

# Glas et BMW "GT"

PAR CLAUDE BOHÈRE

*D'une conception technique intéressante, ces coupés et cabriolets sportifs ont vu leur carrière écourtée par le manque de moyens de leur constructeur initial.*



Fondée bien avant le siècle pour produire des machines agricoles, la firme Hans Glas GmbH établie à Dingolfing en Bavière s'est fait connaître dans les années 50 pour ses voitures à moteur bicylindre, deux-temps puis quatre-temps, vendues en France sous le joli nom d'Isard.

En septembre 1961, au Salon de Francfort, elle présente le prototype d'un modèle plus substantiel baptisé S 1004, dont la carrosserie assez banale cache un très intéressant moteur quatre cylindres à simple arbre cames en tête entraîné par courroie crantée externe en matière synthétique (néoprène).

L'idée de ce dispositif inédit serait venue à Andreas Glas, le fils du patron chargé du développement technique, en démontant un lave-linge en panne... Compact et léger, le moteur 1004 ne développe initialement que 42 ch DIN pour 992 cm<sup>3</sup>,

mais il verra bientôt sa cylindrée augmenter et sa puissance doubler, tandis que seront déclinées diverses formes de carrosserie : coach, coupé, cabriolet et même break...

### Sous une robe italienne

Deux ans plus tard, à l'automne 1963, le constructeur bavarois affiche ses ambitions en dévoilant simultanément une berline de classe moyenne (annoncée en "1500", elle sera commercialisée en "1700"), un coupé sport et un cabriolet, ces derniers dessinés par l'Italien Pietro Frua qui doit en assurer l'emboutissage. La commercialisation du coupé Glas 1300 GT est effective à partir du Salon de Genève de mars 1964 : la ligne anguleuse est tout à fait dans le goût du jour, l'instrumentation complète avec manomètre et thermomètre séparés pour l'huile moteur, la finition de bon aloi et les performances

prometteuses. Avec 75 ch DIN, la vitesse maximum est annoncée à 170 km/h, les montées en régime sont franches et les accélérations brillantes pour la cylindrée (12,5 s de 0 à 100 km/h) ; le freinage, avec disques à l'avant mais sans assistance est jugé «très satisfaisant» par la presse. Quant à la 1,7 litres de 100 ch, elle se fera attendre un peu plus d'un an, de même que le cabriolet, dans les deux cylindrées ; à cette occasion, le capot avant est unifié sur toutes les versions, avec une prise d'air centrale. En septembre 1965, le moteur 1300 GT gagne 10 ch, tandis que le catalogue précise comme équipements optionnels, communs aux deux modèles, la boîte à 5 rapports (avec cinquième en prise directe), le différentiel autobloquant et, pour le coupé seulement, la sellerie en tissu au lieu du similicuir de série. Il est même question d'une boîte automatique "électro-hydraulique" comme

**A SURVEILLER**

La mécanique, qu'elle soit d'origine Glas ou BMW, est de conception très moderne et ne réserve guère de surprises ; l'état de la courroie de distribution est cependant primordial pour la santé d'un moteur Glas. La carrosserie, traitée "à l'italienne" est sujette à la corrosion : les points critiques à vérifier sont au niveau des ailes avant, des articulations de portes ou de capots, des passages de roues et, sur le coupé, des gouttières de custode.

sur la berline 1700 (en fait une transmission classique munie d'un coupleur) mais il est douteux qu'elle ait été montée sur les modèles "sport". Si les coupés se vendent bien, le cabriolet n'est produit qu'à dose homéopathique (365 exemplaires en un peu plus de deux années !)

en fait l'affaire Glas ne peut guère développer son réseau commercial avec une trésorerie constamment grevée par une gamme pléthorique (jusqu'à 14 modèles) et des projets incessants, comprenant un coupé V8 de grand tourisme. L'inévitable se produit en novembre 1966, lorsque Glas trop lourdement endetté ne peut refuser le rachat de la totalité de ses actifs par son puissant voisin BMW qui acquiert ainsi une usine complète avec un personnel (4 000 salariés) compétent et très motivé.

