

12^F

Chaque jeudi

Actualités

Rétro-Moto au Bourget
Grand Prix d'Albi

Enchères

Collection du musée
de Sanary

Cote

Alpine A 106, A 108,
A 110

Et toujours

16 pages
de petites annonces

Né il y a 50 ans

Citroën

N° 33 Jeudi 23 octobre 1997
Espagne : 390 ptas - Belgique : 84 FB.



BMW

Coupé Glas 1600 GT

Pratique

Quels pneus pour
votre ancienne ?



M 1437 - 33 - 12,00 F

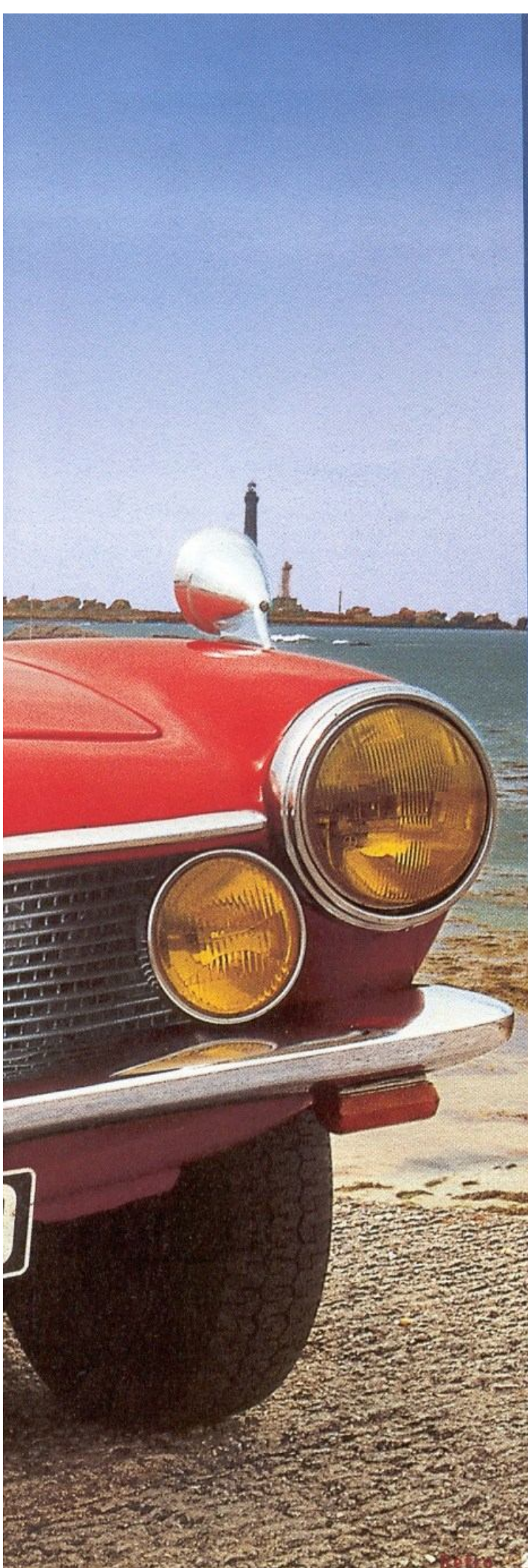


Essai auto

BMW 1600 GT COUPÉ GLAS, 1973

Une Glas à l'italienne





Alliant avec succès séduction italienne pour la ligne et rigueur allemande pour la mécanique, le coupé BMW Glas avait tout pour faire une belle carrière. Mais la barre fut placée trop haut et seuls quelques élus purent connaître les joies de rouler à bord de cette étonnante voiture.

Par Sylvain Castella - Photos : Christophe Routier

Fabricant renommé de machines agricoles, Glas construisit également des voitures. La première fut la Goggomobil, puis vinrent les 3L V8, les coupés 1300 et 1700. En 1968, le rouleau-compresseur BMW racheta la société et s'intéressa fort aux petits coupés. Ils furent commercialisés sous l'appellation de 1600 GT Glas, produit de la fusion des deux firmes.

Celui que nous avons essayé est de 1973, c'est un modèle très peu connu, surtout sous l'appellation BMW. Allez dire à un concessionnaire de la marque que vous possédez un tel coupé, il vous rétorquera sans doute que BMW n'a jamais vendu ce véhicule. Et pourtant...

