



Nachrichten für GLAS-Automobilfahrer und solche die es werden wollen · Heft 4/1965

**GLAS**



**GLAS DEUTSCHER TOURENWAGENMEISTER 1965**

## Jedesmal wenn bei GLAS ein neues Modell gestartet wird,

hat man im Werk selbstverständlich auch Vorstellungen vom Kreis seiner zukünftigen Fahrer. Es ist interessant, nach einiger Zeit Prognose und Wirklichkeit miteinander zu vergleichen.

Der sportlich-elegante GLAS 1300/1700 GT findet zum Beispiel, mehr als ursprünglich vermutet, die Aufmerksamkeit der Frau. Sie liebt an diesem eleganten Coupé nicht nur das Temperament und die sportlichen Fahr-Eigenschaften, sondern ebenso die erlesene Form und Ausstattung.

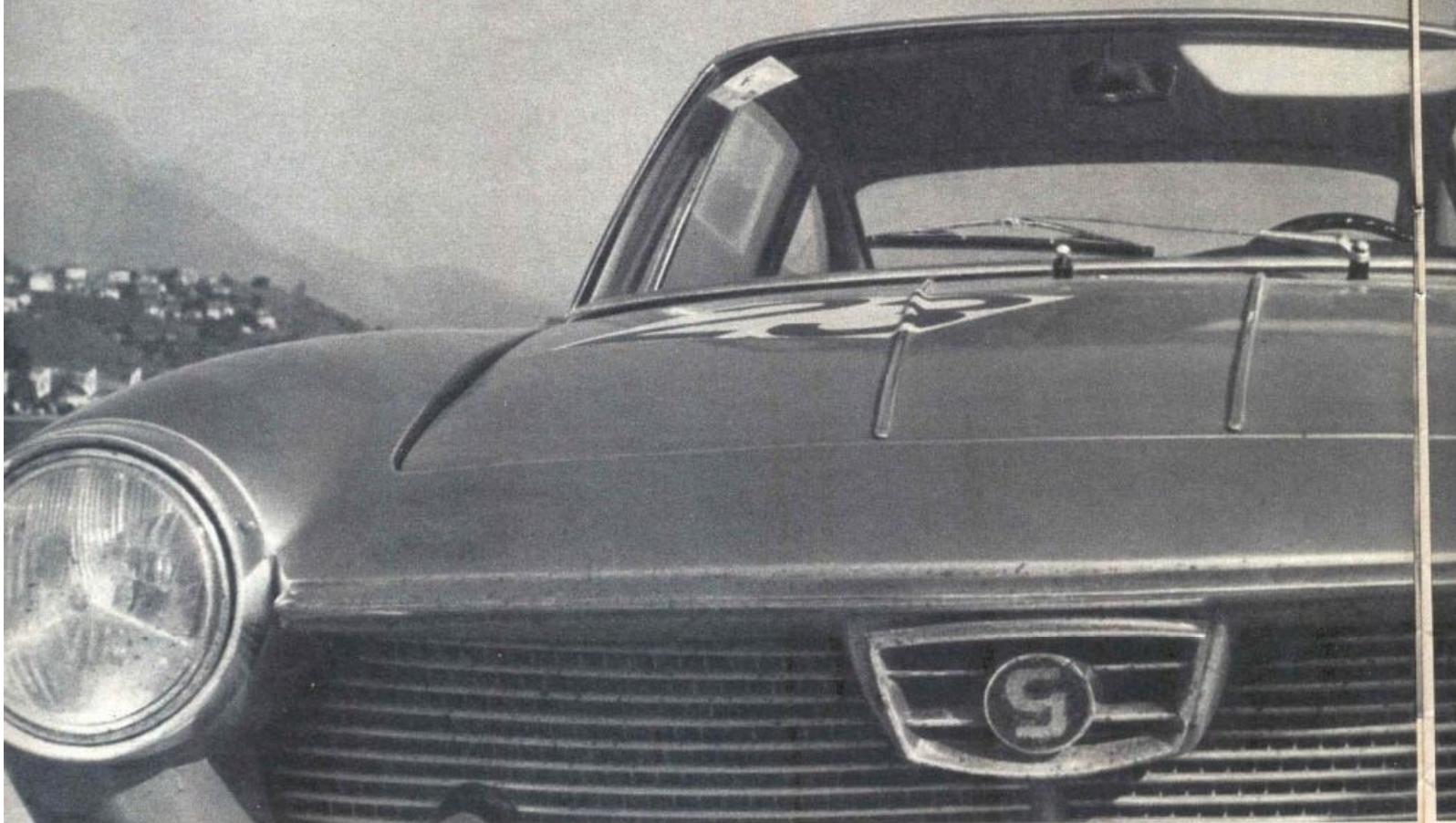
Unsere Bilder zeigen (rechts oben) Akkordeon-Weltmeisterin Marianne Probst. Bei ihr rangiert allerdings an erster Stelle die Freude an der Technik des Wagens, an seiner Sportlichkeit und Schnelligkeit. Sie gehört zu den glücklichen Menschen, die schnelles Fahren nicht nervös, sondern ruhig und konzentriert macht. Deshalb braucht Marianne, wie Sie selbst sagt, als „Mittel der Konzentration“ vor Ihren Konzerten eine Vollgas-Fahrt über die Autobahn.

Nicht minder geschwindigkeitsbegeistert ist die Schweizer Ski-Rennläuferin Anneliese Harzl aus Klosters.

Auf unserem Bild (Mitte) befindet Sie sich auf der Fahrt zu den weißen Bergen bei St. Moritz. Sie ist dort das Hauptsternchen in einem neuen Wolfgang Gortler-Bergfilm, in dem neben einem Sportflugzeug das GLAS-GT-Sportcoupé eine wichtige Rolle spielt.

Unten: Bei der I. Deutschen AvD-Caravan-Rallye 1965 beteiligte sich erstmals auch ein GLAS 1300 GT. Links: Auf dem Nürburgring bei einer Schnellschlepp-Probe. In diesem Moment schaffte der GT mit seiner Anhängelast von 530 kg im 2. Gang bei 6200 U/min 75 km/h. Rechts: Das sympathische Fahrer-Paar als Klassensieger in der Klasse bis 3,20 Meter-Anhänger. Gleichzeitig belegten sie den vierten Platz in der Gesamtwertung.



