

Glas 1304/R8/Fiat 124/Ford 15M: Classic Cars Kraft-Quartett mit 1304 S, R8, 124 S, 15M RS



von [Thorsten Elbrigmann](#) 24.02.2022

[Teilen](#)



Glas 1304/R8/Fiat 124/Ford 15M: Classic Cars

Vier Renner aus den 60ern: Glas 1304 TS, Renault 8 Gordini 1300, Fiat 124 S, Ford 15M RS.

Foto: AUTO ZEITUNG

- 1
- 2
- ...
- 29

Inhalt

1. [Glas 1304/R8/Fiat 124/Ford 15M: Classic Cars](#)
2. [Der Glas war und ist ein Auto für Kenner](#)
3. [Renault 8 Gordini: PS-Zauberei im Heck](#)

Für den großen Leistungshunger: 70 bis 88 PS in Glas 1304 S, Renault 8 Gordini, Fiat 124 S und Ford 15 M RS schufen Platz auf der linken Spur – doch der Auftritt dieser vier Classic Cars könnte nicht unterschiedlicher sein.

Wahnsinn! Diese vier Autos an einem Ort versammelt – ein rostfreier, perfekt erhaltener Fiat 124 S, einer der wenigen überlebenden Ford 15M RS aus der zweiten Serie, ein schon zu seinen Produktionszeiten rarer Glas 1304 TS und dazu der Exot Renault 8 Gordini 1300. Seinerzeit war dieses ungleiche Kleeblatt im unteren Mittelklasse-Segment für die "Abteilung Attacke" zuständig. Doch sowohl in Größe als auch in der Umsetzung des Sportanspruchs liegen Welten zwischen den vier Limousinen. Beginnen wir mit dem "Zivilisten" unter all den gestreiften Sportgeräten: dem unscheinbar wirkenden Fiat 124 S. Das 1969 gebaute Fahrzeug mit Schiebedach und beiger Stoff-Innenausstattung war lange Zeit im Besitz eines süddeutschen Fiat-Händlers und wurde entsprechend gut gepflegt. Erst seit kurzem darf es regulär angemeldet über die Straßen cruisen. Nur zwei Jahre lang, von 1968 bis 1970, zierte die Special-Version des 124 die Preislisten des Fiat-Konzerns. Dann folgte ihm der 124 Special T, der dann auch endlich den DOHC-Zylinderkopf trug. Der 124 S musste noch mit Seitensteuerung auskommen. Bei Fiat galt die Maxime, Klein- und Mittelklassewagen vom Preis her dem Portemonnaie der Käufer:innen auf den Leib zu schneiden. Deshalb blieben Motoren mit kostspieligen obenliegenden Nockenwellen zu dieser Zeit fast immer größeren oder extravaganteren Modellen vorbehalten – wie etwa dem Spider oder dem 124 Coupé. Der 124 S durfte sich aber über ein strafferes Fahrwerk mit verbesserter Hinterachse, Doppelscheinwerfergrill und weitere sportliche Attribute freuen. Sein gegenüber dem normalen 124 um zehn PS stärkerer und rund 250 Kubik größerer Motor fühlte sich auch wirklich nach 70 PS an.

Glas 1304/R8/Fiat 124/Ford 15M: Classic Cars

Der Kurzhuber gab sich temperamentvoll und drehfreudig – wenn er dabei auch nicht gerade leise zu Werke ging. In diesem Vergleich aber kommt der Fiat in puncto Geräuschkomfort sehr gut weg. Und auch die harte Gangschaltung, die seinerzeit von Tester:innen moniert wurde, lässt sich recht sanft einlegen. Lenkung und Fahrwerk begrüßen freudig jede Kurve. Dazu kommen ein sehr komfortabler Innenraum mit guten Sitzen, eine hervorragende Rundumsicht und ein riesiger Kofferraum. Kein Zweifel: Dieser Fiat war ein ganz großer Wurf, und so verwundert es nicht, dass seine Lizenzbauten noch lange Zeit vor allem im Ostblock viele Automobilist:innen über Jahrzehnte glücklich machten – auch ohne Rallyestreifen. Da ist der zweite größere Mittelklassevertreter in diesem Test, der Ford 15M RS, optisch schon wesentlich aggressiver unterwegs. Zielflagge im Logo, Rallyestreifen, verchromte Sportfelgen, ein Dreispeichen-Lenkrad mit dickem Kranz, Recaro-Sitze: So stellten sich die Kölner:innen ihren P6 als Rennwagen vor. Zwischen Anspruch und Wirklichkeit klafft allerdings eine Lücke. Nominell ist der Ford nur fünf PS stärker als der Fiat, weshalb bei Beschleunigung und Endgeschwindigkeit zwischen den beiden praktisch Gleichstand herrscht. Der V4 des Ford dreht willig hoch und fühlt sich kräftig an. Auch reagiert er spontan auf jeden Gasbefehl. Der V4 ist nicht umsonst ein erfolgreicher Motor gewesen, der zum Beispiel auch bei Saab für Vortrieb sorgte. Wie im Fiat gilt: Das Aggregat ist ein Treffer! Die Schaltung des Ford ist etwas ungenauer, die Lenkung wesentlich schwergängiger. Man merkt deutlich, dass der frontgetriebene Ford mit dieser für die Kölner:innen damals noch recht neuen Antriebsart zu kämpfen hat. Bleibt die Frage, was man sonst noch von einem auf sportlich getrimmten Mittelklassewagen erwartet: Wenn es um die Ausstattung geht, ist der Ford dem Fiat überlegen. Bessere Sitze, komplettere Instrumentierung, sportlicherer Gesamtauftritt. Der P6 im Renndress macht ordentlich was her, ohne zu enttäuschen. Das Fahrwerk ist gegenüber dem Vorgänger P4 um Welten besser und moderner. Zudem hat Ford dem RS gegenüber der Normalversion nochmals ein verbessertes und strafferes Fahrwerk gegönnt.

