

VOORZICHTIG,

Een rij-impressie van een van mijn favoriete sportwagens aller tijden, is dat vanuit journalistiek standpunt verantwoord? Ik denk van wel. Maar het lijnenspel is zo mooi dat je er lyrisch van zou kunnen worden. De vormgeving van dit Duitse sportwagentje is tijdloos.....Voor diegenen die het merk Glas überhaupt niet kennen volgt een beknopte geschiedenis van het "kleine" merk dat zulke goede wagens fabriceerde, maar uiteindelijk toch als familiebedrijf het onderpit moest delven en overgenomen zou worden door het BMW concern.

Glas geschiedenis

Hans Glas GmbH uit het Beierse Dingolfing was van oorsprong een familiebedrijf dat louter landbouwmachines vervaardigde. In de jaren vijftig begonnen zij ook scooters te fabriceren, meegezogen door de enorme groei tijdens de wederopbouw. Daar was veel vraag naar omdat men verlegen zat om praktische maar goedkope transportmiddelen. De Goggo-roller (scooter) was het resultaat. Glas senior begreep echter dondersgoed dat zodra de welstand zou toenemen de mensen liever in een vierwieler zaten dan zich in weer en wind op een scooter voort te bewegen. Uit de Goggo-scooter ontwikkelden zij derhalve de Goggomobil, een dwergauto die eerst als 'limousine', later ook als 'coupe'

verkrijgbaar was. Na de Goggomobil, die bijzonder goed verkocht, ontwikkelden ze bij Glas de "grote" Goggomobil, de T600/T700 die later Isar gedoopt werd. De Isar begon, zeker in de tweekleurige uitvoering, zowaar op een echte auto te lijken... Zoals u ziet verliepen de ontwikkelingen bij Glas eerder evolutionair dan revolutionair.

De Isar werd niet het kassucces dat Glas senior verwachtte. Met zoon Andreas- die inmiddels tot junior-chef gepromoveerd was- besloot men een auto voor de middenklasse te ontwerpen. Met de groeiende welvaart leek dat een beter idee te zijn dan louter het topsegment van de onderklasse te bestrijken. Om vooral de link naar de eerder geproduceerde dwergauto's bij het koperspubliek te vermijden werden de nieuwe auto's Glas genoemd. In 1961 was er dus de eerste echte automobiel van het Duitse merk: de Glas S 1004. Een eigenzinnig ogend autootje dat (destijds!) van hoogwaardige techniek voorzien was. In het vooronder zat een geheel aluminium 1000cc viercilinder (vandaar de typeaanduiding 1004) met bovenliggende nokkenas dat gemeen veel toeren verdragen kon. Technisch opzienbarend was destijds de getande nokkenasriem, de meeste concurrenten gebruikten een ketting voor de aandrijving van de nokkenas. Hoewel het Glas motortje anno nu eerder conventioneel te noemen is, moet je niet vergeten dat de meeste concurrenten zich destijds met geheel gietijzeren constructies

en onderliggende nokkenas behielpen. Na de 1004 ontwikkelde Glas grotere en snellere motoren en waren ze ook als coupé's verkrijgbaar. Zoals bijvoorbeeld in de 1304 Cl. U raadt het al: er zat een 1300cc viercilinder in het vooronder.

1963: De introductie van de Glas 1300 GT:

Het publiek werd pas goed verrast op de auto-show in Frankfurt in September 1963. Toen verscheen de eerste echte sportwagen van Glas, de Glas 1300 GT. Deze wagen was vanaf het begin als coupe en als cabriolet verkrijgbaar. De carrosserie was onder de meesterhand van de Italiaan Pietro Frua ontstaan. Dit moet een van zijn beste ontwerpen ooit zijn! De auto ziet er bijzonder sportief uit, met 'smoel', zonder van overdadige opsmuk voorzien te zijn. Naast de uitgewogen, attractieve vormgeving bewees de Glas GT zich in de praktijk door zeer praktisch, betrouwbaar, snel en zuinig te zijn. Dat was niet zo'n wonder want de auto maakte gebruik van al bestaande Glas techniek.

