

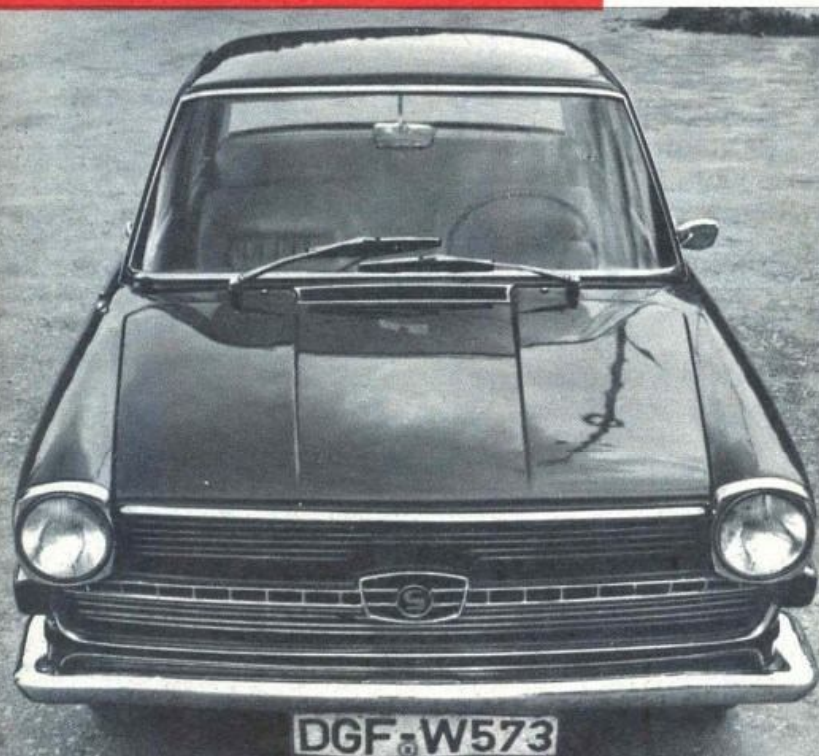
mot

TESTET AUTOS

KRITISCH UND UNABHÄNGIG



**AUTOSITZE:
SCHAUM UND
WIRKLICHKEIT**



REPORTAGE aus DINGOLFING

GLAS 1700 tugendhaft wie Isabella?

