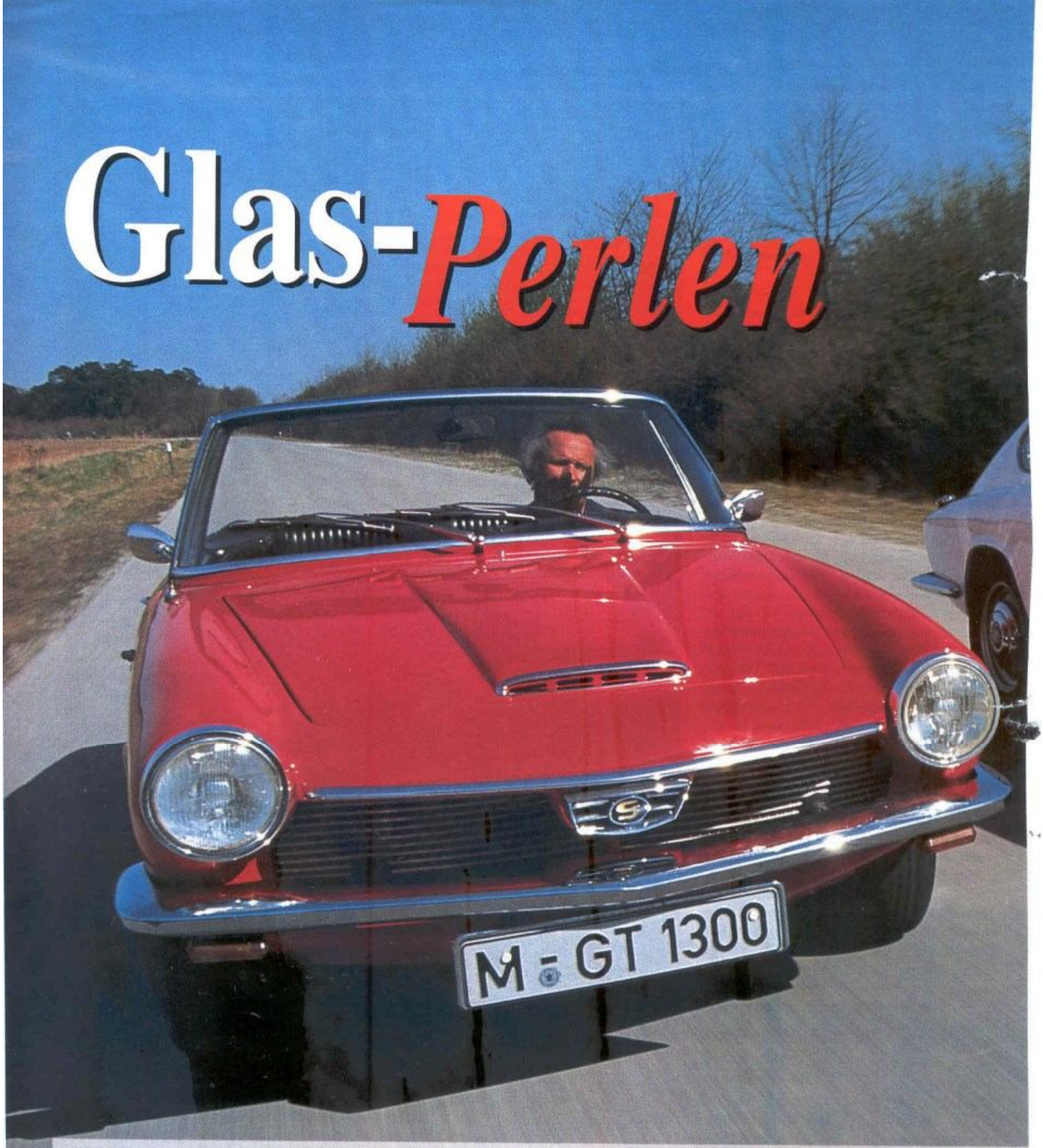
Glas-Perlen



Wer in den Sechzigern an der Hotelrezeption seine Porsche- oder Alfa-Schlüssel lässig auf die Theke warf, sammelte sofort Pluspunkte. Wer gleiches mit seinen Glas-GT-Schlüsseln tat, erntete meist Ratlosigkeit – oder ein spöttisches Lächeln. Dabei gab es zumindest für das spöttische Lächeln keinen Grund…