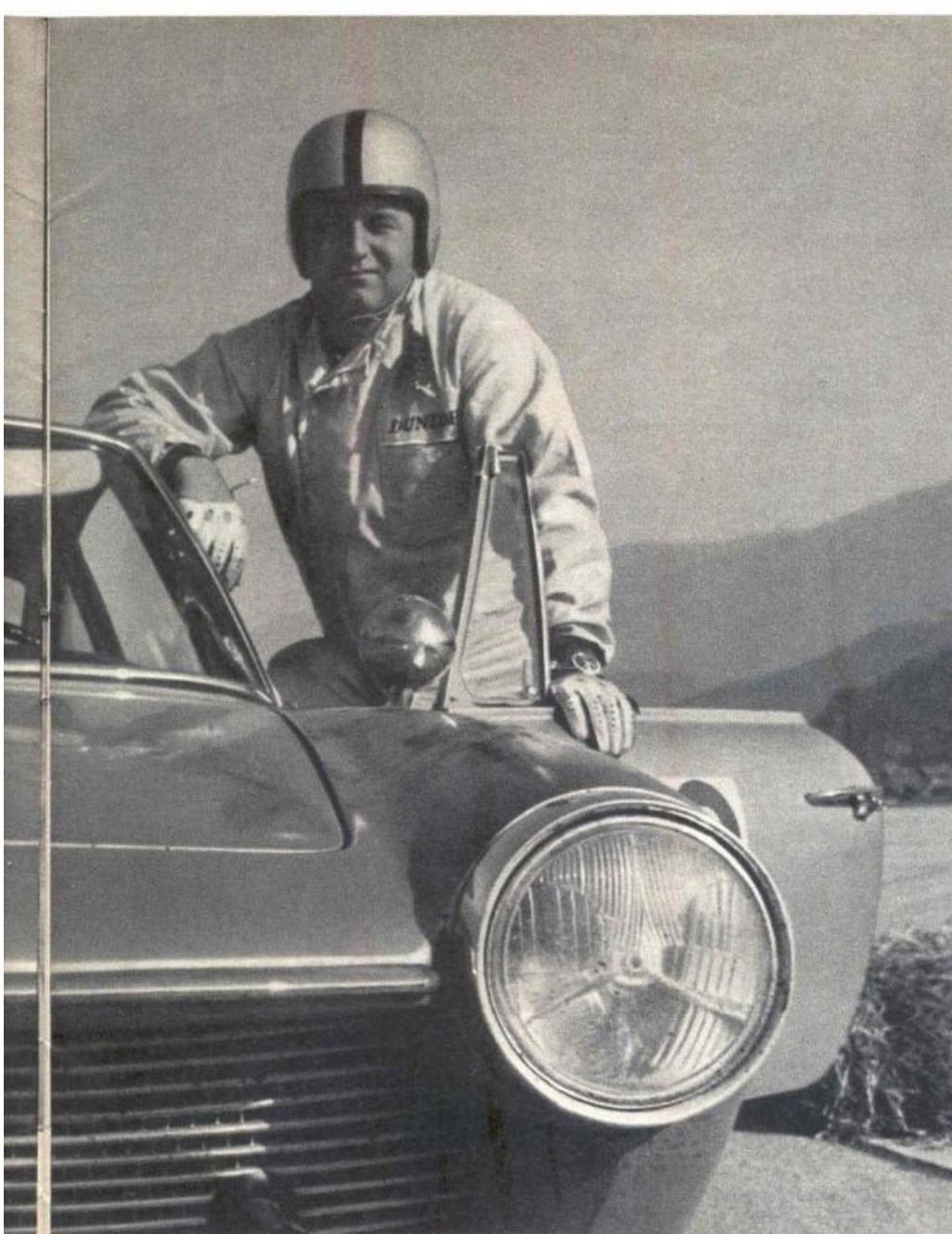


Sie erinnern sich sicherlich noch: In unserer letzten Ausgabe waren wir mit dem Zwischenbericht über die GLAS-Rennerfolge von Werksfahrer Gerhard Bodmer beim GP von Deutschland auf dem Nürburgring stehengeblieben. Das war am 1. August. Mit dieser Großveranstaltung des AvD neigte sich die Saison jedoch keineswegs zum Ende, vielmehr folgten in einem Zeitraum von knapp drei Monaten noch zahlreiche wichtige und spannende Berg- und Rundstreckenrennen. In diesen letzten drei Monaten der Saison 1965 fielen auch die Entscheidungen in den einzelnen Meisterschaften. Gerhard Bodmer war mit den beiden GLAS-Werkswagen, dem 1204 TS und dem 1300 GT, nochmals nahezu jedes Wochenende im Einsatz. Natürlich interessiert Sie jetzt vor allem, wie Bodmer und der GLAS 1204 TS in der deutschen Tourenwagen - Rundstrecken - Meisterschaft abgeschnitten haben, denn in diesem Championat lag der Dingolfinger Routinier von Anfang an ja recht günstig. Er hatte alle Aussichten, eventuell den Titel zu gewinnen - wie schon einmal 1962, wo er die gleiche Meister-

schaft punktgleich mit dem Rheinländer Josef Maaßen/Volvo beendete, so daß es damals gleich zwei Titelträger gab. Bodmer fuhr zu jener Zeit noch den GLAS 600. Die alles entscheidenden Punkte zur diesjährigen Rundstrecken-Meisterschaft wurden bei den beiden letzten Wertungsläufen am 5. September beim 500 km-Rennen auf dem Nürburgring und am 3. Oktober beim Flugplatzrennen in Hannover-Wunstorf vergeben. Beide Rennen gewann Gerhard Bodmer und konnte dadurch seinen 2. Platz in der Tabelle halten. Zunächst führte der Dingolfinger mit seinem GLAS 1204 TS längere Zeit die Rundstrecken-Wertung zusammen mit zwei weiteren Konkurrenten punktgleich an. Dann aber warf ihn sein Ausfall beim Flugplatzrennen Trier (siehe Heft 3/64) um ganze 12 Punkte gegenüber seinen beiden Meisterschafts-Rivalen zurück! Schon im letzten Bericht in Heft 3 hatte ich die - wie sich jetzt auch zeigt - nicht unberechtigte Vermutung geäußert, daß der Punkteverlust von Trier die Chancen für den Titelgewinn stark schmälern wird. Obwohl Gerhard Bodmer alle folgenden

Wertungsläufe bis zum Schluß gewann, war das Mißgeschick von Trier nicht mehr auszubügeln. Schon deshalb nicht, weil dem Hauptkonkurrenten Erich Bitter (Düsseldorf/Abarth-Berlina TC) kaum noch Punkte verlorengingen. Trotzdem kann Gerhard Bodmer mit dem Ausgang der Tourenwagen-Rundstrecken-Meisterschaft zufrieden sein, denn er brachte es, wie schon kurz erwähnt, immerhin noch zum Vize-Meister (punktgleich mit Manfred Schiek/Mercedes 300 SE), während der Rheinländer Erich Bitter auf seinem Fiat-Abarth 1000 TC-Berlina den Titel sicher gewann. Soviel vorab zum Ausgang der in diesem Jahr besonders heißumkämpften Meisterschaft.