GLAS 1300 GT den Porsches vor die Nase

15

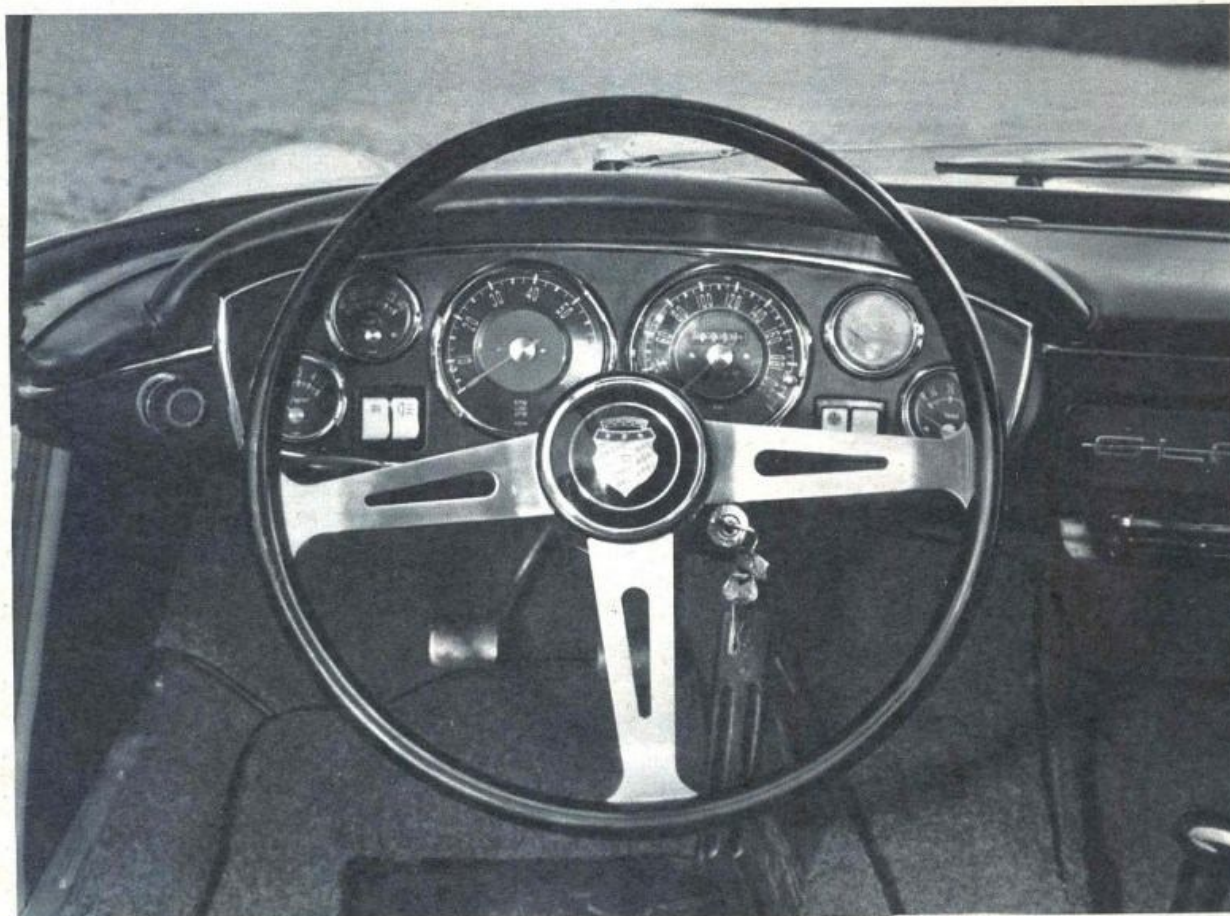
PREIS DM 1.20

Schweiz fr. 1.40
Österreich S. 8.80
Schweden Skr. 2.25
inkl. oms.
Dänemark dKr. 3.25
Niederl. hfl. 1.50
US \$ -50



10. JAHRGANG
18. Juli 1964

E 5939 D



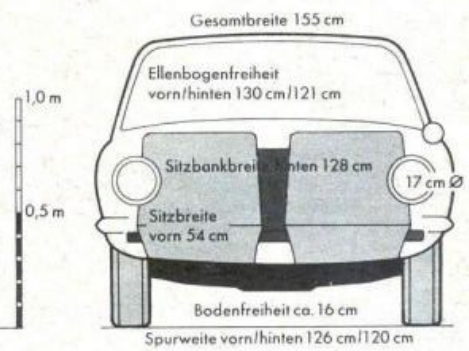
Coupé
11 600.- DM

Cabriolet 12 500.- DM,
lieferbar erst ca. Oktober.

GLAS 1300 GT



Fahrzeug-Leergewicht (fahrfertig) 830 kg - zulässige Zuladung 370 kg - zulässiges Gesamtgewicht 1200 kg



