

Automontage à Schinznach Bad

«Qualité Suisse»

Schinznach Bad, une petite commune du canton d'Argovie, devint peu après la deuxième Guerre mondiale l'un des grands centres de construction automobile suisse.

Mais en quoi ce petit coin niché dans la vallée de l'Aare était-il prédestiné à ce rôle?

TEXTE_TONI CONTE



Ajustement d'une capote.

Le 3 janvier 1945, Walter Haefner fonda la «Neue AMAG Automobil und Motoren AG» dont le siège social se trouvait sur l'Utoquai à Zurich. Alors que la place commençait à manquer, une ancienne cimenterie et ses halles de fabrication furent mises en vente en 1947 à Schinznach Bad. Les travaux de transformation eurent lieu la même année et Schinznach Bad devint le centre d'importation de tous les véhicules AMAG. En 1956, l'étroitesse des lieux incita le transfert des pièces de rechange près de Zurich, à Buchs, où fut érigé le dépôt central d'AMAG. Au milieu des années soixante, les installations de Schinznach Bad étaient saturées au point qu'un nouveau dépôt de livraison fut construit au bord de la voie ferrée Allemagne-Italie à Birrfeld (AG). Le site de Schinznach abritait pendant cette période non seulement l'importation, mais aussi le montage. Entre 1949 et 1972, 30 000 véhicules étrangers y furent complètement assemblés par une entreprise juridiquement autonome, l'ASAG Automontage Schinznach

AG, qui appartenait au même titre qu'AMAG à la Walter Haefner Holding AG.

Pourquoi monter les automobiles en Suisse?

Dans la Suisse épargnée par la guerre, la situation différait du reste de l'industrie automobile européenne encore très affaiblie par les désastres du conflit. Les gens voulaient se faire plaisir, avaient de l'argent et rêvaient de nouvelles voitures. Les constructeurs britanniques et surtout américains étaient en mesure de les livrer. Mais que pouvait inciter une entreprise de vente à monter elle-même les véhicules? Le fisc, comme cela est très souvent le cas dans de telles décisions! Les autorités douanières suisses prélevaient des taxes quasiment protectionnistes sur les véhicules complètement assemblés provenant des USA. Par contre, les livraisons en pièces détachées étaient peu onéreuses car elles créaient des emplois. C'est ainsi que la nécessité se transforma au fil des ans en vertu, ou plutôt, en label de qualité. La production

soignée de la carrosserie brute, les meilleurs équipements, le traitement de protection anti-rouille ou les matériaux en partie fabriqués en Suisse donnèrent leurs lettres de noblesse au «Montage Suisse».

Les années Plymouth

Les dix premières années de montage peuvent être qualifiées d'Années Plymouth. 66 véhicules défilèrent sur la chaîne d'assemblage à Schinznach Bad en 1949, et plus de 7 100 jusqu'en 1959. Le montage d'autres marques telles que Chrysler, DeSoto et Dodge, connaissait en comparaison un développement plus modeste. Au début des années cinquante, les livraisons de Detroit étaient peu fiables, un fait compensé avec bonheur par la construction de plus de 500 Standard Vanguard qui permettait également une occupation maximale des postes de travail. En outre, 1 000 unités des tout nouveaux et élégants Coupés Karmann-Ghia furent montés en Suisse à la fin des années cinquante. La production à court terme des



Des accidents de travail peuvent survenir, c'est pourquoi l'atelier de montage de Schinzach AG dispose de sa propre «Infirmérie» (en haut).

Grosse américaine «made in Switzerland»: une Plymouth Savoy (à gauche).

Studebaker à partir de 1959 se définit plutôt comme un intermédiaire. La faillite de la société US condamna un plus grand succès.

La décennie des Valiants et des Darts

Les «grosses Américaines» perdirent bientôt leur attrait aux yeux de la population suisse. Les alternatives européennes étaient plus compactes, plus pratique et les Coccinelles VW, également importées par AMAG, avaient conquis depuis longtemps les routes helvétiques.

Le temps était au changement. Les solutions des années 60 s'appelaient Chrysler Valiant et Dodge Dart. Deux Berlins compactes de catégorie moyenne pour les proportions US de l'époque, dotées de moteurs six cylindres en ligne.

Concurrence interne – La fin

Au terme des années soixante, l'industrie automobile américaine retrouva son engouement pour le gigantisme en matière de cylin-

drée et de performance. La topographie suisse n'était pas vraiment adaptée aux «Muscle Cars» américaines. L'intérêt pour les Valiant et les Dart diminua de plus en plus. Dans le même temps, AMAG disposa, avec les modèles d'Audi NSU Auto Union AG rachetée par Volkswagen, de véhicules de catégorie moyenne et moyenne supérieure consommant moins de carburant. La baisse régulière de la demande d'automobiles assemblées en Suisse ne justifiait plus l'activité de montage à Schinzach Bad, qui cessa en 1972 sur un total de 29 227 unités.