Wie schon gesagt, mein letzter Bericht endete mit den beiden Rahmen-Programm-Rennen des GP von Deutschland, wo es für Bodmer einen Sieg auf GLAS 1204 TS bei den Tourenwagen bis 1300 ccm und einen zweiten Platz auf Glas 1300 GT bei den Grand-Tourisme-Wagen bis 1300 ccm gab. Dem GP von Deutschland folgte eine Woche später am 9. August eine weitere Groß-Veranstaltung, diesmal vom



# GLAS- SPORT- REPORT 1965

Bericht über die  
Rundstreckenerfolge  
von Rainer Braun

ADAC: Der Bergpreis Freiburg-Schauinsland als Lauf zur Europa-Bergmeisterschaft für die Sportwagen und als Wertungslauf zur deutschen GT-Bergmeisterschaft für die Grand-Tourisme-Fahrzeuge. Tourenwagen waren nur national begrenzt für den Gau Württemberg bzw. Südbaden ausgeschrieben, so daß Gerhard Bodmer lediglich mit dem GLAS 1300 GT, der in den letzten Monaten besonders erfolgreich war, in der 1,3 Liter GT-Klasse an den Start gehen konnte. Hier traf Bodmer auf harte Fahrer- und Wagenkonkurrenz, die sich ihm in Gestalt der Abarth-Simca-Fahrer Borel und Stierli (Schweiz) sowie Federhofer aus München präsentierte. Daß die schnellen Abarth-Leute auf dem 11,3 km langen äußerst kurvenreichen und schwierigen Bergkurs mit dem motormäßig immer noch klar unterlegenen GLAS 1300 GT nicht zu schlagen waren, stand natürlich für den stets zuversichtlichen Dingolfinger von vorn herein fest. Sieger blieb erwartungsgemäß der Schweizer Roland Stierli. Mit respektablem Abstand landete der Münchner Federhofer auf Platz zwei und Bodmer erreichte mit

nur 5 sek Rückstand zu Federhofer den dritten Rang. Als nächste Veranstaltung stand am 15. August das Bergrennen Happurg als Tourenwagen-Bergmeisterschaftslauf auf dem Programm. Natürlich waren auch GT-Wagen ausgeschrieben, sie blieben jedoch ohne Meisterschafts-Punkte. Gerhard Bodmer erschien in Happurg wieder einmal mehr als Doppelstarter – bei den Tourenwagen konkurrierte er mit dem GLAS 1204 TS und bei den GT's auf dem GLAS 1300 GT. Eine besondere „Freude“ für Bodmer: Erstmals seit dem Zwischenfall beim Flugplatzrennen in Mainz-Finthen (siehe Heft 3/65) konnte er seinen alten Rivalen Manfred Behnke aus München auf Mini-Cooper-S wieder begrüßen. Behnke hatte seinen sagenhaft schnellen Cooper-S, der in Finthen bei einem spektakulären Überschlag ziemlich übel zugerichtet wurde, wieder repariert und ihm eine neue Karosserie verpaßt. Der Grund für das Auftauchen von Behnke war klar: Der Münchner Cooper-Star brannte auf Revanche! Denn schließlich hatte er sich ja bei der Verfolgung von Bodmers GLAS 1204 TS überschlagen.

Er wollte schon allein deshalb dem GLAS-Werksfahrer unbedingt noch vor Ablauf der Saison eins auswischen. Und das gelang ihm. In beiden Wertungsläufen war Behnke und sein Cooper-S jeweils knapp schneller als Bodmer mit dem 1204 TS, der mit 2,5 sek Rückstand auf Behnke mit dem zweiten Platz in der 1,3 Liter-Klasse vorlieb nehmen mußte. Dafür gelang Bodmer in der 1,3 Liter GT-Klasse ein Husaren-Stückchen: Er besiegte Bergfuchs und Abarth-Routinier Karl Federhofer um fast 10 sek in der Gesamtzeit! Ja, es gab sogar einen GLAS 1300 GT-Doppelerfolg, denn auch Privattfahrer Karl Ostheimer aus Schöllkrippen setzte sich noch ganz knapp um  $\frac{2}{10}$  sek vor den favorisierten Abarth-Simca des Münchners, der damit nur Dritter geworden war.

Am 22. August trafen sich Deutschlands Berg-Spezialisten beim Ralsbona-Bergrennen in Kelheim an der Donau. Wiederum ein Bergmeisterschaftslauf, diesmal für die Grand-Tourisme-Wagen. Für Gerhard Bodmer, der wiederum den 1204 TS und den 1300 GT gemeldet hatte, hieß es bei diesem Rennen aufs



Der GLAS 1300 GT war insbesondere in den letzten Monaten der Saison 1965 sehr erfolgreich. Welch harten Fahrstil Gerhard Bodmer bei drei verschiedenen Flugplatzrennen demonstrierte, zeigen die phantastischen Fotos des Sportfotografen H. P. Seufert auf diesen Seiten.

Ganze zu gehen. Denn unter den Zuschauern weilte die Geschäftsleitung des Hauses GLAS mit Anderl Glas an der Spitze, der seine Wagen nun auch einmal mit eigenen Augen siegreich sehen wollte. Nicht letzten Endes sind Werks-einsätze mit erheblichen Kosten verbunden und da möchte man sich doch schon mal selbst davon überzeugen, ob die für die Beteiligung am Rennsport bereitgestellten Mittel auch im Verhältnis zum Erfolg stehen. Nun – die Herren des Hauses GLAS wurden nicht enttäuscht: Gerhard Bodmer schaffte den einzigen Doppel-Sieg des Tages, als er mit dem GLAS 1204 TS die TW-Klasse bis 1300 ccm klar für sich entschied und den Glas 1300 GT in der 1,3 Liter Grand-Tourisme-Klasse erneut vor den hoch-favorisierten Abarth-Simca des Münchners Federhofer setzte. Außerdem erzielte Bodmer – wenn man ein Gesamtklassament bei den Tourenwagen aufstellen würde – die drittbeste Einzel- und Gesamtzeit. Schneller als sein GLAS 1204 TS waren lediglich ein BMW 1800 TI unter Schnitzer (Freilassing) und ein Alfa-Romeo GTA unter Furtmayr/München! Eine Überraschung war natürlich auch der knappe Sieg über Karl Federhofer, den man mit seinem Abarth-Simca diesmal mit Sicherheit an der Spitze erwartet hatte. Aber diese Prognose wurde wieder einmal mehr durch Bodmers gewagte und manchmal schon an Akrobatik grenzende Kurventechnik über den Haufen geworfen. Übrigens ist mit Sicherheit anzunehmen, daß Anderl Glas nach diesem Rennen in bester Laune nach Dingolfing zurückgefahren ist und sich einiges bezüglich der Werksbeteiligung bei Rennen sowie Unterstützung von GLAS-Privatfahrern in der Saison 1966 überlegt hat.

