

Begin 1985 kwam een vriend Hans Meerwijk vertellen dat hij een leuke oude sportwagen wist te staan. Het was een Glas 1300 GT, die bij een handelaar in Reusel stond. In zijn boeken en bladen vond Hans maar heel weinig over dit onbekende merk en dit model en met zijn vriend ging hij op 10 maart naar de auto kijken. De eigenaar die hem weer in Beringen had gevonden bij een man die ook nog twee BMW 1600's had staan (BMW kocht na het falen van Glas de hele fabriek uit Dingolfing op en gebruikte de door Frua ontworpen snelle body voor een BMW-spruit maar nu met de 1600 cc BMW mo-

Het Duitse merk Glas ligt onze redacteur Hans Hugenholtz best na aan het hart. En terecht! In nummer vijf van Het Automobiel haalde hij zijn indrukken en wederwaardigheden met een glanzend mooi product van Hans Glas, de 1300 GT, op. Nu was

hij in de gelegenheid die kennismaking te vernieuwen: hij bezocht mede-Glas-enthousiast Hans Meerwijk in het Limburgse. En Hans zou Hans niet zijn geweest als hij er niet meteen een proefritje aan vastknoopte! Zijn verslag.

derdelenboek van de fabriek te komen! Uit alles werd hem duidelijk dat de wagen op 3 juni 1966, in het laatste jaar van Glas als zelfstandige fabriek, geleverd was aan een man in Wiesbaden (door Glas-dealer Braun in Wiesbaden). Die had er tot in 1974 mee gereden. Daarna had de wagen heel lang stilgestaan en was pas veel later in Nederland ingevoerd. Hans' enthousiasme steeg met de dag en het was zijn plaatsgenoot E. J. van Wijland die als oud-Glas-dealer hem op alle manieren kon helpen, niet alleen met zijn kennis van het merk en het model, maar vooral met het afstellen van motor, koppeling, remmen (nieuwe remvoe-

OPNIEUW GESLEPEN



Zijn kwaliteiten stempelden de Glas 1300GT tot een machine die zijn tijd vooruit was!

tor) was er wel niet, maar via via werd toch de verblijfplaats van de 1300 GT gevonden.

Toen Hans eenmaal deze kleine raswagen zag, besloot hij die te kopen, en op 16 maart toog hij opnieuw naar Reusel om de wagen aan een goede inspectie op de brug te onderwerpen. Intussen had hij de oude jaargangen van Het Automobiel er op nageslagen en in nr 5 (1980) vond hij het artikel waarin uw redacteur een reis beschreef die hij met dat *wonderding uit Dingol-*

ding in de zomer van 1964 door Frankrijk, Italië en Duitsland had gemaakt. Dat deed de deur dicht! De koop werd gesloten. Gelukkig was er bij de Glas die er nog heel goed uitzag, een tamelijk groot aantal extra onderdelen zoals een startmotor, een stroomverdelerservestuurwiel, twee goede stoelen, vier wielen met banden en vooral belangrijk: een aantal ruiten waaronder een voorruit.

Stamboom

Bij de inspectie bleek er niet veel aan de Glas te manke-

De Glas 1300GT die Hans Meerwijk zich aanschafte.

ren en met alle onderdelen erbij ging de wagen mee naar Vierlingsbeek waar hij, in afwachting van het behalen van het rijbewijs werd neergezet en vervolgens de verzorging begon. Poetsen en schoonmaken en kijken waar er roest zat, was nu het parool en met wat hij nu allemaal over de Glas te weten was gekomen, werd het hem duidelijk dat hij iets werkelijk uitzonderlijks had gevonden. Gelukkig waren er heel wat papieren bij, een instructieboek en Hans wist ook nog aan een groot on-