Das war bitter: Als eine große deutsche Autozeitschrift im Sommer 1967 einen Vergleichstest beliebter Sportwagen ankündigte, fand dieser Wettbewerb ohne Inlandsbeteiligung statt. Porsches zugesagter 912 Targa trat nicht an, und auch der zweite deutsche Teilnehmer musste passen: „Wir glaubten, ihn im Glas 1300 GT Cabriolet gefunden zu haben, aber dieses Auto wird nicht mehr gebaut. Armes Deutschland!" so der Kommentar der Tester. Also machten Alfa Romeo Duetto, Fiat 124 Spider und Triumph TR 4A den Vergleich unter sich aus, wobei der Alfa mit 12.990 Mark das kostspieligste Angebot darstellte.

Wie der offene Glas bei diesem Vergleich weggekommen wäre – wer weiß? Preislich jedenfalls sah er ziemlich alt aus: Das 1300 GT Cabrio seligen Angedenkens war kurz zuvor noch für 13.350 Mark zu haben. Der 100 PS starke 1700 GT – eigentlich die richtigere Wahl für diesen Test – schlug als Cabrio mit 14.750 Mark zu Buche. Verglich man dann noch die

Sportwagen aus Dingolfing: Glas 1300 GT/1700 GT und BMW 1600 GT

Dingolfinger Heckansicht: Das Frua-Kleid des Glas GT ist eigentlich aus jeder Perspektive hübsch anzuschauen. Der Turiner Karossieschneider lieferte einen meisterlichen Entwurf ab

wichtigsten Merkmale des Alfa Duetto – Doppelnockenwellenmotor mit 109 PS, Fünfganggetriebe, vier Scheibenbremsen, klangvoller Markenname – mit dem GT aus Dingolfing, konstatierten die Kollegen damals zu Recht: armes Deutschland.

Dabei machte es Sinn, dem deutschen Publikum einen kleinen, fetzigen Flitzer mit zeitgemäßer Technik zu servieren – eben ein Auto wie den sportlichen Glas. Der feierte im September 1963 auf der Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt sein Debüt, wo der 1300 GT, lieferbar als Cabrio und Coupé, auf eine Mischung aus Skepsis und Hochachtung stieß. Viele bewunderten den Mut und die Tatkraft seines Herstellers, fragten aber gleichzeitig, ob sich die kleine Firma aus Dingolfing damit nicht übernommen hatte. Erst recht, weil Glas auf derselben Ausstellung den viertürigen Mittelklässler 1500 (in Serie hieß er dann 1700 und 1700 TS) als weitere

