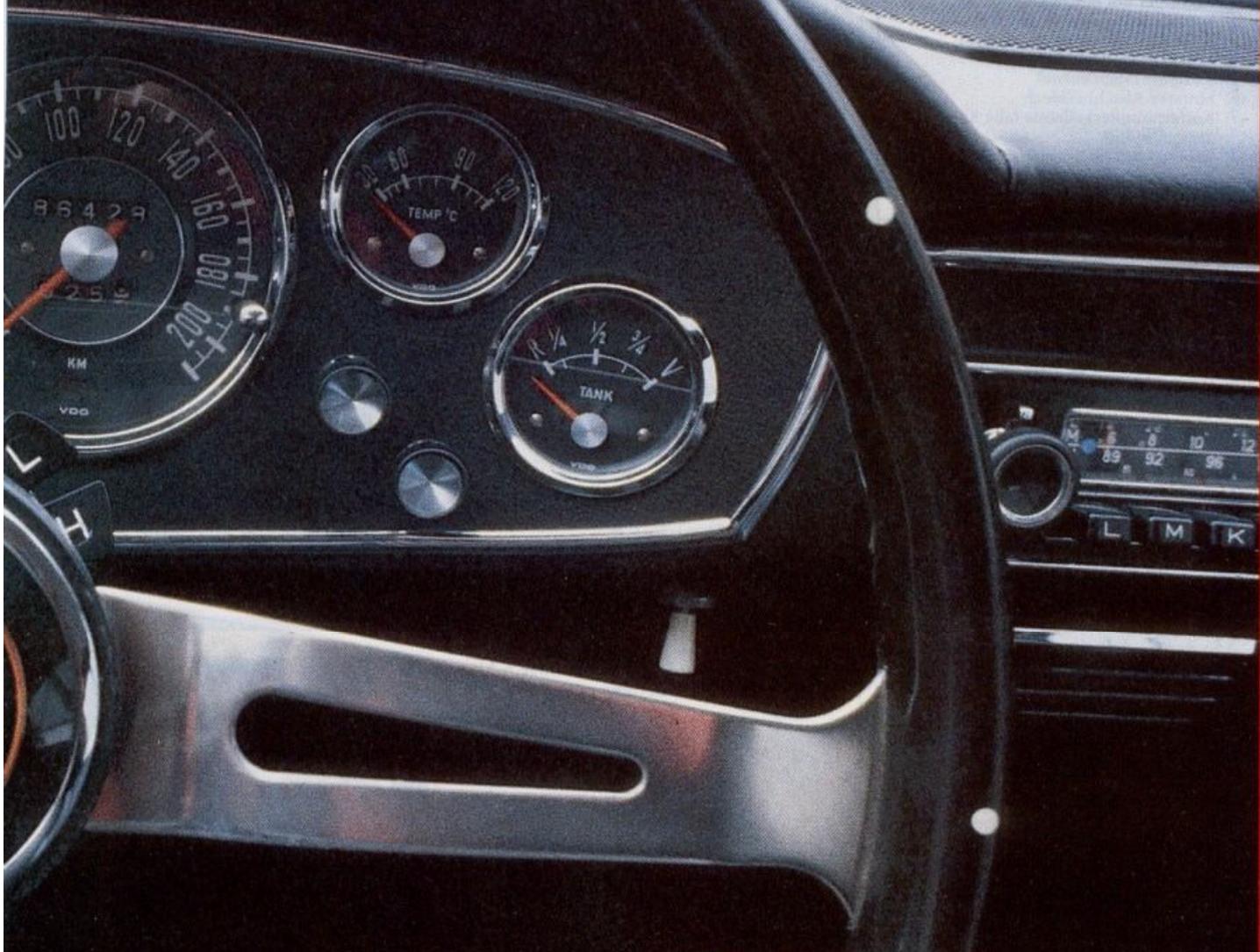


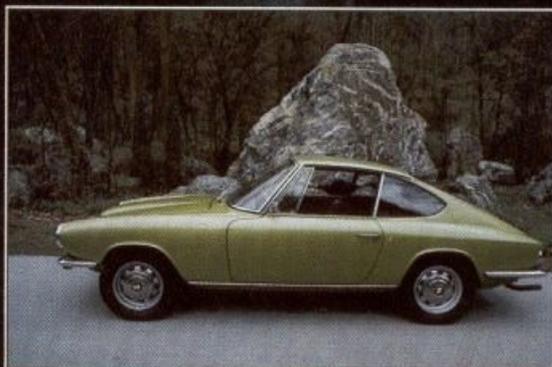
Der Uhrmacher- Meister

Kaufberatung: Der Glas GT (1964–1967) und BMW GT (1967/68).

Das Glas-Armaturenbrett gleicht einem Flugzeug-Cockpit, die sechs Rundinstrumente faszinieren Sportfahrer. Der BMW-GT (kleines Foto) ist äußerlich vom Glas kaum zu unterscheiden.

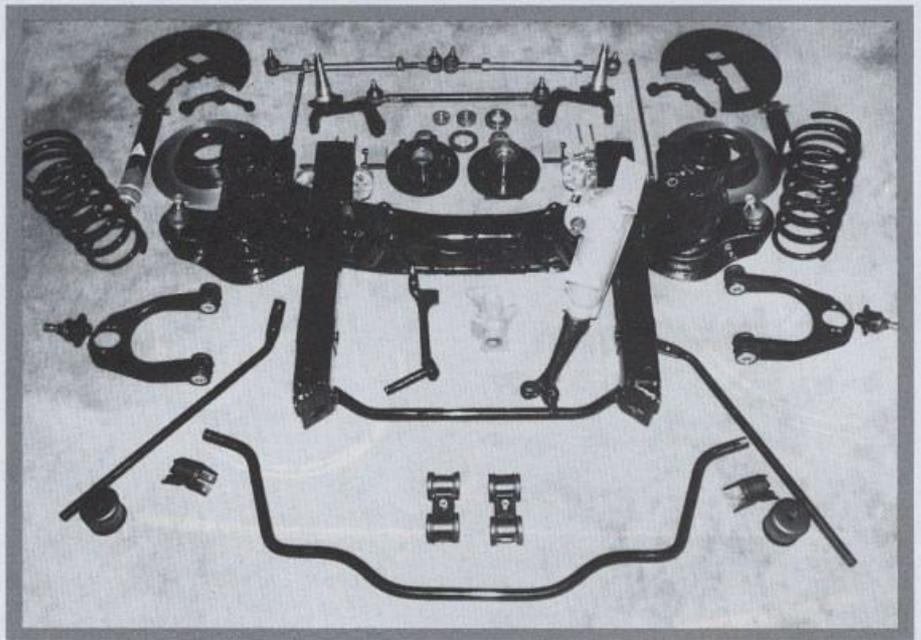
