

# Een heel snelle AMX

AMC heeft maar kort het sportieve nagestreefd.  
En Bill Kotula heeft een van de zeldzaamste  
topstukken uit die korte historie:  
de FIA Class B Breedlove AMX.





dfg

**Bijna standaard...**

De beide auto's kwamen op 21 december 1967 aan bij Breedloves bedrijf. Het waren heel vroege AMXen "Run what you brung" was de kreet in die dagen. De huidige Nascar racers zijn een heel eind van dat idee afgegroeid.

**Deze gegevens zijn van de 6,5 liter AMX**

- De auto was aangepast door:
- Het verwijderen van de regengootjes
- Het verlagen van de voorwielophanging
- De montage van een spoiler onder de neus.
- Het ruimer maken van de wielkasten
- Het blueprints van de 397 CUI motor.
- Er was een hoog R4B inlaatspruitstuk met een drieduidige Holley 950CFM carburateur er op
- De auto had een handgeschakelde Borg Warner vier versnellingsbak
- Rondom stond de AMX op Goodyear racebanden
- Voor en achter stond de racer op de hardste veren uit het eigen assortiment
- De heavy duty schokdempers waren beduidend beter dan de standaard exemplaren
- Aan de achteras waren reactiestangen gemonteerd
- Het differentieel was voorzien van een koeler
- Er zat een Panhardstang onder de vloer
- Stewart-Warner leverde de klokkenwinkel
- De carterpan was vergroot en verstevigd
- Er was een stevige oliekoeler aan boord
- De benzine ging mee in een veiligheidstank met een inhoud van een slordige 160 liter
- Voor de goeie orde was er een rolkooi gemonteerd
- De AMX was voorzien van halogeen koplampen

Wanneer je - gefocuseerd op nabestaanden uit de AMC stal - zoveel autoshows bezoekt als dat ik dat doe, dan zie je veel auto's in AMC rood/wit/blauwe gevechtspak. De oorlogskleuren uit de korte tijd dat het in en in brave merk zich op de circuits in de spots reed.

**Het duurde niet lang**

Dat is meestal een eerbetoon van oprechte liefhebbers aan de jaren 1968 en 1975, toen AMC zich niet verschool achter de anti strijdkreet: "The only race we're concerned with is the human race." De tijd dat mannen als Donahue, Follmer, Revson,

Shehan en Allison hun collega's van GM, Ford en Chrysler het leven meer dan zuur maakten. Maar zelfs met die heldendaden viel het niet mee om het in vijftien jaar opgebouwde imago van een merk voor spaarzame lieden wat bij te slijpen. En al met al werd die strijd ook maar door relatief weinig strijders gevochten. Maar Bill Kotula heeft dus een echte overlevende. En wat voor een!

**De uitdaging**

Breedloves recordpoging was niet makkelijk. Hij had het concept eerder al aan de concurrentie aangeboden... En nu het er op aan kwam was de

16 kilometer lange kombaan op Bonneville niet beschikbaar op het goede moment. Breedlove moest uitwijken naar een slechts 8 kilometer lange kombaan op het terrein van de Goodyear fabrieken in San Angelo. De eerste poging zelf ging bijna mis doordat de dynamo de geest gaf. Omdat een pitsstop de poging om het twaalf uurrecord te breken zou laten mislukken reed Breedlove de rit zonder verlichting uit. Benzinevuren naast de baan en de koplampen van geparkeerde auto's zorgden voor verlichting. Bij elke tankstop zetten de monteurs verse accu's in de auto. Aan het eind van 24 uur racen waren er 90 nieuwe records in de C



dfg

klasse gehaald. Na een etmaal rijden stond er ruim 5500 kilometer extra op de teller. Dat is een gemiddelde snelheid van 225 kilometer per uur. Dat was met een vijf liter grote motor in het vooronder.

**De tegenslag**

Een paar dagen later kwam het team terug met de B klasse auto met een 6,5 liter motor. Die poging mislukte. Door tijd- en geldgebrek hadden AMC en Breedlove een kanskaart moeten trekken. Ze hadden gekozen voor het gebruik van standaard drijfstromen. En na acht uur gebeurde wat



dfg

er gevreesd werd: de achtcilinder verslikte zich in een drijfkring. De fabriek weet het falen in een voorzichtig persbericht aan 'transmissie problemen'.

**Een onverwacht weerzien**

Afgelopen zomer was ik in Scottsdale, Arizona. Daar stond een AMX in rood-wit-blauwe AMC oorlogsbeschildering. De 1968er AMX leek identiek aan van de auto's waarmee Craig- en Lee Breedlove, de toenmalige snelheidsrecordhouders voor mannen en voor vrouwen -Lee was de vrouwelijke helft - samen met SCCA racer Ron Dykes



**Breedlove in de kantlijn**

Craig Breedlove ziet er verrassend jong en dynamisch uit. Toch zette hij al veertig jaar geleden de vier-, vijf en zeshonderdmijls per uur snelheidsrecords op land. En in 2005 wil hij sneller dan 800 mijl per uur gaan. Dat is ongeveer 1300 km/h! De geluidssnelheid doorbreken met de derde wedergeboorte van zijn raket aangedreven Spirit of America. Wij spraken Breedlove in zijn bedrijf over zijn bemoeienissen met AMC in de jaren 1967-1968. Het gesprek liep op de prettigste manier uit de hand. Het werd laat die dag.