Der Glas TS geht weniger Kompromisse ein

Gegenüber dem zweiten Duo im Test wirken die Sportversuche von Fiat und Ford allerdings bemüht. Ohne Rücksicht auf Ausgewogenheit setzten einst Glas und Renault ihre Vorstellungen von einer Sportlimousine um. Vor allen Dingen gilt das für den Glas 1304 TS. Die 04er-Baureihe war ab 1962 der erste ernsthafte Versuch der Dingolfinger Glas-Werke, die Mittelklasse zu entern – leider blieb es auch der letzte, denn schon 1966 übernahm BMW das Ruder und wickelte den Betrieb ab. Der intern Typ 612 genannte 04 war größer als der zuvor (und auch noch parallel) gebaute Isar. Die neue Glas-Baureihe war moderner im Styling, zudem wesentlich länger als der Isar, wies allerdings nur wenig mehr Radstand auf, was dem kantigen Wagen zu großen Karosserieüberhängen verhalf und ihn nicht gerade zu einem Beau der Automobilgeschichte machte. Glas realisierte im 1304 ein revolutionär neues Aggregat mit oberliegender Nockenwelle und Antrieb per Kunststoff-Zahnriemen. Die Vorteile: günstig und vor allen Dingen leise im Lauf. Kein Kettenrasseln, keine lauten Zahnräder. Allerdings holte man sich ähnlich wie Ford mit den wunderbar leisen Novotex-Stirnrädern einen Nachteil ins Haus: Die bei Continental gefertigten Zahnriemen verschlissen recht schnell. Heutige Kunststoff- und Gummimischungen sind wesentlich haltbarer als das, was man damals zur Verfügung hatte. Doch das tat der Begeisterung der Tester:innen für den kleinen Wagen aus Dingolfing keinen Abbruch. Der Motor wurde – insbesondere in der stärksten Version 1304 TS – in den höchsten Tönen gelobt.

Der Glas war und ist ein Auto für Kenner

Von einer Rakete auf Rädern sprach man. Der Geradeauslauf des 1304 war beachtlich. Auch Seitenwind konnte ihm kaum etwas anhaben, denn schwer ruhte der Motor auf der Vorderachse. Doch das sorgte für Probleme bei jeder Kursänderung, denn obwohl die Lenkung sehr exakt arbeitet, war und ist es schwierig, den Glas sauber ums Eck zu zirkeln – die Fahre schiebt brutal über die Vorderräder. Und die einfach konstruierte hintere Starrachse begünstigt zudem ein Abheben des kurveninneren Rades, das alsbald pfeifend weiße Wölkchen nebst Gummi-Bröckchen gen Himmel schmeißt. Auf welliger oder feuchter Piste entwickelt die Hinterachse hingegen ein reges Eigenleben und meint mitunter, sie sei die Vorderachse und gehöre deshalb nach vorn: Der Untersteuerer wird zum Übersteuerer. Dennoch: Der 1304 TS war ein beliebtes Rallye-Fahrzeug, mit dem man halt umzugehen wissen musste. Heute setzt der Besitzer unseres Vergleichswagens seinen TS auf Oldtimer-Rallyes ein – recht erfolgreich. Er kennt seine kleine Krawallbüchse in- und auswendig, ebenso wie seine Frau, die den TS zumeist pilotiert. Mit dem klasse abgestuften Fünfgang-Getriebe und dem Sperrdifferential erhebt der Glas 1304 TS auch technisch den Anspruch, ein kleiner Rennwagen zu sein. Beim Raumangebot und beim Komfort stößt er allerdings schnell an seine Grenzen. Hinten kann man als Erwachsener kaum sitzen. Vorn hat man viel Beinfreiheit, doch die Wagenbreite ist eben nicht auf dem Niveau eines Fiat oder eines Ford. Und auch der Kofferraum ist ein gutes Stück kleiner. Vier Türen gab es beim Glas nicht – und dabei war er damals teurer als die größeren Mitbewerber. Kein leichter Stand für den Dingolfinger. Der markante Kasten mit Wumms war und ist ein Auto für Kenner:innen.