Der 1300 GT ist durch und durch ein Klasse-, Rasse- und Vollblut-Sportwagen, aber man muß nicht die geringste Befürchtung haben, wenn man ihn zum täglichen Brötchenholen benutzt. Auch wenn eine sportlich uninteressierte Ehefrau sich beharrlich weigert, dem Drehzahlmesser und den idealen Schaltpunkten Aufmerksamkeit zu schenken, kann man ihn den GT überlassen; er stellt keine Anforderungen. So wenig sie den Motor kaputtbummeln kann, wird der kraftfahrerische Holzhacker ihn kaputtjagen können. 7000 U/min gehen ihm auch bei gewohnheitsmäßiger Ausnutzung nicht ans Leben, und fürs Höhertrimmen sind reichlich Reserven da. Porsche in allen Ehren, aber seit den BMW 328 und 327/328 hat es keinen deutschen Wagen dieser Art gegeben, der derart begeistern kann. Auch in Stil und Aufmachung; Stück für Stück ist alles da, was man an einem solchen Auto wünscht und liebt. Natürlich sind 11 600 DM gerade für viele Fahrer unerschwinglich, deren Herz ein solches Auto erfüllen würde. Andererseits ist der Preis in der Klasse eine Sensation. Porsche gibt es ab 15 000 DM. Wobei dieser 15 000 DM-Porsche zwar 1600 ccm hat, dem Glas aber nicht davonläuft, schon gar nicht in der Beschleunigung. Und wenn man von Stil und Linie spricht: Italienische Coupés solcher Art kosten viel mehr – wobei die Verarbeitung selten so schön ist wie die Form.



GLAS 1300 GT

Form und Raum

Karosseriearchitekt Frua hat ein Musterstück an klarer Form geliefert, moderne Sportwagenform mit der eigenartigen Verbindung von Rundungen am Karosseriekörper und eckigen Abschlüssen an den Dachkanten. Sehr geschickt das Herumziehen der Stoßstange auf halber Höhe der gerundeten Front – es würde auch ohne Stoßstange sehr gut aussehen. Und am ganzen Wagen keine der Spielereien, zu denen Frua gern mal neigt. Nur die beiden Leisten auf der Haube könnte man als überflüssig empfinden. Aber dazu müßte man den Wagen erst mal „ohne“ sehen; Frua hat auf der Anbringung bestanden, und er wird seine Gründe haben.

Länge 4 m und 5 cm, ein kleines Auto, aber nicht zu klein (Länge wie Fiat 1500, Europa usw.) für ein Coupé sehr viel Rücksitzraum, guter Rücksitz, für Erwachsene natürlich eng, aber mitfahren können sie. Auch im zulässigen Gesamtgewicht berücksichtigt; 4 Personen zugelassen.

Leergewicht 830 kg. Das ist gerade richtig: Die Porsche 1600 S und SC mit ca. 935 kg, die meisten vergleichbaren Wagen um 1000 kg. Allzu leicht wäre unsolid; und das Gewicht paßt gerade zur Figur des Glas und fördert auch das günstige kg/PS-Verhältnis.

Ausstattung

Unsere Bilder bedürfen eigentlich keines Kommentars: Glas hat bei der Ausstattung eine sehr glückliche Hand gehabt, verständlich aus dem persönlichen Sportwageninteresse der leitenden Techniker. Tachometer- und Drehzahlmesser-Skalen sehr groß, wie man es für einen wirklich schnellen Wagen braucht, schön klar und ohne modische Rücksichten (die dem Sportfahrer ein Greuel sind) bezeichnet, eine Sonderanfertigung von VDO. Außer üblichen Instrumenten Öltemperaturanzeige und Öldruckanzeige. Gerade haben wir beim 1204 TS geschrieben, daß dessen Instrumentenarmut auf Vertrauen in den Motor deutet. Aber die Instrumente beim GT bedeuten nicht das Gegenteil, sondern Vorsorge für extreme wettbewerbssportliche Ausnützung, vor allem aber natürlich auch für das Kind im Manne bestimmt. Wie es ja auch sehr schön ist, wenn ein Tachometer bis 200 km/h reicht.

Skai-Ausstattung, auch Skai/Stoff-Kombination wird lieferbar sein.

Bedienung

Sitzposition sportgerecht, Lenkrad könnte vielleicht etwas mehr ans Armaturenbrett gerückt sein, aber da muß man längere Erfahrungen und Urteile verschiedener Fahrer abwarten. Wir fanden es richtig, auch Fußhebel und Schalthebelposition und die kleineren Bedienungsorgane. Normales Schaltschema und leichtgängige Kupplung gegenüber dem 1204 TS erwähnenswert. Trotz seiner hohen Leistung ist der 1300 GT kein harter und brüllender Sportwagen und schon gar kein spezialisiertes Wettbewerbssportfahrzeug. Man kann ihn ganz zivil auf Komfort fahren. Sehr gute Übersichtlichkeit durch niedrige Gürtellinie, sehr gute Handlichkeit durch direkt zupackende Lenkung.