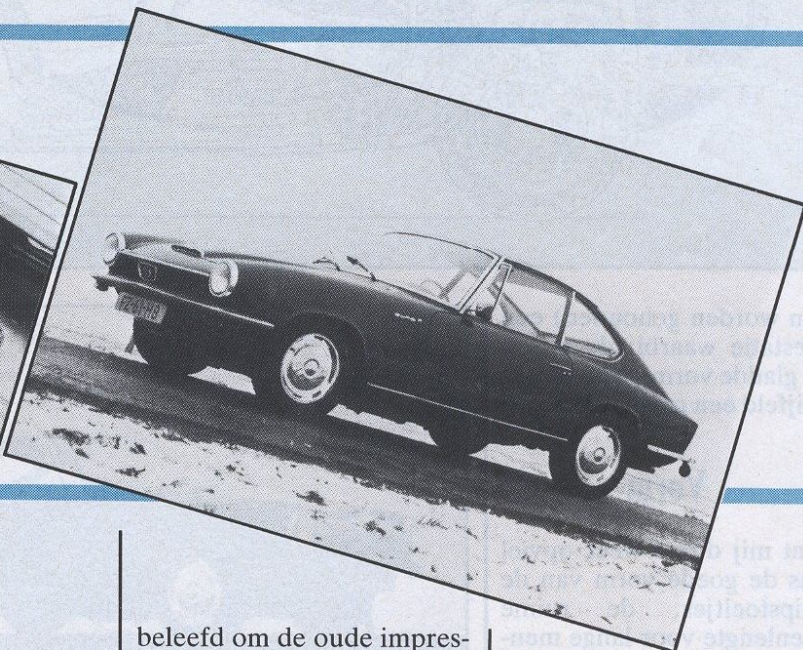
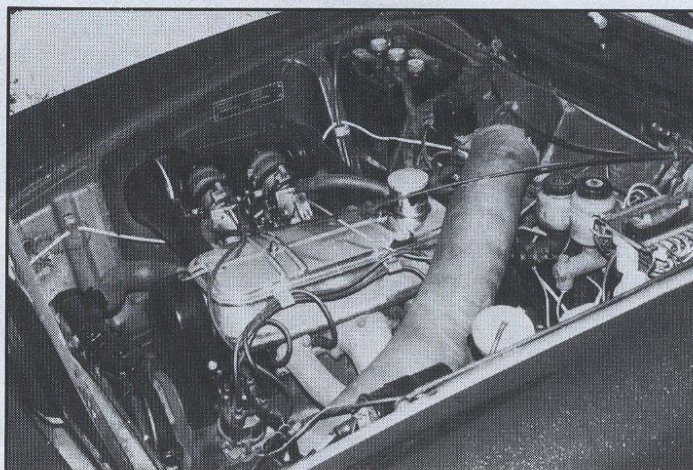
ringen) en ander werk, terwijl hij ook veel steun ondervond van de Glas-Vriendenkring Nederland (waarvan Frans Hoyma, Dollard 261, in Zwolle het secretariaat voert).

Bij het hele verhaal dat Hans mij deed was eigenlijk de belangrijkste impressie die hij van de 1300 GT kreeg, die eerste rit op 16 maart toen hij er mee naar huis reed. Hij nam zich toen voor de GT in staat van nieuw te brengen om er heel lang plezier van te kunnen hebben. Tenslotte stonden er nog maar 74.500 echte kilometers op de klok!

De afmetingen (lang: 405 cm, breed: 155 cm en hoog 128 cm) maken de Glas 1300GT tot een ultralage sportwagen, zelfs voor 1985!

GLAS 1300 GT

Het 1.289 cc grote motortje is vrijwel vierkant en in staat langdurig op hoge toeren te presteren . . .



Hans riep de hulp van goede vakmensen in voor allerlei werkjes zoals het spuitwerk maar zelf was hij ook steeds bezig met roestvrij maken, binnenwerk restaureren en alle andere onderhoud dat een oude klassewagen nodig heeft.

Ras

Toen we door een brief van hem aan de redactie van het opduiken van dit snelle sportwagentje op de hoogte waren gekomen en ik er mijn oude roadtest uit 1964, toen de wagen nog werd geïmporteerd door Gremi in Groningen, nog eens op na-