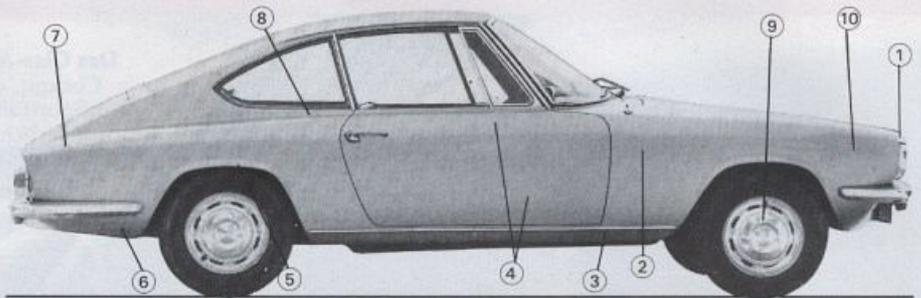


IAA 1963: Die Fachwelt war überrascht, die Konkurrenz sprachlos, denn bei Glas feierte ein Vollblut-Sportwagen Premiere. Der große Wurf stammt vom Zeichenbrett des italienischen Designers Pietro Frua, der völlig freie Hand bei der Gestaltung hatte: italienische Schönheit gepaart mit deutscher Technik. ▷



