

AMIANTE
Le point sur la question

RETRO VISEUR



DOSSIER
MERCEDES CLASSE S
Un luxe accessible

CITROËN
Bientôt un musée !

FERRARI 412 P
Un proto à l'essai

LAQUELLE CHOISIR ?
FORD A / CITROËN C6



L 9652 - 161 - 35,40 F - 5,40 €



PLUS : FEMMES ET AUTOMOBILES • BMW • RÉTROSPECTIVE 1962 • ROVER P5...



BMW 1600 GT coupé 1968

Une Bavaroise à l'italienne

PAR DANIEL "ZOOT" DIMOV

Pas simple ! Issue de la Glas 1700 GT de 1965, dessinée par Frua, devenue BMW ensuite, la 1600 GT offre la particularité d'être italienne par ses lignes, doublement bavaroise par sa généalogie (Glas comme BMW sont originaires de cette région d'Allemagne), et... quasi inconnue, du fait d'une carrière très brève. Pourtant, elle présente bien des charmes qui gagnent à être redécouverts.

En 1966, BMW rachète Glas (qui continue de vendre sous son nom les petites Goggomobil jusqu'en juin 1969) et s'empresse de poser son écusson sur les deux hauts de gamme de la firme de Dingolfing : les coupés

2600 V8 et 1700 GT. BMW installe dans ce dernier ses trains roulants et son 1600 maison, à la place du moteur Glas à arbre à cames en tête et courroie crantée. Le coupé devient ainsi BMW 1600 GT. Pour peu de temps, car

BMW l'élimine du catalogue en 1969, un an après la V8 devenue 3000. Glas les vendait mal, BMW n'a guère fait mieux.

Une robe séduisante

Il ne manque pourtant pas de séduction, ce coupé. Ses immenses ailes avant encadrent un long capot pourvu d'une prise d'air, prolongée par un long bossage qui s'étire jusqu'au pare-brise. Un dessin caractéristique des voitures signées Frua à cette époque : Maserati Mistral, Monteverdi ou encore AC 428. Puis vient la chute du toit, superbement resserrée, qui donne du relief aux ailes arrière. A première vue, rien de BMW ; pour changer d'avis, il faut découvrir de rares indices : les monogrammes, les typiques feux arrière ronds empruntés au coach 1600 Jubilé, et bien sûr les fameux "haricots", installés au milieu de la calandre. Très fin, le 1600 GT ressemble plus à un jouet qu'à ses rec-

Une Bavaroise à l'italienne

tangulaires sœurs adoptives de l'époque. Frua - Michelotti, ce n'est pas tout à fait le même combat...

Presque tout d'une grande

L'accès à l'habitacle est aisé, grâce à une longue portière dépourvue d'encadrement. Des touches de chrome et une jante de volant en bois viennent égayer l'habitacle austère, vêtu de noir, mais bien éclairé par les grandes surfaces vitrées. L'ambiance est résolument Grand Tourisme : un splendide tableau de bord concave regroupe une instrumentation qui comprend un compte-tours et des manomètres de pression et de température d'huile moteur. Côté habitabilité, on a dit GT, pas familiale ! A l'avant, on peut allonger les jambes, mais la largeur aux coudes est mesurée. La banquette arrière, symbolique, permet surtout de déposer le manteau de monsieur et le sac à main de madame. Mais, bon : sur à peine plus de 4 m de long, il était difficile de s'attendre à mieux...

Contact, et le 1600 BMW (ici en version ti) s'ébroue. Gavé par deux carbus double corps, il émet un son grave et prometteur. Il développe 105 ch à 6 000 tr/mn, soit 66,75 ch au litre. Des chiffres attirants, surtout avec un poids de 970 kg en ordre de marche.