Eigenlijk was de hele recordpoging opgezet voor Chevrolet's Camaro. In 1966 benaderde Breedlove William 'Bunkie' Knudson van General Motors. Het idee werd overwogen, maar afgewezen. GM was in die fase al in onderhandeling was met "Smokey" Junick en de beslissing om met Yunik in zee te gaan eigenlijk al was genomen.

("Ford stond als volgende op mijn agenda.") Daar kwam Breedlove met het voorstel om Mustangs te gebruiken om Yunik met zijn Camaro's het leven zuur te maken. Knudson zat inmiddels bij Ford en de verwachtingen leken gunstig. Maar Ford haakte af.

("Op 1 december 1967 kreeg ik een belletje van de baas van AMC race afdeling, Carl Chakmanian. Hij wilde zijn nieuwe AMXen in het voetlicht zetten. Of ik daar oren naar had?" "Ik sprong in het vliegtuig naar Detroit en gaf hem het draaiboek dat ik al eerder had proberen te verkopen.")

De pijn lag hem in de beschikbare tijd. De AMX zou op de Chicago Autoshow van 23 februari 1968 gepresenteerd worden. En AMC wilde daar een klapper van maken! Carl beloofde twee auto's voor de Kerst. Ze kwamen in de week voor Kerstmis aan. Technisch gezien was er een maand of zes voor een onderneming als deze nodig. Breedlove had zes weken...

("Vanaf het begin af aan wist ik van de problemen op de 10 mijlsbaan op Bonneville." "Die baan staat elk jaar onder water in februari. Door mijn relatie met Goodyear was het mogelijk hun 5 mijl lange baan in San Angelo Texas voor de pogingen te gebruiken. Wij planden de inzet van beide auto's. De ene zou een 5 liter motor krijgen. In de ander zou een 6,5 liter motor komen. We gokten op records in de 'B' en de 'C' klasse. We gokten op records op nationaal en internationaal niveau.")

De United States Auto Club ondersteunde het plan en verzorgde alle klokkerijen en waarnemingsmiddelen. De streefsnelheden waren 240 km/h voor de 5 liter auto en 260 km/h voor die met de grote motor.

Traco Engineering in Culver City ging in de weer met de motoren. Daar werden de motoren feitelijk geblueprinted. Dat wil zeggen alle componenten werden zo dicht mogelijk bij hun theoretische waardes gebracht. Bij het opschonen van de boringen groeide het slagvolume

daardoor een beetje. Meer als gevolg dan als doel. Zo werd de 290 motor 14 CUI groter. Dat staat voor ca. 230 cc. Op dezelfde manier groeide de andere motor 7 CUI, dat is ongeveer 114 cc. Traco werkte al voor AMC's Trans Am programma. Het bedrijf was dus bekend met de AMC V8's en had - in het bijzonder voor de 'kleine' motor - zelf al een aantal 'snelle' vervangingsdelen voor deze motoren ontwikkeld. Bij de grote motor was de achilleshiel bekend. De standaard zachtstalen drijfstan- gen zouden het bij constante snelheden boven de 250 km/h heel erg moeilijk gaan krijgen...

{“We speelden wat met de aerodynamica van de onderkant van de auto's. De neus werd lager gezet en we transplanteerden een boegspoiler onder de neus. De regelgeving was indertijd nogal losjes. En we hadden inmiddels gehoord dat Smokey met Camaro's bezig was en daar de voorschriften ook heel vrij interpreteerde... - Smokey came away with murder - En als hij er mee weg kwam...”}

Taco verving dus ook het standaard gietijzeren inlaatspruitstuk door een aluminium kunstwerk met een dikke Holley carburateur er op. De gegoten uitlaatspruitstukken werden vervangen door spaghettipijpen, headers. De olievoorzienig werd opgewaardeerd. In het vettige donker kwam een hete nokkenas en de kleppen werden bediend door massieve stoterstangen. De kleppen kregen stijvere veren... Tot zover het behoud van originaliteit.

De standaard velgen werden vervangen door magnesium exemplaren waar breder rubber op kon. De wielkasten moesten daarvoor worden aangepast. Die dikke race Goodyears hadden een anti afloop beveiliging. De aanpassingen aan het rollend gedeelte gingen voorspoedig. Een Panhardstang moest het bochtgedrag verbeteren. De overige componenten kwamen zo van de plank. De kuipstoelen voor de berijder werd dieper gemaakt en het Steward-Warner instrumentarium had niet misstaan in een bommenwerper uit de Tweede Wereldoorlog. De temperatuurhuishouding kwam in orde dankzij de medewerking van Ronnie Kaplan Engeneering uit Chicago.

