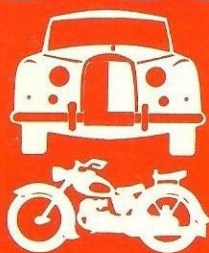


MARKT

Heft 6 Juni 1987
Lit. 4000,- sFr.4,- öS.32,- DM **4,-**
1Y1281E



für klassische Automobile
und Motorräder

Europas größte
Oldtimer-Zeitschrift



Sunbeam-Motorräder



Ford Mustang

NSU Sportmax
Glas/BMW GT



Vorsicht, Glas!

Die Glas-Modelle 1300 GT und 1700 GT, die sich zum BMW 1600 entwickelten

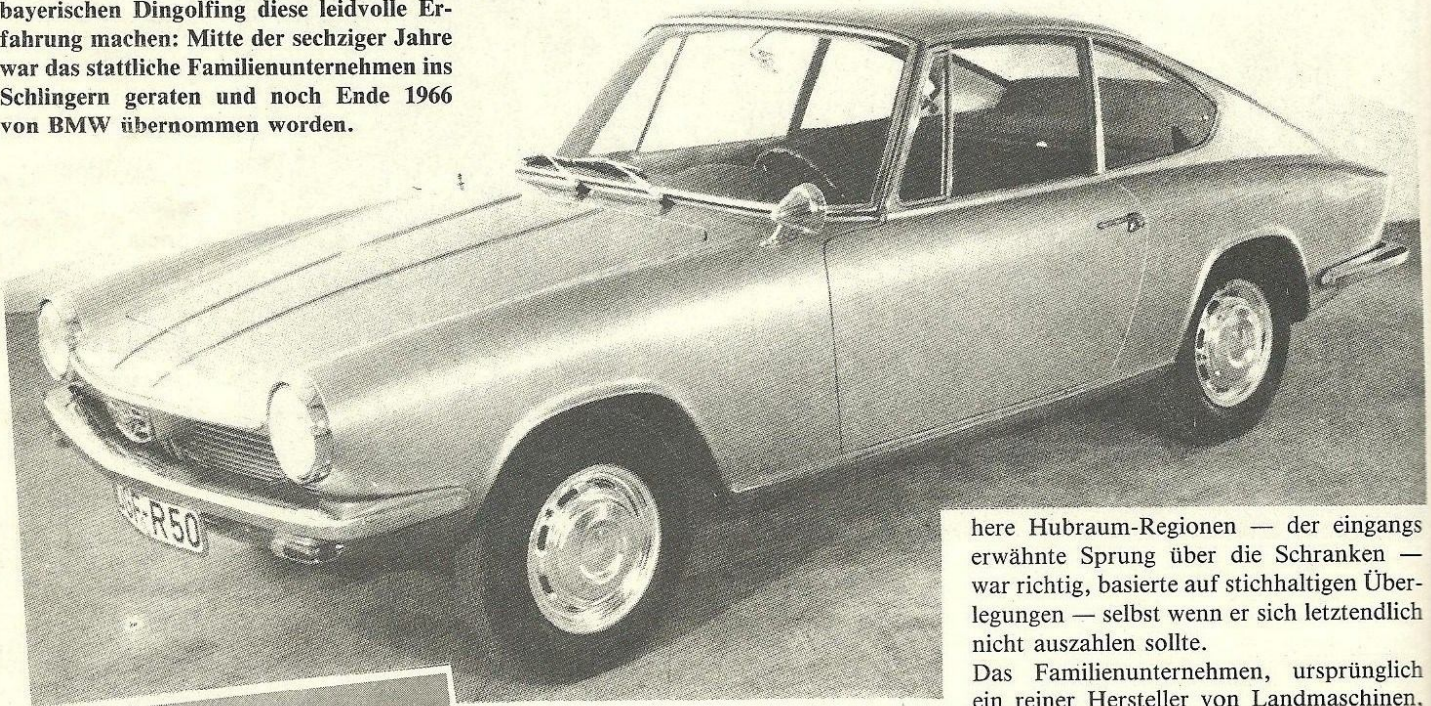
von Dieter Günther

Soziale Schranken lassen sich nur schwer überwinden, das ist bekannt. Aber gilt dieser gesellschaftspolitische Grundsatz auch für den Automobilbau? Offenbar schon — jedenfalls mußte die Hans Glas GmbH im bayerischen Dingolfing diese leidvolle Erfahrung machen: Mitte der sechziger Jahre war das stattliche Familienunternehmen ins Schlingern geraten und noch Ende 1966 von BMW übernommen worden.

Ironie des Schicksals: Knapp zehn Jahre früher hatten die Dinge völlig anders ausgesehen. Da steuerte BMW mit seiner seltsamen Modell-Palette — Billig-Mobile auf der einen, vielzylindrige Luxusliner auf der



Gibt sich mit der Niere zu erkennen: BMW 1600.



here Hubraum-Regionen — der eingangs erwähnte Sprung über die Schranken — war richtig, basierte auf stichhaltigen Überlegungen — selbst wenn er sich letztendlich nicht auszahlen sollte.