Dat betekent in het geval van de GT: achter een starre achteras met halfelliptische bladveren en een panhardstang, aan de voorkant troffen we (en dat was nieuw) dubbele draagarmen aan. Onder de motorkap snorde het bekende aluminium viercilindertje. De motor telde 1290cc en was goed voor 75 PK bij 5.500 tpm. Het motortje mocht graag en veel toeren draaien: 7000 tpm vormden geen enkel probleem. De wagen kreeg bijzonder lovende kritieken en men was

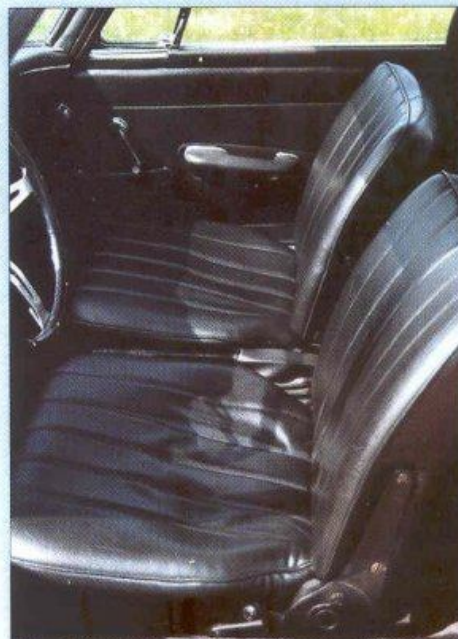
GLAS!



Op een metertje meer of minder is niet gekeken bij het ontwerp van het overzichtelijke dashboard.



De achterbank biedt ruimte aan kinderen of masochistische volwassenen.



De stoeltjes zitten beter dan ze eruit zien.

unaniem tevreden met de top van 170 km/uur en het lage verbruik. In 1965 zag de tweede versie van de 1300 GT het licht: Nu met 85 PK en een luchtinlaat op de motorkap. Dat luchtkanaal was bovenal bedoeld om ruimte te maken voor een grotere en nog sterkere motor. Dat was de Glas 1700 GT, zoals diegene die bij het artikel afgebeeld staat. Het 1700 blok was gebaseerd op het blok van de 1300, opgeboord en voorzien van een krukas met een langere slag. Op zich was de vermogenswinst niet groot, 'onze' 1700 GT levert 100 PK bij 5.500 toeren, 15 meer dan de 1300 versie. Het rijkarakter is echter volledig anders. Waar het overvierende 1300 blokje graag toeren maakt moet de 1700 GT het vooral van bottompower en vermogen in het middengebiet hebben. De carrosserie en het interieur verschillen in niets van de tweede serie van de 1300 GT. Vermeldenswaard is verder nog dat deze Glas zeer zeldzaam is. Van de coupe werden 1680 stuks gebouwd en van de cabriolet 122. Rond het einde van 1966 raakte Glas in financiële moeilijkheden en werd door het BMW concern overgenomen. Het eveneens Beierse BMW kwam in 1967 prompt uit met de BMW 1600 GT... Dat is exact dezelfde

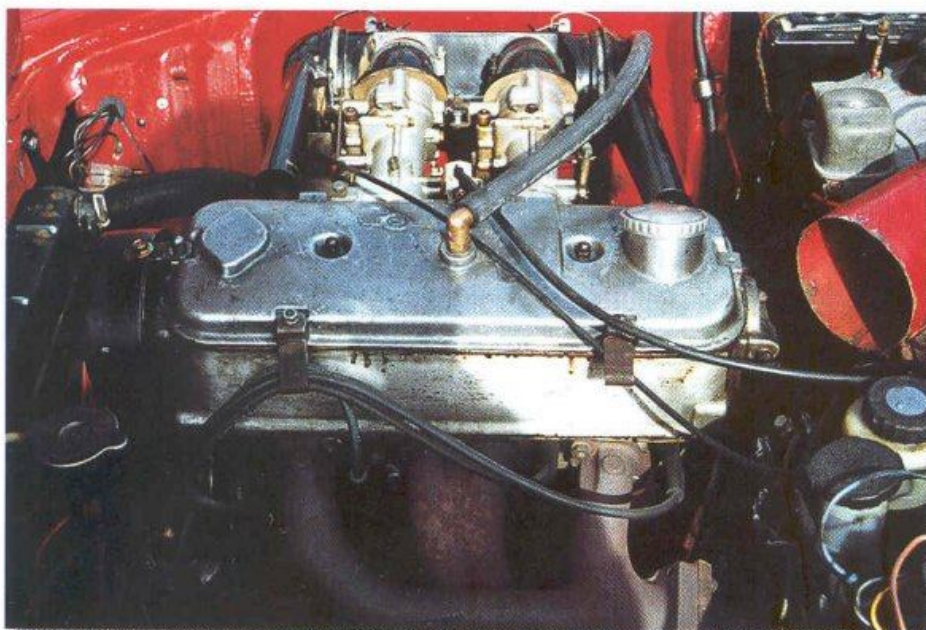
auto als de Glas GT, maar nu met motor, versnellingsbak en achteras die van BMW afkomstig waren. De uiterlijke veranderingen bleven beperkt tot niertjes in de grille, ronde BMW achterlichten en andere logo's. Saillant detail: in het voorjaar van 1959 waren de zaken precies omgekeerd en Hans Glas liet de kans lopen het toen noodlijdende BMW over te nemen! BMW hield de 1600 GT voor één jaar in het modelgamma en na 1002 geproduceerde (BMW) exemplaren viel het doek voor de Glas automobielen.

