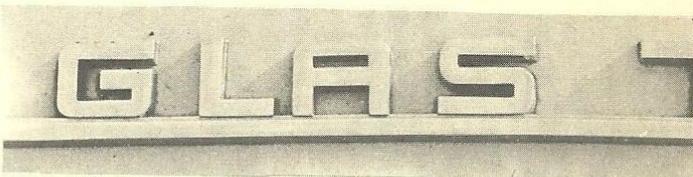


Sport auto

N°39 Avril 1965

JOSÉ
ROSINSKI
essaie l'

ISARD GLAS 1300 GT



LA marque Glas est une relativement nouvelle venue dans la classe Grand Tourisme. Elle présente un éventail assez large de modèles dans une gamme de cylindrées allant de 1000 à 1700 cc. Toutes sont à tendance plus ou moins sportive, et l'on a vu la saison dernière des coupés « 1204 TS » faire d'excellents débuts en compétition sur le terrible Nurburgring. L'importateur nous a confié pour essai le coupé « 1300 GT » qui doit être pour la maison allemande son cheval de bataille sur les marchés extérieurs.

DESCRIPTION TECHNIQUE

La Glas 1300 GT est d'une conception technique extrêmement traditionnelle, à l'exception de son moteur. En effet, celui-ci présente l'intéressante particularité de posséder une commande de distribution par courroie crantée textile. Il semble que cette séduisante disposition soit sur le point de susciter des adeptes parmi les grands constructeurs : ce sera le mérite de Glas de l'avoir utilisée en premier.

Ce moteur est donc un quatre cylindres en ligne refroidi par eau, et placé à l'avant du châssis dans le sens classique. Légèrement super-carré (75 x 73 mm), il développe une cylindrée de 1289 cc. Son vilebrequin tourne sur cinq paliers. Un arbre à cames en tête, entraîné par la courroie crantée dont nous

