

Vergleich · BMW 1800 / GLAS 1700 TS

BAYERN-SPORT



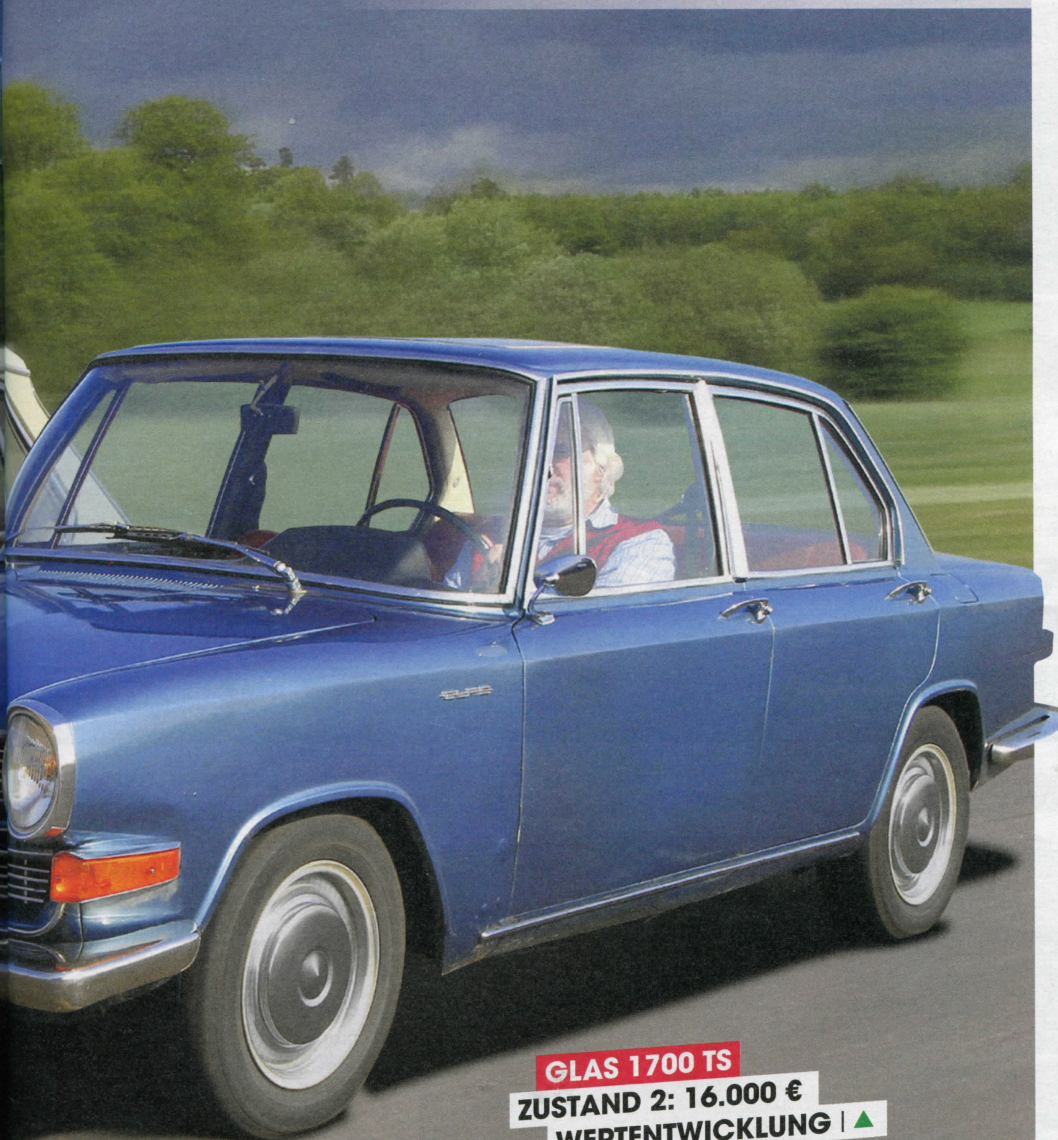
BMW 1800

ZUSTAND 2: 12.800 €

WERTENTWICKLUNG | ►

LER

BMW gegen Glas war Anfang bis Mitte der 60er-Jahre ein Duell auf Augenhöhe. Die beiden Münchner Autobauer schenkten sich beim Kampf um die Krone des Herstellers sportlicher Limousinen nichts. Doch Glas zog den Kürzeren und wurde vor 55 Jahren von BMW übernommen. Mit BMW 1800 und Glas 1700 TS lassen wir das Duell noch einmal aufleben



GLAS 1700 TS
ZUSTAND 2: 16.000 €
WERTENTWICKLUNG | ▲

Wir schreiben das Jahr 1966, das Wirtschaftswunder in Deutschland hält weiter an. Die Zufriedenheit der Deutschen wächst, und nicht nur Bundeskanzler Ludwig Erhard kann sich eine dicke Zigarre leisten. Auch die Produktion und der Verkauf von Autos steigt stetig. Der Liter Benzin kostet nur 55 Pfennig, für den Diesel sind gerade mal 44 Pfennig fällig. Playboy Gunter Sachs ehelicht den französischen Filmstar Brigitte Bardot, und 1860 München wird – unglaublich, aber wahr – Deutscher Fußballmeister. Doch nicht allen ist zum Feiern zumute, nicht einmal in München. Am 10. November des gleichen Jahrs ist die Marke Glas Geschichte, und ihr Werk in Dingolfing wird von BMW übernommen. Bei den Glas-Mitarbeitern herrscht Katerstimmung.

Die Karosserie des Glas war für Borgward geplant

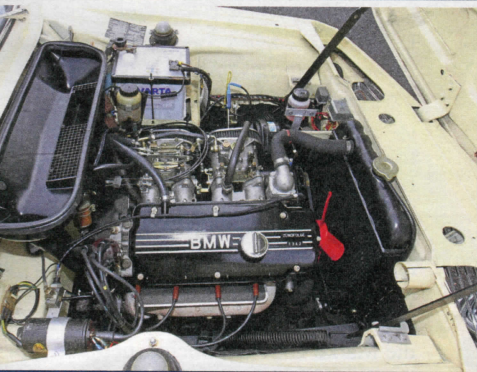
