

RETROMANIA

Un nouveau regard sur la voiture ancienne

PRATIQUE

A bas la rouille !

Découvrez les vrais remèdes, et aussi les fausses solutions, contre la corrosion. Mais peut-on vraiment s'en débarrasser?

P. 20

PETITES ANNONCES

Dans toute la France

En noir ou en couleur des centaines d'annonces, avec de nombreuses «première main», des voitures pour la pièce, etc.

P. 26

ACTUALITÉ

C'était l'Age d'Or

Des images de voitures rares ou étonnantes. Telle la seconde Lotus construite par Chapman.

P. 2

HISTOIRE

Ferdinand Piëch

Qu'est-ce qui fait courir Ferdinand Piëch, le Président de VW? André Costa vous donne sa réponse.

P. 6

ONCLE PAT

Les voitures «pilote»

De nombreux pilotes de course ont donné leur nom à des voitures prestigieuses ou populaires. Panorama.

P. 22

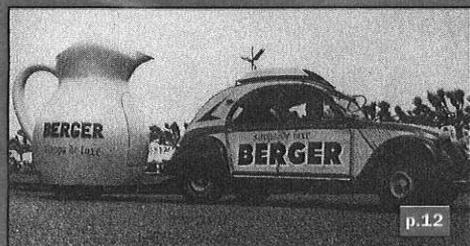
CX GTI : le bonheur et les pièges



p.16

La CX GTI est une routière exceptionnelle : voici un essai de la Turbo 2. Mais elle rencontrait des problèmes exceptionnels eux aussi. Apprenez à les déceler.

Les voitures du Tour



p.12

Les images des Tours cyclistes d'autrefois nous remettent en mémoire les voitures des suiveurs, et les grandes marques de la caravane publicitaire.



p.8

Trop d'ambition pour les Glas

Non, ce n'est pas une Porsche. Et ce n'est pas Eddie Constantine non plus. C'est le coupé Glas, le plus connu des modèles maison. Il y en eut d'autres, tous intéressants. Mais cela s'est mal terminé.

Les premières BMW Série 5



p.24

Elles ont l'air de voitures d'occasion, mais sont nées en 1972. Les survivantes se présentent en général dans un état proche du neuf, surtout à l'intérieur. A moins de 15 000 F, la première Série 5 est peut-être la seconde voiture idéale.