Die Schwachstellen der Glas GT auf einen Blick

- ① Kotflügel um den Scheinwerfer
- ② Kotflügel (im Bereich der A-Säule)
- ③ Schwellen (innen und außen)
- ④ Türen
- ⑤ Radläufe (auch vorne)
- ⑥ hinteres Abschlußblech
- ⑦ Kofferraumdeckelkante (alle Kanten rostgefährdet)
- ⑧ Rahmen des Dreieckfensters
- ⑨ Silentbuchsen der Vorderachse
- ⑩ Motorhaubenscharniere und -halterung



Die Vorderachse – hier komplett zerlegt und überarbeitet – verwendete BMW bei ihren GT weiter. Die Radläufe sind häufig vom Rost angegriffen und müssen letztlich ersetzt werden.



Es war das große Jahr der Glas-Automobile. Gleichzeitig mit der 1500er Limousine stellte das Werk 1963 auf der IAA den Glas 1300 GT vor. Für die Konkurrenten drängte sich neidvoll die Frage auf, wie es möglich war, innerhalb so kurzer Zeit in einem jungen Werk zwei Fahrzeuge zur Serienreife zu führen.

Bei Glas hatte man sich für die Logik entschieden. Im Baukastensystem sahen die Dingolfinger entscheidende Vorteile: Durch Austauschbarkeit ergab sich eine weite Modellpalette, kurze Entwicklungszeiten, da bewährte Teile verwendet wurden, sicherten den Vorsprung vor der Konkurrenz.

Mit der Gestaltung der Karosserien war Frua beauftragt worden, und da dem Meister keine Vorgaben gemacht wurden, konnte er eine kompromißlos auf sportliche Eleganz ausgelegte Form realisieren. Im Test fand auto motor und sport 1965 lobende Worte: „Die Karosserie vereinigt sehr gut die ästhetischen und praktischen Forderungen, die an moderne Sportcoupés gestellt werden. Obwohl rassig und zierlich, läßt die Karosserie an Geräumigkeit und Übersichtlichkeit nichts zu wünschen übrig. Nur wenige Sportwagen können mit einem ähnlich großen Kofferraum und brauchbaren Notsitzen aufwarten.“

Unter der GT-Haube verrichtet ein Vierzylinder seine Dienste. Das einen Liter große Triebwerk aus der 1004-Limousine wurde auf 1300 cm³ aufgebohrt und sorgte mit seinen 75 PS für eine Höchstgeschwindigkeit von 175 km/h. 1965, im zweiten Produktionsjahr, gab es noch eine Leistungsspritze von zehn zusätzlichen PS, außerdem kam der 1700 GT, der mit 100 PS ein Leistungsgewicht von 8,4 kg/PS zu verzeichnen hatte. Äußeres Kennzeichen des 65er Jahrgangs: Hutze auf der Haube. Damit war das Coupé ungefähr so schnell wie der Porsche 356 – nur eben billiger (siehe „Daten & Fakten“).

