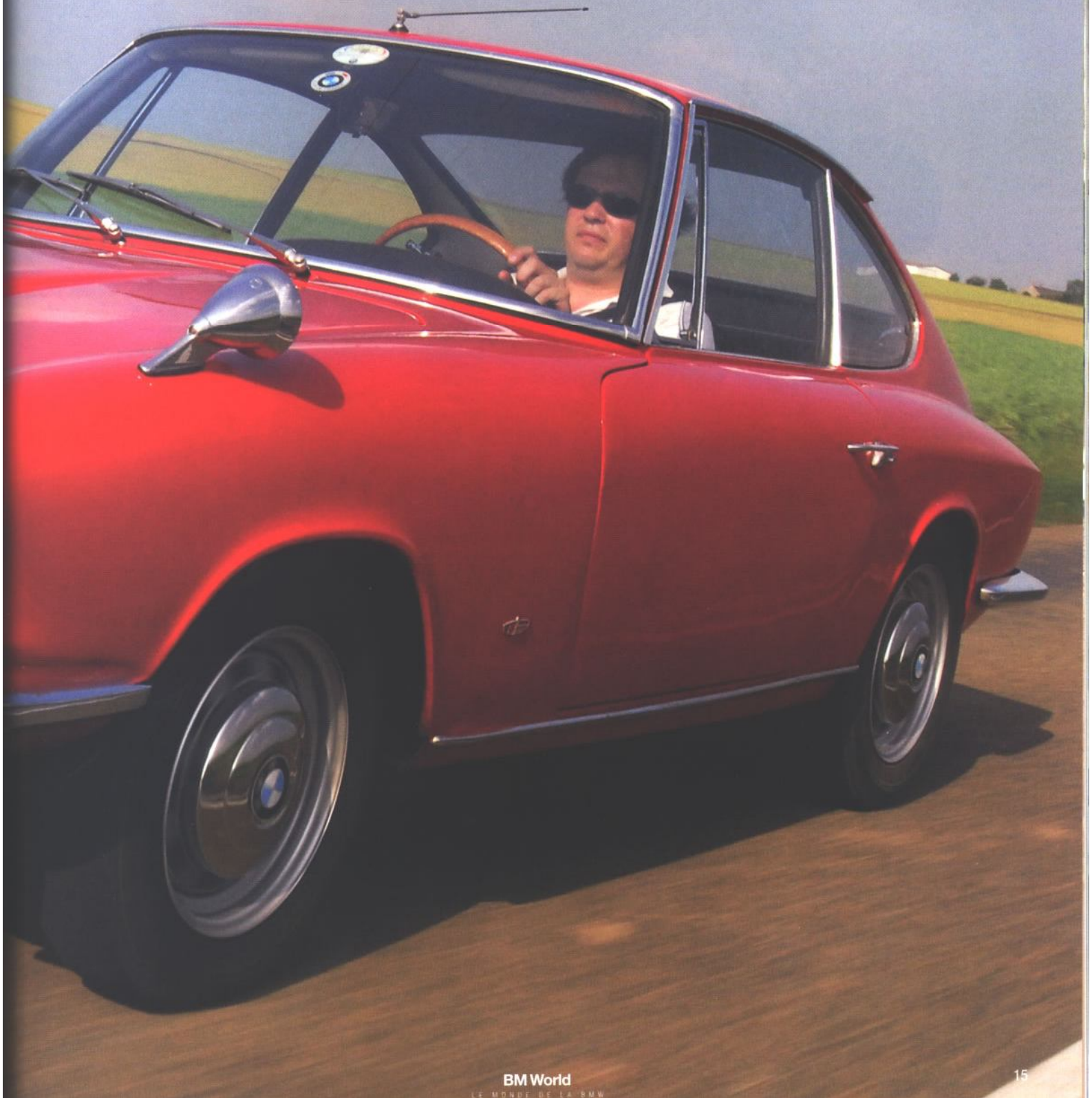
Texte : Yves Gallet, Photos : Frédéric Di Napoli

Coupé 1600 GT

Rare et original

Au sein de la longue lignée des BMW, le coupé 1600 GT tient une place totalement à part. Et pour cause : il est né sous une autre enseigne, avant de rejoindre, pour une seule année, le giron de la marque à l'hélice, en adoptant la mécanique et le train arrière de la 1600 ti.

