vergessen sind, erscheint der Pacer in einem anderen Licht: als Design-Ikone seiner Zeit und als das, was er gewesen sein könnte.

Nicht nur in der Welt von Wayne und Garth, auch auf MTV und Viva hat der Pacer heute Gastauftritte, in Videos der *Bare Naked Ladies*, von Eintagsfliege Jimmy Ray oder Sprechgesangsfamilientherapeut Eminem. Pacer sehen heute *cool* aus und sind immer für erstaunte Blicke und Nasenabdrücke an den Scheiben gut – und dieses Talent haben nicht viele Autos.



Abbildung 4: Pacer Wagon, 1978

## 2 Technische Daten

### 2.1 Motoren und Fahrwerk

<b>Motoren</b>				
<i>Bauart</i>	Reihensechszylinder, untenliegende Nockenwelle, Hydrotößel, hängende Ventile, 7 Hauptlager, elektronische Zündung			Achtzylinder-V-Motor, OHV
<i>Hubraum</i>	3,8l	4,2l	4,2l	5,0l
<i>Vergaser</i>	Carter YF Einfachvergaser		Carter 2BBD Registervergaser	
<i>Verdichtung</i>	8,0:1			8,4:1
<i>Leistung (PS bei <math>\text{min}^{-1}</math>)</i>	90 - 4300	95 - 4300	120 - 4300	125 - 3600
<i>Drehmoment (Nm bei <math>\text{min}^{-1}</math>)</i>	k. A.	250 - 1800	288 - 1800	300 - 2400
<i>Verbrauch</i>	9-18l/100 km je nach Ausstattung und Fahrweise			k. A.

Randall AMC in Mesa, Arizona, stellte in geringen Stückzahlen eine Monster-Version des Pacer ohne hintere Seitenfenster und mit dem AMC 6,6-Liter-V8 her

**Getriebe** Alternativen:

- vollsynchronisiertes Dreigang-Schaltgetriebe, Lenkradschaltung, optional mit Overdrive
- Dreigang-Mittelschaltung (kein Overdrive möglich)
- Dreigang-Planetenrad-Automatikgetriebe mit Drehmomentwandler (Chrysler 904)
- ab 1977 Viergang-Mittelschaltung

**Achsantrieb** wahlweise mit teilsperrendem Ausgleichgetriebe

**Vorderachse** Einzelradaufhängung an Doppelquerlenkern mit dazwischenliegender Schraubenfeder-/Dämpfer-Kombination an gummielagertem Hilfsrahmen, Stabilisator, (auf Wunsch servounterstützte) Zahnstangenlenkung, Trommelbremsen, auf Wunsch Schwimmsattel-Scheibenbremse, innenbelüftet, mit Bremskraftverstärker

**Hinterachse** Starrachse an halbelliptischen Blattfedern, Teleskopstoßdämpfer, Trommelbremsen

## 2.2 Maße und Gewichte (Coupe)

**Radstand** 254 cm

**Länge** 436 cm

**Breite** 196 cm

**Höhe** 124 cm

**Leergewicht** 1400-1500 kg

**Zuladung** 400 kg

**Kofferraumvolumen** 840l bei umgelegter Rückbank

**Tankinhalt** 82l

**Wendekreis** 11,3 m

## 2.3 Ausstattungsvarianten

**Extras** (je nach Baujahr) Scheibenbremsen innenbelüftet, Bremskraftverstärker, Servolenkung, Overdrive, Automatikgetriebe, Mittelschaltung, teilsperrendes Differential, Leichtmetallfelgen, Zweifarblackierung, Vinyl Dach, Ausstellfenster, heizbare Heckscheibe, Heckwischer/-wascher, Dachreling, Einzelsitze vorn, Vinylausstattung, Lederausstattung, Recaro-Sitze, Sportlenkrad, Klimaanlage, Tempomat, elektrische Fensterheber, Zentralverriegelung, beleuchtete Spiegel in den Sonnenblenden, Mittelkonsole mit abschließbarem Fach, Radio.

**Packages** X-Package (Stabilisator, Scheibenbremsen, Mittelschaltung, Zierstreifen, Leichtmetallfelgen, Sportlenkrad, Einzelsitze vorn)

Rally-Package (Öldruckmesser, Wassertemperaturmesser, Zeituhr, Amperemeter in der Mittelkonsole, Drehzahlmesser im Armaturenbrett)

Limited-Package (Vollausstattung, letzte Baujahre)

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

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