

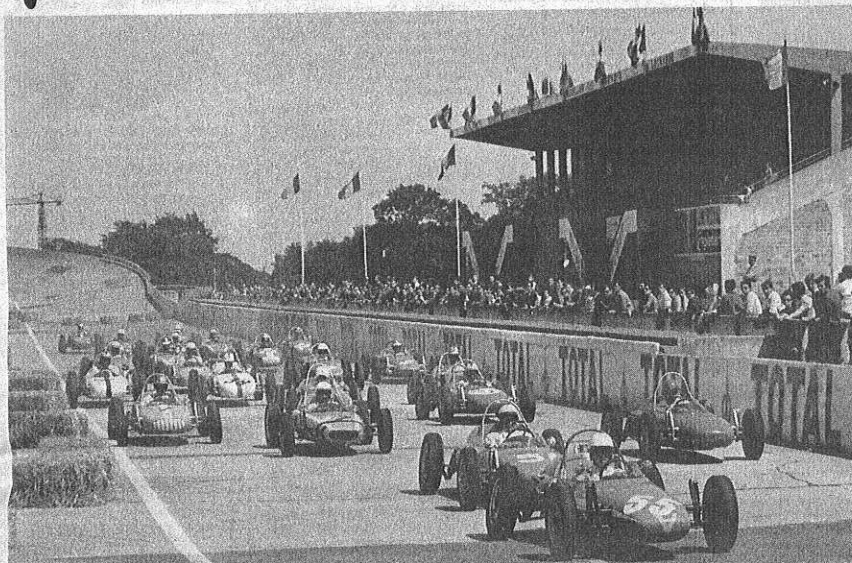
LA VIE DE L'AUTO

LVA hebdo

LE MONDE DE L'AUTOMOBILE ANCIENNE

« IL N'Y A DE NOUVEAU QUE CE QUI A ÉTÉ OUBLIÉ » (CAMPAN).

QUEL AVENIR POUR MONTLHÉRY ?



L'autodrome de Linas-Montlhéry est menacé : d'une part la FFSA s'apprête à lui refuser son homologation pour toute épreuve à caractère sportif si l'UTAC, propriétaire des lieux, n'entame pas d'impossibles travaux, d'autre part le Conseil général de l'Essonne a un ambitieux projet de réaménagement qui comprend la suppression de l'anneau. Une enquête de Jacques Potherat...

BELGOM
TOUTE LA VOITURE EN BEAUTÉ
BOITEAU S.A. 127 AVENUE TELIAUX 92000 NANTERRE TEL. (1) 45 06 22 44



UN MONDE EN RÉDUCTION

Il s'est fait le visage de "La Bête humaine", ce fier amateur de vapeur vive à cheval sur sa loco ! Et ce n'était qu'une parmi les nombreuses animations proposées par le 13^e Salon du modèle réduit, du 11 au 20 avril à Paris : avions, bateaux, voitures de course, automates... Lire page 32.



DANS CE NUMÉRO

- **RUBRIQUES**
 - Courrier des lecteurs 2-3
 - Pêle-Mêle : A restaurer - Une Belge nommée Linon - Châssis à lattes : la 5^e roue change tout ! 4
 - Parlons technique : Boîtiers de direction : vis et galet à refaire - Clés de secours 5
 - Restaurées en 1991 : Camion Fiat 18 BL - Peugeot 202 - Citroën ID et DS 6
- **INFOS - ACTUALITÉS - CALENDRIER** 7
- **PETITES ANNONCES** 17
- **ENQUÊTE**
 - Montlhéry : entre le coup de grâce et le coup de bol 20-21
- **ÉTUDE**
 - Soyez au parfum, roulez en Glas ! 30-31
- **CAMIONS, TRACTEURS et Cie**
 - Sauve qui peut ! - "Photos constructeur" - Batteuse inconnue 22
- **LILLIPUT**
 - 13^e Salon de la maquette et du modèle réduit à Paris 32
- **RALLYES - SORTIES - MANIFESTATIONS**
 - Week-end dans le Sud-Ouest : de Valence d'Agen à Bram - Expo dans la Halle Marcadiou à Tarbes 39
- **SPORT ET VEC**
 - Rallyes des Vignes et de la Sainte-Baume 12
- **MAGAZINE**
 - Dans l'album de famille - Salon de Genève 1926 ? - Mots croisés 40

Des tracteurs aux huit cylindres GLAS : RACHETÉ PAR BMW



Industriel dans le domaine des engins agricoles, Hans Glas diversifia son activité dans les années 50 en direction du cyclomoteur, de la voiturette, puis de la voiture familiale ou sportive. Ce cabriolet 1700 GT fut sans doute une réussite, mais ne put empêcher le rachat de la marque par BMW (pages 30-31).