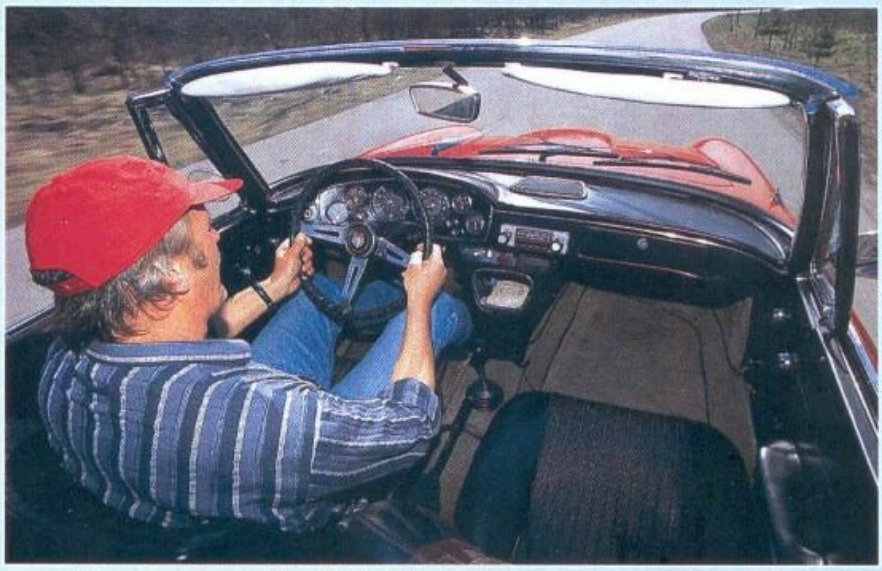
Neukonstruktion vorstellte… „Wie bei allen Glas-Neuerscheinungen sagt die Branche auch bei diesen voraus, dass Glas sich mit diesen sein Grab graben werde. Bisher trafen solche Prophezeiungen nicht ein", hielt der IAA-Chronist der *auto motor und sport* in Heft 19/1963 fest.

Aber was blieb Hans Glas und seinem Sohn Andreas anderes übrig als die Flucht nach vorne? Schließlich ging das schon ein Mal gut: Nach dem Zweiten Weltkrieg, als der Landmaschinen-Fabrikant für seine Firma und die rund 1000 Mitarbeiter mit Goggo-Motorrollern und Goggomobilen ein lukratives zweites Standbein gefunden hatte. Aber Anfang der sechziger Jahre drehte der Wind. Die junge Republik wurde erwachsen – und mit ihr wuchsen die Ansprüche ihrer Einwohner, auch und gerade an den fahrbaren Untersatz. Glas reagierte 1962 auf die neuen Herausforderungen mit der kantigen 04-Baureihe. Aber damit gegen Käfer und Co. anzutreten, erwies sich als undankbares Geschäft. Also suchten die Niederbayern ihr Heil in spärlicher besetzten, exklusiveren Nischen – wie eben bei den kleinen Sportwagen, wo man mit dem 1300 GT Hecht im Karpfenteich zu spielen hoffte. Warum auch nicht? Der hoffnungsvolle Spross brachte gute Anlagen mit und vermochte technisch wie optisch zu überzeugen.

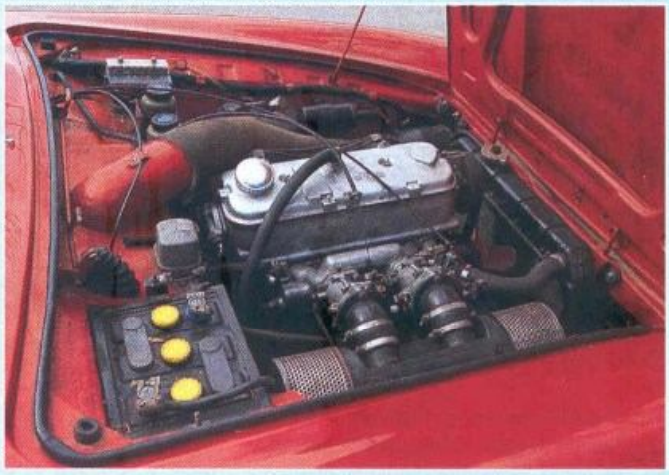
Dass letzteres so war, verdankten die Dingolfinger nicht zuletzt Pietro Frua. Der eigenwillige Karosserieschneider ließ sich gerne mit kleineren, unbürokratischen Autofirmen ein. Vermutlich reagierte er deshalb als einziger auf die Briefe, die Andreas Glas im Herbst 1962 an verschiedene italienische Blechkünstler geschickt und darin eine mögliche Zusammenarbeit in Aussicht gestellt hatte. Jedenfalls konnte die neue deutsch-italienische Paarung bereits ein Jahr später den Glas 1300 GT im Scheinwerferlicht der IAA erstrahlen lassen.

