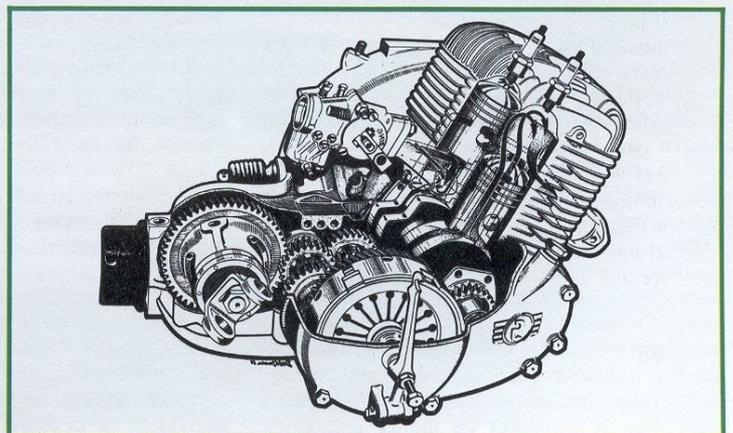
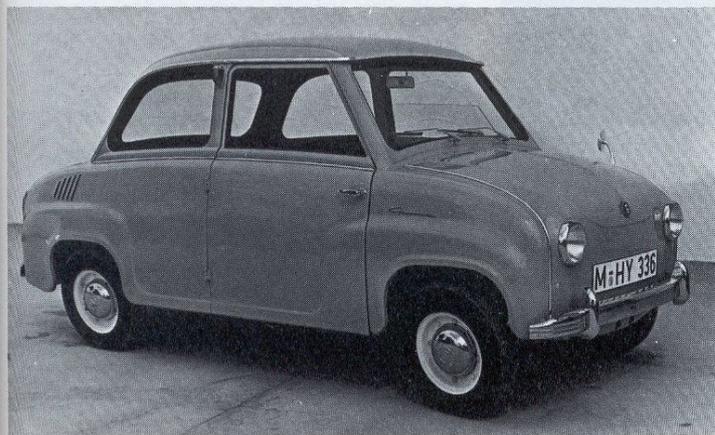
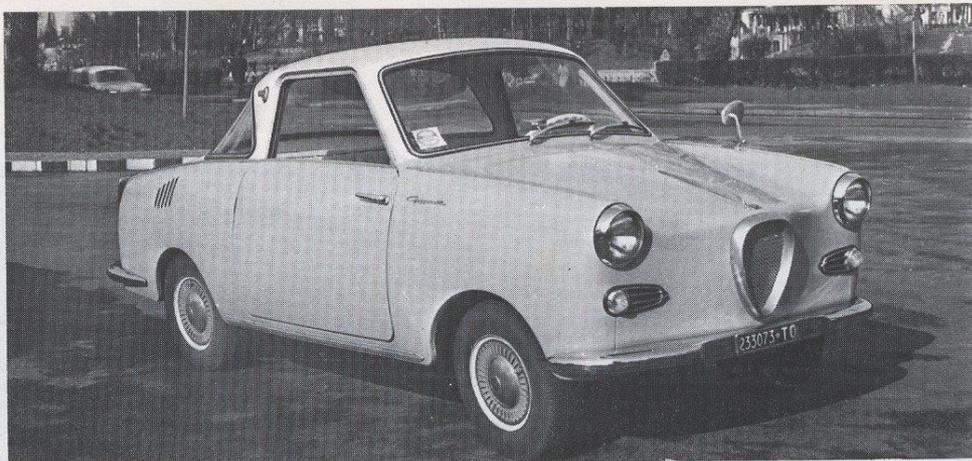


GLAS Fabricant de machines agricoles réputées en Allemagne, Hans Glas se consacra, au cours des années cinquante, à la construction de voitures automobiles. Après avoir produit divers modèles de voitures équipées de moteurs à deux et à quatre temps refroidis par air ou par circulation d'eau et d'une cylindrée comprise entre 250 et 2 600 cm³, l'entreprise fut rachetée en 1966 par B.M.W.