Datsun 280 ZX : le grand tourisme à la japonaise



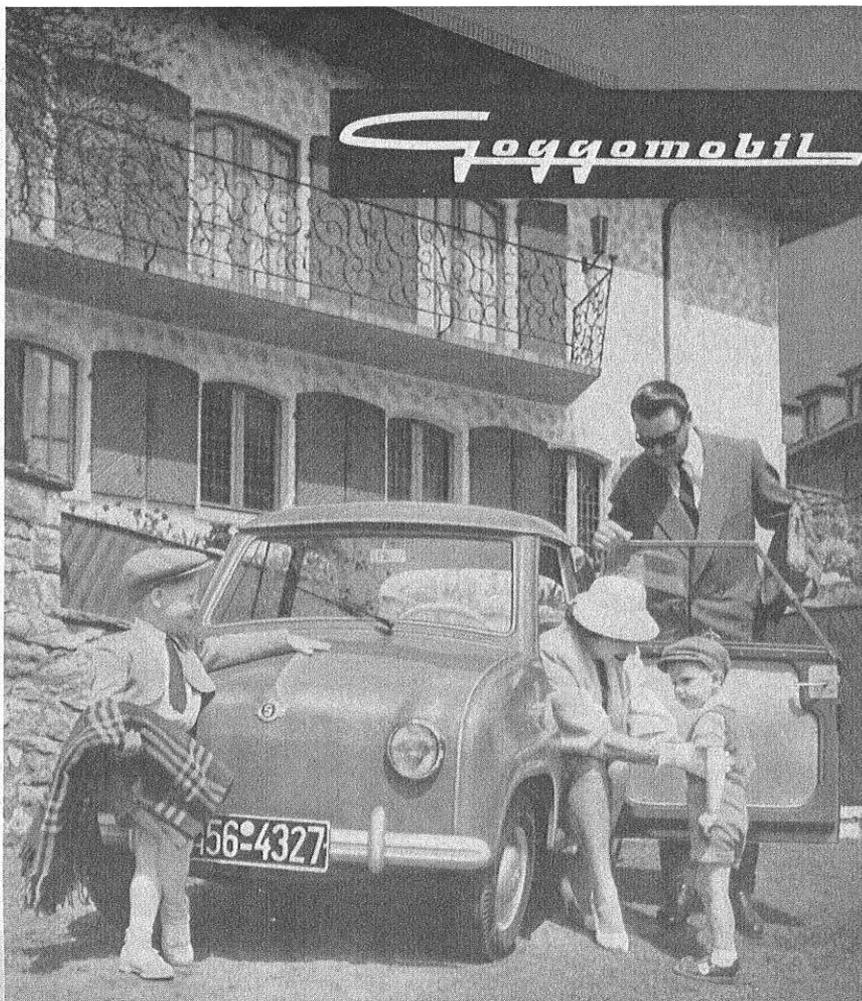
p.14

La première Datsun Z, la 240, était une vraie voiture de sport. La 280, beaucoup plus répandue chez nous, est faite pour les voyages au long cours. Prenez place à son volant !

■ MARQUES DISPARUES

Si vous deviez donner le nom d'un constructeur passé des machines agricoles à l'automobile, lequel vous viendrait à l'esprit? Lamborghini, bien sûr, à moins que vous ne pensiez à David Brown après la reprise d'Aston Martin. Mais penseriez-vous à Glas?

La Goggomobil T 300 date de 1955. Elle atteignait les 95 kmh, malgré sa faible cylindrée.



Glas, la marque qui

A llemagne de l'Ouest, début des années 50. Le pays se relève lentement. La reconstruction est en marche. Les Allemands veulent un moyen de locomotion. Mais les Alliés limitent à 250 cm³ la cylindrée des voitures possibles. On se contente donc de petites NSU, DKW, Zundapp, et de voitures type Messerschmitt, Maico, Fuldamobil... «Et pourquoi pas nous», se dit-on chez Glas. Petite société familiale sise à Dingolfing, en Bavière, Glas ne se porte pas mal du tout. Depuis le dernier tiers du XIX^{ème} siècle, elle s'est spécialisée dans le matériel agricole. En 1951 elle s'est lancée dans la fabrication du premier

scooter allemand, l'Isaria. Les ventes sont bonnes, et Glas se dit qu'un engin à quatre roues serait la suite logique. Néanmoins, on reste raisonnable. L'heure n'est pas encore aux berlines luxueuses, aux coupés sportifs ou aux moteurs V 8.

Et voici la Goggomobil...

De 1952 à 1954, les bureaux d'étude ne chôment pas. Les essais sont rondement menés. Le moteur sera un bi-cylindre 2 temps monté sur une structure légère mais très robuste. Toute la mécanique est étudiée chez Glas. C'est là une assurance de qualité et de solidité. La

carrosserie est en tôle. Il s'agit d'un coach à 2 portes s'ouvrant dans le mauvais sens, avec petit coffre à l'avant et moteur arrière.

«Goggo», qui sonne si étrangement à nos oreilles, est en fait le surnom du petit-fils de Hans Glas.

Janvier 1955. La production démarre. La première version de la Goggomobil est la T 250. En octobre suivant, elle sera épaulée par la T 300, un peu moins puissante...Il faudra attendre octobre 1957 pour voir la sortie de la version la plus puissante de la «gamme»: la T 400, qui file à un bon 100 kmh. Cette version a été engagée en compétition avec succès. Même Jim Clark s'y est essayé.

Bien construites, robustes, belles, les Goggos se vendent bien. Hans Glas veut diversifier son affaire, et prend rapidement la décision de déri-

La Goggomobil 700 était encore une bi-cylindre.



ver d'autres versions de sa berline 2 portes. Apparaissent ainsi rapidement un très beau coupé 2+2, à la lunette arrière évoquant les productions d'outre-Atlantique contemporaines, et doté d'une fausse mais très élégante calandre façon Alfa. De quoi se faire remarquer et snober les conducteurs de Goggos normales...Parallèlement, est mis sur le marché un petit utilitaire très pratique. Assez haut, au plancher plat, de formes régulières, il se prête bien à la décoration publicitaire. Robuste, d'encombrement réduit, il se vend lui aussi en grand

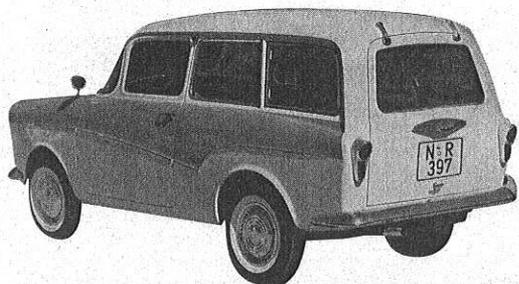
nombre. En 1957, plus de 100 000 exemplaires sont sortis de chaîne. N'oublions pas que cet utilitaire reprend les qualités de la berline dont il dérive: faible consommation, bonnes performances, capacités de chargement étonnantes. Il est même équipé d'une commande de boîte de vitesses électro-magnétique présélective, actionnée depuis le tableau de bord. Autre raffinement, la direction est à crémaillère.