Dessiné par Frua, cet élégant coupé ne doit sa place (provisoire) au sein de la gamme, qu'en raison ....d'une usine, convoitée par BMW, et appartenant au voisin munichois Glas. Cette petite marque, créée au XIXème siècle pour fabriquer des machines agricoles n'est apparue dans le monde de l'automobile que dans les années 50, avec la production de voiturettes à moteur bicylindre, un concept très fréquent dans ces années de reconstruction. Mais dès 1961, sous l'impulsion d'Andreas Glas, la petite marque veut elle aussi profiter du développement économique et a les ambitions d'une grande. A Francfort, apparaît un très intéressant moteur quatre cylindres à arbre à cames en tête entraîné par une courroie crantée extérieure, en matière synthétique. Mais c'est surtout en 1963 que Glas apparaît sur le devant de la scène avec la présentation d'une gamme complète, une berline 1700, déclinée en coupé et cabrio-



let. Celle qui deviendra un jour BMW 1600 GT est née. D'euphorique, la suite deviendra vite morose. La gamme Glas comprend trop de modèles, et le réseau commercial de la marque est resté embryonnaire. L'étude de coûteux projet (comme une berline et un coupé à moteur V8) fait le reste : à bout de souffle, la marque est cédée fin 1966 au voisin bavarois BMW, qui lorgne essentiellement sur une usine et un personnel qualifié. Lesquels pourront résoudre les problèmes de production de BMW, en plein essor. Pourtant, en faisant l'inventaire de la gamme Glas, BMW décide de poursuivre la fabrication du petit coupé, en ne conservant qu'un modèle (déjà presque anecdotique, 360 exemplaires en deux ans, le cabriolet sera abandonné – seuls deux exemplaires seront ensuite construits par BMW, à destination de clients particuliers).

Le tableau de bord le plus complet de toute l'histoire de la marque ! Seul changement apporté par BMW : les basculeurs Glas ont été remplacés par des boutons à tirette.

Changement de famille

Le coupé Glas était décliné en 1300 et 1700. Rebaptisé 1600 GT, il reçoit le moteur de la 1600 ti, qui apporte 5 ch de plus, mais à plus haut régime, et avec moins de couple (13,4 mkg à 4500 t/min contre 15 mkg à 3000 t/min pour le 1682cm3 Glas). Mais c'est surtout l'adoption du train arrière de la même 1600 ti qui fait évoluer le coupé, les roues indépendantes remplaçant avantageusement l'essieu rigide. Ce sont les seuls changements importants (avec l'adoption de l'alimentation électrique en 12 volts) du passage de Glas à BMW. Les performances restent voisines (185 km/h contre 183), malgré 50 kg d'embonpoint. Côté présentation, à l'exception naturellement des logos et insignes, le coupé n'est que très peu retouché : on peut noter la nouvelle calandre, en harmonie avec la nouvelle identité, les feux arrière ronds bien connus, et quelques retouches mineures de l'habitacle qui conserve une présentation qu'on ne reverra jamais plus sur une BMW ! En effet, dessiné dans l'esprit des GT italiennes (sa ligne n'est pas sans rappeler, en moins imposant, une autre création de Frua, la Maserati Mistral), le coupé Glas offrait une instrumentation réellement complète, avec températures d'eau et huile, pression d'huile, charge, etc. Rien à voir avec le traitement spartiate de Münich !