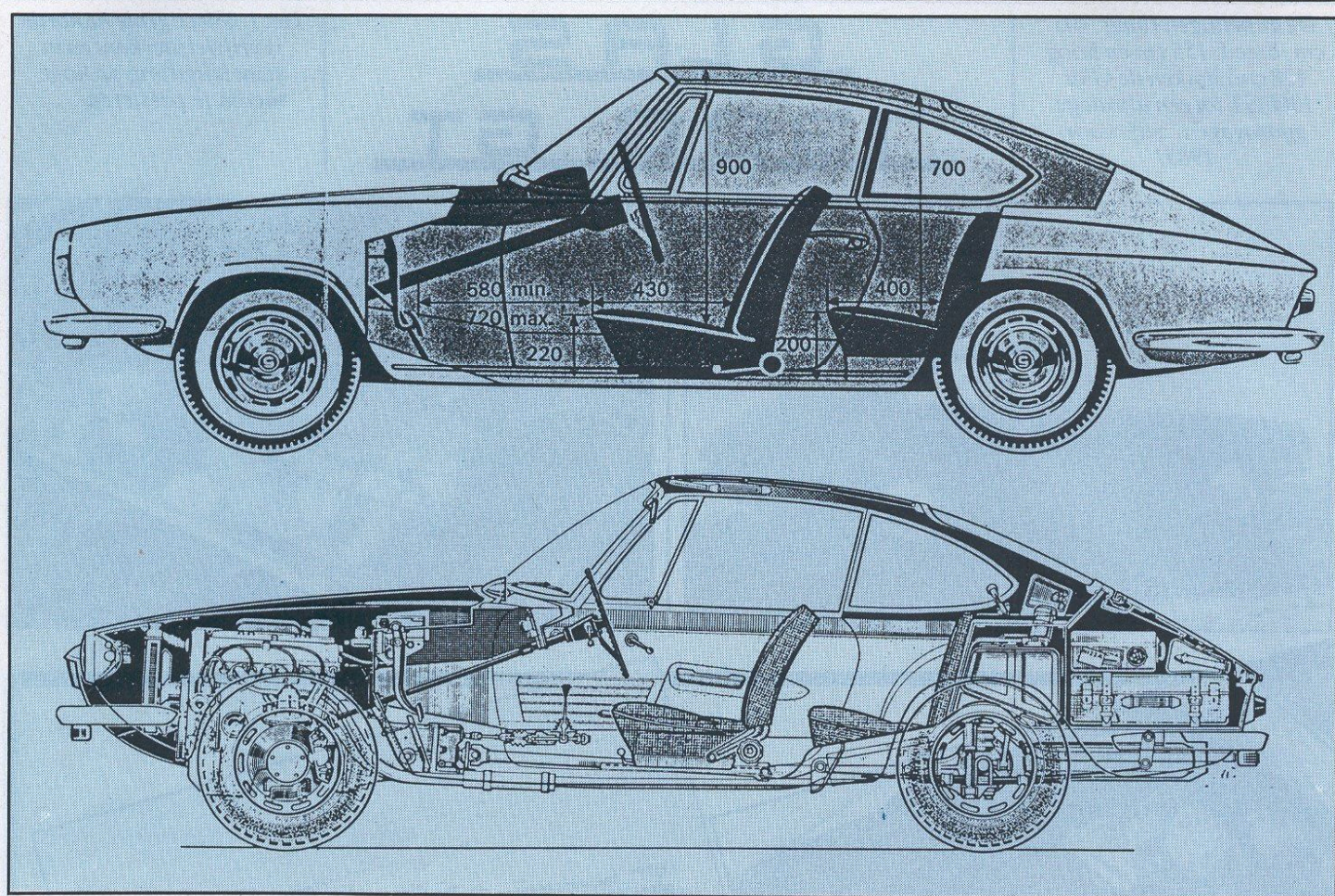
De vormgeving van de kuipstoel en de afstand en bediening van pedalen en stuur plus schakelpook van de Glas 1300GT zijn zo uitgekiend goed dat er van vermoeidheid geen sprake is.

las, werd de herinnering aan dat kleine raspaard met de onwaarschijnlijk hoge auto-baan-gemiddelden weer zo levendig dat er snel contact werd opgenomen voor een reportage ter plaatse. Die vond plaats op 10 juli en een hele lange middag heb ik toen opnieuw de sensatie

beleefd om de oude impressies van een heel snelle en mooie raswagen van een tijdloze lijn en formaat weer in me op te nemen. En er was niets veranderd; ondanks de wat hogere leeftijd en de bijna vijfenzeventigduizend kilometers was het karakter van ligging, besturing en motor-prestatie nog duidelijk aanwezig. En ik kwam niets tegen dat met een zorgvuldige behandeling en goed afstellen en bijwerken niet weer zo goed als nieuw kon worden, inclusief het rechter portier dat veel roest had. Wat het uiterlijk betreft heeft de creatie van Frua