Das Familienunternehmen, ursprünglich ein reiner Hersteller von Landmaschinen, hatte sich in den frühen fünfziger Jahren ein zweites Standbein geschaffen — mit dem Bau von Motorrollern. Weil, so überlegte der 1890 geborene Hans Glas, in der jungen Bundesrepublik Deutschland die Nachfrage nach motorisierten Fortbewegungsmitteln sprunghaft steigen würde, die meisten Leute sich zunächst aber mit etwas Zweirädrigem würden begnügen müssen. Außerdem war sowas einfacher und billiger herzustellen.

Der Erfolg seiner Goggo-Roller — benannt nach seinem Enkel Andreas, dessen Spitzname eben Goggo war — gab dem alten Glas recht; ewig so weitergehen würde das aber nicht, das wußte er. Im selben Maße

anderen Seite und dazwischen nichts als Lücke — in Richtung Abgrund, während die Glaserei ordentlich lief. So gut, daß im Frühjahr 1959 sich die bayerische Regierung an Hans Glas wandte und ihm vorschlug, die BMW-Aktiengesellschaft zu übernehmen. Sogar eine Landesbürgerschaft wurde in Aussicht gestellt!

Aber dies Geschäft erschien dem Senior-Chef denn doch ein paar Nummern zu groß; er lehnte ab. Und bewies damit gleichzeitig, daß er ein Mann mit dem Blick für das Machbare war.

Dieser Blick für das Machbare hatte entscheidend zum Erfolg seines Unternehmens beigetragen. Denn auch der Vorstoß in hö-



Glas Grand Tourisme 1300 (oben) und 1700 (unten).



Für die Liebhaber schöner und schneller Autos war der Glas 1300 GT eines der — auch finanziell — attraktivsten Fahrzeuge seiner Zeit und Klasse.



GT meint Grand Tourisme, was wörtlich genommen ein Auto ist, in dem man große Strecken schnell und bequem zu zweit zurücklegen kann.

wie der Wohlstand wuchs, mußte die Bereitschaft abnehmen, sich auf einem Motorrad Wind und Wetter auszusetzen. Die Folge: Selbst der zufriedenste Roller-Pilot würde sein Gefährt für einen Untersatz mit vier Rädern, mindestens aber einem Dach überm Kopf in Zahlung geben. Für diesen Augenblick hieß es gerüstet zu sein.

Man war gerüstet: Aus dem Goggo-Roller entwickelte sich das Goggomobil, jenes Zwergenauto, das erst als Limousine, dann als Coupé mit unterschiedlicher Motor-Bestückung zu haben war. Und das sich sehr gut verkaufte.

Wie aber wollte man die Kundschaft halten? Es gab eigentlich nur eine Möglichkeit: Das Programm mußte aufgestockt werden

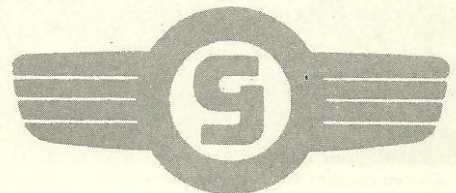
— und so debütierte das „Große Goggomobil“, T 600/T 700 oder später Isar genannt. Das war fast schon ein ausgewachsenes Auto, das seinen Besitzer mit Panorama-Scheibe und (auf Wunsch) Zweifarben-Lackierung verwöhnte — Zutaten, die es üblicherweise nur bei den „Ganz Großen“ gab.

Leider zeigten sich plötzlich die ersten Image-Probleme: Zweifarben-Lack und Panorama-Blick mochten nicht recht zu einem Goggomobil passen. Man fühlte sich gar zu sehr an einen Kleinwagen und an schlechte Zeiten erinnert... Jedenfalls blieb der Absatz des Isar weit hinter den Erwartungen zurück.

Daß da ein Zusammenhang bestand, blieb natürlich auch Hans Glas und Sohn Andre-

as — mittlerweile zum Junior-Chef befördert — nicht verborgen. So wurde aus dem „Großen Goggo“ kurzerhand ein Glas.

Eines hatten Vater und Sohn Glas dabei gelernt: Wenn sie künftig in die Mittelklasse vordringen wollten, durften ihre Autos auf keinen Fall mit der eindeutig besetzten Bezeichnung „Goggomobil“ in Verbindung gebracht werden. Sonst war von vornherein alles verloren.





Und in die Mittelklasse wollten sie, um jeden Preis. Auch das erwies sich als richtige Überlegung: Ende der fünfziger Jahre wurde deutlich, daß der Kleinwagen-Boom schon bald zu Ende gehen würde. Wieder hieß es für die Hans Glas GmbH gerüstet zu sein. Und wieder war man es: Diesmal mit dem S 1004, der 1961 gezeigt wurde. Dabei handelte es sich um eine wirklich bemerkenswerte Konstruktion, die



Die langgestreckte flache Form gab dem GT seine Rasse.



Der Glas 1300 GT war mit seinem 75-PS-ohc-Motor 170 km/h schnell, was er nicht zuletzt seinem günstigen Leistungsgewicht von 10,7 kg/PS verdankte.