De eigenaren van deze 1700 GT:

In Tubbergen, in het onthaastte gebied Twente (dit voor de randstedelingen onder u) kwam ik in contact met Herman en Paul Hofste. De eigenaren van deze rode sportbolide. Zij beschikken over een klein maar bijzonder gezellig ouderwets automobielbedrijf en liefhebbers in klassiek. Mijn vader had de Glas in de etalage zien staan en informeerde mij daar onmiddellijk over. Zeer enthousiast bovendien, daar hij een groot liefhebber van Glas is. Een jaar of vijftien geleden beschikte hij over een 1304 CL en twee (!) BMW-Glas 1600 GT's. Ik weet nog dat ik als kleine jochie eeuwig

aan zijn hoofd liep te zeuren dat hij de beste van de twee sportcoupes eens moest gaan restaureren. Maar goed, wegens eeuwig tijdsgebrek werden de wagens voor een luttel bedrag verkocht. Enorme spijt was dan ook zijn deel toen hij deze, vrijwel ongerestaureerde, wagen in het echt zag. De auto is afkomstig uit het land aan de andere kant van de Grote Oceaan en is vrijwel 100% compleet en origineel. Als je om de wagen heen loopt en hem goed bekijkt valt op dat er werkelijk geen spatie roest te ontdekken is. De (originele) rode laklaag is wel recentelijk vernieuwd en ook de bekleding binnenin de auto is nieuw. Zelfs de nieuw meegeleverde radio zit er nog in... Technisch is alles zoals het meer dan dertig jaar geleden de fabriek verliet. De motor, versnellingsbak en achteras, zijn vrijwel origineel, dankzij de lage





Extreem modern: volledig aluminium motortje met zijn getande riem als nokkenaandrijving.

kilometerstand van de auto. Wel heeft Herman de kop er af gehaald om hem van andere klepzittingen te voorzien waardoor de wagen nu op loodvrije benzine kan rijden. Dat is wel zo verstandig gezien het feit dat het jaar 2000 met rasse schreden nadert. Deze auto, uit 1967, verkeert weliswaar niet in concoursstoestand, maar is wel zeer geschikt voor dagelijks gebruik en gewoon erg mooi. De minpunten betreffen de optische toestand van de motor en de motorruimte, dat kan netter. Ook ontbreken de wiel-doppen met Glasemblemen en het embleem van de grille. Met weinig moeite is deze auto is een uitmuntende conditie te brengen. Was de 1700 GT mijn eigendom, dan zou ik hem waarschijnlijk zo laten, wat patina heeft tenslotte zijn charme. Opvallend is dat vader en zoon bijzonder gek met deze wagen zijn en Paul (junior) wist me met een grijns van oor tot oor te melden: "Snelle wagen, die Glas, loopt zomaar 190 km/per uur." Herman (senior) keek een beetje zorgelijk waarop ik hem meedeelde dat geen enkele lezer van

Auto

Motor Klassiek op de topsnelheid zit te wachten. Inmiddels begon ik wel wat rusteloos te worden. Paul kreeg dat snel in de gaten en reed de auto vlot de showroom uit.

Rijden: Ik wil er ook één, een 1300 mag ook!