De Glas 1300GT heeft er niet meer dan 74.500 kilometers opzitten.

nog altijd zeer scherpe en moderne lijnen en vooral bij hoge snelheden is er bijna geen windlawai. Het zou dan ook erg interessant zijn het C_w getal te weten. Tenslotte is een top van tegen de 170 kilometer per uur met een vermogen van niet meer dan 75 pk uit 1.289 cc (boring en slag van 75 en 73 millimeters maken de verhouding wat men noemt 'vierkant', waardoor de motor langdurig op hoge toeren

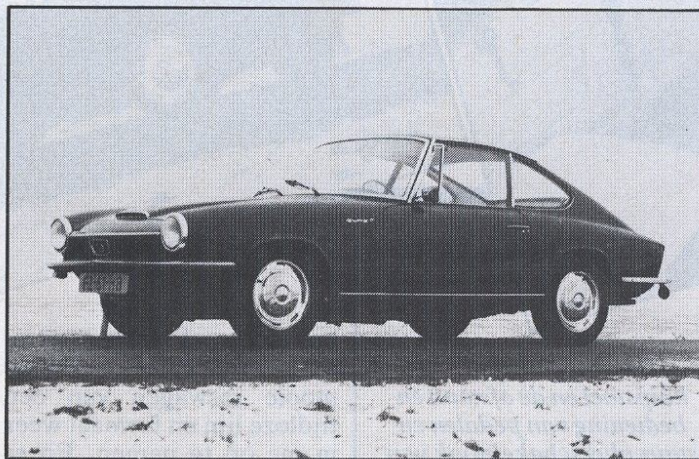


kan worden gehouden) een prestatie waarbij de goede en gladde vormgeving ongetwijfeld een grote rol speelt.

Vorm

Wat mij direct weer opviel was de goede vorm van de kuipstoeltjes, de ruime beenlengte voor lange mensen, en de juiste stand van het mooie dunne stuurwiel-tje met drie spaken die door de bovenste helft van het stuur goed zicht gaven op de centraal in het concave instrumentenpaneeltje staande speedometer en toerenteller (met duidelijke witte cijfers en een rode naald) geflankeerd door meters voor oliedruk en olietemperatuur links en de koelwaterthermometer en benzine-stand rechts.

De schakelpook stond precies op de juiste plaats en de verhoudingen lagen goed waarbij het speciaal de derde is die, mede door het gro-



te toerentalbereik, bijzonder 'lang' is. Voor inhalen in vlot verkeer werkelijk geknipt en op de mooie trajecten die we die middag langs de Maas en op allerlei soorten wegen aflegden, had de GT nog niets van zijn enorme attractie verloren.

Onder de motorkap deed het vrij hoge motortje (met een vrij diep carter dat koelribben in de luchtstroom had) zijn werk met de door een getande riem aangedre-

Het wonderding komt nu uit Limburg.

ven nokkenas en op bochtige weggetjes was de wegligging en het optrekken in twee en drie weer als vanouds fascinerend.

Naar mijn gevoel had Glas er best een vijfbak in kunnen zetten, maar die behoorden in het begin van de jaren zestig nog tot de uitzonderingen en de motor zag nu eenmaal niet op te-

gen kruissnelheden van zo'n honderdvijftig kilometer per uur (5.550 toeren per minuut), waarbij hij zich kiplekker voelde en waarmee je geweldige gemiddelden kon maken.

Bij de snelle ritten in de prachtige omgeving van de Maas waren er maar een paar adviezen te geven, zoals een iets grotere toesporing die het lichte zoeken van de besturing zou kunnen elimineren, en een iets hogere bandenspanning op de voorwielen. In het interieur was er alleen maar wat werk aan de bekleding van de panelen en van het dak te doen en voor de enthousiaste eigenaar is meer dan genoeg klein werk en onderhoud om zijn Glas weer in staat van nieuw te brengen.

Hans Hugenholtz