„Damen entzückt vor allem der erlesene Geschmack und der Komfort, mit dem sie sich in diesem Wagen umsorgt fühlen“, warben die Glas Automobilwerke.



Raritäten: Der weiße 1700 GT gehörte Frua, der an diesem Fahrzeug sehr hing, gehörte doch der Glas GT zu seinen schönsten Schöpfungen. Das Roadster-Cabriolet glänzt durch seinen hervorragenden Originalzustand.



Zog überall die Aufmerksamkeit auf sich: Glas 1300 GT Roadster-Cabriolet. Mit der Namensgebung wollte man ausdrücken, daß das Fahrzeug sportlich wie ein Roadster, aber dicht und wetterfest wie ein Cabrio ist.



Glasklare Sache: Glas GT und Roadster-Cabriolet.

eindrückt und überraschten das Publikum der IAA in Frankfurt vom September 1963 mit gleich zwei neuen Modellen: Einer anspruchsvollen Mittelklasse-Limousine und einem 1300 GT genannten Sportwagen, den es gleich als Coupé und als Cabrio zu sehen gab.

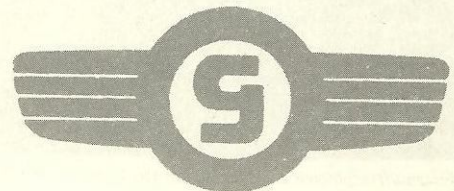
Vor allem der GT sorgte für Aufregung, beim Publikum wie bei der Konkurrenz. Man mußte bei den Dingolfingern ja mit allerhand rechnen — aber ein Sportwagen? Unglaublich!

Was auf den ersten Blick bestach war seine Linienführung. Auch hier hatte man gelernt. War noch der gefällige, insgesamt

mit einem hochmodernen Triebwerk ausgerüstet, zu einem sensationell günstigen Preis angeboten wurde. Mit einem Goggo aus den alten Tagen hatte der S 1004 jedenfalls nichts mehr gemeinsam — und so drohte Andreas Glas spaßhaft-grimmig all denen Prügel an, die dazu Goggomobil sagen würden. Nicht ahnend, daß ausgerech-

net ein Zöllner an der deutsch-schweizer Grenze der Unglücksrabe sein sollte! Vom Erfolg ihres kühnen Vorstoßes war außer ihnen selbst wohl kaum jemand überzeugt. Es gab sogar eine Meinungs-Umfrage, die das rasche Ende der Firma ergab!

Die Dingolfinger zeigten sich davon unbe-





aber doch etwas biedere S 1004 von einem deutschen Designer entworfen worden, so ging der 1300 GT auf das Konto von Pietro Frua. Mit diesem italienischen Karosserie-Künstler hatte Andreas Glas Anfang 1963 Kontakt aufgenommen und sofort Eini-gung erzielt: Der Maestro avancierte zum Haus-Stylisten, der nicht nur die GT-Modelle, sondern auch die ebenfalls 1963 in Frankfurt gezeigte Limousine entwarf (und später den 2600, den sogenannten „Glase-rati“, folgen ließ).

Frua, am 28. Juni 1983 im Alter von 70 Jahren verstorben, lag damals gut im Ge-schäft: Die Maserati-Typen Mistral und Quattroporte etwa zählten ebenso zu seinen Schöpfungen wie der Volvo P 1800 und der Renault Floride; sie waren entweder in sei-nem eigenen Studio entstanden oder noch bei seinem früheren Arbeitgeber Ghia (mit dem er sich wegen der so erfolgreichen Flo-ride gründlich zerstritt). Borgward-Freun-den ist sein Name schließlich noch durch je-nes extravagante Lloyd Alexander Coupé bekannt, das ein Konkurrent zum NSU Sport-Prinz werden sollte, sowie durch eine Limousine, die als Nachfolger für den Han-sa 1100 gedacht war — und die sich zum Glas 1500 mauserte!

Mit dem 1300 GT hat Frua zweifellos eine seiner besten Arbeiten auf die Räder ge-stellt. Der Italiener, der sonst eher zu ver-spieltem Design neigte und den Effekt ger-ne der Funktion überordnete, präsentierte sich hier von seiner besten Seite. Egal ob offen oder geschlossen — sein Entwurf wirkte aus jeder Perspektive überzeugend. Die ruhige, ausgewogene Linienführung war aber nicht nur attraktiv, sondern ver-

fügte sowohl über praxisgerechte Qualitä-ten wie über einen eigenständigen Charak-ter. Kein Wunder, daß der Glas-Sportler ankam!

Zumal er technisch einiges zu bieten hatte. Zwar basierte der wohlgeformte Neuling in wesentlichen Punkten auf der schon be-kannten 4er-Baureihe, mit der er etwa die starre Hinterachse (mit halbelliptischen Blattfedern und Panhard-Stab) gemeinsam hatte, doch waren andere Details neu. Wie



Mit geschlossenem Verdeck macht das Roadster-Cabriolet keine so gute Figur, es geht viel von der harmonischen Linienführung verloren. Aber wer will schon mit einem solchen Fahrzeug geschlossen fahren?