**Changement de label**

Dès lors il est évident que les jours de la gamme Glas sont comptés : les 1300 GT et 1700 GT seront parmi les premières sacrifiées sur l'autel de la rationalisation, leur production n'étant poursuivie que pour une saison. BMW va cependant renouveler le contrat avec Frua en adaptant sur le coupé la mécanique de son coach 1600 ti, de conception plus conventionnelle (comme sur toutes les BMW de la "nouvelle classe", l'arbre à cames y est entraîné par chaîne Duplex) mais nettement plus pointue. Si la présentation générale de l'auto est à

peine modifiée par de nouveaux écussons, de gros feux arrière simples et le remplacement du "G" de Glas sur la calandre par le célèbre double haricot, la différence sous la voiture est d'importance : le classique pont rigide a cédé la place au train arrière BMW à roues indépendantes, au bénéfice du comportement routier. Les options "boîte 5" et "pont autobloquant" sont maintenues, puisqu'elles figurent déjà au programme BMW ; au passage, l'auto gagne également une assistance de freinage et un circuit électrique sous 12 volts, en harmonie avec ses nouvelles compagnes d'écurie. Vendu en Allemagne 2 000 DM de plus que la Glas 1700 GT, et surtout 50 % plus cher que la BMW 1600 ti aux performances pratiquement semblables, le coupé 1600 GT peut difficilement justifier son maintien sur le marché et disparaît du catalogue au terme d'une unique saison, avec 1 255 unités produites seulement. Quant au cabriolet, il n'en est plus question, à l'exception de deux exemplaires motorisés par BMW et réservés à des clients très privilégiés. Notons au passage que BMW n'a utilisé les célèbres mais très galvaudées lettres "GT" sur aucun autre de ses modèles... ♦



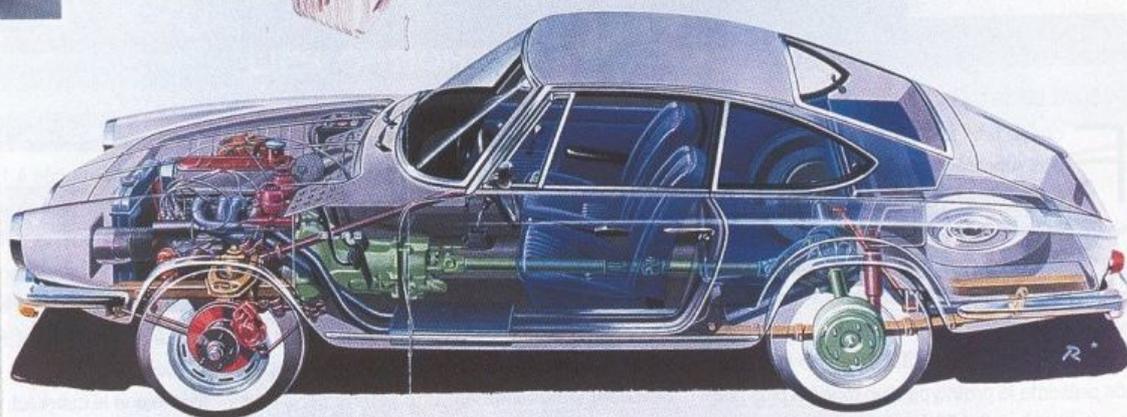
Le moteur Glas 1300 : le carénage derrière le ventilateur protège la courroie de distribution.



COTE RÉTROVISEUR	EN TRES BON ÉTAT	A RESTAURER
Coupé Glas 1300 GT	60 000 F	8 000 F
Coupé Glas 1700 GT	65 000 F	9 000 F
Coupé BMW 1600 GT	60 000 F	15 000 F
Cabriolet Glas 1300 GT	70 000 F	15 000 F
Cabriolet Glas 1700 GT	80 000 F	15 000 F

La BMW 1600 GT se reconnaît aussitôt à son motif de calandre, notablement réduit en hauteur pour la circonstance.

Vue "fantôme" d'une Glas 1300 GT : à part le moteur, sa conception technique est plutôt conventionnelle, avec un essieu rigide à l'arrière.



**LES PLUS**

- Ligne typique de l'époque.
- Performances de haut niveau.
- Moteur intéressant (Glas).
- Originalité certaine.

**LES MOINS**

- Corrosion tout aussi typique.
- Attention aux autos malmenées.
- Moteur "pointu" (BMW).
- Pièces spécifiques à dénicher.



L'habitacle d'un coupé BMW : le noir domine, mais le volant et le pommeau en bois ont été ajoutés au changement de marque.