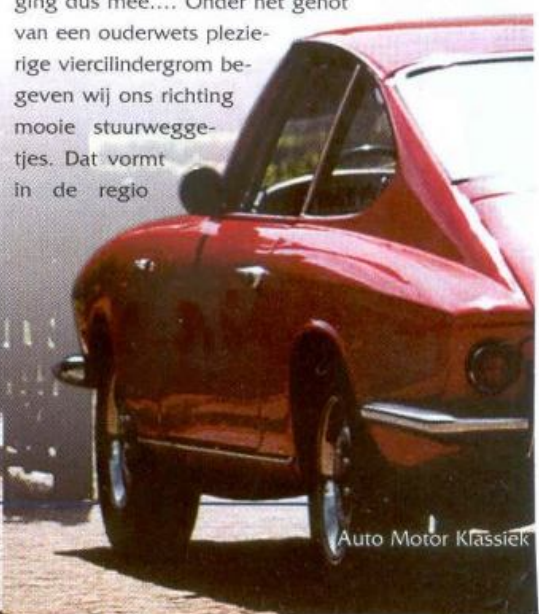
Goed, instappen maar. De deuren openen wijd waardoor het ook voor de niet lenige mensen onder ons gemakkelijk instappen is, ondanks de zeer lage bouw. Wat direct opvalt is de goede vorm van de kuipstoeltjes en de royale beenruimte voor langere mensen. Zeker zo opvallend is het indruwekkende instrumentenpaneel met een rij meters die een vliegtuigcockpit niet zouden misstaan en het prachtige dunne stuur. Dat stuur heeft drie gepolijste aluminium spaken, de meters brengen je op de hoogte van de snelheid, het toerental, de oliedruk en temperatuur, de watertemperatuur, de benzine voorraad en de accuspanning. Er is niet op een meetertje meer of minder gekeken. Bovendien ziet

het er in zijn geheel erg sixties uit. Een aangename karaktervolle cockpit dus. Na het stoeltje in de juiste stand te hebben gezet valt alles perfect op zijn plaats.

De pedalen en het schakelpookje zijn per-

Technische Gegevens Glas 1300 GT	
Glas 1300 GT:	
motor:	viencilinder viertakt in l vijfmaalgelagerde kruk
Cil. inh.:	1290 cc
boring maal slag:	75 maal 73 mm
Vermogen:	75 PK. bij 5500 (1e
arrosserie:	zelfdragend
Versnellingsbak:	vierbak, vijfbak was op
Voorwielophanging:	dubbele draagarmen r
Achterwielophanging:	starre as met half-ellip panhardstang.
Bouwtijd:	Coupe: 3/64 tot 8/6 gemaakt
Glas 1700 Gt:	
gegevens:	dezelfde specificaties l
Cil. inh.:	1682 cc
boring maal slag:	78 maal 88 mm
Vermogen:	100 PK. bij 5500
Bouwtijd:	Coupe: 5/65 tot 8/6 gemaakt
BMW (Glas) 1600 GT:	
gegevens:	exact dezelfde specific
Motor:	(BMW) viencilinder vier ketting aangedreven, v
Cil. inh.:	1573 cc
boring maal slag:	84 maal 71 mm
Vermogen:	105 PK. bij 6000 tpr
achterwielophanging:	(BMW) pendelassen r
Bouwtijd:	Coupe: 9/67 tot 8/6
	Alleen als coupe verkri

fect geplaatst.. Daarna vertrekken wij: Mijn vriendin vond het zo'n geweldig leuke auto, zij ging dus mee.... Onder het genot van een ouderwets plezierige viencilindergrom be-geven wij ons richting mooie stuurweggetjes. Dat vormt in de regio



700 GT en BMW (glas) 1600 GT:

gekoeld, tandriemaangedreven nokkenas, 2x carburateurs.

5 PK. bij 5800 (2e serie)

erbaar

ieveren, telescopische dempers en stabilisator.

adveren, telescoopedempers en een

stuks Cabrio: 9/65 tot 8/67234 stuks gemaakt

stuks Cabrio: 9/65 tot 8/67122 stuks gemaakt

halve:

n, watergekoeld, bovenliggende nokkenas door elagerde krukas, 2 solex carb.

ieveren en telescoopedempers.

stuks gemaakt.

lechts 2 coupé's gemaakt]

Tubbergen geen enkel probleem. De versnellingsbak is werkelijk super, zeer licht te bedienen en je schakelt hem kort en exact, passend bij het sportieve karakter van de auto. De eerste 30 kilometer doe ik het "heanig an" (dat is Twents) om het blok rustig op temperatuur te laten komen. Desondanks vallen me een paar minpuntjes op: er zit veel te veel spel-ling op

het stuurwiel waardoor de wagen vaag aanvoelt, dat past niet bij een sportwagen als deze. Ook de remmen voelen dood aan. Daar moet dus aan gewerkt worden. Wat in positieve zin opvalt is de enorme Duitse degelijkheid van de auto. Hij lijkt wel nieuw te zijn, of je nou over klinkerwegen rijdt of over verkeersdrempels, je hoort geen kraakje geen rammeltje, helemaal niets.