Vor allem das 2+2-sitzige Coupé bestach durch seine unverwechselbare, harmonisch-sportliche Form, die dank der niedrigen Gürtellinie sehr modern wirkte und über ein gutes Raumangebot verfügte. Das lichtdurchflutete Cockpit vermittelte beste Sportwagen-Tradition: Es bot jedem, der sich hinter das schicke Sportlenkrad mit den drei Aluspeichen geschlängelt hatte, einen knackig-kurzen Schaltknüppel sowie gut profilierte, mit Kunstleder bezogene Sitze. Vor allem aber durften sich Pilot und Beifahrer an einem Armaturenbrett ergötzen, das Drehzahlmesser, Tacho, Benzinuhr, Öldruckmesser sowie Temperaturanzeiger für Öl und Kühlwasser in einer chromgefassten, konkaven Einheit direkt vor dem Fahrer appetitlich arrangierte. Ein Anblick, der das Herz jedes Sportwagen-Enthusiasten höher schlagen ließ.

Wer alte Glas-Modelle live erleben will, sollte vom 8. bis 13. Juni beim Clubtreffen in Berlin vorbeischauen – beispielsweise Pfingstsamstag am Technikmuseum



Eindrucksvolle Uhrensammlung: Es heißt, die gut bestückten Cockpits von Sportflugzeugen hätten Hobbyflieger Anderl Glas zu der beachtlichen Instrumentenzahl des GT-Armaturenbretts inspiriert



Vorne am Motor ist der Zahnriemen zu sehen. Normalerweise gehört eine Blechabdeckung darüber – ein später nachgerüsteter Riemenspanner sorgte hier jedoch für Platzprobleme

Die Serien-Rückleuchten des Glas GT gerieten flacher als die länglicheren Warzen der Vorserienfahrzeuge

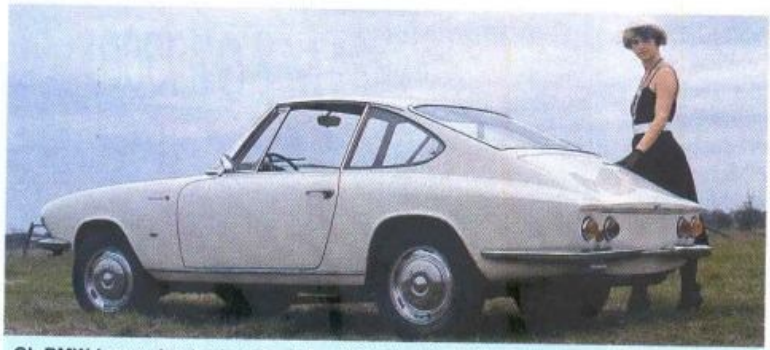
Die Technik des Glas GT geriet zumindest ansatzweise aufregend-raffiniert: Konventionell gaben sich Merkmale wie Motor vorn, Antrieb hinten sowie die hintere Starrachse mit den halbelliptischen Blattfedern. Auch die ATE-Dunlop-Bremsanlage mit Scheiben vorn und Trommeln hinten, die Sechs-Volt-Elektrik oder die ZF-Schnecken-Rollen-Lenkung verkörperten bestenfalls den Stand der Technik, mehr nicht. Was blieb, war die aufwendige Vorderradaufhängung mit ihren doppelten Querlenkern – und natürlich der Motor. Von Chefkonstrukteur Karl Dompert, Motoren-Mann Max Ischinger und Versuchsleiter Hans Zettler ursprünglich für die 04-Baureihe entworfen, präsentierte sich hier ein hochmoderner und durchaus delikater Vierzylinder, der seine 75 PS bei 5500 Touren aus einem Hubraum von 1290 Kubikzentimetern schöpfte. Laut Werksangaben genug, um den 2+2-Sitzer auf eine Spitze von 170 km/h zu beschleunigen.