Une véritable gamme

Fort de son succès, Hans Glas commence à voir plus loin, et



Le très joli coupé Goggomobil



La T 700 Combi-Isar, avec une superbe découpe de peinture sur les flancs, lui donnant des airs d'américaine !

veut continuer à monter en gamme. En 1958 sortent deux modèles faisant plus «voiture». Ces nouvelles Goggomobil vont bientôt changer de patronyme, et s'appeler Isar, du nom de la rivière coulant à Dingolfing.

En Belgique et en France, ces modèles seront baptisés «Isard», par référence au chamois. Du moins sur catalogue, car les monogrammes de carrosserie ne seront pas, eux, modifiés.

Ces modèles, un peu plus patauds, sont équipés de moteurs bi-cylindres à plat, à 4 temps, refroidis par air. La version T 600 développe 20 ch et pointe à 100 km/h, tandis que la T 700 frise la 110 grâce à ses 30 ch.

Lors de la présentation, ces modèles sont à traction avant. Des difficultés de mise au point

bien, les Isar pas trop mal. Cependant, Hans Glas ne veut pas s'arrêter en si bon chemin, et veut sortir une voiture qui portera enfin son nom. Les bureaux d'étude fonctionnent à plein régime et, en 1961,

Glas frappe un grand coup.

Pionnier de la courroie crantée. La nouvelle Glas S 1004 est dotée d'un moteur 4 cylindres à arbre à cames en tête, entraîné par une courroie crantée. Cette solution technique, audacieuse pour l'époque, sera ensuite adoptée par tous les constructeurs. Avec son moteur de 42 ch, la S 1004 emmène ses passagers à plus de 135 chrono.

La situation économique s'améliorant, les ventes de

per un grand coup. Présentée au Salon de Bruxelles de 1963, la 1204 est suivie par une berline 1500, un coupé, et un cabriolet, pour lesquels il s'est assuré les services du couturier italien Pietro Frua. Frua est déjà l'auteur de très belles carrosseries : la Maserati 3000 GT de 1957, la Renault Floride (1958), ou, tout récemment, la Maserati Mistral (1963).

La berline 4 portes, très élégante, est aux antipodes de la modeste Goggo des débuts mais toujours au catalogue. Le moteur, dérivé de celui de la 1204, fournit 70 ch et propulse la voiture à 150 km/h, chiffre respectable pour l'époque. La course à la puissance est lancée, et Glas se verrait bien en concurrent de BMW...

Le coupé Glas GT

Au Salon de Francfort, en même temps que le coupé Glas, est présentée la Porsche 901, qui deviendra 911, et fera la carrière que l'on sait. Très élégant, le coupé Glas lui ressemble sous certains angles. Mais, côté performances, il est en retrait avec son modeste moteur 1300 cm³, et son architecture classique : moteur avant, roues arrière motrices. On l'appellera souvent «la 911 du pauvre»...

Le coupé Glas atteint quand

geant celui-ci et le dotant ainsi d'une capacité raisonnable.

La production de ce qui est considéré par beaucoup comme le plus beau modèle Glas débute laborieusement en 1964. Frua ne peut sortir plus de 5 carrosseries par jour et, de toute façon, Dingolfing ne suit pas non plus. Glas a vu trop grand, trop vite, et a négligé d'investir dans des installations modernes. Ce qui convenait dix ans plus tôt pour construire des voitures à moteur 250 cm³ est maintenant totalement inadéquat pour le Coupé GT.

La berline 1500

Pendant ce temps, la mise au point de la berline 1500 s'avère plus laborieuse que prévu, et la voiture ne sort finalement qu'à l'été 1964. Au passage, son moteur est devenu un 1700 cm³ développant 80 ch.



La petite Isar avait l'ambition de loger 4 adultes...

avait vu trop grand



Les Isar (ici le coupé 1204) reçurent un «D» en France, par référence au chamois de ce nom, la rivière allemande Isar n'évoquant rien à personne.

obligeront Glas à revenir à la solution conventionnelle du moteur à l'avant et des roues arrière motrices.