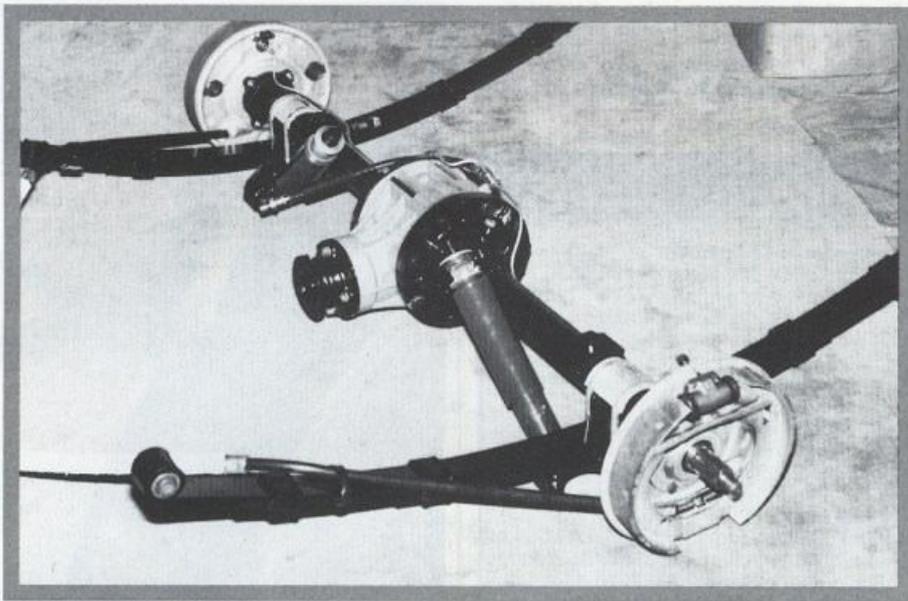
Im September 1967 übernahmen die BMW-Werke die Glas-Fabriken und dankenswerterweise entschieden sich die Bosse, den GT für BMW zu adoptieren. Die Karosserie blieb praktisch unangetastet – nur die BMW-Niere und das blauweiße Signet wurden eingearbeitet – doch unter dem Blech tat sich allerhand.

Die Bayern setzten ihre 1600er-Maschine samt Getriebe ein, die im Motorlauf weniger rau als der Glas-Motor agierte. Die starre Hinterachse des Glas wich schräg angeordneten Längslenkern, baute aber höher. Dadurch mußte das Reserverad von unterhalb des Gepäckabteils in den Kofferraum wandern.

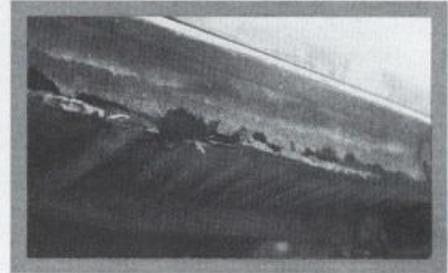
Die Karosserie kam weiterhin aus Italien den weiten Weg nach Bayern ange-reist. Doch das ungeliebte Adoptiv-Auto

wurde bei BMW oft nachlässig oder sogar lieblos verarbeitet. Die besten GTs stammten eindeutig aus der Zeit 1965 und 1966.

Den wunderschönen Glas GT-Klassiker gibt es heute ab 800 Mark aufwärts zu kaufen. Für diesen Preis steht er dann aber nicht wunderschön da, vielmehr kann er unter Experten gerade noch als Teileträger dienen. Doch auch solche Autos sind schon wieder aufgebaut worden – nur hat es dann etwas länger gedauert. Da die Blechhülle den weiten Weg über die Alpen zurückgelegt hat, bevor sie mit der Bodengruppe vereint wurde, sind gravierende Rostschäden schon sehr früh aufgetreten. Sie betreffen außer dem Dach



Die starre Hinterachse in den Glas-GT baut sehr flach und erlaubte es, das Reserverad unter dem Kofferraumboden unterzubringen. Rost an den Schwellen, innen wie außen, ist bei älteren Fahrzeugen die traurige Regel.



fast alle Karosserieteile. „Suchen Sie jemanden aus dem Club, der beim Kauf mitgeht, sonst können Sie ganz böse reinfallen. Einige Exemplare sind von Spachtelkünstlern hergerichtet“, lautet der Rat des Club-Experten Wolfgang Terasa.

Der Fachmann wird einige Stelle kritisch abklopfen oder mit dem Magneten untersuchen: Rund um den Lampentopf rostet das Blech sehr schnell, da der Wagen keine Innenkotflügel besitzt und das Spritzwasser der Vorderräder ungehindert vordringen kann. Die Schwellen sind fast immer angegriffen, sowohl innen wie außen, aber auch an der gelochten Querversteifung. Im Bereich der A-Säule nagt der Rostfraß am Kotflügel bis hoch zur Fensterpartie.