Damit verschwand nach Borgward der zweite deutsche Hersteller sportlicher Fahrzeuge binnen weniger Jahre vom Markt. Dabei gibt es durchaus Parallelen zwischen Borgward und Glas: Beide brachten es fertig, auf ein erfolgreiches Modell einen Flop zu landen – auf die Isabella folgte die Arabella und bei Glas auf das Goggomobil der T 600. In der Bremer Arabella konnte man bei starkem Regen im Innenraum ein Fußbad nehmen, und beim Münchener 600er flog gern mal die Frontscheibe raus. Kein Wunder, dass die Kunden kalte Füße bekamen.

Anfänglich profitierte Glas sogar noch von der Borgward-Pleite, denn die Karosserie des 1700er wurde ursprünglich von Pietro Frua für Borgward gezeichnet. Aber Glas rettete die Karosse aus >

Fotos: Jürgen Zerba, Daniela Loof



Der BMW 1800 besticht mit einer zeitlosen und klaren Linienführung. Der große Kofferraum ist familientauglich



Der Kurzhuber des BMW glänzt mit Drehfreude und Laufkultur aus. Die 90 PS reichen für über 160 km/h



Die vorderen Sitze mit Seitenwangen und Nackenstützen sind nicht original, sondern wurden nachträglich eingebaut. Auf der hinteren Sitzbank offeriert der BMW dank der größeren Karosserie mehr Platz als der Glas



Die Rundinstrumente liegen alle im Blickfeld des Fahrers und sind hervorragend ablesbar. Das Sportlenkrad ist nachgerüstet

der Konkursmasse. Der 1700er wurde 1963 auf der IAA vorgestellt. Doch er kam zwei Jahre zu spät, denn bereits 1961 hatte BMW in Frankfurt mit seiner „Neuen Klasse“ und dem 1500er Modell vorgelegt. Fahrer sportlicher Limousinen waren von dem modernen Design und dem Konzept begeistert. Dabei war auch der Motor des Glas durchaus eine moderne Konstruktion mit einer obenliegenden Nockenwelle. Die besaß der BMW allerdings auch.