Schon wenige Tage nach dem Ratisbona-Bergrennen erschien Gerhard Bodmer am Nürburgring, um mit dem GLAS 1204 TS an der 82-Stunden-Dauerprüfung teilzunehmen, die als Ersatz für die schwierige Rallye Spa—Sofia—Lüttich auf der Nordschleife des Eifelkurses ausgetragen wurde. Als zweiten Fahrer hatte sich Bodmer wie immer bei derartigen Langstrecken-Rennen den sehr zuverlässigen Dachauer Dieter Schmid mitgebracht. Wie nicht anders zu erwarten, stand der GLAS 1204 TS die materialzermürbenden 82 Std. ohne den geringsten Defekt durch. Bodmer/Schmid erreichten einen hervorragenden 6. Platz im Gesamtklassament und siegten daneben völlig unangefochten in der 1,3 Liter-Klasse. Diese 82 Std. waren übrigens ein gutes Training für das wenig später am 5. September auf dem Nürburgring stattfindende ADAC 500 km-Rennen, das als vorletzter Lauf zur Rundstrecken-Meisterschaft für Touren- und Grand-Tourisme-Wagen bis 1300 ccm gewertet wurde. Bodmer und sein GLAS 1204 TS galt hier wie schon im vergangenen Jahr wiederum als hoher Favorit für den Sieg in der 1,3 Liter TW-Klasse und im TW-Gesamtklassament. Auch 1964 hatte er seine Klasse haushoch gewonnen und verpaßte nur durch einen kleinen Regie-Fehler, der an den Boxen entstanden war, den TW-Gesamtsieg. Aber diesmal mußte es klappen, den Doppel-Erfolg zu landen.

Zwar gab es durch die eminent schnellen Abarth-Werkswagen vom Typ 1000 Berlina TC sehr ernst zu nehmende Konkurrenz, das sollte jedoch für den hartgesoffenen GLAS-Werksfahrer kein Hindernis sein. Bereits die erste der insgesamt 22 Runden (das sind genau 501 km) sah den GLAS 1204 TS mit Gerd Bodmer sowohl



in der 1,3 Liter-Klasse als auch im TW-Gesamtklassement klar in Front, zumal sein schärfster Klassen-Rivale, der Engländer John Terry mit einem Werks-Cooper-S, gleich nach dem Start wegen unerlaubtem Anschleichen durch die Sportkommissare aus der Wertung genommen werden mußte. Nach etwa 10 Runden war Bodmers Position so ungefährdet, daß niemand mehr an seinem TW-Gesamtsieg zweifelte. Aber wieder einmal bestätigte sich der alte Rennfahrer-Spruch „erst am Schluß wird zusammengezählt“. Denn in der 11. Runde mußte Bodmer das erste Mal an die Boxen – nicht etwa um nachzutanken, sondern um Kühlwasser nachzufüllen. Aber es blieb nicht bei dem einen unvorhergesehenen Boxenstop. Noch etwa drei- oder viermal erschien Bodmer

zum Wasser-Nachfüllen. Später stellte sich heraus, daß ein fast lächerlicher Defekt an der Wasserpumpe die Ursache für den Kühlwasser-Verlust gewesen war. Durch diese häufigen Boxenhalte übernahmen natürlich die Fiat-Abarth 1000 TC von Bitter/Düsseldorf und Jüttner-Hohenacker die Führung im TW-Gesamtklassement. In der 1300er-Klasse allerdings blieb Bodmer immer noch vorne und durchfuhr schließlich trotz der zahlreichen Stops als Klassensieger die Ziellinie. In der TW-Gesamtwertung reichte es jedoch nur zum dritten Rang hinter den beiden Abarth-Werkswagen. In der Rundstrecken-Meisterschaft ergab sich nach diesem vorletzten Wertungslauf folgender Punktstand: Manfred Schiek (Möglingen/Mercedes 300 SE) 72, Erich Bitter (Düssel-

dorf/Fiat-Abarth) 70 und Gerhard Bodmer 60 Punkte.

Nach dem 500-km-Rennen war die nächste Veranstaltung wieder ein Bergrennen. Beim internationalen Rheinland-Pfalz-Bergpreis in der Nähe von Kaiserslautern führen die Tourenwagen-Asse um wichtige Punkte zur Bergmeisterschaft. Gerd Bodmer konkurrierte wiederum mit beiden Wagen. Aber er siegte nur mit einem. Mit dem GLAS 1300 GT. Bei den Tourenwagen klappte es nicht so recht. Dauer-Rivale Behnke war mit seinem Cooper-S wie schon einige Wochen zuvor in Happurg erneut schneller als Bodmer auf dem GLAS 1204 TS. Nach zwei Läufen hatte Behnke sechs Sekunden Vorsprung herausgefahren und gewann dementsprechend auch vor Bodmer die Klasse.

**Selbst die schnellen Alfa-Tubolare waren Bodmer in Innsbruck nicht gewachsen, hier geht er in der Hangar-Kurve außen an dem Italiener Volonterio vorbei!**





Doppel-Sieg beim Flugplatzrennen Innsbruck: Hier Gerd Bodmer mit dem GLAS 1300 GT . . .



. . . und hier mit dem GLAS 1204 TS.

Auch wie man einen Abarth „vernascht“, zeigte Gerd Bodmer bei diesem Rennen in Innsbruck.



