

Nachgehakt



Trübe Aussichten:
Glas 1300 GT,
Baujahr 1965

Nicht jeder Oldtimer ist eine Wertanlage: Bei vielen Modellen ist eine aufwendige Restaurierung nur mit grenzenlosem Enthusiasmus zu rechtfertigen – der Gegenwert steckt eher im Ideellen. Bei einigen aber zahlt sich der Einsatz auch in Mark und Pfennig aus. Dieser Gruppe von Fahrzeugen ist eines gemeinsam: Sie sind äußerst rar und daher begehrte Sammlerstücke.

Der Glas 1300 GT ist so ein Auto. Eine Produktionszahl von rund 3850 Stück nennt die Literatur für das filigrane, zwischen 1964 und 1967 gebaute Coupé. Die Karosserie des schnittigen Flitzers entwarf und baute die italienische Firma Frua, montiert wurde es in den später von BMW geschluckten Glas-Werken im niederbayerischen Dingolfing. War der 1300 GT also schon damals kein Allerweltsauto, so ist er heute, über 30 Jahre später, erst recht kein Allerwelts-Oldtimer. Das schlägt sich auch in den Preisen nieder: Zwischen 24.000 und 28.000 Mark werden für Spitzenfahrzeuge gezahlt, ei-



ge possible sur votre compte
Tél. (Alpes-Maritimes)

1300 GT, 65, kompl. u. fahrbereit, Blech
schlecht, 3 Vorbes., Viergang, Tel. [redacted]
ab 17 Uhr, [redacted]

OLDTIMER-MARKT 8/98 100

Da kommt echtes Sportwagen-Feeling auf: Das üppig bestückte Armaturenbrett des Glas ist zum Glück in deutlich besserem Zustand als der Rest des Wagens. Nicht original dagegen ist die Mittelkonsole

nen Dreier-Zustand findet man nur schwer unter 10.000 Mark.

Unter diesen Umständen erscheint auch ein Fahrzeug interessant, dem schon in der Verkaufsanzeige „schlechtes Blech“ attestiert wird. Komplett und fahrbereit sollte der an den Meistbietenden verkäufliche 65er Glas immerhin sein – ein Fall für den Nachhaker.

Der Besitzer, ein mittelständischer Unternehmer und Oldtimer-Freund, nimmt sich gerne Zeit für eine Musterung seines Angebotes. Im vergangenen Jahr habe er den Wagen gekauft, erzählt er, um mit dem Coupé an historischen Veranstaltungen teilzunehmen. Gemeinsam mit einem Bekannten habe er deshalb ge-

zielt nach einem Modelljahr 1965 oder älter gesucht. Tatsächlich wurde der Bekannte auch fündig: Er entdeckte einen scheinbar ganz brauchbaren GT in der näheren Umgebung des Wohnortes. Für 4500 Mark wechselte schließlich das besagte Auto zum jetzigen Besitzer. Doch wie sich bald zeigte, war man einem Blender aufgesessen.

„Als wir den Wagen herrichten wollten, merkten wir, dass die Karosserie überall gespachtelt war“, berichtet der Verkäufer. „Da habe ich mich mit der Flex daranbegeben und einmal alle Roststellen freigelegt“. Was dabei zutage trat, bekommt der Nachhaker beim ersten Lupfen der Abdeckung drastisch vorge-

führt. Die Karosserie sieht ringsherum aus wie ein Schweizer Käse. Bei der Aufzählung der Löcher weiß man gar nicht, wo man anfangen soll. Am schlimmsten ist der Vorderwagen betroffen: Schürze und Radläufe sind vom Rost zerfressen, am Übergang zu den Schwelern klaffen riesige Löcher in den Kotflügeln, und das Frontblech über der Kühlermaske hat obendrein eine mächtige Delle.

Der desolate Befund setzt sich – wenn auch abgeschwächt – an den Türen fort. Die Außenhäute sind am unteren Rand zum Teil durchgammelt, und in den Falzen hockt überall die braune Pest. Bei geöffneten Türen zeigt sich auch, dass die Einstiege hin sind: Nicht nur von außen sind die Schweller löcherig, auch der Dichtungsfalz blüht schon heftig auf – ein Hinweis darauf, dass das Innenleben der Einstiegskästen marode ist. Da der Besitzer auf der Suche nach Korrosion auch den Teppich entfernt hat, ist das besonders gut zu sehen. Hier hilft nur Totalersatz.