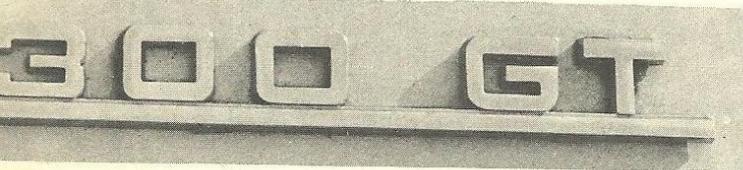
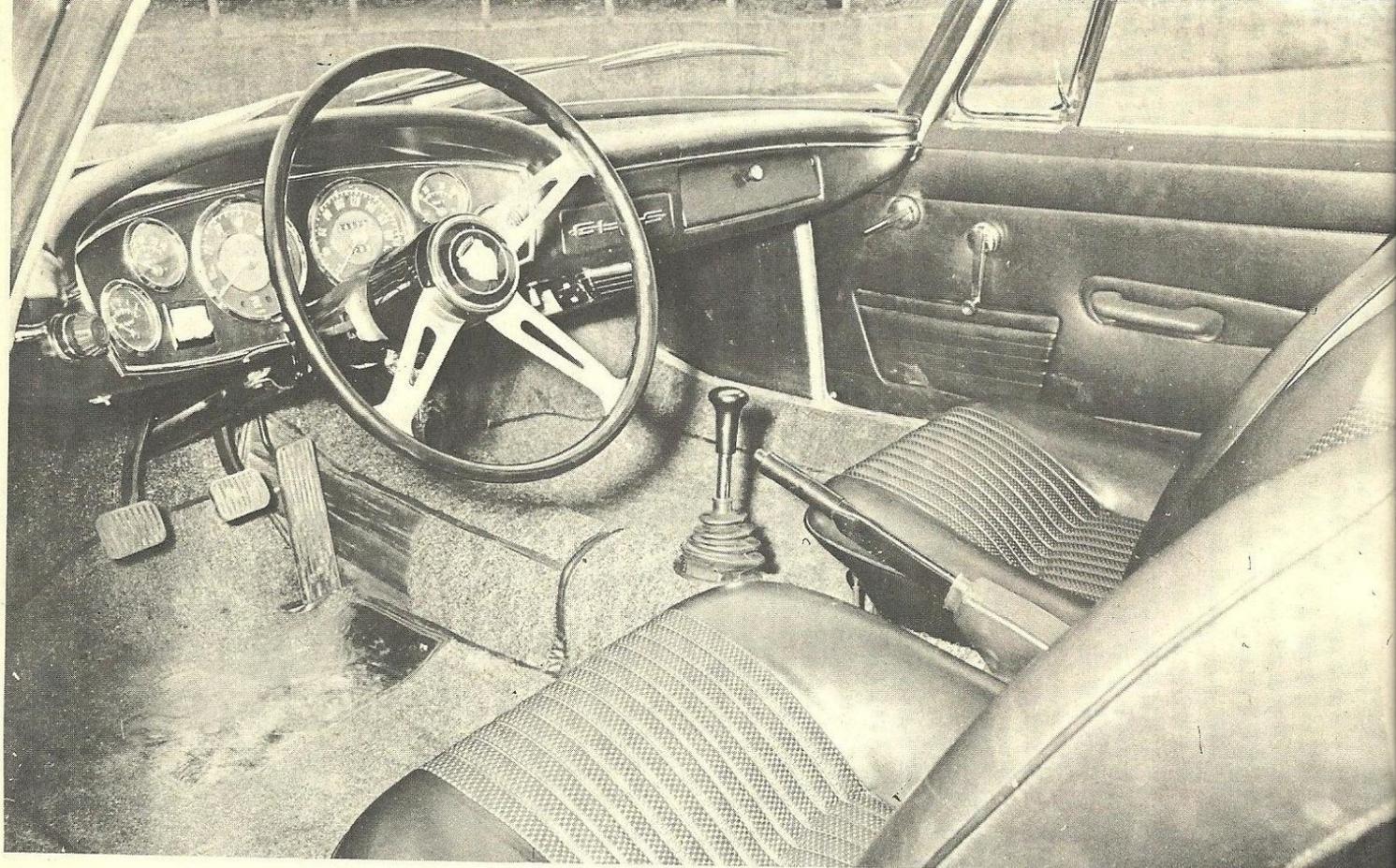
venons de parler, commande les soupapes inclinées à 30° par l'intermédiaire de culbuteurs. Le taux de compression a été fixé à 9,2 : 1. L'alimentation est assurée, via deux pompes mécaniques montées en tandem, par deux carburateurs Solex semi-inversés 35 RH à cuve commune. Il y a quatre entrées d'admission d'un côté de la culasse, et quatre sorties d'échappement de l'autre. Dans ces conditions, la puissance maximale revendiquée ressort à 75 CV DIN à 5500 t/m, soit un rendement assez modeste de 53,9 CV au litre, tandis que le couple maximal s'établit à 11 kgm à 4000 t/m. L'équipement électrique est classique, par dynamo et distributeur Bosch 6 Volts.

La boîte de vitesses comporte quatre rapports tous synchronisés selon l'universel système Porsche. Elle est commandée par un court levier central au plancher. L'embrayage est du type monodisque sec. Un arbre de transmission à cardan central relie ces organes au pont arrière hypoïde.

Le châssis est constitué par une plateforme en acier formant plancher et reposant sur deux forts longerons qui se prolongent vers l'avant pour former, à l'aide d'une robuste traverse, berceau-moteur.

La carrosserie, en acier également, est soudée dessus et forme caisse monocoque.

La suspension avant est à roues indépendantes par triangles superposés de longueur inégale en tôle emboutie, ressorts hélicoïdaux,



amortisseurs télescopiques, barre anti-roulis et gros tampons en caoutchouc de fin de course.