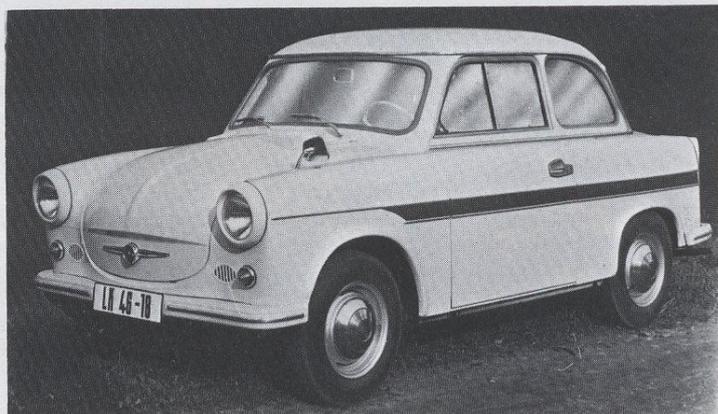
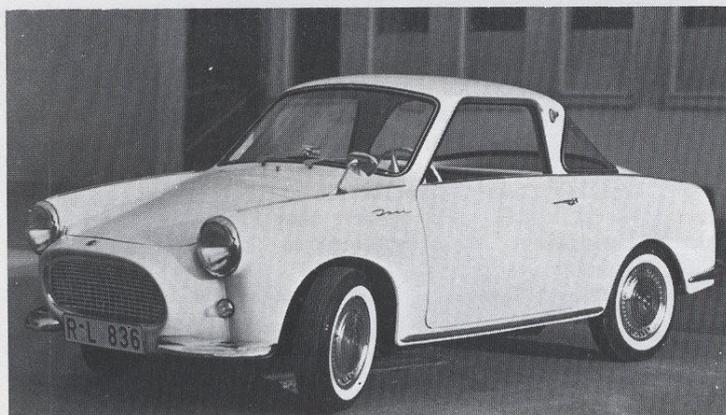
La Société Hans Glas Isaria avait son siège à Dingolfing, en Bavière. Après avoir acquis une excellente renommée grâce à ses machines agricoles, elle s'intéressa en 1951 au marché des deux-roues en fabriquant le premier scooter allemand. En 1955 elle entreprit la fabrication de voitures automobiles et lança sur le marché la Googomobil (« Goggo » était le diminutif du prénom du petit-fils de Hans Glas, proprié-



*Ci-contre : la Goggomobil 2 + 2.
(Cl. Quattroruote.)*



*Ci-dessous : deux versions de l'Isar 700,
qui était équipée d'un moteur « flat twin » à
quatre temps. (Cl. Quattroruote.)*



taire de l'entreprise). Il s'agissait d'une toute petite berlinette à deux portes pouvant transporter deux adultes et deux enfants ou bien trois adultes. Trois moteurs étaient disponibles : 250, 300 et 400 cm³, tous à deux cylindres et à deux temps, avec refroidissement par air forcé. Equipée du moteur de 400 cm³, la voiturette atteignait 100 km/h.

Peu de temps après, la firme présenta la Goggomobil en versions coupé 2 + 2, cabriolet et fourgonnette. Grâce à sa consommation extrêmement réduite, à ses qualités pratiques et à ses excellentes performances dues aux petits – mais robustes – groupes à deux cylindres, l'« utilitaire » connu en Allemagne comme à l'étranger un grand succès commercial., au point que 100 000 exemplaires en avaient été déjà fabriqués en 1957.

Parmi les détails techniques les plus intéressants de l'utilitaire, il faut mentionner le changement de vitesse à quatre rapports, à commande électromagnétique présélective actionnée par un petit levier placé sur le tableau de bord et la direction à crémaillère.

En 1958, la firme allemande présenta deux modèles plus importants, les Goggomobil 600 et 700 cm³ dotés de nouveaux moteurs quatre temps à deux cylindres opposés toujours refroidis par air. La puissance de la 600 était de 20 ch, celle de la 700 de 30 ch ; les vitesses maximales étaient respectivement de 100 et de 110 km/h.