Der Glas 1700 TS ist sportlicher als der BMW 1800

Doch beim 1700er Glas wurde sie von einem Zahnriemen angetrieben. Dies verlieh dem Motor einen Deut mehr Laufkultur. Die stärkste Variante, der TS aus unserem Vergleich, leistete sogar 100 PS und wurde 1965 vorgestellt. Als Gegner tritt hier der BMW 1800 an, der zehn PS weniger mo-

bilisiert. Möglich wäre auch der 1800 Ti mit 110 PS gewesen, doch in Sachen Fahrleistung und Preis passt der TS deutlich besser zum 1800er. So kostete der Glas seinerzeit 9750 Mark im Vergleich zum BMW mit 9990 Mark, und auch in den Fahrleistungen liegen die beiden fast gleichauf.

Die kantige Karosserie des 1700 hat keinen guten Luftwiderstandsbeiwert, und die angegebene Höchstgeschwindigkeit von 170 km/h erreichte der Glas in den damaligen Tests nie: 163 km/h ermittelte die Auto Motor und Sport. Der BMW wurde mit 162 km/h gemessen.

Der Langhuber des Glas hängt auch heute noch gut am Gas und beschleunigt spontan. Allerdings neigt er im oberen Drehzahlbereich zum Dröhnen. Hier gibt sich der BMW-Motor geschmeidiger. Der als Kurzhuber ausgelegte Vierzylinder wirkt auch drehfreudiger. Die Stunde des Glas schlägt auf kurvigen Strecken: Er ist außerordentlich wendig und lässt sich sportlich bewegen.

In der Beschleunigung nehmen sich die zwei nicht viel: Der Glas beschleunigt in 13,6 Sekunden auf 100 km/h, der BMW hat hier mit 13,2 Sekunden sogar leicht die Nase vorn. Der Glas bietet dagegen die bessere Elastizität: Schon

DIE „NEUE KLASSE“ DEFINIERT DIE SPORT-LIMOUSINE NEU

ab 2000/min setzt der Durchzug kraftvoll ein. Die Viergang-Knüppelschaltung des BMW wechselt die Gänge dafür etwas geschmeidiger als die des 1700 TS. Letztere verlangt mehr Kraft, und die Gänge liegen enger beieinander. Doch das Revier des Glas sind

Kurven. Der TS wiegt 30 Kilo weniger als der BMW, aber die Wendigkeit ist auch der kleineren Karosserie geschuldet, denn der Glas ist nicht nur im Radstand fünf Zentimeter, sondern auch in der Länge neun Zentimeter kürzer als der BMW und sogar ganze zehn Zentimeter schmaler.

Für die damalige Zeit überzeugt der 1700 TS als ausgeprägte Sportlimousine. Er lässt sich willig und leicht einlenken – sowohl die Lenkung des 1700 TS als auch die des 1800 sind sehr direkt ausgelegt. Fahrspaß bereitet zudem das spontane Ansprechen des 100-PS-Motors auf Gaspedalbefehle. Hier machen sich die 15 Mehr-PS gegenüber dem normalen 1700er deutlich bemerkbar. Bei schneller Kurvenfahrt neigt der Glas zum Übersteuern – typisch für Hecktriebler. Dieses Fahrverhalten zeigt auch der 1800. Die Starrachse des TS verrichtet ihre Arbeit, solange die Straße eben ist, ähnlich souverän wie die Einzelradaufhängung des BMW. Auf schlechter Strecke neigt die Starrachse aber gelegent-