M4314 - 557 - 12,00 F





"Le combi Isard, pour vous qui, même en plein air, aimez votre confort !" Dessin rafraîchissant présentant un combi 700, véhicule multi-usages lancé en 1959.

SOYEZ AU PARFUM, ROULEZ EN GLAS !

Parmi les "petites" marques allemandes, l'une d'elles a marqué son époque... avant qu'elle ne soit absorbée en 1966 par le géant BMW : il s'agit de Glas, qui avant de s'attaquer — pour son malheur — au marché des hauts de gamme, proposa toute une série de modèles très séduisants. Dominique Pagneux est tombé sous leur charme et vous en présente quelques-uns.

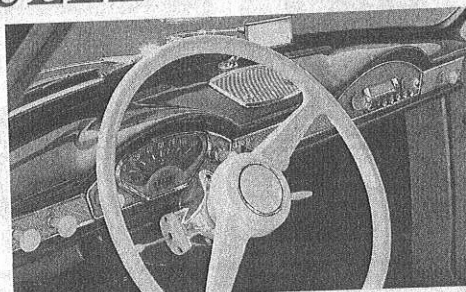
APRÈS avoir produit des machines agricoles (tracteurs, faucheuses et autres moissonneuses), la famille Glas, avec à sa tête Hans, souhaita diversifier ses activités à l'aube des années 50, et à partir de 1951, commercialisa un très amusant scooter dont le petit nom, "Goggo", contribua très largement à son succès. De la fabrication des deux-roues à celle des voitures, il n'y avait qu'un pas que Hans Glas s'empressa de franchir sans craintes. Il faut préciser que la législation allemande facilita l'éclosion d'une industrie de la voiturette, appelée "Kabine-roller", en taxant de manière importante les véhicules à moteur de plus de 300 cm³. La tradition des "poux de la route" naquit de cette contrainte. La firme Glas présenta donc un nouveau modèle à quatre roues nommé "Goggomobil" en

octobre 1954, la production ne débutant qu'en mars 1955. Pas très élégante, ni très rapide, cette voiturette était dotée d'un moteur arrière bicylindre deux-temps de 250 cm³, qui pouvait être porté, en option, à 300 et même 400 cm³. La petite machine était intéressante, mais loin d'être jolie. Aussi, l'année suivante, fut proposé un très joli coupé dont les lignes changeaient sensiblement du coach (appellation allemande, "Limousine"). La "Goggomobil" fut la voiturette allemande dont la longévité fut la plus grande, puisqu'elle sera produite jusqu'en 1969 — la production totale avoisinant les 290.000 véhicules.

ISAR, VOUS AVEZ DIT ISAR ?

Mais Hans Glas souhaitait distribuer et produire une voiture à la fois plus puissante et moins rudimentaire. La direction de sa société

qui comptait 4.000 salariés était partagée entre lui, patriarche omniprésent, son fils Andreas, et le constructeur en chef, Karl Dompert. Avec l'accord de ceux-ci, il mit en projet l'Isar, première "vraie" voiture du groupe. La firme de Dingolfing (Bavère) présenta ainsi un premier prototype en septembre 1957. La production des modèles T 600 et T 700 débuta en août 1958. De ligne sensiblement plus moderne que la "Goggomobil", les T 600 et T 700, qui prirent en 1959 l'appellation "Isar" avec l'arrivée du break, permirent à Glas de se faire un nom parmi les producteurs automobiles — signalons que pour les pays francophones, l'appellation "Isar" ne correspondant à rien, le modèle fut désigné "Isard", avec un "d", en référence au chamois des Pyrénées. Après quelques modifications



Le tableau de bord d'une "Goggomobil", alias Isard TS 300 ou TS 400 pour les pays francophones : les yeux de dormeurs qui accueillent compteur de vitesse et radio sont particulièrement amusants.

mineures, la petite Isar, à moteur bicylindre à plat, fut retirée du catalogue en juillet 1965 (production totale, 87.000 voitures).