On trouve à l'arrière un essieu rigide, suspendu sur des ressorts à lames semi-elliptiques, des amortisseurs télescopiques et des butées caoutchouc. Une barre Panhard assure le positionnement latéral du pont. La direction est une ZF Gemmer à vis et galet. Les freins sont à disques à l'avant, à tambours à l'arrière. Les jantes de 14 pouces recevaient sur notre voiture d'essai de larges pneus Good Year 6,25 x 14.

La carrosserie, dont le dessin est dû au styliste turinois Piero Frua, est un coupé répondant à la formule « à la mode » 2 + 2 d'une ligne assez originale. Elle se distingue par des surfaces vitrées particulièrement généreuses et une allure à la fois compacte et sobre.

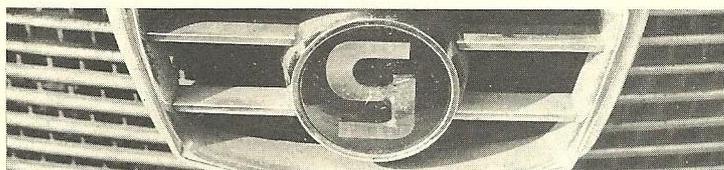
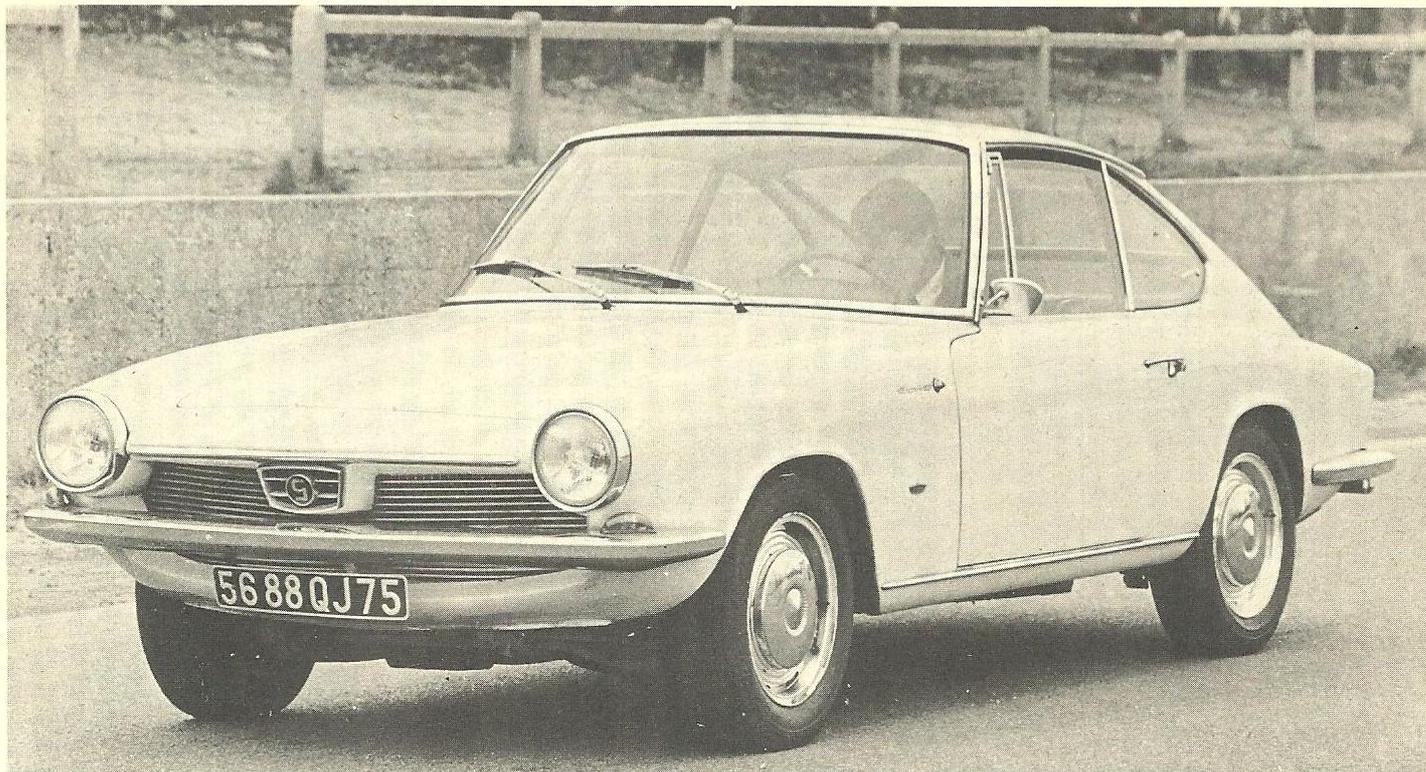
AU VOLANT