Auch acht Tage später beim Bergrennen Schwäbische Alb sah das nicht anders aus. Wieder Behnke vor Bodmer! Was dem Münchner Cooper-Mann auf der Rundstrecke versagt blieb, hat er also doch – wenn auch nur am Berg – erreicht. Das war in der Saison 1965 das letzte Bergrennen, wo die beiden Rivalen der 1,3 Liter TW-Klasse gegeneinander fuhren. Behnke blieb mit seinem Cooper am Berg zweifellos der Erfolgreichere, auf der Rundstrecke aber war es unumstritten Gerd Bodmer und sein GLAS 1204 TS. Nun allerdings ist wieder Bodmer mit der Revanche an der Reihe und ich glaube mit Sicherheit, daß er sich das gleich beim ersten Bergrennen 1966 nicht entgehen lassen wird – zumal er dann wahrscheinlich noch ein größeres Geschütz auffährt: den GLAS 1304 TS! Denn dieses Auto ist bis zum Beginn der nächsten Saison bestimmt als Tourenwagen homologiert.

Am 3. Oktober war es dann soweit: Entscheidung und letzter Lauf in der Tourenwagen-Rundstrecken-Meisterschaft auf dem Flugplatzkurs von Hannover-Wunstorf. Doch die Stimmung der Meisterschafts-Aspiranten war mehr als gedrückt, denn 14 Tage zuvor war der in der Wertung mit 72 Punkten vorn liegende Mercedes-Werksfahrer Manfred Schiek bei der Tour d'Europe tödlich verunglückt. Alle mochten den bescheidenen und großartigen Sportmann gut leiden und es gab niemand, der ihm den Titel-Gewinn nicht gegönnt hätte. Am bedrücktesten von allen war jedoch der ungewollt vom Tode Schiek's profitierende Erich Bitter, der bis dahin mit 70 Punkten an zweiter Stelle lag und mit einem weiteren Sieg in Wunstorf Meister wurde. Dasselbe gilt natürlich auch für Gerhard Bodmer, der ebenfalls seine Klasse mit dem GLAS 1204 TS gewann und auch automatisch um eine Position weiter nach vorne rückte. Mit absolut gleicher Punktzahl (je 72 Zähler) sind also Bodmer und Schiek Vizemeister. Der tragische Tod von Manfred Schiek war besonders für Gerd Bodmer ein schwerer Schlag, denn die beiden fuhren ja schon vor vielen Jahren im Motorrad-Geländesport gegeneinander und waren stets gute Freunde gewesen. Fast zur gleichen Zeit wechselten Bodmer und Schiek vom Motorrad-Gelände zum Wagensport über.

Der endgültige Schlußstrich unter die Saison 1965 wurde mit zwei dicht aufeinanderfolgenden internationalen Flugplatzrennen in Österreich gezogen. Am 10. Oktober rief der ÖASC die Rundstrecken-Elite nach Innsbruck zum GP von Tirol und am 17. Oktober traf man sich gleich nochmal – fast mit der gleichen Fahrer- und Wagen-Besetzung wie in Innsbruck – auf dem Flugplatz Wien-Aspern zum Kampf um den Donau-Pokal. Beide Rennen wurden für GLAS zu einem großen Erfolg. In Innsbruck war Gerhard Bodmer auf GLAS 1204 TS und GLAS 1300 GT Doppelsieger und erfolgreichster deutscher Fahrer. Im Grand-Tourisme-Rennen half das Glück allerdings ein wenig nach (so wie auch das Pech oft nachhilft . . .). Denn der klar führende Hans-Dieter Dechent auf Abarth-Simca schied in der letzten Runde aus und so ging der Sieg an den bis dahin zurückliegenden GLAS-Werksfahrer. Bei den Tourenwagen dagegen gewann Bodmer mit einer Runde Vorsprung!

In Wien-Aspern wiederum kamen nacheinander Glück und Pech auf Bodmer zu. Schon in der ersten Runde des GT-Rennens mußte nämlich Hans-Dieter Dechent seinen Abarth-Simca

wieder – diesmal mit einem Zündungsdefekt – zur Seite stellen. Dadurch konnte Gerhard Bodmer mit dem GLAS 1300 GT die Führung in der 1,3 Liter-Klasse übernehmen. Ohne sich an der Tatsache zu stören, daß inzwischen durch einen von einem anderen Konkurrenten hochgewirbelten Stein die Frontscheibe zu Bruch gegangen war, fuhr Bodmer unbeirrt sein Rennen. Bis kurz vor Schluß der insgesamt 25 Runden. Der Motor, der die ganze Saison über gehalten hatte, gab jetzt – beim allerletzten Rennen und wenige Runden vor dem Abwinken – den Geist auf! Ironie des Schicksals...! Trotzdem kam der wackere GLAS-Kämpfer auch aus Wien nicht ohne Siegeslorbeeren zurück. Das Tourenwagenrennen bis 1300 ccm über eine Stunde Gesamtdistanz war für ihn und den GLAS 1204 TS eine sichere Sache. Er brauchte sich dabei noch nicht einmal allzu sehr anzustrengen (was nur sehr selten vorkommt, denn meistens muß hart gefahren werden) und hatte trotzdem bei der Zieldurchfahrt eine gesamte Runde Vorsprung vor der österreichischen Cooper-S-Meute...!

Das wars also für dieses Jahr, liebe Leser. Für immer müssen wir uns bestimmt nicht verabschieden, zumindest aber doch für dieses Jahr. Und 1966 heißt es bei Glas und den zahlreichen GLAS-Privatfahrern wieder: Auf ein Neues! Natürlich werde ich mir dann auch entsprechende Mühe geben, in vierteljährlichem Turnus stets mit den neuesten Berichten und Informationen von der Motorsport-Front zur Stelle zu sein. Spätestens in den GLAS-Nachrichten Nr. 2/66 steigt also wieder der erste Lage-Bericht.



In einer Kurve setzt Bodmer zum Überrunden eines Konkurrenten an.

# GLAS RALLYE-ERFOLGE 1965

Ein Bericht von Wolfgang Rausch

Die Sportsaison 1965 ist abgeschlossen. Um es vorwegzunehmen: Sie war für unsere GLAS-Fahrer ein voller Erfolg! Ein Erfolg, wie man ihn zu Beginn des Jahres nicht erwarten durfte, denn es gelang den Sportfahrern das scheinbar Unmögliche: Sie sammelten noch mehr Lorbeer als im Vorjahr! Dazu beigetragen hat natürlich auch, daß 1965 der 1300 GT erst richtig „zum Zuge“ kam. Diese Sportsaison hat bestätigt, was schon im Vorjahr unter aktiven Fahrern bekannt war: Wer in den Klassen der Tourenwagen und der GT-Fahrzeuge bis 1300 ccm siegen will, der muß einen GLAS fahren! Im Sport-Jargon heißt sie die „GLAS-Klasse“.