Sa remplaçante était déjà prévue depuis longtemps et avait été présentée en mai 1962. Il s'agit de la Glas 1004 : d'extérieur assez banal avec un empattement singulièrement court pour la longueur totale de l'automobile, c'était en fait une petite voiture pleine de charme... et de surprises. La ligne était celle d'un coupé deux portes possédant des porte-à-faux importants tant à l'avant qu'à l'arrière. La surprise principale résidait dans le moteur, un quatre cylindres de 992 cm³ qui, quoique sensible et assez fragile, était techniquement nouveau. Celui-ci sera d'ailleurs plusieurs fois révisé pour passer à 1.190 cm³ sur la Glas 1204, et 1.290 cm³ sur la Glas 1304. Une version encore plus poussée était proposée sur les trois motorisations, un "S" accolé au type signifiant alors ce regain de puissance.

Peu après la sortie du coupé, en janvier 1963, Glas élargit la gamme avec une berline deux por-

tes dérivée directement du coupé, ainsi qu'un cabriolet en avril de la même année. Quelques années plus tard, alors que BMW avait racheté la firme (en 1966), un break fut proposé pour essayer de dynamiser les ventes. Il ne restera au catalogue qu'un an puisque la production des 1004, 1204 et 1304 cessa fin 1967 — production totale, 40.700 voitures. Très rentable aussi bien pour le client que pour le constructeur, cette petite Glas laissa longtemps le souvenir d'une voiture très intéressante pour un amateur sportif, mais pas très pratique en utilisation courante de par sa mécanique pointue et capricieuse.

LA GLAS 1500 : LE DÉBUT DE LA FIN

Ne dit-on pas que l'homme est toujours tenté de ne pas se contenter ni se satisfaire de son succès présent ? Telle fut l'erreur de Hans Glas qui se prit à rêver de produire des voitures plus puissantes et sportives. Il présenta ainsi au Salon de Francfort, en 1963, un prototype Glas 1500, élégante berline dont

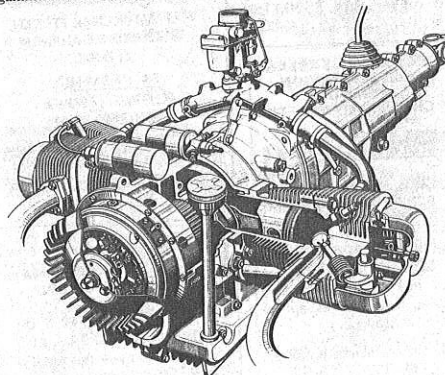


Différentes versions des types 300 et 400, avec de gauche à droite, une "Camionnette", une "Limousine" et un "Coupé". Un éventail censé combler l'ensemble des besoins de la clientèle.

Coupé



Peut-être la plus connue des "Goggomobil", l'adorable coupé TS 300-400.



"L'âme" de l'Isard type 700 : un flat-twin à quatre temps, refroidi par air g à une turbine montée sur le vilebrequin.

Un cabriolet qui ne peut vous laisser de glace ! De bien belles lignes signées Pietro Frua pour ce véhicule disponible chez Glas en version 1300 (85 ch) ou 1700 GT (100 ch).

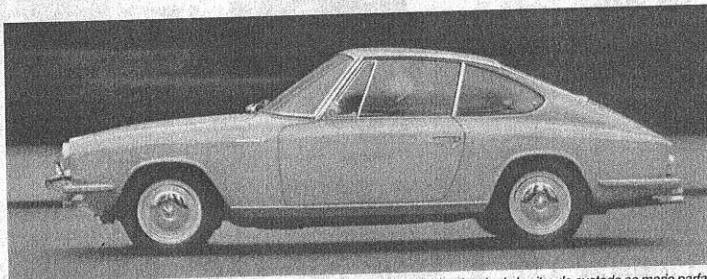
ligne était due au styliste turinois Frua. Sa production débuta l'année suivante, en 1964, avec un moteur revu à la hausse qui avait désormais une cylindrée de 1.700 cm³. Alors que le prototype 1500 délivrait 70 ch, le modèle de série arrivait à 80 ch, ce qui mettait la berline Glas en concurrence directe avec la BMW 1800. Comme d'habitude, dans la gamme Glas, une version plus poussée fut proposée dès juillet 1965, désignée 1700 TS. La presse de l'époque fut plutôt flatteuse pour cette tentative, comme l'indiquent sans équivoque ces quelques lignes extraites d'un article de "L'Automobile" de l'époque : "...Elégante et équilibrée, la nouvelle Glas 1700 est aussi une voiture agréable à conduire, dont les reprises sont honorables. Le confort général est d'un niveau correct qui correspond à la moyenne de ce créneau. La mécanique de la voiture est d'une souplesse qui diffère de la précédente Glas 1204 qui nous avait habitués à quelques surprises. Ici rien de tel pour la 1700 qui peut facilement devenir la voiture de la famille. Robustesse allemande et ligne italienne, il n'en fallait pas plus pour réussir ce cocktail..." La production de cette voiture atteindra 13.789 exemplaires. BMW cessera la production de la 1700 en 1966 dès son rachat du groupe Glas donc, alors que la 1700 GT durera jusqu'en septembre 1968. Les BMW 1800 et 2000 montées en Afrique du Sud, pour le marché local, continueront quelque temps à perpétuer la ligne puis leur carrosserie n'était autre que celle de la Glas 1700.