Berühmtestes Konstruktionsdetail des Motors: der Zahnriemenantrieb der oben liegenden Nockenwelle – wobei Reifenhersteller Continental den Riemen beisteuerte. Diese Art der Nockenwellenbetätigung war im Automobilbau unbekannt, Glas vollbrachte hier eine echte Pioniertat. Ein Zufall brachte „Anderl" Glas darauf: Er hatte die streikende Waschmaschine des Familienhaushalts auseinander genommen und dabei einen kleinen Zahnriemen entdeckt, der den Stein ins Rollen brachte… Heute hat sich der Zahnriemen im Automotor längst durchgesetzt. Weitere Merkmale des Glas-Motors waren sein Leichtmetall-Zylinderkopf und die mit Kühlrippen versehene Ölwanne. Zudem hatten die Tüftler aus Niederbayern versucht, aus Fehlern zu lernen. Etwa bei der Gewichtsverteilung, wo die kopflastige 04-Baureihe als mahnendes Beispiel diente. Also wanderte das Triebwerk direkt über die Vorder- und der Tank über die Hinterachse, während Fahrer und Beifahrer genau zwischen den Achsen Platz nahmen.

Bis zum Produktionsstart war jedoch Geduld angesagt: Während die Kundschaft unru-

hig in Glas-GT-Prospekten blätterte, wurde fieberhaft an der Serienreife des sportlichen Neulings gearbeitet. Pietro Frua baute nicht nur die IAA-Ausstellungsstücke und die Prototypen in seinem eigenem kleinen Studio in Moncalieri nahe Turin, sondern organisierte auch die kostengünstige Serienfertigung der selbsttragend ausgelegten Rohkarosserien: Die in Dingolfing vorbereitete Bodengruppe wurde nach Turin expediert, wo sie beim Spezialisten Maggiora den Aufbau erhielt, dessen Blechteile die Turiner Firma Littla presste. Zurück in Niederbayern versah Glas die fertige Schale mit den Aggregaten.

Als die Fertigung des Coupés im März und die des Cabrios im Juli 1964 anlief, hatten die Autos gegenüber den Ausstellungsstücken einige Modifikationen erfahren: 14- statt 13-Zoll-Felgen, verstärkte Scheibenbremsen, 60- statt 55-Liter-Benzintank. Die Preise klangen mit 11.600 beziehungsweise 12.500 Mark verheißungsvoll. Immerhin kostete ein Auto Union 1000 Sp offen wie geschlossen 10.750 Mark und bot zwei Takte, drei Zylinder und 55 PS. Während ein Porsche 356 C mit 75 PS als Coupé 14.950 Mark und als Cabrio einen glatten Tausender mehr verschlang. Aber ein Porsche war nun mal ein Porsche und ein Glas – litt nach wie vor unter dem kleinwagenmäßigen Goggomobil-Image…



Ob BMW (ganz oben) oder Glas (oben) GT Coupé – äußerlich tat sich bis auf Niere, Embleme und Heckleuchten nicht sehr viel

Dickköpfe, die sich trotzdem einen 1300 GT bestellten und endlich vor ihrer Tür stehen hatten, fanden sich zumindest durch die Betriebsanleitung bestätigt: „Erlauben Sie uns, Ihnen zu Ihrer Wahl zu gratulieren", hieß es da, es handele sich beim Glas GT um einen „ausnehmend schönen und leistungsstarken, sportlichen Wagen". Herauszufinden, dass der 1300 GT jede Menge Fahrspaß vermittelte, überließ die ansonsten überschwängliche Betriebsanleitung dann aber doch dem Fahrer selbst. Die Lenkung arbeitete so präzise und leichtgängig wie die Schaltung, die Bremsen erwiesen sich als standfest und wirkungsvoll und die fast optimale Gewichtsverteilung sorgte für ein ausgewogenes, neutrales Fahrverhalten. Dass die starre Hinterachse unter bestimmten Bedingungen zum Versetzen neigte – das war halt konstruktionsbedingt.