Marque	GLAS	GLAS	GLAS	GLAS	BMW
Modèle	1300 GT	1300 GT	1700 GT	1700 GT	1600 GT
Carrosserie	Coupé	Cabriolet	Coupé	Cabriolet	Coupé
Début de production	mars 1964	mai 1965	mai 1965	mai 1965	juin 1967
Fin de production	août 1967	juillet 1967	août 1967	juillet 1967	août 1968
Nombre d'exemplaires	ensemble des Glas : 5 376 (5 013 coupés + 363 cabriolets)				1 255 (+ 2 cabriolets hors-série)
Moteur (architecture)	4 cylindres en ligne, vilebrequin 5 paliers, culasse alliage léger 1 arbre à cames en tête commandé par courroie crantée				idem, sauf 1 ACT commandé par chaîne
Cylindrée et cotes	1 290 cm <sup>3</sup> (alésage 75 mm, course 73 mm)		1 682 cm <sup>3</sup> (alésage 78 mm, course 88 mm)		1 573 cm <sup>3</sup> (alésage 84 mm, course 71 mm)
Alimentation	2 carburateurs horizontaux Solex 35 RH		2 carburateurs horizontaux Solex 40 RH		2 carburateurs double-corps Solex 40 PHH
Puissance maxi	75 ch DIN à 5 500 tr/mn puis 85 ch DIN à 5 800 tr/mn		100 ch DIN à 5 500 tr/mn		105 ch DIN à 6 000 tr/mn
Couple maxi	11 m.kg DIN à 3 500 tr/mn		15 m.kg DIN à 3 000 tr/mn		13,4 m.kg DIN à 4 500 tr/min
Puissance fiscale en France	7 CV	7 CV	10 CV	10 CV	9 CV
Transmission	boîte 4 ou 5 vitesses synchro, rapport de pont 4,125 : 1		boîte 4 ou 5 vitesses synchro rapport de pont 3,300 : 1		boîte 4 ou 5 vitesses synchro, rapport de pont 3,640 : 1
Suspension avant	triangles superposés, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs concentriques, barre stabilisatrice				idem
Suspension arrière	essieu rigide, ressorts à 3 lames semi-elliptiques, barre Panhard				bras tirés, ressorts hélicoïdaux
Freinage	disques avant de 268 mm de diamètre, tambours arrière de 230 mm de diamètre, sans assistance				idem, avec assistance
Direction	bolier ZF-Gemmer à vis et galet (3,25 tours de volant entre butées)				idem (3,50 tours entre butées)
Pneumatiques d'origine	155 SR 14	155 SR 14	155 HR 14	155 HR 14	155 HR 14
Circuit électrique	6 V avec dynamo 200 W et batterie 77 Ah		6 V avec dynamo 200 W et batterie 77 Ah		12 V avec alternateur et batterie 44 Ah
Longueur	4,05 m	4,05 m	4,05 m	4,05 m	4,05 m
Poids à vide	900 kg	940 kg	920 kg	960 kg	970 kg
Vitesse maxi	170 puis 174 km/h	170 puis 174 km/h	183 km/h	183 km/h	185 km/h

## ■ ET SI VOUS EN AVIEZ UNE ?

Essentiellement diffusées en Allemagne et au Benelux, les Glas ont connu un succès d'estime en France auprès d'une clientèle désireuse de se distinguer, grâce aux efforts de l'importateur Jacques Poch qui lui vendait auparavant des Facel Véga par exemple... Tombées ensuite dans les profondeurs de l'occasion, elles n'ont pas toujours été suivies avec le soin nécessaire et il en subsiste fort peu en état "collection". La BMW, malgré son prix dissuasif (26 120 F de l'époque) a bénéficié d'un réseau mieux structuré, mais ce modèle marginal n'est pas le mieux connu de la marque...

*Identique pour les deux cylindrées, le tableau de bord des Glas est particulièrement complet. BMW a repris la même disposition, à l'exception des basculeurs.*



*Le profil est particulièrement réussi, digne de la meilleure école italienne : on pense à la Maserati Mistral du même Frua, ou à la Fiat Dino de Bertone...*



*La prise d'air sur le capot permet de dater ce document du printemps 1965, car les premières 1300 GT (en photo page 31) n'avaient que deux fines nervures.*



*Le cabriolet n'est pas moins élégant (quoique la capote soit un peu haute en position fermée) mais il est bien rare...*



## ■ LES CLUBS

Au sein du BMW club de France (BP 74, 91542 Mennecey Cedex, tél. et fax 01 42 83 48 51), ouvert aussi aux marques apparentées, il existe quelques inconditionnels de Glas, mais les propriétaires désireux de se rapprocher de la source, notamment en ce qui concerne les refabrications de pièces spécifiques, pourront s'adresser outre-Rhin au Glas-Automobil-Club, c/o Rolf Konen, Osningstr. 13, D-49477 Ibbenbüren, tél. (00 49) 5451 73721, fax (00 49) 5451 745292.