Parallèlement à la berline, Glas avait présenté en 1964 le coupé 1300 GT, dû lui aussi au coup de crayon particulièrement bien inspiré de Pietro Frua. Cet élégant coupé, puissant et relativement bon marché, fut sans doute le modèle le plus réussi de la firme Glas. Présenté en septembre 1963 au Salon de Francfort, il reçut en 1965 un moteur plus puissant, celui de la berline 1700. En 1966, vu la qualité de ce modèle, BMW l'inclut dans sa gamme. L'avant fut remanié pour recevoir la calandre BMW et le fameux double haricot ; autre changement de taille : le bloc-moteur 1.600 cm³ de la BMW 1600 GT fut monté sur cette "nouvelle venue". Ainsi remaniée, elle intégra le catalogue BMW sous la

désignation de BMW 1600 GT, entre septembre 1967 et août 1968. La production de ce coupé fut de 5.378 voitures Glas, et 1.255 voitures BMW.

LA 2600 V8 : L'HÉRITAGE

La production d'automobiles dites "haut de gamme" implique d'importants investissements financiers. Hans Glas et sa famille n'avaient hélas pas le répondant suffisant pour s'attaquer sérieusement à ce marché. Ils furent donc soulagés lorsqu'en 1966, comme nous l'avons déjà indiqué, la Bayerischen Motoren Werke racheta leur firme. Lorsque la vente intervint, Glas avait dans ses cartons à dessins un projet de taille : le plus gros modèle Glas jamais produit. Logiquement, BMW mit à profit ce projet qui sortira d'abord sous le label Glas : il s'agissait de la 2600 V8, dont le nouveau moteur avait été conçu par les bureaux d'études Glas. La ligne était encore une fois due à Frua qui signa là une parfaite imitation des Maserati Sebring, à tel enseigne que cette Glas surnommée "Glaserati". Ce fut une excellente voiture au niveau des qualités routières, mais l'empattement court des précédents modèles avait été conservé, ce qui sur ce coupé quatre places à vocation plus familiale cassait un peu le profil et influait défavorablement sur son comportement routier. Présenté



Le coupé Glas 1300-1700 GT est également dû au maître-carrossier Frua. Le dessin de la vitre de custode se marie parfaitement avec l'arrière fastback.

officiellement en septembre 1965 et proposé au prix illusoire de 18.000 DM, il fut commercialisé seulement en 1966, un peu plus cher mais néanmoins assez bon marché par rapport à la concurrence. A son arrivée, BMW y apposa son sigle sur le capot et réalisa le moteur qui atteignit alors 3.000 cm³ de cylindrée, après un arrêt en production qui dura de janvier à septembre 1967. La BMW 3000 V8 ressortira donc en septembre 1967, pour finalement être retirée de la production en mai 1968. Ces deux modèles, aussi puissants qu'éphémères, furent produits à 3.000 exemplaires pour la Glas 2600, et à 400 unités pour la BMW-Glas 3000. L'arrêt de ce

modèle marqua la fin de la gamme Glas et de la firme, dont les usines furent rasées pour y reconstruire un complexe de production plus moderne où BMW assembla ses Série 5.