D'une longueur hors-tout à peine supérieure à quatre mètres, la Glas 1300 GT offre deux places très satisfaisantes pour n'importe quel gabarit à l'avant, et deux places de secours pour trajets courts — ou ultra-courts — sur une banquette arrière fort basse. Tout l'intérieur de l'habitacle — sièges, tableau de bord, portières — est garni d'un skaï d'apparence cossue. Le plancher est recouvert d'un tapis genre moquette. Les sièges sont très enveloppants et soutiennent parfaitement les occupants dans les virages

pris à forte allure. Nous l'avons évoqué, leur marge de réglage est suffisante. Cependant, les boutons moletés qui commandent l'inclinaison des dossiers se trouvent coincés le long des seuils de portes, et pratiquement, il faut descendre de voiture pour les manœuvrer : autrement dit, si l'on ne se trouve pas du premier coup dans la bonne position, il faudra effectuer plusieurs entrées et sorties successives, ce qui ne manque pas de s'avérer fastidieux. De plus, la forme des dossiers est peut-être exagérément galbée.

La position de conduite, à quelques détails près, peut être considérée comme excellente. Les pédales sont correctement disposées pour la manœuvre accélération-freinage, mais l'accélérateur en position « pleins gaz » est trop horizontal, ce qui fatigue rapidement la cheville. Le volant de très petit diamètre est agréable à manier, et le court levier de vitesses se trouve à bonne portée de la main, ainsi que le frein à main installé entre les deux sièges. La visibilité vers l'avant et sur les côtés ne souffre aucune critique. La lunette arrière est, elle aussi, de grandes dimensions ; cependant son inclinaison est très faible. De ce fait, en cas de pluie, elle s'obscurcit facilement, et l'angle de vision qu'elle permet au rétroviseur est, de toutes façons, par trop limité. Le tableau de bord, avec ses cadrans circulaires, est d'une facture à la fois sportive, rationnelle et soignée. Les instruments sont tous groupés devant les yeux du conducteur,





et facilement lisibles. Ils dispensent les renseignements suivants, de gauche à droite : pression et température d'huile, tours moteur, vitesse (avec compteur kilométrique partiel), température d'eau et niveau de carburant. Le commodo et les commandes de climatisation, très dures, sont disposés sur la colonne de direction. Un gros bouton actionne simultanément le lave-glace et les essuie-glaces : il est placé à portée facile de la main, sans confusion possible. A l'extrême-droite prend place une boîte à gants de très petites dimensions. Par ailleurs, un ampèremètre et une montre de bord n'auraient pas déparé un ensemble pourtant satisfaisant dans son souci du détail, démontré par exemple par la présence d'un accélérateur à main et d'un avertisseur lumineux.

Quant au coffre à bagages, il est de dimensions modestes. Cependant, l'emplacement réservé à d'éventuels passagers à l'arrière double au moins sa contenance, et le volume des bagages à emporter devient dès lors suffisant.