BMW 1800 Technische Daten

ANTRIEB R4-Zylinder; vorn längs eingebaut; 2-Ventiler; eine obenliegende Nockenwelle, Kettenantrieb; Gemischbildung; ein Solex-Fallstromvergaser; Bohrung x Hub: 84,0 x 80,0 mm; Hubr.: 1773 cm³; (ab 8/1968: 89 x 71 mm, 1766 cm³); Verdichtung: 8,6:1; Leistung: 66 kW/90 PS bei 5250/min; max. Drehm.: 143 Nm bei 3000/min; Viergang-Getriebe; Mittelschaltung; Hinterradantrieb

AUFBAU+FAHRWERK Selbststr. Ganzstahlkarosserie mit vier Türen; Radaufhängung vorn: McPherson-Federbeine; hinten: Einzelradaufhängung, Schräglenkler, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer; Schnecken-Rollenlenkung; Bremsen: v./h. Scheiben/Trommeln; Reifen: v./h. 165 SR 14; Räder: v./h. 5,5 x 14

ECKDATEN L/B/H: 4500/1710/1450 mm; Radstand: 2550 mm; Spurweite v./h.: 1320/1366 mm; Leer-/Gesamtgewicht: 1070/1470 kg; Tankinhalt: 55 l; Bauzeit (alle BMW 1800): 1963 bis 1972; Stückzahl: 147.160; Preis (1963): 9990 Mark

FAHRLEISTUNGEN¹

Beschleun.: 0 auf 100 km/h in 13,2 s;
Höchstgeschwindigkeit: 162 km/h;
Verbrauch: 11,0 l/100 km

¹ Werksangaben

REDESTSTEIN TYRES

Reifenempfehlung

Klassischer Look, moderne Leistung:
165 R 14 84H Sprint Classic

WÜRTTEMBERGISCHE

Ihr Fels in der Brandung.

Versicherung¹

Gesamtpremie (HP+TK) 114,94 € SB 150

¹ Ein Angebot unseres Versicherungspartners, der Württembergischen Versicherung. Basis: Zustand 2, Garagenplatz, bis max. 5000 km/Jahr, Versicherungsnehmer 45 J. alt, FS mit 18 gemacht, Zulassung in DL

MARKTLAGE¹

Zustand 2 12.800 €

Zustand 3 6800 €

Zustand 4 3100 €

Wertentwicklung stagnierend ▶

¹ BMW 1800



KAUFBERATUNG BMW 1800, erste Serie Bj.: 1963 – 1968

KANN ICH DAS AUTO KAUFEN? Der von Giovanni Michelotti gestaltete BMW

„Neue Klasse“ ist ein Raumwunder mit glatter Karosserie, die leider im Verborgenen rostet. Neben dem BMW 2000 trifft man den 1800 noch am häufigsten an, insgesamt ist das Angebot aber sehr dünn geworden. Die allerersten Modelle des Typs 1500 hatten einst den Ruf, anfällig zu sein, doch heute zählen die Kinderkrankheiten nicht mehr. Die „Neue Klasse“ gilt als technisch innovativ, gediegen und einigermaßen sportlich – ein gutes Exemplar zu finden, ist aber schwierig.

■ **KAROSSERIE** Die Bayern haben die „Neue Klasse“ gut konstruiert. Dieser BMW hat eigentlich nur die typischen Schwachstellen eines Fahrzeugs mit selbsttragender Karosserie: Dazu gehören A-Säulen, Radhäuser, Schweller, Längsträger im Motorraum, Bodenblech, Radläufe und Reserveradwanne. Hinzu kommen noch mitunter die vordere Haube und natürlich die Türunterkanten sowie das Frontblech.