Il semble que Hans Glas, parti de la production de matériels agri-

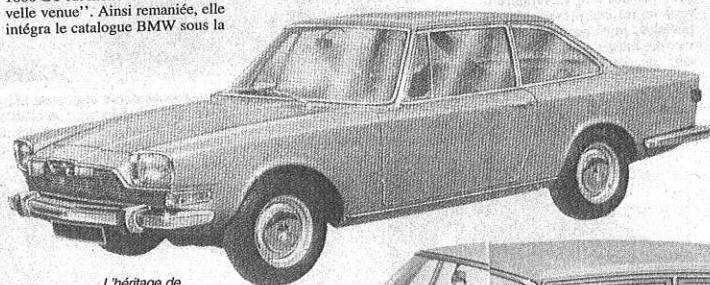
coles, puis d'utilitaires et de petits véhicules, comme Borgward, fut victime de la folie des grandeurs. Son rêve lui coûta son entreprise. Et aujourd'hui, il nous reste "ses" intéressantes voitures, une élégante réponse germanique aux gracieuses italiennes.

CLUB ET COTES DES GLAS

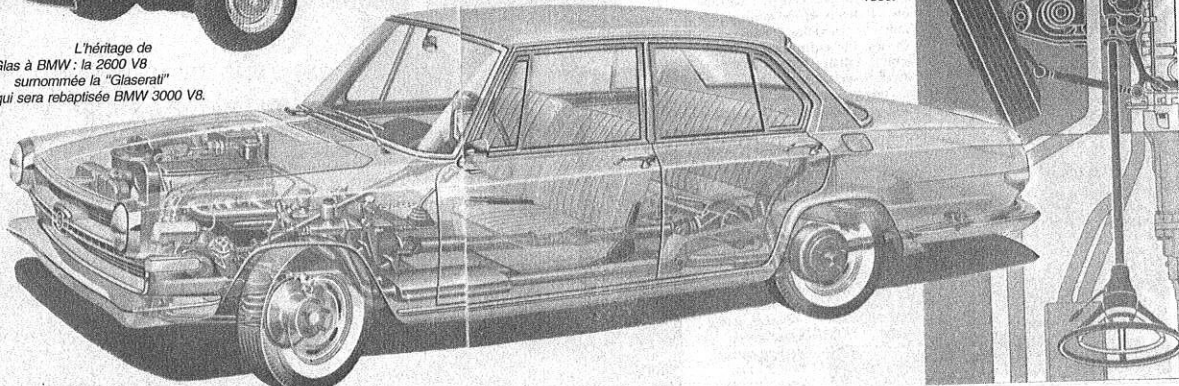
Si vous avez été séduits par ces allemandes peu connues, et peu recherchées en France, sachez que la BMW club de France accueille tous ceux qui s'y intéressent. Voici ses coordonnées : BMW club de France, 11, rue Gambetta, 92100 Boulogne.

Et si vous souhaitez vous en offrir une, voici une fourchette de prix qui vous donnera une idée du montant de votre coup de cœur :

- Goggomobil, coach, 1955-67 : 2.000 F-9.000 F.
- Goggomobil, coupé, 1957-62 : 3.000 F-10.000 F.
- Glas Isar, coach, 1958-65 : 2.500 F-12.000 F.
- Glas Isar, break, 1958-65 : 2.000 F-12.000 F.
- Glas 1004-1204, coach, 1962-64 : 4.000 F-12.000 F.
- Glas 1304, coach, 1964-67 : 7.000 F-22.000 F.
- Glas 1304 TS, 1962-67 : 4.000 F-13.000 F.
- Glas, coupé, 1963-64 : 5.500 F-20.000 F.
- Glas, cabriolet, 1963-64 : 6.500 F-30.000 F.
- 1300 GT, 1964-67 : 8.000 F-30.000 F.
- 1700 GT, 1964-67 : 10.000 F-35.000 F.
- 1700, berline, 1964-66 : 3.000 F-14.000 F.
- 1700 TS, berline, 1965-68 : 3.000 F-15.000 F.
- 2600 V8, coupé, 1966-67 : 20.000 F-60.000 F.
- 3000 V8 BMW, coupé, 1967-68 : 22.000 F-85.000 F.



L'héritage de Glas à BMW : la 2600 V8 surnommée la "Glaserati" et qui sera rebaptisée BMW 3000 V8.



Eclaté d'une Glas 1700... dont les formes de l'habitacle et de l'arrière ne sont pas sans rappeler celles des Simca 1300.