Frischluf Vergnügen in seiner schönsten Form verspricht der Glas auch heute noch.



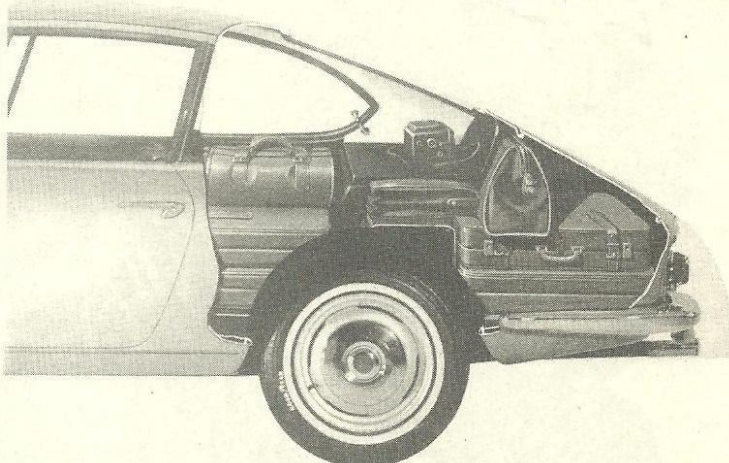
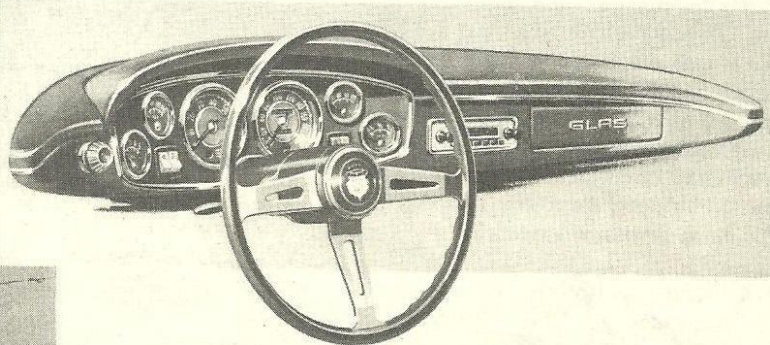
„Dieses Auto liegt einem auf Anhieb in der Hand“, sagen alle, die es einmal fahren.

die an doppelten Querlenkern geführte Vorderachse.

Große Mühe war auf eine günstige Vertei-lung der Achslast gelegt worden; die schlechten Noten, die die als kopflastig gel-tenden kleineren Vierzylinder kassiert hat-ten, wollte man von vornherein vermeiden. Zu diesem Zweck plazierte man den Motor



Wer würde da nicht gerne einsteigen und mitfahren!



Der Blick in den Innenraum läßt keinen Zweifel aufkommen, daß man es mit einem reinrassigen Sportwagen zu tun hat: Sechs Rundinstrumente zeigen an, wie es um Öldruck, Öltemperatur, Drehzahl, Geschwindigkeit, Wassertemperatur und Tankinhalt bestellt ist. Fräulein machte hier keine Zugeständnisse an modische Zeitströmungen. Das Lenkrad steht steil und für sportliches Schalten wurde der Schalthebel aufwendig nach hinten verlegt. Aber auch der Komfort kam mit einem ansehnlichen Kofferraum nicht zu kurz.

praktisch genau über der Vorderachse und schuf so einen Fahrschemel, der bei größeren Reparaturen relativ bequem ausgebaut werden konnte.

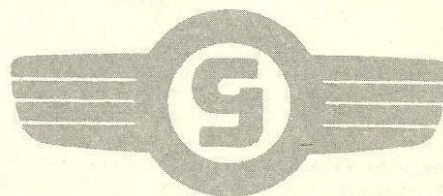
Ebenfalls aus Gründen einer besseren Gewichtsverteilung wanderte der üppig dimensionierte Tank — Fassungsvermögen: 58 Liter — auf die Hinterachse, wo er gleichzeitig vor Auffahr-Unfällen gut geschützt untergebracht war.

Technisches Prunkstück des 1300 GT aber war zweifellos sein Motor. Auch der stammte im Prinzip aus dem S 1004, hatte aber eine gründliche Leistungskur erhalten und brachte es bei einem Hubraum von

exakt 1290 ccm auf 75 DIN-PS bei 5500 U/min. Eine der hervorstechendsten Eigenschaften dieses hochmodernen Triebwerks war seine enorme Drehfreudigkeit: Selbst über 7000 U/min waren kurzzeitig möglich. Dafür verantwortlich zeichnete die in vielen Punkten bemerkenswerte Konstruktion des Vierzylinders. Kurzhubig ausgelegt und mit fünf Kurbelwellen-Lagern versehen, verfügte er über eine obenliegende Nockenwelle — die mittels eines Zahnriemens betätigt wurde! Das war eine absolute Pionierleistung, auch wenn ihre Bedeutung damals noch nicht abgeschätzt werden konnte. Heute, rund 25 Jahre später, hat sich der

Zahnriemen nicht nur durchgesetzt, sondern Steuerkette und Stirnräder eher in den Hintergrund gedrängt.