Die besten Noten gab es freilich für den drehfreudigen und doch erstaunlich elastischen Kurzhubmotor, der selbst hohe Drehzahlen dank geringer Kolbengeschwindigkeiten schadlos überstand; konsequenterweise begann die rote Schraffierung seines Drehzahlmessers bei 6500 Touren. Da sämtliche Schalter und Hebel des Cockpits durch ihre sinnvolle Anordnung überzeugten, die Passagiere in den vorderen Sportsitzen bestens untergebracht waren und der üppig verglaste Innenraum des Coupés beste Sichtverhältnisse bot, zeigten sich sogar kritische Tester vom spritzigen, handlichen 1300 GT beeindruckt.

Der heutige Marktwert*

Modell	Baujahr	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5	Neupreis
1300 GT Coupé	1964 bis 1967	DM 24.900	DM 18.100	DM 12.700	DM 6.800	DM 3.100	DM 11.600
1300 GT Cabriolet	1964 bis 1967	DM 35.900	DM 26.500	DM 19.600	DM 12.500	DM 5.000	DM 12.500
1700 GT Coupé	1965 bis 1967	DM 26.000	DM 18.900	DM 13.200	DM 6.900	DM 3.200	DM 13.850
1700 GT Cabriolet	1965 bis 1967	DM 42.200	DM 30.600	DM 22.200	DM 14.100	DM 6.000	DM 14.750
1600 GT Coupé	1967 bis 1968	DM 31.200	DM 21.100	DM 12.600	DM 7.000	DM 3.100	DM 15.850

*Ermittelt von Classic Data GmbH, Wittener Straße 105, 44575 Castrop-Rauxel, Tel. 02305/29011

Unterm Blech bot der 1600 GT den Motor und das Getriebe aus dem BMW 1600 ti sowie Zwölf-Volt-Elektrik und eine Schräglenker-Hinterachse

Von hinten lässt sich der BMW 1600 GT von seinen Glas-Vorgängern an den Rückleuchten-Einheiten der 02-Reihe unterscheiden

Aus dem OLDTIMER-MARKT-Clubadressen-Verzeichnis*

Glas-Automobil-Club International
Rolf Konen, Osningstraße 13
D-49477 Ibbenbüren
Tel.: 05451/73721, Fax: 05451/745292
Homepage: http://www.ram.rwth-aachen.de/~glasclub

(Typreferent Glas GT: Helmut Riemer
D-81247 München, Tel.: 089/8115765;
Typreferent BMW GT: Jean-Martin Veith
F-67144 Eschau, Tel.: 0033/0388/643840)

BMW 02 Club Deutschland e. V.
Hans Friedrich Andexer, Gustav-Mahler-Straße 42
40724 Hilden
Tel.: 02053/922222
Homepage: http://www.bmw-02-club.de

Glas-Automobil-Club International
Herwig Wilk, Leoganger Straße 24
A-5760 Saalfelden
Tel.: 06582/74103, Fax: 06582/74103-3

Glas Club International
Kurt Bigler, Mosacher
CH-4564 Zielebach

*Das umfangreichste Clubadressen-Verzeichnis des deutschsprachigen Raums (über 1500 Eintragungen) erscheint immer im Oktober.

Das positive Bild wurde jedoch nachhaltig und vor allem dauerhaft dadurch getrübt, dass Verarbeitung und Rostvorsorge zu wünschen übrig ließen und zahlreiche Kinderkrankheiten den Alltag vermiesten… Nur wenige stolze Besitzer fanden Spaß an ihrer unfreiwilligen Rolle als Versuchsingenieur.