Rareté non méritée...

Toujours est-il que le coupé Glas avait tout pour réussir. Une ligne superbe à l'italienne, une mécanique empreinte de rigueur germanique, une présentation soignée, un châssis et des performances parmi les meilleurs à l'époque. Mais BMW a voulu donner au coupé 1600 GT une image de voiture de luxe dont le prix de vente a beaucoup influencé sur sa faible diffusion.

En effet, moins de 40 000 modèles ont été vendus de par le monde, seulement 26 modèles roulants sont dénombrés en France et 50 en Allemagne. Environ 200 cabriolets ont été dérivés du coupé, dont 2 seulement ont survécu. La majorité des coupés Glas ont malheureusement fini leurs jours dans les casses autos. Quel dommage...

Ligne italienne, mécanique allemande

Dommage, en effet, car cette voiture provoque l'attrance dès l'instant où on la regarde. La ligne fine, sensuelle, gracieuse est signée du carrossier italien Pietro Frua, ceci expliquant qu'on y retrouve des similitudes avec des modèles Fiat ou Alfa Romeo des années 60. On a du mal à croire que c'est une BMW !

Et pourtant, l'influence allemande n'est pas inexistante sur ce modèle. En la regardant de profil, depuis le montant du pare-brise jusqu'à la vitre de custode, on devine les lignes de l'inénarrable 911 modèle 1963 du génial Ferdinand Porsche, surtout pour le dessin de la portière.

Une petite retenue cependant en ce qui concerne la carrosserie italienne dotée d'une fâcheuse tendance à rouiller sous l'influence de notre climat... Heureusement, du côté mécanique, c'est du « Zolide ». On y retrouve l'excellent moteur 1600 de la berline BMW. Ses 105 chevaux bien tassés dans une caisse légère, d'origine GLAS comme le train avant, promettent des réjouissances qui seront difficilement dissimulables.

Un cocktail savoureux

Faisons le tour du propriétaire. La porte s'ouvre largement sur un habitacle au style délicieusement latin avec son immense volant en bois et ses petits sièges en cuir, pimenté par une finition sans faille à l'allemande. Un cocktail s'annonçant déjà très savoureux. Le tableau de

L'avis du propriétaire

Pierre Kervern a acheté son coupé BMW 1600 GT Glas en juin 1980.

« Ce modèle de septembre 1973 vient de Paris, c'est mon deuxième coupé Glas. Le premier, je l'avais acheté en 1968 en Allemagne où j'étais étudiant. Il était rouge comme celui-ci et je l'avais payé 700 marks. Ayant dû le revendre, je voulais en



retrouver un identique car c'est une voiture fabuleuse. L'esthétique italienne alliée à la mécanique allemande, fiable et performante, se révèle un mariage réussi. Je trouve le freinage excellent tout comme la tenue de route. Par ailleurs, la voiture était rapide pour son

époque, maniable et confortable, mais trop chère. Ses défauts majeurs concernent la carrosserie qui rouille facilement, la taille insuffisante des pneumatiques et le bruit pénible sur longs trajets.

L'entretien courant ne pose aucun problème mais les pièces détachées sont chères et quasiment introuvables en France. Il faut les commander en Allemagne. Mis à part cela, c'est une véritable voiture passion. » A noter que Pierre Kervern collectionne les BMW et les Glas. « J'aimerais trouver une Glas 3LV8 à un prix raisonnable mais elles sont rares. » L'appel est lancé...



Le coffre de la Glas permet quand même de transporter quelques bagages. Cela compense la taille ridicule des places arrière.



Vue de l'arrière, le coupé trahit les origines italiennes de sa carrosserie dessinée par Pietro Frua. Les feux, dont deux de recul, sont issus de la berline BMW.

bord possède un dessin agréable avec ses petits manomètres disposés de part et d'autre des deux gros compteurs (kilomètres et compte-tours). L'habitabilité s'avère très honorable à l'avant, mais les places arrière sont carrément risibles et servent plutôt à dépanner sur de très courtes distances en y plaçant des personnes de petite taille. Lors d'une manœuvre, j'ai remarqué que l'auto est dotée, en plus des feux arrière de la 2002 TI, de deux feux de recul jaunes, option alors peu courante.