Damals war das eine originelle Lösung, mehr nicht. Ersonnen hatte sie Andreas Glas, Chefkonstrukteur und Geschäftsführer Karl Kompert sowie Versuchsleiter



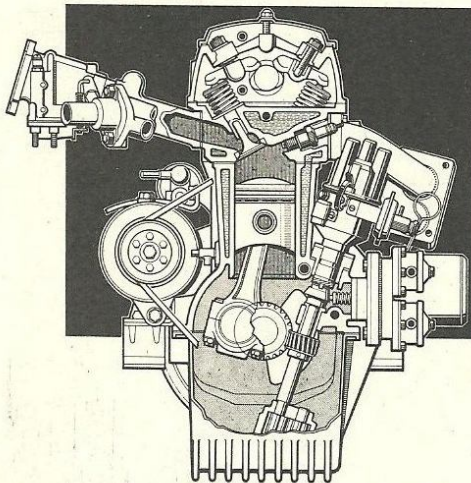


Hans Zettler — mit Hilfe des Zufalls. Im Glas-Haushalt war nämlich eine Küchenmaschine kaputt gegangen, die von Andreas Glas sofort demontiert wurde. Ob er sie letztendlich reparierte, ist nicht überliefert; fest steht nur, daß er bei dieser Gelegenheit einen kleinen Zahnriemen entdeckte, der ihn zum Nachdenken anregte...

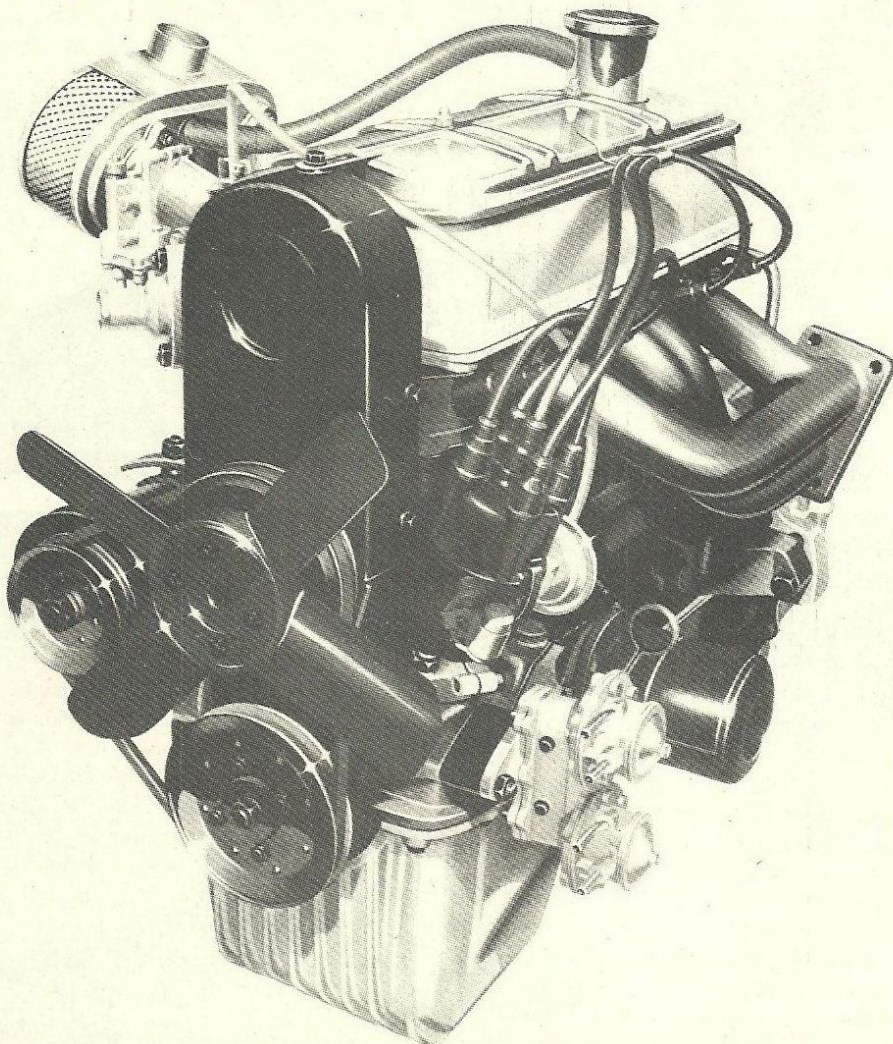
Er konsultierte seine Mannschaft, erfuhr, daß derartige Dinge sich auch bei anderen Gerätschaften bewährten — und nahm Kontakt mit Continental auf. Der Rest war (fast) nur noch Formsache.

Im GT jedenfalls machte das 1,3-l-Triebwerk eine ausgesprochen gute Figur; bemängeln konnte man eigentlich nur, daß mit 3,2 Litern das Ölvolume etwas knapp ausgefallen war. Dafür hatten die Glas-Techniker ihrem Schützling eine Ölwanne mit Kühlrippen spendiert, und das sorgte für einen gewissen Ausgleich.