Sichtbar wurden so auch großzügige Schweißarbeiten am Bodenblech, die allerdings der Dicke der Rostpatina nach zu urteilen schon ein paar Jahre auf den Buckel haben dürften. Die Karosserie im hinteren Teil des



Die Karosserie des Fahrzeugs ist im unteren Bereich löchrig wie ein Schweizer Käse. Wäre dies kein Glas 1300 GT, hieße die Empfehlung: Ab in die Presse!



Der fehlende Teppich enthüllt alte Schweißstellen im Bodenblech des vorderen Fußraumes



Angeblich komplett: Im Kofferraum finden sich die meisten der abgebauten Teile des Wagens



Optisch macht der Treibsatz einen guten Eindruck und soll nach Angabe des Eigners prima laufen

Autos setzt das Trauerspiel fort. Besonders im Steinschlagbereich der Hinterräder tun sich Krater bis zu Faustgröße auf. Wer nicht unbedingt ein absoluter Glas-Fanatiker ist, dürfte spätestens an dieser Stelle die Lust an dem Coupé verloren haben – wie sein jetziger Besitzer, der auch aus Zeitgründen auf eine Wiederherstellung des Wagens verzichtet und ihn abgeben möchte. Aber wir sind mit der Mängelliste noch nicht zu Ende. Im Kofferraum finden wir zunächst eine Reihe demontierter Teile des Glas, aber zum Glück weiter keinen Gilb in größerem Umfang. Die geöffnete Motorhaube dagegen gewährt nicht nur einen Blick auf den 75 PS starken Reihenvierzylinder, sondern leider auch auf durchgammelte Stehwände im vorderen Bereich. Der Motorraum wirkt durch etwas wirr verlegte Kabel verbastelt, der Triebfling selbst verweigert wegen leerer Batterie seinen Dienst – ein Reserve-Stromlieferant ist leider bei dem Besichtigungstermin nicht zur Hand. Die zwar glaubwürdige Versicherung des Verkäufers, der 1300er sei noch bei bester Gesundheit, lässt sich so nicht überprüfen. Der Tacho gibt eine Laufleistung von 77.271 Kilometern an – ob



Eine schwere Prüfung, nur für geübte Blech-Artisten zu empfehlen: Im Steinschlagbereich der Hinterräder hat der hartnäckige Gammel großflächig Schaden angerichtet

erste oder zweite Runde, bleibt offen. Auch sonst sei das Auto technisch in Ordnung, so der Besitzer, das habe er während einer Probefahrt nach dem Kauf im letzten Jahr festgestellt. Die bleibt dem Nachhaker versagt, so dass als nächster Prüfpunkt der Innenraum auf der Liste steht. Hier finden wir zunächst die abgebauten Stoßstangen, die dringend einen neuen Chromüberzug gebrauchen könnten. Beim zweiten Blick fällt die nachträglich zur sowie schon üppigen Instrumentierung des Glas installierte Armaturenkonsolle auf. Das ganze erinnert schwer an ein Flugzeug-Cockpit und sollte im Falle einer Herrichtung schnellstens wieder verschwinden. Das Interieur hat die Jahrzehnte, wie der Rest des Wagens, ebenfalls nicht unbeschadet überstanden. Die Kunstledersitze sind an einigen Stellen eingerissen, kleinere Schäden finden sich auch an den Türverkleidungen. Gut erhalten dagegen das reichhaltig bestückte Armaturenbrett, das Lenkrad, das Original-Radio und die übrigen Bedienelemente. Apropos gut erhalten: Bei all dem Schrecken sollte erwähnt werden, dass sowohl

die Verglasung wie auch die meisten Chromteile und die Beleuchtung in ganz brauchbarem Zustand sind – ein kleines Trostpflaster für künftige Restaurateure...

Damit wären wir auch schon bei der Bewertung. Um es gleich zu sagen: Wäre dies kein Glas 1300 GT, hieße die Empfehlung: Ab in die Presse! Doch angesichts der obengenannten Preise für ein Topfahrzeug könnte sich auch die Restaurierung dieses arg mitgenommenen Stücks lohnen. Ersatzteile zu halbwegs bezahlbaren Preisen sind über Markenclubs noch gut zu bekommen – entsprechende Unterlagen will der Verkäufer übrigens ebenso wie ein Original-Bedienungshandbuch beim Kauf mitliefern. Dann soll das Auto auch wie in der Anzeige versprochen fahrbereit sein. Bleibt der Preis: 3500 Mark soll der Wagen noch bringen – angesichts der rund 3000 Mark, die sonst im Schnitt für einen Fünfer-Zustand notiert werden, vielleicht etwas überbewertet. Echte Glas-Fans dürfte das aber kaum stören.

Andreas Tietz