Décollage immédiat

Mais le moment tant attendu d'essayer ce petit bijou arrive. Le propriétaire me tend les clefs d'un geste un peu hésitant : c'est la première fois que quelqu'un d'autre que lui le conduit. Quel honneur ! Hormis une assise très basse, l'installation à bord ne pose aucun problème. Les sièges en cuir maintiennent bien, la position au volant s'avère excellente. Déroutante, toutefois, la taille du volant qui nécessite une certaine habitude, d'autant que sa jante est très fine. A l'italienne quoi...

Contact ! Le 4 cylindres démarre sans broncher à la première sollicitation. Le bruit au ralenti n'est pas sans rappeler celui caractéristique du flat four refroidi par air des Volks-

wagen 1300. Le petit levier de vitesses de la boîte 4, typique BMW, a des débattements assez longs mais la première s'enclenche sans problème. L'embrayage s'avère sans dureté et le coupé peut « décoller ».

Immédiatement, on perçoit au volant la maniabilité de la voiture dont le moteur possède un couple non négligeable. La direction, non assistée, est un peu dure en manœuvre et à faible vitesse. Mais qui dit coupé sport dit aussi conducteur sportif ! Heureusement, tout rentre dans l'ordre dès que l'on appuie un peu sur la pédale des gaz.

Au chapitre des performances mécaniques, pas de déception : le 1600 BMW est un régal. Plein comme un œuf et toujours disponible, il répond à la moindre sollicitation de l'accélérateur. Mais avouons qu'il se complait dans les hauts régimes et, afin d'en tirer la quintessence, il ne faut pas hésiter à appliquer la bonne vieille technique dite de « la semelle de plomb ».

Ronron placide et mugissement rageur

A ce moment-là, dès que le compte-tours flirte avec la zone rouge (6 500 tr/mn) le placide ronron du ralenti se transforme en mugissement rageur de Boxer Alfa pour le plus grand bonheur de nos oreilles mélomanes !

C'est un plaisir que de monter dans les tours et, dès que l'on y a goûté, on ne peut plus s'en passer. Toutefois, il vaut mieux procéder par étapes. Une ligne droite, deuxième, troisième à 6 000 tours, la boîte est ferme, précise, les rapports s'enclenchent rapidement et vous voilà proche des 140 km/h. Sur les lacets étroits des côtes bretonnes, ça fait désordre... Votre cœur envoie alors une missive express au cerveau pour qu'il arrête de flirter avec la pédale des gaz et qu'il s'occupe d'urgence de celle du milieu !

Un zeste de Porsche

Les freins, puissants et équilibrés, ralentissent le coupé sans problème en le maintenant bien en ligne. Il faut cependant se méfier des freinages appuyés à haute vitesse, l'efficacité diminuant dans ce cas. Notons aussi une nette tendance au blocage sur route humide, phénomène dû à la taille ridicule des pneumatiques (155 x 14). Ceux-ci influent d'ailleurs sur la tenue de route, excellente aux vitesses « légales » – le châssis Glas ne manque pas de fermeté – mais qui se dégrade lorsqu'on pousse l'auto dans ses derniers retranchements.

Sous-virage et survirage s'enchaînent très rapidement et, là, pas le temps de parler avec son voisin, il faut réagir vite en prenant soin de ne



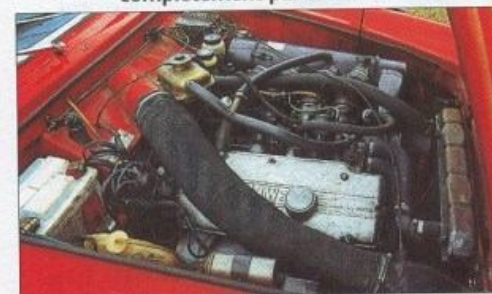
Regardez bien ce profil. N'y retrouvez-vous pas quelques traits de la mythique 911 ?



L'intérieur du coupé mêle agréablement rigueur germanique et sensualité latine. L'immense volant en bois à jante fine, typiquement italien, se révèle parfois peu pratique lorsque le train arrière se lance dans de grandes dérives.