Fahreigenschaften

Beherrschender Eindruck: Die sehr zupackende Lenkung, eine richtige Sportwagen-Direktlenkung, aber nicht stoßig und mit exakter Geradeausführung. Die hohen Erwartungen, die man vom 1204 TS her (siehe Test *mot* 11/64) für den 1300 GT haben muß, werden erfüllt. Bei diesen Wagen paßt alles zusammen: Lenkung, Federungsabstimmung, Achslasten, Radstand im Verhältnis zum Aufbau. Wir konnten noch keinen ordentlichen Test machen, weil die wenigen bisher gebauten Wagen buchstäblich vom Werkhof weggerissen werden und für einen Test nur ein wirklicher Serienwagen in Frage kommt.

Test also erst später, aber nach ersten Eindrücken jedenfalls kein kritischer Punkt zu entdecken.

Erwähnenswert: Der Wagen ist kein harter Wettbewerbssportwagen, sondern läßt sich ganz zivil und auf Komfort fahren. Solche Allround-Autos gibt es heute mehr als früher, aber Lob verdient es immer noch.

Verarbeitung

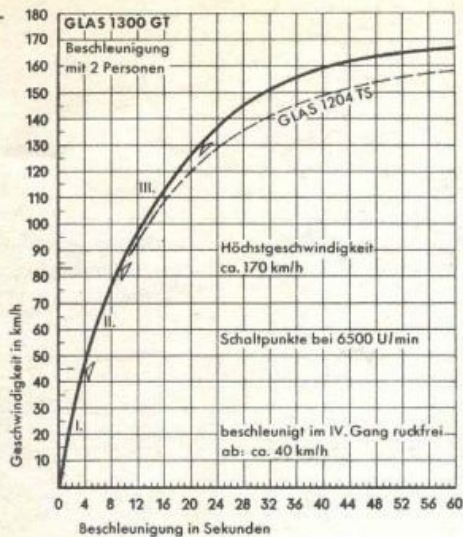
Der 1300 GT läuft schon in Serie. Die Bodengruppe wird in Dingolfing gebaut, nach Italiengeschick, dort wird die Karosserie aufgesetzt, Ausrüstung, Lackierung usw. erfolgen dann wieder in Deutschland. Man muß deshalb nicht die Befürchtungen haben, die sich an Erfahrungen mit italienischen Kleinserien-Coupés ergeben – schlecht passende Karosserieteile usw., das beruht nach Glas-Meinung durchweg auf mangelnder Anleitung und mangelnder Versorgung und Vorrichtungen (Karosserielehren); nach unserem Eindruck hat man die Sache gut im Griff. Man weiß, daß es um die Wurst geht: Entweder Ruf für untadelige Qualität oder die Autos lassen sich nicht verkaufen.



Sehr wichtig für die guten Fahreigenschaften, vorerst für Glas exklusiv: Goodyear Niedrigstquerschnitt 6,25-14.

Motor

Den Motorblock hat der 1300 GT mit 1004 und 1204 gemeinsam. Zylinderbohrung 75 mm statt 72 mm des 1204 ergibt das Plus von 100 ccm. Was dieser Motor zu bieten hat, ist in unserem Test 1204 TS nachzulesen. Für den 1300 GT kann man addieren, was die nebenstehenden Angaben zu Beschleunigung, Höchstgeschwindigkeit und Geschwindigkeiten in den Gängen aussagen. Der Motor hat seine Standfestigkeit längst bewiesen; daß zu Zweifeln kein Anlaß ist, beweisen Wettbewerbssiege des