Die Radläufe sind ebenfalls nicht für die Ewigkeit gemacht, ein beherzter Griff nach innen genügt, um Rost in Händen zu halten. Auch die Abschlußbleche der hinteren Kotflügel sind meist an- oder durchgerostet. Wie alle anderen Kanten, ist überdies auch die Unterkante des Kofferraumdeckels eine kritische Stelle. Ferner ist die Bodengruppe im Schwellenbereich besonders gefährdet, bisweilen verblieb nur noch die mehr zur Wagenmitte liegende Sitzschiene. Rostverdächtig sind auch die Türen, beileibe nicht nur im unteren Bereich, sondern auch unter der Aluminium-Abdeckleiste in Höhe der Fensterdichtung. Auch unter der Abdeckleiste der hinteren Dreiecksfenster nagt der Zahn der Zeit.

Die Motorhaubenthalterung ist davon auch betroffen, genauso wie alle Stellen, an denen Blech doppelt verarbeitet wurde.

Besser sieht es bei der Technik aus: Neben den Verschleißteilen muß in der Regel nicht viel erneuert werden. Der Nok-

kenwellensimmering hält 40 000 bis 50 000 Kilometer, bevor er verendet. Die Kurbelwelle hingegen erfreut durch Robustheit, da sie sehr sorgfältig gelagert ist. Mehr Aufmerksamkeit muß ein Käufer dem Antriebs-Zahnriemen der Nockenwelle widmen. Alte Riemen werden leicht brüchig, oder Öl ist eingedrungen und hat ihn morsch werden lassen. Der drahtverstärkte Riemen ist abgestochen, an den Schnittstellen dringt Öl ein und zerstört das Material. 1966 kamen teflonbeschichtete Riemen aus den USA zum Einsatz, die wesentlich haltbarer waren. Ein neuer Riemen, mit Spezialwerkzeug auf die richtige Spannung eingestellt, sollte dafür sorgen, daß in absehbarer Zeit kein Ärger auftritt. Aus Erfahrung kann gesagt werden, daß der Nockenwellenantrieb auch 100 000 Kilometer überstehen kann.

Im Zweifelsfall ist es immer besser, den Riemen zu wechseln, denn wenn er reißt oder aufgrund mangelhafter Spannung überspringt, können die Ventile zerstört werden.

Als ausgesprochen empfindlich gelten die Solex-Schrägstromvergaser. Sie sind dafür verantwortlich, daß nach wenigen Kilometern Fahrt die Leerlaufdrehzahl mal 900, mal 1200/min beträgt. Ständiges Korrigieren gehört zur GT-Praxis.

Eine Besonderheit im Motorenbau sind die teflongelagerten Kipphebel, der Motor hat keine Kipphebelwelle. Daher ist die Maschine, zumindest die des 1300ers sehr drehfreudig. Der 1700er Motor ist ein Langhuber und daher etwas allergisch gegen Drehzahlen deutlich über 5500/min.

Der BMW-Motor läuft seidiger und wirkt mit seinen 105 PS nicht lahm, doch die Getriebeabstufung geriet zu lang und daher nicht geglückt. Im Fahrverhalten ergeben sich durch die geänderte Hinterachse Übersteuerungstendenzen, der Wagen federt weicher und komfortabler.

Die Starrachse des Glas-GT sorgt für ausgewogene Fahreigenschaften, in Kurven liegt er neutral, auch wenn er manchmal etwas trampelt. Die Silent-Buchsen an der Vorderachse sind bei Gebrauchswagen häufig verschlissen, Durchrostungen an der Vorderachse treten selten auf.

Allgemeine Karosseriemängel sind konstruktiv bedingt. Schon bei gemächlicher Fahrt treten Windgeräusche auf, die sich bei Höchstgeschwindigkeit als ausgesprochen geschwätzend bemerkbar machen. Auch gegen Wassereinbrüche gab es nicht genügend Vorsorge – mit ein Grund, weshalb die GT so rostig sind.