Les petits rétroviseurs chromés posés sur les ailes ajoutent du caractère à la ligne du coupé. Dommage que celui de droite soit masqué complètement par le volant.



Le 1600 BMW convient parfaitement à la caisse légère de la Glas. Plein comme un œuf, le plaisir qu'il distille est intense. Et en plus, il est fiable !

pas s'emmêler les pinceaux dans l'immense volant. Le survirage se contrôle cependant assez facilement à faible vitesse et l'arrière, volage, rentre dans le droit chemin au lever de pied.

Si d'aventure vous êtes beaucoup plus optimiste en entrée en courbe, il faudra « assurer » si vous ne voulez pas vous faire doubler par l'arrière. Ne vous avait-on pas dit qu'il y avait un peu de 911 dans cette voiture ?

Un plaisir intense

La passion est grande, le plaisir intense. Et voilà que le photographe me fait signe : la séance se termine. Avec un regret certain, je rend les clefs au propriétaire pour aller m'ins-



Doc. D. R.

taller sur le siège passager. C'est à cette place que l'on peut goûter au confort de ce coupé : suspensions fermes mais pas désagréables. Le seul inconvénient viendrait peut-être du bruit assez élevé quand le moteur part à l'assaut du compte-tours. De faibles défauts comparés au plaisir que distille cette auto.

Arrêt à la station essence, remerciements à son sympathique propriétaire et l'auto disparaît dans le lointain. Un coupé BMW Glas est une voiture passion qui marque son homme...

Merci encore à Pierre Kerven pour nous avoir prêté le temps d'un essai son fougueux coupé et au club des Véhicules anciens du Léon, de Cornouaille et du Trégor (29200 Brest).

1600 GT

Fiche technique

BMW 1600 GT coupé Glas 1973

• Période de fabrication

De 1968 à 1974 : environ 40 000 exemplaires.

• Motorisation

Moteur : 4 cylindres en ligne, quatre temps, 1 573 cm³ ; arbre à cames en tête avec soupapes en V ; vilebrequin à 5 paliers.

Alésage x course (mm) : 84 x 71.

Puissance réelle : 105 ch DIN à 6 000 tr/mn,

118 ch SAE à 6 200 tr/mn.

Couple : 13,4 mkg à 4 500 tr/mn.

Rapport volumétrique : 9,5 à 1.

Alimentation : 2 carburateurs horizontaux doubles Solex 40PHH.

Refroidissement : par eau, pompe et ventilateur.

Allumage : batterie-bobine et rupteur.

Équipement électrique : dynamo 12 volts, batterie 44Ah.

Puissance fiscale : 9 CV.

• Châssis/Suspension/Freinage

Carrosserie monocoque tout acier soudée sur plate-forme.

Suspension AV : double bras oscillants transversaux, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs hydrauliques.

Suspension AR : roues indépendantes guidées par bras obliques longitudinaux montés sur ressorts hélicoïdaux, amortisseurs hydrauliques.

Freins : disques à l'avant ; tambours à l'arrière. Direction : système Gemmer ZF avec vis globique et galet.

• Transmission

Aux roues arrière.

Boîte de vitesses : 4 rapports entièrement synchronisés + marche arrière.

• Poids/Dimensions/Performances

Poids : 960 kg à vide.

L x l x h (m) : 4,05 x 1,55 x 1,28.

Empattement (m) : 2,32.

Voies AV/AR (m) : 1,26.

Pneus : 155 HR 14 ; jantes : 4 1/2 x 14.

Vitesse maximum : 190 km/h.

Consommation : environ 10,3 litres aux 100.

Réservoir de carburant : 55 litres.

• Prix à l'époque

23 000 francs.

La cote Rétro Hebdo ©

Selon son état, un coupé BMW 1600 GT Glas de 1973 vaut de 12 000 à 60 000 F. Etat 1 : 12 000. Etat 2 : 25 000 F. Etat 3 : 47 000 F. Etat 4 : 60 000 F. Ces différents états sont définis dans la cote Rétro Hebdo/Arnaud Séné ©.

Le club

BMW Club de France, B.P. 74, 91542 Mennecy Cedex. Tél. : 01.42.83.48.51.