Les nouvelles Glas, dont l'appellation fut modifiée peu après (les Goggomobil prirent le nom d'Isar), avaient un moteur avant et des roues arrière motrices. Comparées aux petits modèles à moteur deux temps, elles présentaient, outre des dimensions extérieures plus importantes, une plus grande habitabilité intérieure permettant le transport de quatre personnes.

Au Salon de Francfort 1959 l'Isar 700 fut présentée également en version coupé. En 1961, la firme de Dingolfing élargit la gamme de ses modèles en lançant la Glas S 1004, un coupé à quatre places équipé d'un moteur très intéressant, quatre cylindres en ligne, d'environ 1 000 cm³, dont la puissance de 42 ch permettait à la voiture de dépasser 130 km/h. Ce groupe avait une distribution à arbre à cames en tête actionné par une courroie crantée (en néoprène armé de fils d'acier). Glas fut l'une des premières firmes à appliquer cette solution, adoptée par la suite par de nombreux autres constructeurs.

Le nouveau modèle 1204 Coupé, dérivé de la S 1004 modifiée, fut présenté au Salon de Bruxelles de 1963. Comparée à cette dernière, la carrosserie de la nouvelle Glas, sensiblement plus longue, offrait quatre places et la cylindrée du moteur avait été portée de 1 000 à 1 200 cm³.

Au cours de la même année, la firme allemande, engagée de plus en plus dans la fabrication d'automobiles de cylindrée croissante, lança une berline de 1 500 cm³.

Il s'agissait d'une cinq-places à quatre portes, équipée d'un moteur à quatre cylindres en ligne à arbre à cames en tête dérivé du groupe de la 1204. Sa puissance était de 70 ch DIN à 5 000 tr/mn et sa vitesse atteignait environ 150 km/h.

Presqu'en même temps furent présentés le coupé et le spider 1300 GT, tous deux équipés d'un moteur à quatre cylindres de 1 289 cm³, caractérisé par le système désormais classique de la distribution à arbre à cames en tête commandé par courroie crantée. Dotées d'une puissance de 75 ch DIN à 5 500 tr/mn, les deux nouvelles voitures arrivaient à dépasser les 160 km/h. Leurs

carrosseries avaient été dessinées par l'Italien Frua.

La berline, qui avait été présentée quelque temps auparavant équipée d'un moteur de 1 500 cm³ et dont la production en série n'avait pas encore débuté, avait subi de nombreuses modifications concernant surtout la cylindrée. Au mois de juin de 1964 fut présentée la version définitive de ce modèle, équipée d'un moteur à quatre cylindres de 1 681 cm³. Par rapport à la version précédente de 1 500 cm³, la puissance était passée de 70 à 80 ch DIN. C'est encore en 1964 que le carrossier Frua exposa la Glas Ranch, une torpédo décapotable sans portières, considérée comme une tout-terrain bien qu'elle n'eût que les roues arrière motrices. Le moteur était le bicylindre 700 cm³ refroidi par air du modèle Isar 700.

Au mois de juillet de l'année suivante le 4-cylindres de 1 700 cm³ qui équipait la berline Glas fut monté sur le coupé lancé en 1963 à Francfort (et qui jusqu'alors ne disposait que du moteur à un seul arbre à cames en tête de 1 300 cm³). La puissance du nouveau moteur avait été portée à 100 ch DIN et permettait au coupé de dépasser 180 km/h.

La nouveauté la plus importante de 1965 fut présentée au Salon de Francfort, où la firme allemande lança un puissant coupé de 2 600 cm³. La carrosserie de cette voiture avait été dessinée une fois de plus par Frua, et le moteur était un 8-cylindres en V obtenu par l'accouplement de deux groupes à quatre cylindres de 1 300 cm³. La puissance de cette nouvelle unité était de 140 ch DIN.

En 1966, la situation financière de Glas devint assez précaire, l'intervention de B.M.W. s'avéra nécessaire et cette dernière absorba l'entreprise.