Das Imponierendste aber ist, daß die Rallye-erfolge auf GLAS nicht von einer kleinen Handvoll von Spitzenkönnern, sondern auf breiter Basis errungen wurden! Dabei gab es natürlich harte und spannende Kämpfe um die Plätze und den Klassensieg innerhalb der GLAS-Equipe, denn außer seinen Stallgefährten fürchtet ein GLAS-Fahrer so schnell nichts.

Bei der Rallye Hansa-Pokal 1965 hat in der Südschleife die Führung des Mittelfeldes der Steinhagener Becker vor Adolf Meinzer aus Koblenz übernommen.

Foto: Seufert





Selbstverständlich gibt es aber unter ihnen einige, die zu den absoluten Spitzenkönnern gehören, Fahrer, die als Favoriten an den Start gehen und denen der Sieg selten genommen werden kann! Denken wir nur an Namen wie Theo Klinck und Norbert Supper, an Dieter Lambart, der 1965 auf seinem GLAS 1300 GT in der Rallyemeisterschaft Vizemeister werden konnte, oder an den Österreicher Loisl Wiener-Linz, der auch dieses Jahr wieder Österreichischer Staatsmeister auf GLAS 1204 TS wurde. Aber selbst diesen überragenden Fahrern gegenüber zeigen sich die anderen GLAS-

Fahrer recht respektlos, und der Nachwuchs drängt nach vorn. Unter diesen Nachwuchsfahrern sind vor allem zu nennen: Röder, Wolf, Schmitt, Bedrich, Laermann, Baumgartner, Haberland und Ernst. Daneben aber gibt es eine Vielzahl anderer Fahrer, die mit zu dem einmaligen Erfolg der GLAS-Automobile im Sportjahr 1965 beigetragen haben, und die unmöglich alle aufgeführt werden können. Auch die genaue Zahl der errungenen Erfolge liegt im Augenblick noch nicht vor, wir werden sie aber unseren Lesern in Heft 1/66 mitteilen. Kommen wir nun zu den einzelnen Veranstal-

**Oben: Krauss/Hans auf GLAS 1204 TS bei der Rallye München-Wien-Budapest.** Foto: Jelinek

**Unten: Theo Klincks Kurventechnik zu beobachten, ist jedesmal von neuem ein Vergnügen.** Foto: Seuffer



**Oben:** Theo Klinck beim „Tanken“. So vergnügt sieht nur einer aus, der sich bereits seine Gewinnchancen ausgerechnet hat.

**Mitte:** Supper/Wirth an der österreichischen Grenze. Man beachte die Scheinwerfer des GLAS, die mit Schaumgummipolstern gegen Steinerschlag geschützt sind und die schräggestellten Zusatzscheinwerfer, die die Kurven ausleuchten!

**Unten:** Auch auf Geröll und Schotter fährt Supper seinen GLAS noch meisterhaft!

(1 Foto Seufert – 2 Fotos Fenzlau).

tungen, von denen wir nur die erwähnen wollen, die zu einer Deutschen Meisterschaft gewertet wurden.

Beginnen wir mit der **Mitternachtsfahrt Saar**, dem ersten Lauf zur Deutschen Tourenwagenmeisterschaft. Gesamtsieger und Klassensieger der GT-Klasse bis 1300 ccm wurde Theo Klinck mit seinem Beifahrer Theo Füger. Klinck bewältigte als einziger Fahrer die sehr schwierige Strecke mit 0 Strafpunkten. Auch die Tourenwagenklasse bis 1300 ccm wurde eine sichere Beute der GLAS-Fahrer: Norbert Supper plazierte sich hier als Klassensieger mit seiner Beifahrerin Hannelore Wirth vor Schmitt/Schmid.

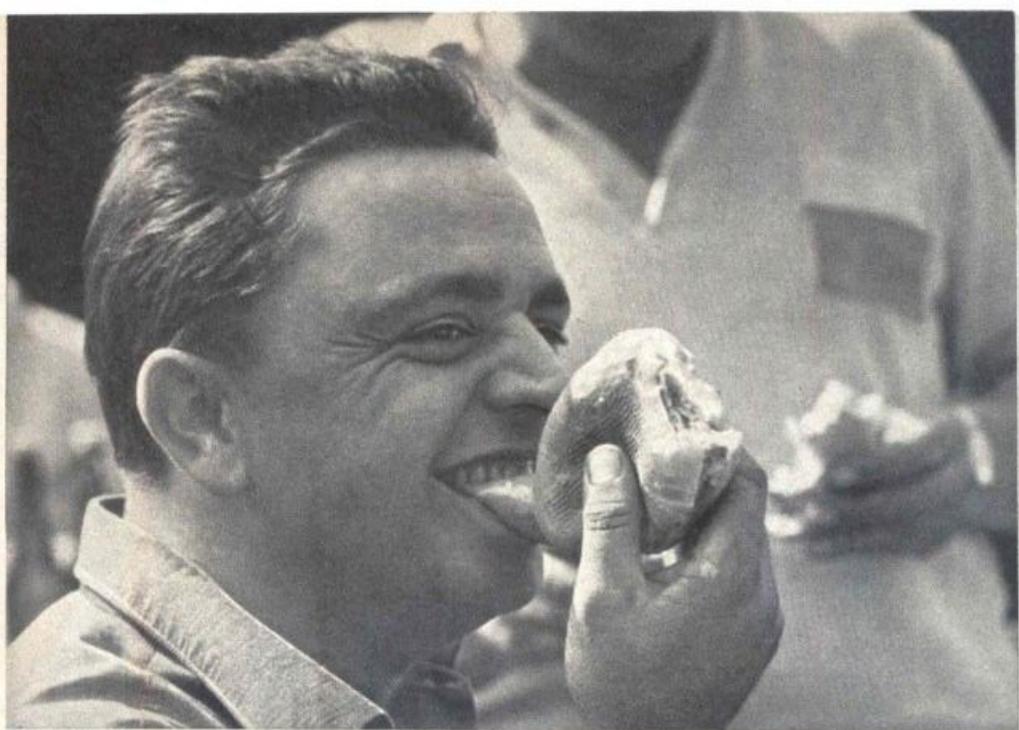
Triumphal – es gibt kein anderes Wort dafür – schnitten die GLAS-Sportfahrer bei dem zweiten Lauf um die Tourenwagenmeisterschaft ab: der **Silbernen Kogge von Hamburg**. In der Tourenwagenklasse kamen nur 9 Fahrzeuge in Wertung an. Alle 9 waren GLAS-Fahrzeuge, die anderen Wagen schieden bei dieser sehr harten Veranstaltung sämtlich aus. Bei den GT-Fahrzeugen bis 1300 ccm sah es ähnlich aus: Die ersten 3 Wagen waren GLAS-Fahrzeuge!