Nadat de motor is warmgedraaid trappen we het gaspedaal wat dieper in. De auto trekt grommend maar gemakkelijk door naar de 5000 toeren en....dan begint de koppeling te slippen. Chips! Desondanks kan je gemakkelijk 140 (4.500 t/p.m.) kruisen en op een lang recht stuk bedenk ik me dat dit een perfecte auto is voor lange afstanden. Een karaktervolle comfortabele en snelle reiswagen waar je hoge gemiddelden mee kan rijden zonder vermoeid te raken. Ook de fijne in- en uitlaatgrom maken de auto spannend, zonder dat het hinderlijk wordt. Milieuactivisten en dijkbewoners zijn deze auto dus niet direct ongunstig gezind. De wagen accelereert ondanks de slippende koppeling behoorlijk en na een opeenvolging van bochten blijkt wat een enorm fijne stuurwagen dit is. Ondanks de speling op het stuurhuis en de banden van het uiterst duistere merk Cheng-Shin is de wegligging voorbeeldig. Bij echt stevig bochtenwerk krijg je met een dosis onderstuur te maken dat voorspelbaar overgaat op oversturen. Maar dan ben je al stevig aan het rossen.

Al rijdende merkt mijn vriendin lachend op dat ik "Good Vibrations" van de Beach Boys aan het neurien ben. Dat zijn de gevoelens die de Glas bij mij oproept. Een geweldig gevoel van kwaliteit doordrenkt de wagen en de rij- en stureigenschappen zijn geweldig. Glas is er ook goed in geslaagd de auto een hoop bottompower mee te geven met dit 1700 blok. Ik ben eigenlijk wel benieuwd naar de 1300 GT, die wat hoger draait. Uit rijtesten uit de oude doos kan je opmaken dat veel journalisten destijds in de 1300 GT de vijfde versnelling een beetje misten. Met de 1700 versie heb je daar geen last van. Een vijfbak is overigens altijd een optie van Glas geweest, maar wel een dure zodat de meeste over vier versnellingen beschikken.

Deze Glas moet terug

Ik heb een volledige dag mogen genieten van de Glas, maar voor het bedrijf van vader en zoon Hofste sluit moet de auto terug zijn. Jammer, ik zou willen dat ik hem de mijne mocht noemen. De paar minpunten die ik opsomde zijn makkelijk te verhelpen en dan beschik je over een zeer zeldzame maar heerlijke rasauto. Je vervangt de koppeling, reviseert het stuurhuis, gooit de Cheng-Shin banden bij het oud vuil en je bent klaar. (Als je er tenminste ook weer nieuwe banden op zet.) Motor, versnellingsbak en alle andere onderhuidse technische onderdelen zijn puik in orde en de auto rijdt

fantastisch, de benaming GT doet de auto echt eer aan. Ondanks chronisch geldgebrek toch maar even geïnformeerd of hij niet te koop is. Dat leverde een ietwat pijnlijke situatie op. Vader Hofste vond dat de auto voor zo'n 20.000 Guldens wel naar een liefhebber mocht, volgens zoon is de auto gewoon niet te koop! Het staat in ieder geval onomstotelijk vast dat je erg veel geluk moet hebben om een mooie en goede Glas te bemachtigen. Van de 1300 GT zijn er in totaal 3526 gemaakt, van de 1700 GT versie verlieten slechts 1680 exemplaren de fabriekspoorten. Maar heb je er eenmaal één, dan bezit je een formidabele klassieker waarmee je zonder problemen in het huidige verkeer kunt meekomen. Reisje Italië met 140 continue op de klok? Geen probleem. Tenminste zolang je met zijn tweeën bent. Achterin kun je een stel kinderen kwijt, maar volwassenen houden aan de beschikbare ruimte makkelijk een hernia over! Het is duidelijk een 2+2 coupe, geen volwaardige vierzitter. Over smaak valt niet te twisten, maar ik ben bijzonder gecharmeerd van het uiterlijk van de Glas. Zelfs de onderdelenvoorziening schijnt in Duitsland nog beter dan verwacht te zijn. De som van de eigenschappen laat de balans duidelijk een kant op slaan: ik moet dringend ook een Glas hebben, het mag zelfs een 1300 zijn...

tekst & foto's: Bart Ezendam