Le gros avantage par rapport à la Goggomobil se trouve dans l'espace intérieur. Les dimensions plus généreuses permettent de caser deux adultes à l'arrière.

L'Isar coupé S 35 sort en 1959. Cette version prototype de la T 700 est dotée d'une grille de calandre tenant plus du grillage que du dessin. Les Goggomobil se vendent

Goggos baissent. Les acheteurs peuvent maintenant s'offrir de vraies voitures. Fidèle à la tradition, Glas dérive un coupé et un cabriolet de la S 1004 : la 1204. Elle est plus longue, plus lourde, mais plus spacieuse. Il a fallu modifier la mécanique pour lui offrir des performances acceptables.

En 1963, Glas va encore frap-

même 175 km/h, et abat le 0 à 100 en moins de 12 secondes. A noter deux idées pratiques : un réservoir d'essence situé sous la banquette arrière, et une roue de secours située sous le coffre, d é g a -

Glas devient une marque de standing voulant rivaliser avec BMW et Alfa Romeo, mais le temps des voitures n'est pas si loin que ça...Le ciel se fait de plus en plus noir pour Glas, mais la collaboration avec Frua se poursuit. 1964 voit aussi la sortie du prototype Ranch, sorte de voiture de loisirs sans portières, basée sur la mécanique de l'Isar T 700.

Le commencement de la fin

En 1965, le superbe coupé se voit équipé du 1700 cm³ de la berline. Cette modification permet une rationalisation des chaînes de production. C'est

série 02 qui sera un beau succès. Glas est une bonne affaire pour BMW. Sans trop y croire, il est décidé de moderniser les 1004 et 1204 qui deviennent les «nouvelles» 1004 CL et 1304 CL. Ces versions complètent simplement la gamme BMW par le bas, et constituent ainsi des modèles d'attaque.

Néanmoins, conformément aux accords passés lors du rachat, le Salon de Francfort voit la sortie de la BMW-Glas V 8 et de la BMW-Glas 1600 GT. Le coupé 2600 présenté deux ans auparavant revient, équipé d'un moteur de 3 litres (160 ch), et sa présentation a été quelque peu modifiée. La vitesse de pointe atteint les magiques 200 km/h. La distribution se fait par courroie crantée, conformément à la



Le cabriolet Isar, peu diffusé, malgré sa ligne.

Intéressante mais peu connue : l'Isard

GLAS 1304



UNE QUATRE PLACES PLEINE D'ARDEUR SPORTIVE.

En France, l'Isard, importée par Poch, connut un certain succès dans les années 60. Sa ligne qui ne ressemblait à aucune autre la fit repérer immédiatement. Ses qualités techniques furent saluées par la presse spécialisée (voir ci-dessous). Au fond, elle avait une certaine parenté avec d'autres petites allemandes : NSU Prinz, BMW Luxus, dont on appréciait la qualité de la finition, et le brio des petites mécaniques, tout en regrettant un certain manque de confort, les deux portes, auxquelles le marché français était alors réticent, et, plus que tout, un prix de vente prohibitif. Ainsi, un coupé Glas 1204, à son arrivée en France, coûtait 11 000 F, alors que l'on pouvait s'offrir une Simca 1300 Grand Luxe, lancée

au même moment, pour 8 200 F. Elle était présentée initialement en deux motorisations 4 cylindres/4 temps : 1004 (moteur 1 litre, 42 ch Din, 135 kmh), ou 1204 (1,2 l, 53 ch Din, 145 kmh). Cette dernière se présentait en berline 2 portes/4 places, en coupé 2+2, et en cabriolet 2+2. Deux version plus rapides furent inscrites au catalogue en 1966 et 1967 : le coupé 1204 TS, qui atteignait 160 kmh avec son moteur de 60 ch DIN. Il était équipé de freins à disque à l'avant. Et le 1304 TS : 85 ch, 170 kmh. La boîte de l'Isard était à 4 vitesses synchronisées (système Porsche), le vilebrequin à 5 paliers, l'arbre à cames en tête.

Tout cela était fort moderne. Un essieu rigide à l'arrière, malheureusement.