Het resultaat is inmiddels beschreven. Lee Breedlove klaagde over verminderde handling bij snelheden boven de 240 km/h. De zaak was niet zo ernstig dat een ongeplande stop nodig leek. Tijdens de reguliere pitstop bleek ze met een platte band te hebben gereden. Goodyear had goed werk geleverd. {“Na afloop van het feest gingen we naar het hotel. Onderweg pikten we een zwart zwerfhondje op. We noemden het beestje 'AMX'. We stopten het in het hotel in bad en voerden het gebraden kip. Dat was ons feestje.”}

“De historie met de 6.5 liter motor liep zoals we vreesden. Niet zoals we hoopten.”

“Het doet me deugd dat allebei de wagen het overleefd hebben en in goede handen zijn gekomen.”}



dfg

racehistorie schreven. Ze zetten er maar liefst 106voudige recordtijden mee op de klokken. Later in 1968 zette Ford een massale vloot Mustangs in om dat tij te keren.

In eerste instantie ging ik uit oog in oog met het eerbetoon van een liefhebber te staan. Een imitatie dus. En toch was er iets vreemds met de auto. De vader van de eigenaar wist er niet veel van. Hij was voornamelijk trots op zijn zoon. Vader beloofde dat zoon Bill zou bellen. Terwijl ik een uurtje later met AMC coryfeeën stond te praten meldde Bill zich. Bij dat ploegje was ook Mike Randall. Mike was de tweede eigenaar van de auto nadat AMC en Breedlove er mee klaar waren. En in die

tijd had de auto al best wat meegemaakt. Alle Playboy Clubs waren er mee bezocht omdat AMC een roze AMX als prijs voor de Playmate of the Year had uitgelooft... Er werd nog wat mee geracet. De auto werd na een onverwachte overstroming in Breedloves werkplaats uit de bagger gegraven... Dat soort dingen, geen weldaad voor een auto.

Helemaal bemodderd kwam de auto achter op het terrein van AMC's, regionale verkoopkantoor terecht. Randall zag de auto staan. Vroeg of hij te koop was... Verkoopleider Bill Benson vroeg of hij een autoambulance had. Mike zei ja en vroeg nog eens wat de auto moest kosten. Benson antwoord-



dfg



dfg

de; “Ik vroeg je toch of je een trailer had?” Randall begreep toen dat Benson het wrak gewoon kwijt wilde. De auto die nu een onbetaalbaar stuk automobiele historie vertegenwoordigt was het troosteloze restant van een uitgediende racewagen...

Het verkrijgen van de missende delen was makkelijk. De strijd ging immers om records voor 'standaardwagens'! Als er al bijzonder spul werd gebruikt kwam dat uit de toen al op sterven na dood zijnde Group 19 Trans Am Aftermarkt ket schappen.

#### Alle eigenaars

Ransdall begon met het eerst eens schoonmaken

van de auto. Daarna volgden er een serie (deel)restauraties. De herboren AMX manifesteerde zich weer nadrukkelijk op de circuits...

De auto kwam bij iemand die de AMX inzette voor woon-werkverkeer. Vervolgens werd de wagen geadopteerd door AMC liefhebber Joe Antonelli. Joe en zijn partner Pete Lopez gebruikten de veteraan als dragracer. De inmiddels van een Penske motor voorziene oud strijder spugde in het heetst van de strijd een drijfstaang uit en kwam in de hoek van de werkplaats terecht. Een jaar later kocht Joe Terrill uit Visalia, California het stoffelijk overschot. Terrill racete indertijd met een Gremlin voorzien van een 6,5 liter motor. Zocht de

basis voor iets snellers. Toen Terrill de auto kocht wist hij dat het een echte Breedlove auto was. Hij reed en wat races mee maar besloot dat het het best zou zijn de auto terug te brengen in zijn originele staat. Dat was het moment dat hij besloot hem te verkopen. Want zijn belang lag bij een snellere AMX dragracer, en daaraan wilde hij dit stuk historisch erfgoed niet opofferen. Chrysler employe Kotula werd de volgende eigenaar. De zaak werd afgemaakt met de belofte de AMX terug te brengen naar zijn originele staat. Het zou nog lang duren voordat de Chrysler werknemer zijn belofte in zou lossen.

#### De wedergeboorte

Na dertien jaar sluimeren was de krachtpatser nog best presentabel. Maar Bill Kotula besloot de zaak goed aan te pakken. Ook de koets werd kaalge maakt en kreeg een keurig nieuw kleed aan. De eerste keer dat de AMX weer publiek zag was op het feestje van de CEMA, de Chrysler Employee Motorsports Association. Het verhaal was daarna bijna rond. Want met de presentatie tijdens het AMO treffen in Scottsdale stond de auto weer oog in koplamp met zijn eerste eigenaar na Breedlove, Mike Randall. De hereniging na bijna dertig jaar bracht Randall de tranen in de ogen.

Met het blaffend opstarten van het grote AMC Small Block herleefde de historie... Een stuk historie dat in naam eindigde toen Chrysler in 1987 AMC kocht.

[www.cemaclub.org](http://www.cemaclub.org)

*Tekst en fotografie: Richard Truesdell*