Das alles stellt jedoch keinen Grund dar, sich nicht doch in die hübschen Coupés, oder vielleicht sogar in eines der raren Cabriolets zu verlieben. Die Verschleißteile sind heute noch erhältlich. Einige Teile der Karosserie werden von der Firma Hartmann (siehe Kasten „Quellen & Informanten“) aus Kunststoff gefertigt. Die Kotflügel (290 Mark mit ABE) gelten auch unter Clubmitgliedern als dermaßen perfekt, daß sich an deren Verwendung niemand stört. Ihnen bleibt fast keine andere Wahl, da es Blechteile nicht mehr gibt. Bei allen anderen Teilen treten keine Engpässe auf. Da die Glas-Werke ihre Fahrzeuge nach dem Baukastenprinzip gebaut haben, können viele Teile auch von anderen Glas-Fahrzeugen verwendet werden.

Über Rolf Konen sind sämtliche Motor- teile (außer Kolben) zu beziehen. Die Kolben werden nachgefertigt und sind bei Wolfgang Terasa zu haben. Von den Stoßstangen gibt es noch Original-Ausführungen bei Konen – sie stammen aus Italien. Scheiben mit Gummi kommen von der Autoglaserei Stütz in Hamburg, sie können über den Club bezogen werden. Nachgefertigt werden ebenfalls die Zierleisten, besonders die von der vorderen

Haube ist gefragt, da sie als vorragendes Teil leicht Schaden nimmt. Engpässe gibt es bei den Schriftzügen, die noch nicht nachgefertigt werden, doch auch dieses Problem wird von rührigen Glas-Club-

Mitgliedern gehört werden. Bemerkenswert war eine Getriebe-Aktion des Clubs: Getrag-Kurzhalbsgetriebe für rund 200 Mark waren echte Schnäppchen für Mitglieder.

Quellen & Informanten

Die Clubs:

- Glas-Club International, Kurt Bigler, CH-4564 Ziebach/Schweiz, Telefon (00 41 65) 35 20 30;
- Goggo- und Glas-Fahrer-Gemeinschaft Dingolfing, Jürgen A. Kraxenberger, Erbacher Weg 13, 8153 Weyarn, Telefon (0 80 20) 3 45;

Die Spezialisten

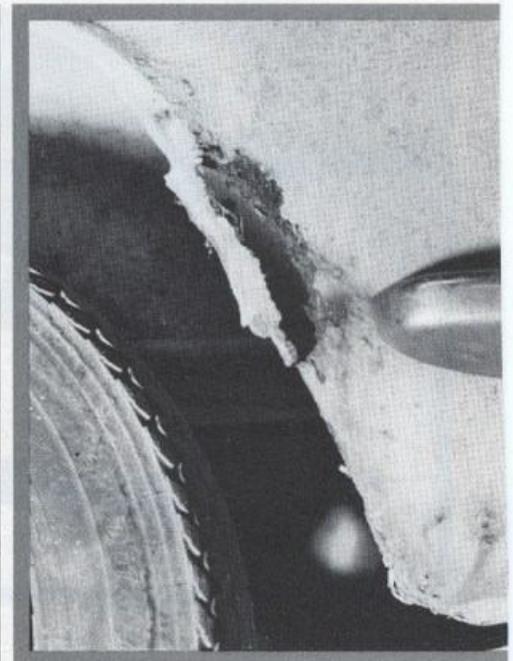
- Wolfgang Terasa, Gerhard-Hauptmann-Straße 121, 4006 Erkrath 2, Telefon (02 11) 25 28 56;
- Hans Hermann Walter, Industrieweg 6, 4920 Lemgo, Telefon (0 52 61) 7 25 05;
- GT-Typ-Referent im Glas-Club: Helmuth Riemer, Beer-Waldbrunnstraße 18, 8000 München 60, Telefon (089) 8 11 57 65;

Die Ersatzteile-Lieferanten:

- Rolf Konen, Osningsstraße 13, 4530 Ibbenbüren, Telefon (0 54 51) 7 37 21;
- Peter Möller, Brookweg 1c, 2358 Kaltenkirchen, Telefon (0 41 91) 72 52;
- H. Baldera, Rhein-Main-Teiledienst, Grazerstraße 22, 6050 Offenbach-Bieber, Telefon (069) 89 86 17;
- W. Terasa, Adresse siehe: Spezialisten;
- Firma Hartmann, Dortmunder Straße 22, 2800 Bremen, Telefon (04 21) 51 39 20;

Die Literatur:

- Glas Club-Nachrichten, Andreas Gutknecht, Friedrichbrunnerstraße 16, 1000 Berlin 47, Telefon (030) 6 25 64 54;
- Vom Goggomobil zum Glas V8, Hanns-Peter Rosellen, Zyklam-Verlag, Frankf..