L'Isard regorgeait de détails pratiques : coffre de 500 dm³ (la roue de secours était dans le compartiment moteur) entièrement recouvert de cuir synthétique, sièges avant à dossier inclinable, toit et revêtement intérieurs lavables, pare-chocs,

enjoleurs de roues, moulures de vitres en acier spécial au chrome-nickel, insensible à la corrosion. Des points de fixation étaient prévus pour des ceintures de sécurité. Sur le tableau de bord, d'une grande netteté, les compteurs étaient placés sous visière. Les commandes de phares-codes et de clignotant s'atteignaient sans quitter le volant des doigts. On pouvait obtenir un compte-tours, en option. Ajoutons un anti-parasitage soigné pour la radio.

complète, avec beaucoup de bonheur, par une direction précise et une tenue de route satisfaisante. (...) L'Isard, ou les plaisirs de la conduite rapide. (...) La finition de la carrosserie a fait l'objet d'un soin particulier, qui lui permet d'élever son intérieur à un niveau cossu.

Mais, pour que cette voiture puisse honorer sans discussion le prix auquel elle s'affiche, 11 000 F, il est indispensable que Glas augmente, sans plus tarder, l'habitabilité arrière, le confort de suspension, et la tenue à chaud des freins.

C'était une voiture particulièrement nerveuse. Les essais de l'Automobile Magazine donnaient à l'Isard 39»4 au km départ arrêté, contre 42» à la R 8, et 39»3 à la Mini Cooper. On pouvait passer de 40 à 140 en 4ème.

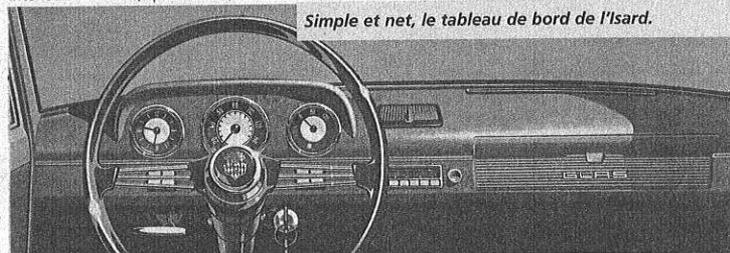
En somme, on se trouvait devant une voiture originale, et l'une des premières à esquisser une image d'une «qualité allemande» pour les petites cylindrées.

J.L.B.

Voici ce que disait de l'Isard 1204 l'Automobile Magazine, en conclusion d'un essai paru en mai 1963.

«L'Isard 1204 est équipée d'un moteur qui lui procure des performances au dessus de la moyenne des voitures de sa catégorie, et ce, au prix d'une consommation plus que raisonnable. Ce moteur peut s'exprimer pleinement grâce à une boîte de vitesses remarquablement synchronisée, à l'engagement judicieux. L'ensemble moteur - transmission se

Simple et net, le tableau de bord de l'Isard.



ZURICH PASSION

QUAND L'ASSUREUR DES COLLECTIONNEURS VA PLUS LOIN...

Réseau d'Experts

160 experts du réseau de Christian Huet.

Contrôle Technique

15 % de réduction dans 600 centres. Un contrôle adapté aux véhicules anciens.

Assistance

120 F / an pour des interventions dès le 1er km.

Professionnels Partenaires

Un réseau de restaurateurs et de marchands de pièces à prix négociés.

Conseils d'Achat

Pour vous aider dans votre choix : nos spécialistes au bout du fil.



Pare-Brise

Carglass répare et remplace vos pare-brise sans avance de fonds.

ZURICH PASSION

L'assurance collection de ZURICH



La berline dessinée par Frua. On retrouve le style de la Maserati Quattroporte, du même auteur.

tradition Glas. Ce modèle, assez onéreux, se vendra peu. La 1600 GT, elle, n'était autre que le coupé 1300 puis 1700 d'avant, mais motorisé désormais par le fameux 1600 cm3 de BMW, lui autorisant une vitesse de 190 km/h. Cette renaissance sera de courte durée : la production s'arrête en 1968, après que 1250 exemplaires aient été assemblés.

Pour qui sonne le Glas?...

Comme dans de nombreux autres cas (Panhard et Citroën, Talbot et Peugeot...), le réseau BMW ne s'accroche pas vraiment à ces modèles, brillants mais venus d'ailleurs.



L'avant agressif du coupé Glas.

Le coupé Glas GT en France

«Une sympathique inconnue», titrait l'Auto Journal lors d'un essai du coupé 1700 GT, paru en avril 1966. Cela faisait déjà deux ans que la voiture avait été lancée, elle se trouvait déjà en fin de parcours, sous la marque Glas...