Ein reizvolles Auto also. Allerdings verging über ein halbes Jahr, bis April 1964 die Serienherstellung anließ und sich die ersten



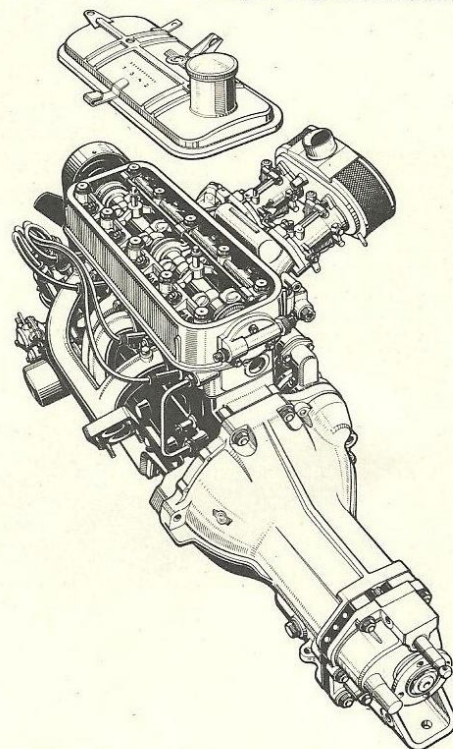
Der Querschnitt durch den Reihen-Vierzylinder zeigt die zentral obenliegende Nockenwelle mit hängenden Kipphebeln. Die Ventile sind V-förmig in einem Winkel von 30° angeordnet.



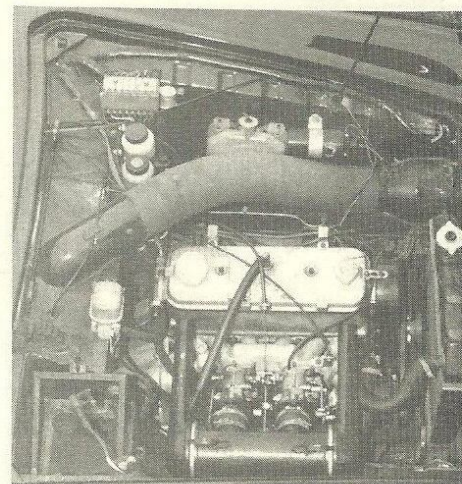
Der moderne Ventiltrieb des 1,3-l-Glas-Motors verkraftete mühelos Drehzahlen bis zu 7000 U/min. Da der Ölinhalt mit 3 Litern relativ bescheiden ausfiel, spendierte man dem Motor eine Aluminiumölwanne, um die Temperaturprobleme in den Griff zu bekommen.

glücklichen Besitzer hinter dem sportlichen Lenkrad und dem Armaturenbrett mit den vielen Instrumenten niederlassen konnten. Und dann war zunächst nur das Coupé lieferbar; Schwierigkeiten mit dem Cabrio-Verdeck verzögerten den Produktionsbeginn des offenen 1300 GT.

Die ersten Testberichte erschienen und besicherten dem Neuling gute Kritiken: Die Fahreigenschaften erwiesen sich trotz der simplen Hinterachse als gut und den beachtlichen Fahrleistungen angemessen; im-



Der 1,3-l-Motor war der modernste Hochleistungsmotor seiner Zeit. Der Zahnriemenantrieb der Nockenwelle revolutionierte den Motorenbau.



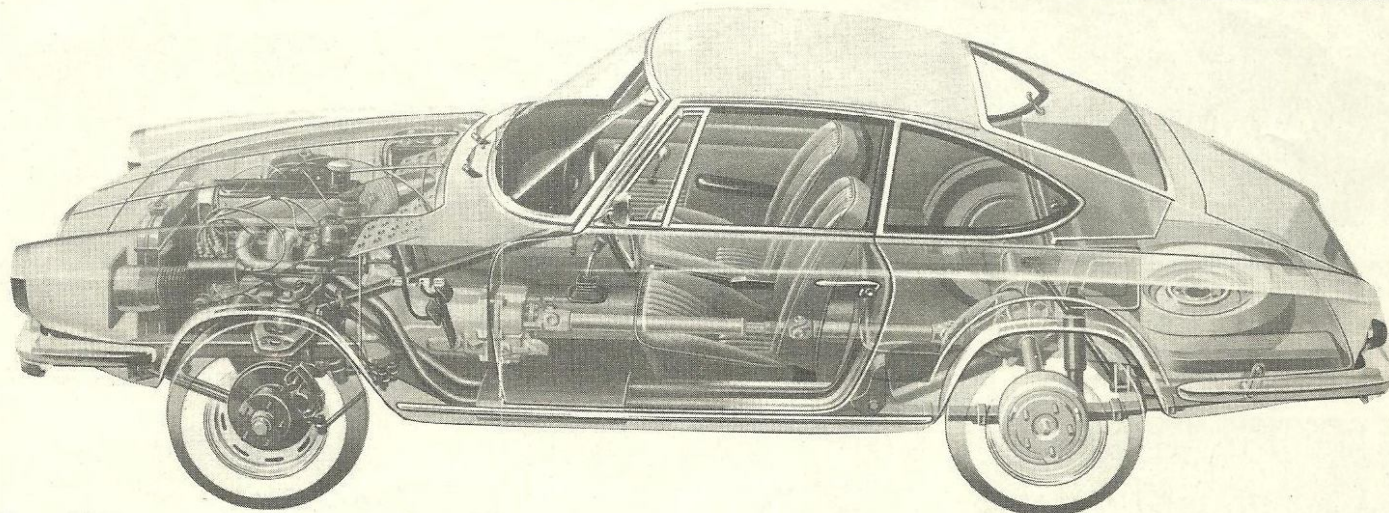
Aufgeräumter Motorraum mit dominierender Zweivergasereinlage.