Schwachpunkte: Radläufe und Blechkanten

Daten & Taten*

Motor: wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, hängende Ventile über obenliegende, Zahnriemengetriebene Nockenwelle und Kipphebel betätigt. Bohrung x Hub: 75 x 73 mm, (78 x 88 mm), Hubraum: 1290 cm³ (1682 cm³), Verdichtung: 9,2 : 1 (9,5 : 1), Leistung: 75 PS bei 5500/min, ab 9,65, 85 PS bei 5800/min (100 PS bei 5500/min), maximales Drehmoment: 11 mkg bei 3000/min (15 mkg bei 3000/min), Druckumlaufschmierung, Ölinhalt: 3 Liter, zwei Solex Schrägstromvergaser Solex 35 RH mit einem Schwimmergehäuse, zwei mechanische Kraftstoffpumpen, Lichtmaschine: 6 V, 200 W, Batterie 6 V, 77 AH, Schubritzel-Anlasser;

Kraftübertragung: Viergang-Getriebe, auf Wunsch Fünfgang-Getriebe und Sperrdifferential, Hinterachsantrieb über geteilte Kardanwelle, Einscheiben-Trockenkupplung mit Torsionsdämpfer, Synchronisierung: System Porsche, Getriebe-Übersetzungen: 1. Gang 1 : 3,816, 2. Gang 1 : 2,07, 3. Gang 1 : 1,33, 4. Gang 1 : 1, Rückwärts-gang 1 : 4, 154, Hinterachsübersetzung 1 : 4, 125 (1 : 3,3).

Karosserie: selbsttragende Stahlkarosserie mit durch kastenförmige Längsträger versteifter Bodengruppe;

Fahrwerk: Einzelradaufhängung mit Querlenkern, progressive Schraubenfedern und Gummi-Luft-Hohlfedern, Querstabilisator, hinten Starrachse mit längs liegenden Dreiblatt-Federn, Panhard-Stab, hydraulische Teleskop-Stoßdämpfer, ZF-Schnecken-Lenkung, Übersetzung 15 : 1, vorn Scheibenbremsen, Ø 268 mm, hinten Trommelbremsen Ø 230 mm, Stahlscheibenräder 4 1/2 x 14, 155 SR 14 (155 HR 14);

Abmessungen (Werksangaben): Radstand 2320 mm, Länge 4050 mm, Breite 1550 mm, Höhe 1280 mm, Cabrio 1350 mm Leergewicht 830 Kilo (840 Kilo) zulässiges Ge-

samtgewicht 1200 Kilo, Tankinhalt 55 Liter;
Fahrleistungen: Höchstgeschwindigkeit 174 km/h (186 km/h), Beschleunigung 0-100 km/h 12,5 s (11,5 s), Verbrauch 10,5 Liter/100 km (12 Liter/100 km).

Bauzeit: 1300 GT 1964 bis 1967,
 1700 GT 1965 bis 1967,
 BMW 1600 GT 1967 bis 1968;

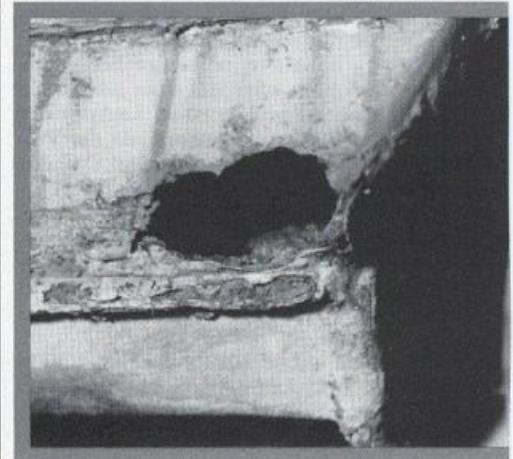
Stückzahlen: Glas GT 5013 Coupés,
 367 Cabriolets,
 BMW GT 1256 Coupés,
 2 Cabriolets;