■ **TECHNIK** Die Motoren – gerade die mit kleinerem Hubraum – gelten als robust und auch langlebig. Da BMW-Fahrer in der Regel gern sportlich unterwegs sind, können im Originalzustand befindliche Motoren

erhöhten Verschleiß aufweisen: Kolbenbolzenlager, Ventilschaftabdichtungen, eingelaufene Nockenwellen und Kipphebelwellen sowie ausgeschlagene Drosselklappenwellen sind normal – das trifft man bei vielen anderen Klassikern auch an. Wirkliche Schwachpunkte: die 2.-Gang-Synchronisation verschleißt recht schnell und der Silentblock des Achsantriebs reißt ab.

■ **ERSATZTEILE** Dank der BMW Classic-Abteilung und vieler Händler, die sich frühzeitig Teile gesichert haben, sind Technik-Komponenten gut verfügbar. Blechteile sind rar und teuer. Mögliche Quellen: BMW Classic oder www.wallothnesch.com.

ADRESSEN

BMW-Club Deutschland e. V.

Pamela Lange
Altenburger Str. 16a
36304 Alsfeld
Tel.: 06631/7060770
Mail: cluboffice@bmw-club.de
www.bmw-club-deutschland.de

BMW 02 Club e. V.

Dietmar Heinen (Vorstand)
Hardtbacher Höhe 33
42399 Wuppertal
Tel.: 02641/359790
Mail: info@bmw-02-club.de
www.bmw-02-club.de

ERSATZTEILPREISE

Traggelenk	22 €
Querlenker	228 €
Scheinwerfer	324 €
Nockenwelle	440 €
Windschutzscheibe	400 €
Lichtmaschine	349 €
Bremse vorn (Bel. + Scheiben) ...	450 €
Radlager Reparatur-Satz	94 €
Endschalldämpfer	137 €

GLAS 1700 TS Technische Daten

ANTRIEB R4-Zylinder; vorn längs eingebaut; 2-Ventiler; eine obenliegende Nockenwelle, Zahnriemenantrieb; Gemischbildung: zwei Flachstrom-Vergaser Solex 40 RH; Bohrung x Hub: 78,0 x 88,0 mm; Hubraum: 1682 cm³; Verdichtung: 9,7:1; Leistung: 74 kW/100 PS bei 5500/min; maximales Drehmoment: 147 Nm bei 3000/min; Viergang-Getriebe; Mittelschaltung; Hinterradantrieb

AUFBAU+FAHRWERK Selbsttragende Ganzstahlkarosserie mit vier Türen; Radaufhängung vorn: Doppelquerlenker, Schraubenfedern, Stabilisator; hinten: Starrachse, Blattfedern, Panhardstab; v./h. Teleskopstoßdämpfer; Lenkung: Schnecke/Rolle; Bremsen: v./h. Scheiben/Trommeln; Reifen: 6.00-14; Stahlräder: 4,5 x 14

ECKDATEN L/B/H: 4415/1610/ 1390 mm; Radstand: 2500 mm; Spurweite v./h.: 1320/1320 mm; Leer-/Gesamtgewicht: 1040/1450 kg; Tankinhalt: 60 l; Bauzeit: 1964 (TS: 1965) bis 1967; Stückzahl (alle 1700): 13.789; Preis (1966): 9750 Mark

FAHRLEISTUNGEN¹

Beschleun.: 0 auf 100 km/h in 13, 6 s;
Höchstgeschwindigkeit: 163 km/h;
Verbrauch: 13 l/100 km

¹ Werksangaben

VREDESTEIN
TYRES

Reifenempfehlung

Klassischer Look, moderne Leistung:
6,40-13 87S Sprint Classic

WW württembergische

Ihr Fels in der Brandung.