Zumal der 1700 GT, den Glas im Mai 1965 nachlegte, keine Besserung brachte. Im Gegenteil: Er präsentierte sich noch weniger ausgereift und insgesamt unharmonischer als der 1300 GT. Nach dem Baukastensystem hatten die Dingolfinger hier den 1,7-Liter-Motor des Glas 1700 dank höherer Verdichtung und zweier Vergaser auf 100 PS bei 5500 U/min gebracht und in den GT gepflanzt. Mit dem Ergebnis, dass statt des drehfreudigen 1300-GT-Triebwerks nun ein ziemlich zäher Langhuber unter der Haube saß, der aus dem 2+2-Sitzer eher einen sportlichen Reisewagen machte denn einen spritzigen Sprinter – eine Charakteristik, die durch eine längere Hinterachs-Übersetzung (3,3 statt 4,125:1) noch betont wurde. Leider passte auch das schlecht abgestimmte, weiche Fahrwerk mit dem unbefriedigenden Geradeauslauf kaum zu einem 180-km/h-Sportwagen.

Mehr Zunder gab's daraufhin für den kleinen Bruder: Seit der IAA im Herbst 1965 lockte der 1300 GT mit 85 PS, verfeinerter Ausstattung und, wie der 1700 GT, mit einer sportlichen Hutze auf der Motorhaube. Gerade der 1300 GT war dabei, sich gemeinsam mit dem

Technische Daten: Glas 1300 GT, 1700 GT und BMW 1600 GT

Modell	Glas 1300 GT	Glas 1700 GT	BMW 1600 GT
Motor	Vierzylinderviertakt-Reihenmotor mit Leichtmetall-Zylinderkopf, wassergekühlt;V-förmig hängende Ventile, von oben liegender, Zahnriemen getriebener Nockenwelle gesteuert; fünffach gelagerte Kurbelwelle; 2 Solex-Flachstromvergaser 35 RH (1300 GT) bzw. 40 RH (1700 GT); 6-Volt-Elektrik		Vierzylinderviertakt-Reihenmotor mit Leichtmetall-Zylinderkopf, wassergekühlt; hängende Ventile, von oben liegender, Ketten getriebener Nockenwelle gesteuert; fünffach gelagerte Kurbelwelle; 2 Solex-Horizontal-Doppelvergaser 40 PHH; 12-Volt-Elektrik
Bohrung x Hub	75 x 73 mm	78 x 88 mm	84 x 71 mm
Hubraum	1290 ccm	1682 ccm	1573 ccm
PS bei U/min	75 bei 5500, ab 1965: 85 bei 5800	100 bei 5500	105 bei 6000
mkg bei U/min	11,0 bei 3500	15,0 bei 3000	13,4 bei 4500
Kraftübertragung	Einscheibentrockenkupplung; vollsynchronisiertes Vierganggetriebe (gegen Aufpreis Fünfganggetriebe) mit Knüppelschaltung; geteilte Kardanwelle; Hinterradantrieb		
Karosserie	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie		
Vorderachse	Einzelradaufhängung an doppelten Querlenkern; Schrauben- und Gummihohlfedern; Querstabilisator; Teleskopstoßdämpfer		
Hinterachse	Starrachse an halbelliptischen Blattfedern; Gummihohlfedern; Panhardstab; Teleskopstoßdämpfer		Einzelradaufhängung an Schräglenkern; Schrauben- und Gummizusatzfedern; Querstabilisator; Teleskopstoßdämpfer
Fußbremse	Hydraulische Einkreisbremsanlage mit Scheiben vorn und Trommeln hinten		
Radstand	2320 mm		
Länge x Breite x Höhe	Coupé: 4050 x 1550 x 1280 mm, Cabrio: 4050 x 1550 x 1350 mm		
Leergewicht	Coupé: 900 kg, Cabrio: 940 kg	Coupé: 920 kg, Cabrio 960 kg	970 kg (Coupé)
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h, 85 PS: 174 km/h	183 km/h	185 km/h
Bauzeit	1964 bis 1967	1965 bis 1967	1967 bis 1968
Stückzahl	Coupé: 3526, Cabrio: 234 (zzgl. 8 Vorserienautos)	Coupé: 1680, Cabrio: 122	Coupé: 1002, Cabrio: 2
Kat-Nachrüstung	Derzeit keine Anbieter bekannt		