Un modèle rare

Malgré d'incontestables atouts, le coupé 1600 GT a bien du mal à trouver sa place au sein de la gamme. Il faut en effet débourser

Les feux arrière ne peuvent nier leur origine

Cet exemplaire est parfaitement entretenu et participe régulièrement aux sorties du BMW Club de France

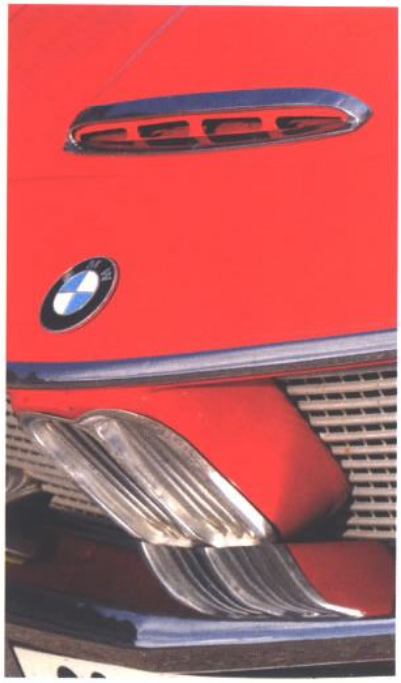
50% de plus pour acquérir une auto aux performances identiques à celles de la 1600 ti. Bien sûr, il y a le dessin de Frua, et l'appellation GT qui ne sera d'ailleurs jamais reprise par la marque. Mais au sein même de BMW, le développement de la gamme 02 est prioritaire. Après une grosse année de production (juin 1967-août 1968) et 1252 exemplaires fabriqués, le coupé 1600 GT disparaît du calendrier. Celui qui illustre cet article appartient à Dominique Girardy, Vice-Président du BMW Club de France. Il a rejoint il y a cinq ans une collection déjà riche notamment d'un coupé 2800 CS, d'un coupé 2000 CS et d'une 2002 remplacée par une 1502. Comme souvent, cette acquisition s'est faite par hasard. Dominique cherchait une de ces autos, pas faciles à dénicher en bon état. Et c'est une Petite Annonce qui l'a mis sur la piste de cette auto. Détail amusant, il est allé la voir en compagnie de Gaston Vachon, ancien concessionnaire BMW de Corbeil, qui avait vendu la voiture à l'époque ! Depuis, le coupé est toujours resté dans la même famille, affichant lors de la cession 110000 km au compteur.

Une remise en route (l'auto était restée longtemps sans rouler) a été effectuée au Garage Massot, avec remplacement de l'embrayage et des freins. Pour l'essentiel, tout était en état de marche. Depuis, Dominique utilise cette voiture pour les sorties du club, des expositions ou des week-ends de balade, se félicitant de sa tenue de route, mais aussi de sa faible consommation (8l/100 km) malgré les deux carbus double-corps. Il n'hésite d'ailleurs pas à prêter son auto pour qu'elle roule, car, tous les collectionneurs connaissent le problème, comment faire avec plusieurs autos ? Au sein du BMW Club de France, quatre 1600 GT sont recensées, alors qu'une vingtaine (mais combien de roulantes) figurent dans les effectifs du club Glas. Même s'il n'est pas un produit de vraie conception BMW, le coupé 1600 GT présente un réel intérêt pour les collectionneurs, en raison de sa rareté et de son originalité.

Le rétroviseur « obus » signe l'époque

Le moteur est celui de la 1600 ti : 4 cylindres, 1573 cm3, 2 carburateurs double-corps Solex 40 PHH et 105 ch à 6000 t/min.

Des roues de 14 pouces



Transformation la plus visible lors du passage chez BMW : l'adoption de la célèbre calandre

Le dessin anguleux de Frua évoque certaines Grand Tourisme des années 60. L'auto a été repeinte, le rouge d'origine était plus foncé.

Seule la calandre rappelle son appartenance à la famille BMW. Cet élégant coupé ne manque pas de charme.