SUR LA ROUTE

Bien que le moteur ne soit pas à proprement parler silencieux, ses bruits de fonctionnement sont convenablement étouffés. Par ailleurs, la carrosserie semble très rigide. Donc le niveau sonore dans la *Glas* est tout à fait acceptable. Par contre, la suspension apparaît immédiatement très sèche, et toutes les inéga-

lités de la chaussée sont perceptibles, malgré un bon amortissement. De plus, le volant est le siège de réactions, ou plus exactement de trépidations constantes qui deviennent à la longue désagréables. Cependant la direction elle-même se révèle très précise, assez légère et bien démultipliée, tout en étant dotée d'un temps de réaction correctement calculé : en un mot, sportive à souhait. La tenue de route est excellente tant que le sol est en bon état : dans ce cas, la voiture offre un comportement neutre qui la rend extrêmement maniable et très sûre à conduire, répondant au doigt et à l'œil aux sollicitations du volant, de l'accélérateur ou même des freins, mais sans brusquerie excessive. Malheureusement, sur mauvaise route, le tableau se gâte quelque peu : l'essieu rigide trahit sa présence par des sautilllements qui se traduisent en légères mais successives pertes d'adhérence du train arrière, rendant délicat le contrôle de la ligne choisie. Ce comportement n'est pas à proprement parler dangereux : il est seulement désagréable et fait regretter que cette voiture ne soit pas équipée de roues arrière indépendantes, comme devraient l'être maintenant toutes les voitures sportives modernes.

Le freinage reflète nos précédentes remarques : satisfaisant sur sol lisse, il se déséquilibre quelque peu dès que les roues arrière rencontrent un obstacle. Par contre son endurance, malgré des variations de course à la pédale, semble suffisante.

Le moteur tourne allègrement, et monte sans difficulté jusqu'à la limite conseillée soit 6 500 t/m. Nous avons cependant observé sur notre voiture d'essai une tendance au déjaugage en sortie de virage serré pris à vive allure. Le couple est suffisant dès 2 500t/m et jusqu'en haut des tours. Au cours de nos essais à l'autodrome de Montlhéry, nous avons obtenus les résultats suivants :

- 400 m départ arrêté : 18"8/10
- 1 000 m départ arrêté : 35"6/10
- Vitesses maximales lues sur les intermédiaires à 6 500 t/m : 1^{re} 50 — 2^e 90 — 3^e 140
- Vitesse maximale : 156,547 km/h à 6 000 t/m.

D'une nervosité convenable quoique peu spectaculaire, la *Glas* 1300 GT nous a déçu en vitesse de pointe. Sur route, il est cependant probable que la voiture puisse atteindre 160 km/h.

Par contre, il faut louer l'étagement logique de la boîte de vitesses (ce qui n'est hélas pas courant, même parmi les meilleures voitures sportives) ainsi d'ailleurs que son maniement qui se trouve être l'un des plus faciles et des plus rapides que nous connaissons. La synchronisation est impossible à prendre en défaut, et la course du levier est idéale.