Preise: 1300 GT Coupé 11 600 Mark, ab September 1965, 12 450 Mark, 1300 GT Cabrio 12 500 Mark, ab September 1965 13 350 Mark, GT 1700 Coupé 13 850 Mark, GT 1700 Cabrio 14 750 Mark, BMW 1600 GT 15 850 Mark, ab Oktober 1968 Ausverkaufpreis 10 900 Mark.

Der BMW 1600 GT wies einige Veränderungen gegenüber den Glas-Wagen auf: Unter der Haube werkelt der 105 PS starke 1600er Motor, der statt des Zahnriemenantriebs für die Nockenwelle eine Duplexkette besitzt. Auch das Getriebe stammt aus der BMW-Produktion. Der Ölinhalt beträgt vier Liter, also einen Liter mehr. Die schwache Sechsvolt-Anlage wurde durch eine Zwölf-volt-Anlage ersetzt, der Anlassermotor verstärkt.

Gravierender ist die Verbesserung in Form einer Schräglenker-Hinterachse mit Schraubenfedern anstelle der Starrachse. Die Fußbremse arbeitet mit Servohilfe. Durch die neue Hinterachse konnte das Ersatzrad nicht mehr unter dem Kofferraum verstaut werden, sondern verkleinerte das Gepäckteil.

Äußerlich macht sich die BMW-Übernahme an den hübschen GT-Modellen durch die BMW-Niere und das blau-weiße Emblem bemerkbar.



Ungeschützt: Schwellen und Kotflügel

Von den 5013 gebauten Glas GT lassen sich immer wieder welche auf Schrottplätzen oder Hinterhöfen ausmachen – ungefähr zwei Drittel der Wagen waren mit der 1300er Maschine motorisiert. Eines von 367 Cabriolets aufzutreiben, gestaltet sich da schon wesentlich schwieriger. Vom BMW-GT wurden zwischen Juni 1967 und August 1968 1256 Stück gebaut, dazu zwei Cabriolets, von denen aber nur eines nachgewiesen werden kann. Es gehörte dem ehemaligen BMW-Großaktionär Quandt und dient heute einer Versicherung als Anschauungsobjekt für Restaurierungen. Der Preis für den BMW-GT lag deutlich über dem Glas-Preis: rund 16 000 Mark.

* Version 1300 GT, abweichende Daten für 1700 GT in Klammern.



Angegriffen: Besonders die Haubenhalterung macht schlapp

Ungefähr soviel muß heute wieder für ein gutes Coupé investiert werden: 15 000-18 000 Mark. Perfekte Exemplare haben aber bis zu 50 000 Mark Restaurierungskosten verschlungen – sofern man von dem hohen Standard der von Hans Hermann Walter restaurierten Fahrzeuge ausgeht. Die Cabrios werden zwischen 20 000 und 25 000 Mark gehandelt. Etwas niedriger werden die BMW-GT eingestuft, doch die Preise ziehen jetzt an. Im Club steigt das Interesse deutlich.

„Wenn der Wagen gerichtet ist, haben Sie ein voll alltagstaugliches Auto“, weiß der Experte Terasa die Vorteile zu schätzen. Besonders, wenn eine schärfere Nockenwelle von Schleicher und größere Ventile eingebaut sind, müssen moderne GTI die Segel streichen. Die Wagen lassen sich dank der spritzigen Motorcharakteristik auch in der Normalversion sehr zügig bewegen. GT-Interessenten finden im rund 450 Mitglieder starken Club wertvolle Unterstützung. Über den Club sind immer noch neue Motoren zu bekommen und laufende Nachfertigungsaktionen, die ohne Profitabsichten durchgeführt werden, sichern den Spaß an diesem gleichermaßen schönen wie fortschrittlichen Wagen.

Lars Döhmman