Versicherung¹

Gesamtprämie (HP+TK) 122,95 € SB 150

¹ Ein Angebot unseres Versicherungspartners, der Württembergischen Versicherung. Basis: Zustand 2, Garagenplatz, bis max. 5000 km/Jahr, Versicherungsnehmer 45 J. alt, FS mit 18 gemacht, Zulassung in OL

MARKTLAGE¹

Zustand 2 16.000 €

Zustand 3 10.000 €

Zustand 4 4400 €

Wertentwicklung steigend ▲

¹ Glas 1700 TS



lich zum Trampeln, und vor allem der Fahrkomfort lässt zu wünschen übrig. Die Glas-Ingenieure hatten es mit der kernigen Abstimmung etwas übertrieben, die Straßenlage stand ganz oben im Lastenheft. Kurze Fahrbahnstöße und auch lange Bodenwellen sind für die Insassen deutlich spürbar. Dafür baut der 1700 TS nur eine geringe Seitenneigung auf.

Der BMW entpuppt sich in diesem Vergleich als das homogenere Auto. In Sachen Fahrkomfort und Platzangebot hat er die Vorteile auf seiner Seite. Das Fahrwerk ist komfortabler und absorbiert Schläge auf schlechter Straße besser – sicher auch ein Verdienst der Einzelradaufhängung.

Leider enttäuscht der biedere Innenraum des Glas. Zwar ist das aufgeschäumte Armaturenbrett mit Holzimitat für die damalige Zeit wertig gemacht, doch der barocke und schlecht ablesbare Breitbandtacho erinnert an den alter Opel- und Ford-Modelle. Ganz im Gegensatz dazu punktet der

BMW mit hervorragend ablesbaren Rundinstrumenten.

Glänzen kann der Glas dann wieder mit seinen gut aufgepolsterten Liegesitzen, in denen man sich sogar etwas besser untergebracht fühlt als in den Fauteuils des

DER GLAS
1700 TS WAR
SPORTLICHER,
DER BMW 1800
AUSGEREIFTER

BMW. Bei der Anordnung und der Funktion der Schalter ist der 1800 dagegen funktionaler. Überraschend gut arbeiten die Bremsen: In beiden Bayern verzögern vorn Scheiben- und hinten Trommelbremsen. Der Glas erfordert einen

etwas höheren Fußdruck, bremst aber sehr konsequent und steht dem BMW in nichts nach.

Dass am Ende nur knapp über 13.000 Fahrzeuge verkauft wurden, obwohl der Glas durchaus mehr verdient hätte, hat gleich mehrere Gründe. Während BMW noch vom Image der Vorkriegsmodelle zehrte, litt Glas unter dem Ruf, ein Kleinwagenhersteller zu sein – schließlich war das erfolgreichste Modell der Dingolfinger das Goggomobil. Auch das Vertriebs- und Servicenetz konnte nicht mit dem von BMW mithalten. Finanziell angeschlagen waren beide Firmen zu dieser Zeit, BMW hatte aber das Glück, eine große Finanzspritze vom bayrischen Staat zu bekommen.

Leider ist die Welt nicht immer gerecht. Das erfuhr auch leidvoll die deutsche Nationalmannschaft im Fußball-WM-Finale 1966: Durch das berühmt-berüchtigte Wembley Tor, das keines war, wurde auch hier die Leistung einer Mannschaft nicht richtig gewürdigt. ■

KAUFBERATUNG Glas 1700 TS Bj.: 1965 – 1967

KANN ICH DAS AUTO KAUFEN? Der Glas 1700 war bei Erscheinen ein Auto mit Fertigungsproblemen: schwergängige Kupplungen, Gaspedale und Türschlösser. Die Karosserie ist robust. Als TS lief er nur 928 Mal von Band – BMW beendete die Produktion nach der Übernahme schnell. Die von Frua gezeichnete Karosserie wirkt noch heute modern, doch mit der 1700er Limousine und dem bildschönen Glas V8-Coupé hatte sich Hans Glas finanziell übernommen. Mit dem kleinen Goggomobil wurde Glas groß, mit den großen Autos begann der Niedergang.