Il faut dire que le prix élevé du coupé Glas lui coupait l'essentiel de sa clientèle. Sa première version, 1300 GT, était vendue 21 000 F, soit près du double d'une Caravelle, il est vrai beaucoup moins puissante. L'Alfa Giulietta Sprint, qui lui était assez comparable pour la motorisation et les performances, coûtait 15 % de moins, de même que les Matra Djet. Le 1700 GT, lui, était vendu 23 500 F en 1968, alors que le coupé Simca Bertone 1200 S ne coûtait que 13 850 F, et le Triumph GT 6 16 990 F !

L'Auto Journal salua la technicité du coupé Glas : caisse monocoque, arbre à cames en tête, distribution commandée par courroie crantée, et non par chaîne ou pignons, boîte à 4 vitesses toutes synchronisées (une boîte 5 était même livrable en option), freins à disque à l'avant. L'essayeur, que nous connaissons bien, dénonçait les bruits d'origine mécanique et la dureté de la suspension. Mais il s'avouait séduit par la ligne «extrêmement jolie» signée Frua, la position de conduite, les accélérations : 32,4 secondes au km : «les reprises sont toujours très franches et puissantes, permettant une conduite à la fois souple et efficace.»

JLB.

Peu d'efforts sont fait pour les vendre : ce ne sont pas de vraies BMW ! Quant aux pauvres 1004 et 1304, le moins qu'on puisse dire est qu'elles ne déclenchent pas les passions, malgré d'indéniables qualités.

En 1969, la messe est dite. Glas a vu trop grand, trop vite, et n'a pas pu, ou voulu, garantir ses arrières. De nombreux automobilistes convaincus avaient finalement délaissé leur chère Goggomobil, sans pour autant monter en gamme chez Glas. Les occasions se trouvaient facilement à bon prix, et l'offre était alléchante : Volkswagen, NSU, Fiat...avaient d'autres arguments que Glas.

Les acheteurs de voitures de sport ou de luxe, eux, se

reconnaissent peu dans les gros modèles Glas, toujours entachés d'une image «2 temps» fumante et odorante.

Assez ironiquement, la dernière Glas sera une...Goggomobil T 250 ! La production de celle-ci ne s'arrête qu'en septembre 1969, après plus de 14 ans de bons et loyaux services. La T 300 aura été la première à quitter la scène, en 1965, dix ans après sa sortie, tandis que la T 400 se retirera en 1967, elle aussi au bout de dix ans. Plus de 280 000 Goggomobile auront été produites.

A cette époque, BMW préparait la sortie de la première Série 5 (d'une forme assez proche de la berline Glas : observez bien la forme supérieure des portes arrière...) et avait besoin des capacités de production de Dingolfing. Nous vous parlerons une autre fois de la Goggomobil Dart produite en...Australie, et de la berline Glas 1700, que BMW fabriquera en Afrique du Sud jusqu'en 1975.

Pour conclure, disons que l'histoire de Glas a été fort tourmentée. Les modèles se succédèrent rapidement. BMW a peut-être manqué une occasion en or, en se privant du coupé Glas GT, potentiel concurrent de la Porsche 911...

Dimitri Urbain

Le rachat vu par BMW

Dans l'ouvrage de Paul Simsa, «BMW, la suprématie technologique automobile» (EPA), il est intéressant de lire les commentaires de la marque sur l'épisode Glas. Dont celui-ci, à propos de l'adaptation du coupé : «L'idée de transformer la BMW1600 TI en voiture de sport avec la carrosserie de la Glas 1300/1700 était fort prometteuse. Etant donné que cela revenait trop cher de raccourcir le châssis de la BMW et de l'adapter à la structure différente de la Glas, on adapta à celle-ci le moteur et le guidage des roues arrière de la BMW. Dotée de la calandre au double haricot, la BMW1600 GT fut, contre toute attente, un échec ; en effet la géométrie originale du guidage des roues avant de la Glas ne put être adaptée harmonieusement à l'essieu arrière à double joint de BMW (au lieu de l'essieu rigide Glas)».



Le coupé Ghia méritait mieux que son sobriquet de «Porsche 911 du pauvre». C'était une excellente routière, même en version 1300.



BMW reprit le coupé Glas pour son propre compte, en apposant, comme il se devait, le double haricot sur la calandre. Ce qui ne lui allait pas si mal...



BMW 3000 V8

BMW reprit brièvement, avec un nouveau moteur, le coupé Glas 3 litres dessiné par Frua.