Aber weiter mit der Tourenwagenmeisterschaft: Bei dem dritten Lauf, der Fränkischen Zuverlässigkeitsfahrt, mußten sich Ernst/Struckmann, die die letzte Veranstaltung als Klassensieger beendeten hatten, dem Team Schmitt/Schmid beugen. Weder Supper noch Klinck waren diesmal am Start.

Der vierte Lauf brachte eine Enttäuschung, nicht nur für die GLAS-Fahrer, sondern auch für alle „ehrliehen“ Rallyefahrer. Der „**Goldene Bär von Berlin**“ war nämlich keine Rallye im eigentlichen Sinn, sondern ein Rennen, das aus 40 Runden um die Avus bestand. Ganz klar, daß hier die praktisch serienmäßigen Rallyeautos wenig Chancen hatten. So siegte denn auch ein rennmäßig hergerichteter Cooper S bei den Tourenwagen und ein Alfa-Romeo bei den GT. Hinter diesen Wagen belegten dann allerdings die GLAS-Fahrzeuge die Plätze.

Die **Rallye Wiesbaden** stand als nächster Lauf auf dem Programm. In der Tourenwagenklasse kamen 4 Autos ans Ziel. Alle 4 waren GLAS-Fahrzeuge. Klassensieger dieser sehr schweren Veranstaltung wurden Röder/Henneking vor Ernst/Struckmann. Theo Klinck wird die „Wiesbaden“ 1965 wohl lange nicht vergessen, denn er mußte sich einem Nachwuchsfahrer beugen, dem Wiesbadener Laermann nämlich. Auch Laermann fährt – wie könnte es anders sein – einen GLAS, im Gegensatz zu Klinck aber einen 1300 GT. Theo Klinck fuhr den 1304 TS, der ja noch nicht als Tourenwagen homologiert war und deshalb als GT starten mußte.

Lesen Sie weiter auf Seite 19



# Rallye-Erfolge 1965

von Wolfgang Rausch

Fortsetzung von Seite 13

Wie hart der Kampf dieser beiden Fahrer war, ist daraus ersichtlich, daß Laermann das GT-Gesamtklassement gewann und in der absoluten Wertung Zweiter wurde, während Klinck Zweiter des GT-Klassements und Vierter der absoluten Wertung wurde! Man sieht also: Auch Meister können geschlagen werden, wenn auch vielleicht ein Quäntchen Glück und viel Können dazugehört.

Aus unerklärlichen Gründen heraus war die **Internationale Wein-Rallye** überraschend schwach besucht: Nur 42 Wagen waren am Start. In der Tourenwagenklasse bis 1300 ccm sogar kein einziger, so daß sich GLAS mit dem Klassensieg von Dieter Lambart auf dem 1300 GT in der GT-Klasse bis 1300 ccm zufriedengeben mußte.

Die absolut härteste Rallye des Jahres 1965 war unzweifelhaft die Eifel-Rallye. Von 93 gestarteten Fahrzeugen kamen ganze 12 ans Ziel. Von

In verwegener aber trotzdem sicherer Fahrweise nimmt Rallye-As Dieter Lambart hier die Glemsock-Kurve auf der Solitude, wo es bei der Lyon-Charbonnières schnelle Runden zu absolvieren galt.

Nachricht bei Redaktionsschluß:

**Klinck / Füger**

**Südwestdeutscher ADAC-Meister 1965**

Diesen beachtlichen Regional-Erfolg errangen Klinck/Füger auf GLAS 1204 TS und GLAS 1300 GT. Mit 1479 Punkten konnten sie die Konkurrenten weit distanzieren (1173 - 1061 - 905).





Durch den Klassensieg bei der Grenzlandfahrt 1965 wurde Loisl Wiener zum siebentmal österreichischer Staatsmeister, davon sechsmal auf GLAS.

den beiden Klassen bis 1300 ccm, den Tourenwagen und den GT, kam ein Wagen an und wurde natürlich Klassensieger: Theo Klinck mit Beifahrer Theo Füger, dem hier ein Sonderlob gezollt werden soll, denn der Beifahrer hatte bei dieser Veranstaltung gewiß nicht das leichteste Los. Ein Kuriosum übrigens am Rande: Norbert Supper konnte nicht mit seinem Glas starten, weil seine Beifahrerin krank war. Er „verdingte“ sich also seinerseits als Beifahrer. Der Erfolg dieses „Ausflugs“: Nicht nur ein Klassensieg, sondern auch noch der zweite Platz im Gesamtklassement!

Nach einer Sommerpause von 10 Wochen trafen sich die Rallyefahrer, die um die Tourenwagenmeisterschaft fahren, zur **Rallye Avus**. Auch hier waren, wenn auch nicht im gleichen Maß wie beim Goldenen Bär, die rennmäßig hergerichteten Cooper-S und Alfa-Romeo den GLAS-Rallyeautos überlegen, wozu noch das Pech kam, daß Theo Klinck, der diesmal mit einem 1204 TS und nicht mit dem 1304 TS fuhr, einen Lagerschaden hatte und somit nur Vierter wurde.

Aber weiter mit der Tourenwagenmeisterschaft: bei den beiden letzten Läufen, der **Rallye Baltic** und der **Westfalenfahrt**, kam keine GT-Klasse bis 1300 ccm zusammen, so daß sich bei diesen beiden Veranstaltungen die GLAS-Fahrer mit ihren Siegen in der Tourenwagen-Klasse zufriedengeben mußten. Bei der Rallye Baltic war es das Team Röder/Henneking, das diese Klasse gewann, bei der Westfalenfahrt waren es die noch wenig bekannten Fahrer Rosemeyer/Pape, die unter rund 20 gestarteten Wagen zum Erfolg kamen! Wir sind sicher, auch in Zukunft noch mehr von ihnen zu hören.

Bevor wir zur Rallyemeisterschaft übergehen, noch eine allgemeine Feststellung: Wir haben gesehen, daß GLAS praktisch bei jedem Mei-

sterschaftslauf den Klassensieger stellt. Warum nun wird dann kein GLAS-Fahrer Meister? Der Grund liegt auf der Hand und spricht für die sportliche Einstellung der GLAS-Werke: Es wird nicht ein Fahrer in den Vordergrund geschoben, der mit einem schnellen Auto regelmäßig gewinnt, sondern alle Fahrer bekommen die gleiche Chance. Deshalb gewinnt zwar immer ein GLAS, aber nicht immer der gleiche Fahrer. Auf diese Weise gehen die Punkte für die Meisterschaft verloren.