merhin lief das hübsche Coupé gut 170 km/h Spitze. Und ging dabei ausgesprochen sparsam mit dem Benzin um.

Weitere Pluspunkte gab es für den ebenso hübschen wie bequemen Innenraum sowie das großzügig bemessene Koffer-Abteil.

Technische Daten Glas 1300 GT, Glas 1700 GT sowie BMW 1600 GT

	Glas 1300 GT	Glas 1700 GT	BMW 1600 GT
Motor	Vierzylinder-Viertakter (Reihe); wassergekühlt; 1 obenliegende Nockenwelle, mittels Zahnriemen von der fünffach gelagerten Kurbelwelle betätigt; Leichtmetall-Zylinderkopf; 2 Solex-Flachstromvergaser.		Vierzylinder-Viertakter (Reihe); wassergekühlt; obenliegende Nockenwelle, mittels Kette von der fünffach gelagerten Kurbelwelle betätigt; Leichtmetall-Zylinderkopf; 2 Solex-Horizontal-Doppelvergaser
Hubraum	1290 ccm	1682 ccm	1573 ccm
Bohrung x Hub	75 x 73 mm	78 x 88 mm	84 x 71 mm
PS bei U/min	75 bei 5500 85 bei 5800	100 bei 5500	105 bei 6000
Karosserie	selbsttragend		
Getriebe	Viergang, auf Wunsch Fünfgang		
Vorderrad-Aufhängung	Doppel-Querlenker mit Schrauben-Federn, Stabilisator und Teleskop-Stoßdämpfern		
Hinterrad-Aufhängung	Starrachse mit Halbelliptik-Federn, Panhard-Stab und Teleskop-Stoßdämpfern		Schräglänker mit Schrauben-Federn und Teleskop-Stoßdämpfern
elektrische Anlage	6 Volt		12 Volt
Länge x Breite x Höhe	4050 x 1550 x 1280 (Cabrio: 1350) mm		
Bauzeit	Coupé: 3/64 bis 8/67 Cabrio: 9/65 bis 8/67	Coupé: 5/65 bis 8/67 Cabrio: 9/65 bis 8/67	9/67 bis 8/68
Stückzahl	Coupé: 3526 Cabrio: 234 (zzgl. 8 Vorserien-Autos)	Coupé: 1680 Cabrio: 122	1002



Röntgenbild des Glas GT: Man erkennt, daß die Kardanwelle zur Vermeidung von Schwingungen und Vibrationen geteilt ist. Ein Geheimnis der hohen Leistungsausbeute des Motors war sicherlich die gut abgestimmte Auspuffanlage, deren Krümmer-/Flammrohr-Kombination einem Fächerkrümmer gleichkam.

Aus dem MARKT-Clubadressen-Verzeichnis*

Glas Club International
W. Terasa, Gerhard-Hauptmann-Str. 121
D 4006 Erkrath 2

Interessengemeinschaft „Nullzwei“
T. Müller, Bredkamp 89
D 2000 Hamburg 55

* Das umfangreichste Clubadressen-Verzeichnis des deutschsprachigen Raums (über 600 Eintragungen) erscheint zweimal jährlich, und zwar im April- und im Oktober-Heft.

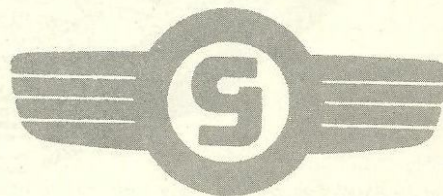
dern der Hersteller etwas übereilt eine nicht endgültig ausgereifte Konstruktion auf den Markt geworfen hatte. Den GT-Käufern fiel also die Rolle des Versuchs-Ingenieurs zu — eine undankbare und meist kostspielige Angelegenheit!

In dieser Form blieb das Coupé nur etwas über ein Jahr in Produktion, dann erschien zur IAA des Jahres 1965 die zweite Serie, die es nun auf 85 PS brachte. Jetzt endlich lief auch die Fertigung des Cabriolets an, das also gleich in den Genuß des kräftigeren Triebwerks kam.