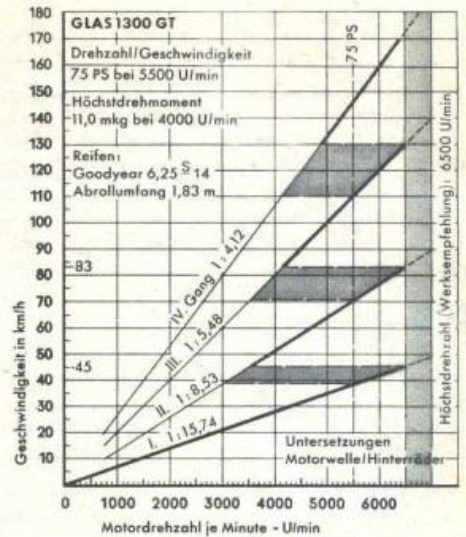


Beschleunigung und Spitze

		0-60 km/h	0-80 km/h	0-100 km/h	0-120 km/h	0-140 km/h	0-160 km/h	Spitze ca. km/h
Glas 1300 GT	sec	5,5	8,5	12,5	18,1	25,3	41,5	170
Glas 1204 TS	sec	5,5	8,6	13,5	20,0	31,0	—	160
Porsche 356 C	sec	5,7	8,8	13,6	19,8	30,8	50,0	170
Porsche 356 SC	sec	5,5	8,1	12,5	18,9	26,5	37,5	185

Statt einer Reihe von Vergleichswerten von weiteren Sportwagen, die relativ selten sind und bei denen in diesem Zusammenhang über viele Einzelheiten diskutiert werden müßte, führen wir die Meßwerte von einigen schnellen Limousinen an, die man häufiger sieht:

BMW 1800 TI	sec	5,0	7,4	10,3	15,1	23,4	38,4	175
Mercedes 220 SE	sec	5,8	8,5	12,5	18,5	27,0	42,0	170
Mercedes 300 SE	sec	4,7	7,2	9,9	14,1	20,5	29,4	185
BWM 3,2 Super	sec	5,2	8,4	12,6	17,3	24,8	36,8	190



Hier kann man ablesen, wie Motordrehzahl und Geschwindigkeit in den Gängen zueinander liegen. 6500 U/min sind bedenkenlos ausnützbare, 7000 U/min bringen den Motor auch nicht um, aber die Maximalbeschleunigung wird jedenfalls schon erreicht, wenn man bei 6500 U/min schaltet. Aber der hochsportliche Motor zieht auch bei niedrigen Drehzahlen brav. Man kann ihn jagen, aber man muß nicht. Unsere Kritik am 1204 TS, daß der I. Gang zu tief läge, trifft hier nicht zu; das Leistungs-Plus des 1300 GT erlaubt knappere Antriebsuntersetzung und schob alle Gänge höher. Bei 6500 U/min ca. 45 km/h im I. Gang, über 85 km/h im II. Gang, ca. 130 km/h im III. Gang; wer das ausspielt, zeigt Sportwagen den Auspuff, die das nie erwartet hätten. Der III. Gang ist ein fabelhafter Überholgang, der IV. Gang ist knapp, aber nicht zu knapp. 5700 U/min bei 150 km/h — da ist man im Leistungsmaximum, sicheres Durchsetzen auch gegen leichte Steigung und Gegenwind. Für die Spitze von 170 km/h dreht der Motor 6300 U/min — immer noch Drehzahlreserve für ein paar Extra-km/h unter günstigen Umständen. Ohne Angst um Lebensdauer!



1204 und erste Erfolge der 1300 GT, wobei übrigens Bodmer den 1300er Motor auch in einem 1204 TS hat (natürlich nicht für eine Schiebung, sondern für Start in der GT-Klasse).

An der Kraftübertragung bemerkenswert: Geteilte Kardanwelle. Und mit Blick auf die Zukunft bemerkenswert: In dieses Auto passen auch größere Motoren aus dem Glas-Baukasten; man könnte mal den für die Limousine ursprünglich entwickelten 1500er dafür trimmen — oder einen 1600 daraus machen — oder aus dem 1700 einen 1800. Aber das hat noch Zeit.