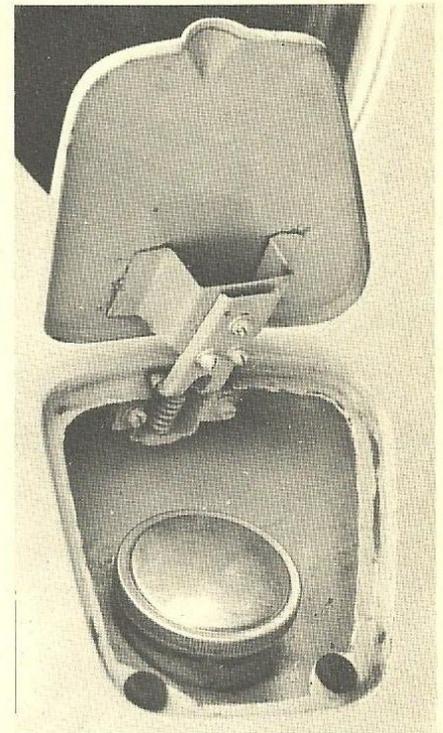


CONCLUSION

A l'issue de cet essai, le caractère de la Glas 1300 GT se dégage de la façon suivante : c'est une voiture maniable, sûre, dotée d'une bonne tenue de route et d'une remarquable transmission. Sa finition est soignée et sérieuse, sinon luxueuse, et son équipement à la fois généreux et rationnel. Par contre, sa suspension trop sèche nuit au confort, et son moteur pourtant plein de bonne volonté manque par trop de chevaux pour permettre à ce coupé de 870 kilogrammes des performances réellement brillantes. Il est regrettable que les techniciens de Glas n'aient pas cru devoir montrer autant d'audace dans le dessin de leur suspension arrière que dans celui de la commande de leur arbre à cames : ils eussent certainement pu à ce moment réaliser une suspension plus souple qui eût évité les désagréables pertes d'adhérence dont nous avons parlé plus haut, tout en offrant aux occupants le moelleux qui manque à cette voiture.

Tel qu'il est actuellement, ce coupé présente une homogénéité à laquelle on est sensible. C'est un véhicule valable tant sur route qu'en ville, où ses dimensions compactes et la bonne élasticité de son moteur le rendent agréable à conduire. On ne peut lui reprocher aucune grave lacune. On peut seulement regretter un certain manque de tempérament qui est la marque d'une voiture d'exception. La Glas 1300 GT est une voiture plus sérieuse que brillante.

On voit sur ce document, devant le cache-culbuteurs, le carter qui enferme la courroie textile de commande de l'arbre à cames.



CARACTÉRISTIQUES de la GLAS 1300 GT

MOTEUR :

4 cylindres en ligne; refroidi par eau.
75 x 73, 1 289 cc.
Un arbre à cames en tête, commandé par courroie textile.
Taux de compression : 9,2 : 1.
2 carburateurs semi-inversés Solex 35 RH à cuve commune.
75 CV DIN à 5 500 t/mn.
11 kgm à 4 000 t/mn.
Allumage par batterie, bobine, distributeur 6 V.

TRANSMISSION :

Embrayage monodisque sec.
Boîte de vitesses à 4 rapports tous synchronisés, commandés par levier au plancher.
Pont arrière hypoidé.

CHASSIS :

Caisse autoporteuse en acier, renforcée par longerons formant berceau-moteur.
Suspension AV à roues indépendantes par triangles superposés, barre anti-roulis, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques.
Suspension AR à essieu rigide, ressorts à lames semi-elliptiques, barre Panhard, amortisseurs télescopiques.
Direction 2F Gemmer à vis et galet.
Freins à disques à l'AV, à tambours à l'AR.
Pneus Goodyear 625 x 14.

ÉQUIPEMENT :

Indicateur de vitesse, compte-tours, manomètre de pression d'huile, thermomètres d'eau et d'huile; jauge à essence, chauffage-ventilation, lave-glaces, accélérateur à main, avertisseur lumineux.

DIMENSIONS :

Empattement : 2 320 mm.
Voie AV : 1 260 mm.
Voie AR : 1 200 mm.
Longueur HT : 4 050 mm.
Largeur HT : 1 550 mm.
Hauteur GT : 1 280 mm.
Poids : 870 kg (en ordre de marche).

ESSAI :

Beau temps, sec et froid.
400 m départ arrêté : 18"8/10.
1 000 m départ arrêté : 35"6/10.
Vitesse maximale : 156,547 km/h à 6 000 t/mn.
Vitesse maximale lues sur intermédiaires (à 6 500 t/mn) :
1^{re} 50; 2^e 90; 3^e 140.

PRIX : F 19 995 H.T.

BILAN DE L'ESSAI

NOTATION :

*** = exceptionnel
** = excellent
* = bon
— — — = très mauvais
— — = mauvais
— = insuffisant

*** Boîte de vitesses
** Direction
* Tenue de route
* Habitabilité
* Visibilité et position de conduite
* Équipement
* Finition
— Suspension
— Performances