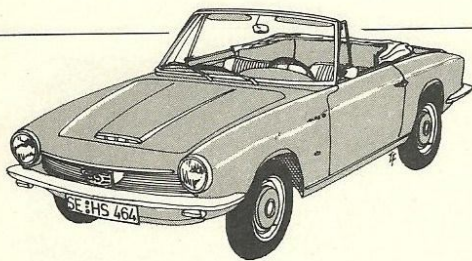
Optisch waren die neuen Modelle nur geringfügig modifiziert: Statt der Druckschalter am Armaturenbrett kamen jetzt Zugschalter zum Einsatz, während die Motorhaube nicht mehr über zwei Chromleisten, stattdessen über eine kleine Hutze verfügte. Die war nötig geworden, wenngleich nicht

beim 1300 GT: Im Mai 1965 hatte die Hans Glas GmbH nämlich den 1700 GT vorgestellt, der von einem mehr Platz beanspruchenden 1,7-l-100-PS-Motor angetrieben wurde.

Damit war die GT-Palette nun wirklich komplett — selbst wenn der rührige Pietro Frua zum Genfer Salon des selben Jahres einen GT-Viersitzer mit Stufenheck auf die Räder gestellt hatte. In eigener Regie und in der (vergeblichen) Hoffnung, Andreas Glas auch von der Notwendigkeit dieses Modells



Natürlich wurde auch Kritik laut. Sie betraf in erster Linie die Verarbeitungsqualität, die doch sehr zu wünschen übrig ließ. So manchem Fachmann drängte sich der Verdacht auf, daß der Grund hierfür nicht nur auf fertigungstechnischem Gebiet lag, son-



her gibt es jedoch noch keine Anzeichen dafür, daß der Elan der kleinen Firma zum Verhängnis werden könnte".

Ein Jahr, nachdem dieses Zitat geschrieben wurde, hatte sich die Sachlage verändert: Glas steckte in der Krise. Man hätte besser daran getan, an einem höheren Qualitäts-Standard zu arbeiten, statt an einem großen Luxus-Coupé...

So kam Ende 1966 zustande, was Jahre vorher gescheitert war: BMW und Glas gingen zusammen. Allerdings unter umgekehrten Vorzeichen, denn jetzt übernahm BMW das angeschlagene Dingolfinger Unternehmen.

Damit einher ging die Reorganisation der Glas-Werke: BMW entsandte als erstes 25 Inspektoren nach Dingolfing, die die Aufgabe hatten, die Produktionsmethoden und die Fertigungsqualität bei Glas zu verbessern. Sicherlich ein richtiger Ansatzpunkt! Trotz der ursprünglichen Versicherung, das Glas-Programm unverändert weiterzubauen, wurden dann doch zahlreiche Typen weggestrichen.

Der GT gehörte nicht dazu, im Gegenteil: Mit leicht retuschierter Karosserie — auffälligste Änderung: Das große „G“ im Kühlergrill war durch die traditionelle Niere ersetzt worden — startete das Coupé als BMW 1600 GT eine zweite Karriere; lediglich das kaum verkaufte Cabrio war dem Rotstift zum Opfer gefallen.

Die Bezeichnung BMW war nicht einmal falsch: Motor, Getriebe und Hinterachse stammten aus München; genauer: aus der sportlichen 1600 TI Limousine. Besonders

die Schräglenker-Hinterachse bereitete Transplantations-Probleme: Da sie wesentlich mehr Platz beanspruchte als die kompakte Starrachse, konnte sie erst nach aufwendigen Umbauarbeiten installiert werden.

Motor und Getriebe machten da weniger Mühe; das 1,6-l-Triebwerk leistete 105 PS und verhalf dem 1600 GT zu etwa den glei-

chen Fahrleistungen wie die alte 100-PS-Version. Geschaltet wurde mit vier Gängen, wer wollte und saftige DM 770,- übrig hatte, konnte aber nach wie vor ein Fünfgang-Getriebe ordern. Damit ausgerüstet, schlug das Auto dann mit stattlichen DM 16.600,- zu Buche.

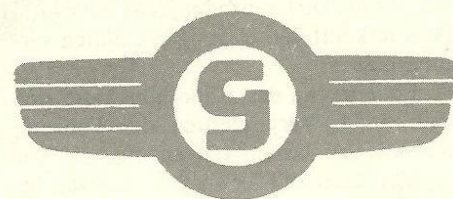
Warum der GT überlebte, ist aus heutiger Sicht schwer zu sagen. Ein Grund wird gewesen sein, daß Glas mit Frua — der nicht nur für den Entwurf, sondern auch den Bau der eleganten Karosserie verantwort-



Glas in weiß-blau, der allerdings nur noch ein Jahr gebaut wurde. Vermutlich hatte sich BMW einen größeren Verkaufserfolg versprochen.

lich zeichnete — einen langfristigen Vertrag hatte, der jetzt auf BMW übergegangen war. Es galt also, die aus Italien angelieferten Karossen zu verarbeiten — oder sich aus dem bestehenden Vertrag loszukaufen. BMW wählte die erste Möglichkeit, zumal ein Sportcoupé gut ins Programm der blau-weißen Marke paßte.

Von langer Dauer allerdings war das Glück nicht: Nach knapp einjähriger Bauzeit verschwand der 1600 GT im August 1968 aus dem Programm. Glück und Glas halten eben nicht ewig!



Die beiden Solex-Schrägstrom-Vergaser Typ 35 RH brauchen zur Einstellung eine kundige Hand.