Jetzt aber zur Rallyemeisterschaft. Saisonauftakt war traditionellerweise die **Rallye Lyon—Charbonnières**. Bei dieser Rallye gewann Dieter Lambart auf dem GLAS 1300 GT seine Klasse gegen die stärkste internationale Konkurrenz! Bei den Tourenwagen dagegen mußten sich Norbert Supper und Hannelore Wirth mit dem zweiten Platz in der Klasse zufriedengeben. Erster wurde ein Renault-Werkswagen, dessen Fahrer die Strecke solange trainiert hatte, daß er sie wie im Schlaf abfuhr. Dieser Werks-Renault wurde absoluter Gesamtsieger der Rallye. Supper/Wirth aber blieb der Trost, daß sie die **beste deutsche Mannschaft** überhaupt waren! Supper ist es gewöhnt, bester deutscher Teilnehmer bei internationalen Rallyes zu sein. Kurze Zeit vorher erst gelang ihm ein Klassensieg bei der „**Rallye dei Fiorix**“, die als Lauf zur Europa-Rallyemeisterschaft noch mehr umkämpft war als die „Lyon-Charbonnières“. Damals war er ebenfalls bester deutscher Teilnehmer gewesen.

Bei dem zweiten Lauf zur Rallyemeisterschaft, der „**Hessen-Rallye**“, wurde aus der Tugend eine Not gemacht, wie man in Anlehnung an das Sprichwort sagen möchte: Sie wurde nach dem Leistungsgewicht gewertet, so daß die hohe Leistung der GLAS-Automobile hier zum Nachteil wurde. Dies gilt zumindest für die Tourenwagenklasse, während in der GT-

Klasse die Sache nicht ganz so schlimm war. Deshalb belegten auch GLAS-Wagen die ersten 5 Plätze in dieser Klasse, an der Spitze Dieter Lambart mit dem 1300 GT.

Auch bei der **Roland-Rallye** kam Lambart zu einem Klassensieg, dem dritten in ununterbrochener Folge. Auf die nächsten Plätze kamen ebenfalls GLAS-Wagen in der Klasse der GT-Fahrzeuge bis 1300 ccm, während Norbert Supper seinen sicheren Klassensieg bei den Tourenwagen buchstäblich verschlief, so daß ein GLAS nur auf den zweiten Platz kommen konnte. Bei der **Rallye Trifels** hingegen kamen „programmgemäß“ mit Dieter Lambart und Theo Klinck wieder GLAS-Fahrzeuge zu zwei Klassensiegen. Lambart hatte mit seinem bisherigen Abschneiden die Grundlage für seinen späteren zweiten Platz bei der Rallyemeisterschaft gelegt.

Als 5. und 6. Veranstaltung zur Rallyemeisterschaft wurden zwei Veranstaltungen in Österreich ausgetragen. Der Österreicher Loisl Wiener kam auf seinem Glas 1204 TS zu einem zweiten Platz im Gesamtklassement bei der Rallye Semperit, bei der Lambart einen sicheren Klassensieg wegen eines Fehlers seines Beifahrers verlor, und bei der Österreichischen Alpenfahrt wurde Wiener Klassensieger und Lambart Zweiter seiner Klasse. Auf jeden Fall wurde Wiener (seine Frau ist gleichzeitig seine bewährte Ko-Pilotin) wiederum Österreichischer Staatsmeister in der TW-Klasse bis 1300 ccm.

Die **Rallye Genf** war der Höhepunkt der Rallyemeisterschaft. Sie zählte gleichzeitig zur Europa-Rallyemeisterschaft. Lambart fiel aus, aber Supper platzierte sich hervorragend und wurde zweitbesten deutscher Teilnehmer.

Der Titel „**Deutschland-Rallye**“ wird in jedem Jahr an eine andere renommierte Rallye verliehen und deutet an, daß es sich bei ihr um den Höhepunkt im deutschen Rallyesport handelt. In diesem Jahr war die **Internationale Rallye Frankfurt-Bad Homburg Deutschland-Rallye**. Sieger der Tourenwagen bis 1300 ccm: Supper vor Heimer. Klassensieger der GT-Fahrzeuge bis 1300 ccm: Lambart vor Wolf. Alle Fahrer natürlich auf GLAS!

Die restlichen Läufe zur Rallyemeisterschaft litten meist an chronischem Teilnehmermangel. Das gilt vor allem für die **Rallye Bad Neuenahr**, bei der Lambart zum zweiten Platz seiner Klasse kam, der ihm auch gleichzeitig den zweiten Platz in der Rallyemeisterschaft einbrachte. Wegen mangelnder Beteiligung mußte die letzte vorgesehene Veranstaltung, die **Noris-Rallye**, sogar völlig ausfallen.

Die GLAS-Erfolge der vergangenen Saison waren – wie ich schon am Anfang sagte – so, wie sie in diesem Ausmaße wohl niemand erwartet hätte. Das legt allerdings auch unseren Fahrern die Verpflichtung auf, im nächsten Jahr nicht schlechter abzuschneiden. Die GLAS-Automobilwerke unterstützen dieses gewiß sehr kühne Vorhaben, indem sie das Ihre dazu beitragen: Der 1304 TS ist jetzt endlich als Tourenwagen homologiert, so daß die Sportfahrer im kommenden Jahr eine noch bessere „Waffe“ in der Hand haben als bisher: Die Klasse bis 1300 ccm kann mit dem 1304 TS nun voll ausgenutzt werden. Warten wir ab, was uns das neue Jahr bringen wird. Der gegenwärtige Stand sowohl an hervorragenden Motorsportlern wie an leistungsstarken und zuverlässigen GLAS-Automobilen berechtigt zu den besten Hoffnungen.



# GLAS

## SPORTERFOLGE

Die Modelle 1204 TS und 1300 GT errangen bei nationalen und internationalen Motorsportwettbewerben bis November 1965:

**Deutsche Rundstreckenmeisterschaft**

**Eine Regionalmeisterschaft**

**18 Gesamtsiege, 203 Klassensiege**

**295 Gold-, 244 Silber-, 182 Bronze-Medaillen**

Noch ist die Siegesbilanz unvollständig. Dennoch spricht sie schon heute deutlich für die enorme Leistungskraft und Zuverlässigkeit der GLAS-Automobile.

GLAS-AUTOMOBILWERKE DINGOLFING / BAYERN