■ **KAROSSERIE** Glas war experimentierfreudig: Bei einer Versuchsserie von etwa 300 Autos wurde die Karosserie teilverzinkt. Das betrifft Hauben, Türen und in einigen Fällen die Schweller. Rost nistet sich an den vorderen Kotflügeln und an den hinteren Radläufen sowie Endspitzen ein. Ebenfalls prüfen: Quertraverse zwischen den vorderen Kotflügeln, die A-Säulen und die Scheibenrahmen unter den Dichtungen.

■ **TECHNIK** Dafür dass Glas bei diesem Modell einen Zahnriemen einsetzte, hat der Vierzylinder nur wenige Schwachpunkte. Der etwas raue Motorlauf ist normal. Vorsicht: Die langhubigen Motoren wollen nicht so

hoch gedreht werden, doch die sportliche Auslegung des Wagens verführte dazu. Dann ist Verschleiß programmiert. Anfällig sind die auffälligen Solex-Vergaser mit gemeinsamer Schwimmerkammer. Das Getriebe ist robust bis auf die Synchronisation des zweiten Gangs, das Fahrwerk haltbar – abgesehen von den Gummiteilen der Vorderachse (annähernd baugleich mit Glas GT.)

■ **ERSATZTEILE** Die Ersatzteilversorgung ist lückenhaft bis hoffnungslos. Nur dank der verschworenen Gemeinde der Glas-Fans bleiben die Autos am Leben. Manchmal passen Mechanikteile anderer Autos. Der Rest ist: hoffen, suchen, finden

ADRESSEN

Glas Automobilclub Int. e.V.

Uwe Gusen
Fasaneriestraße 4
80636 München
Tel.: 089 / 1292694
Mail: uwe.gusen@t-online.de
www.glasclub.de

Glas 1700.de

Thomas Schneider
Haidbachstr. 25
93413 Cham
Tel.: 09971 / 768741
Mail: thomas.schneider@glas1700.de
www.glas1700.de

ERSATZTEILPREISE

Bremssattel Hinterachse.....	269 €
Hydraulikfilter Lenkung.....	47 €
Zündspule (6V).....	75 €
Stoßdämpfer.....	44 €
Staubschutz Stoßdämpfer.....	25 €
Spurstangenkopf.....	15 €
Wasserpumpe.....	249 €
Hauptschalldämpfer.....	179 €
Scheinwerfertopf.....	149 €



Eine sportliche Fahrweise ist die Domäne des 1700 TS. Er lässt sich geschmeidig einlenken, ist wendig und noch eine Spur handlicher als der BMW



Der Drehzahlmesser ist zu klein, liegt nicht im Fahrer-Blickfeld und dient mehr zur Zierde statt Information



Der Motor des 1700 TS ist ein Langhuber und leistet 100 PS. Er war einer der ersten Motoren mit Zahnriemengetriebener Nockenwelle



Das Cockpit ist gediegen, aber altmodisch. Der schlecht ablesbare Breitbandtacho passt nicht zum sportlichen Charakter des Glas 1700 TS

FAZIT

Volker Koerdt



Der Glas 1700 TS und BMWs „Neue Klasse“ gehörten mit der Alfa Romeo Giulia in den 60ern zu den Sportlimousinen schlechthin. Zweifelsohne hätte der Glas mehr Erfolg verdient gehabt, denn so konsequent auf sportliche Fahrweise war kein anderer Wettbewerber ausgerichtet. Doch insgesamt bot der BMW das größere Raumangebot, den besseren Komfort, hatte das bessere Image und war ausgereifter. Der größere Vertrieb von BMW tat sein Übriges. Heute sind die 1700 TS Modelle Raritäten im Vergleich zum BMW 1800. Das zeigt sich leider auch bei den Ersatzteilen.



Die vorderen Sitze waren für die damalige Zeit bequem und gut aufgepolstert, Liegesitze gab es serienmäßig. Im Fond offeriert der Glas weniger Raum und Beinfreiheit als der BMW