Un festival de sensations

Souple à bas régime, le coupé 1600 GT se conduit avec aisance dans la circulation normale. Mais son caractère ne se révèle vraiment que sur une route dégagée. Là, il vous gratifie d'un festival de sensations. Sa direction est légère et directe. Son train arrière indépendant, plus moderne que le pont rigide Glas, sécurise le guidage en courbes et atténue un comportement légèrement sous-vireur, qui ne devient un problème que dans les virages serrés, principalement à cause de la largeur ridicule des pneus. La suspension est juste assez ferme pour vous rappeler que vous n'êtes pas dans une berline pépère. Quant au moteur, il accepte sans rechigner les hauts régimes. Dès qu'il passe les

3000 tr/mn, la puissance arrive. Servi par une boîte aux rapports assez longs, le moulin ne vous colle pas au siège mais offre une accélération suffisamment forte pour impressionner sur les trois premiers rapports. La quatrième calme le jeu, tout en montant quand même à 190 km/h avec une belle détermination, à défaut de violence. Le tout dans un bruit suggestif, qui tourne vite au barouf infernal à partir de 4 500 tr/mn. Seul le freinage assisté déçoit, bien qu'il soit confié à un ensemble disques/tambours de bonnes dimensions.

La force de la BMW 1600 GT réside dans le fait qu'elle offre sans modération les mêmes sensations et la même ambiance que des GT plus grosses et plus prestigieuses. Elle est de plus aussi rare, mais heureusement pas aussi chère sur le marché de la collection, où elle demeure relativement méconnue, pour le plus grand bonheur de ceux qui en ont une. ♦

Merci à Claude Balloch pour le prêt de son auto et son enthousiasme communicatif pour cette rare BMW.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

MOTEUR : 4 cyl. en ligne longitudinal incliné à 30°, 1573 cm³ (84 x 71), soupapes en V en tête, 1 ACT entraîné par chaîne, bloc fonte, culasse alu, vilebrequin 5 paliers, 2 carbus horizontaux Solex 40 PHH. 105 ch DIN à 6 000 tr/mn, 13,4 mkg DIN à 4 500 tr/mn.

TRANSMISSION : aux roues AR. Boîte à 4 rapports synchronisés (5 et autobloquant en option).

SUSPENSION : 4 roues indépendantes, AV à bras inférieurs transversaux triangulés par un tirant et jambe de force type Mac Pherson, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs hydrauliques télescopique à double effet. AR : bras oscillants longitudinaux obliques, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs hydrauliques télescopique à double effet. Barres antiroulis AV et AR.

DIRECTION : ZF-Gemmer à vis et galet

FREINS : ATE/ Dunlop à disques à l'avant et tambours à l'arrière avec servo.

STRUCTURE/ CARROSSERIE : Coque auto-porteuse, 2+2 places, carrosserie acier.

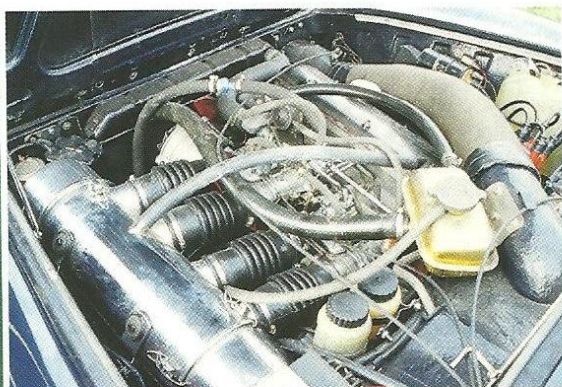
ALIMENTATION ELECTRIQUE : batterie/ alternateur 12 volts, 44 Ah

DIMENSIONS-POIDS : long. 4,05 m, larg. 1,55 m, haut. 1,28 m. Empat. 2,32 m, voies AV/AR 1,25 m/ 1,26 m. Poids en ordre de marche 970 kg.

PERFORMANCES : vitesse maxi: 190 km/h (constructeur), 0 à 100: 11,2 s. 1 000 m DA: 32 s à 159 km/h.

PRODUCTION : 1 255 exemplaires (dont deux cabriolets)

COTE (+) : 60 000 F.



Ci-contre, le 1600 de 105 ch et les trains roulants BMW rendent la GT très ludique à conduire.

Ci-dessous, en devenant BMW, la Glas adopte les fameux feux arrière camembert de la série 02.