Renault 8 Gordini: PS-Zauberei im Heck

Ähnliches gilt für den Renault 8 Gordini 1300. Amédée Gordini galt als PS-Zauberer, der mit seinem Renn-Knowhow für Renault eine Ikone schuf, quasi den Prototypen aller Straßensportler. Die Begeisterung für die Gordini-Versionen betulicher Renault-Modelle war groß in Frankreich, ja selbst eine Rennserie bestritt man mit dem R8 Gordini – der erste echte Markenpokal mit eigenen Regeln, mit Komplettpaketen ab Werk für die Teams und großem Rennsport für relativ kleines Geld. Wie für die anderen drei Kandidaten dieses Vergleichs gilt: Der Gordini 1300 war seinerzeit die Krone der Entwicklung, die letzte und beste Ausbaustufe. Der 1300er Motor mit seinen 88 PS galt bei guter Pflege als standfest. Er und auch schon sein Vorgänger, der 1100er Gordini mit 86 PS, wurden damals mit dem Glas 1204 und 1304 TS verglichen – und so wie damals kommen wir auch heute zu dem Schluss, dass ihre Grundausrichtung trotz unterschiedlicher Konzeption sehr ähnlich ist. Der Renault wirkt aber vor allem vom Fahrwerk her ausgereifter. Statt einer Starrachse verfügt er als einziges Fahrzeug dieses Vergleichs hinten über eine Einzelradaufhängung. Die Pendelachse hat bereits bei unbeladenem Wagen einen leicht negativen Sturz, sodass sich der Gordini satt in jede Kurve legt. Und auch wenn der schnelle Franzose gegenüber seinem zivilen Bruder R8 ein wenig tiefer liegt und straffer abgestimmt ist, kann man ihn nicht als unkomfortabel bezeichnen. Hart? Ja, aber dennoch souverän. Nicht so gut sieht es mit der Seitenwindempfindlichkeit aus. Typisch für einen Heckmotor-Wagen ist der Vorderbau nur wenig belastet – so hat der Wind leichtes Spiel. Da nützt auch ein voller Tank wenig.

Gordini und 1304 TS jagten Mercedes & Co

Der Motor des Gordini wirkt – vielleicht auch wegen der weit von dem:der Fahrer:in entfernten Einbaulage im Heck – weniger lärmig als der des 1304 TS, zeigt sich aber bei Beschleunigung und Endgeschwindigkeit kaum im Vorteil. Das dürften damals spannende Rennen zwischen diesen beiden Sportlern gewesen sein, wenn sie sich denn mal auf der Autobahn begegnet sind. Noch viel erstaunter aber dürften die Blicke der Mercedes-Chauffeur:innen gewesen sein, die sich doch sonst der linken Spur sicher sein konnten. Der Renault 8 Gordini 1300 zeigt sich durchaus alltagstauglich und in Maßen familienfreundlich mit seinen vier Türen. Die sind zwar schmal, öffnen aber weit genug. Man kann behände auch den hinteren Innenraum entern. Dort findet man genügend Kopffreiheit vor. Mit den Schienbeinen sollte man aber acht geben, denn die Rückenlehnen der Vordersitze überraschen am unteren Abschluss mit einer massiven Querstange, die schnell für Blutergüsse sorgt. Im Fond gibt es nur Schiebefenster, die aber zur Belüftung ausreichen. Der Innenraum des R8 heizt sich nicht so schnell auf, denn die Fensterflächen sind klein. Formal wirkt der Franzose wie eine Antiquität neben dem modernen Glas, dem zeitlosen Fiat und dem barocken Ford. Der strenge Haubenknick, die hohe Gürtellinie, die abgerundeten Seitenfenster – all das erinnert ein wenig an die späten 50er. Auf den Markt kam der R8 schon 1962. Erst 1974 liefen die letzten Exemplare vom Band. Somit überlebte der Renault seinen Konkurrenten aus Dingolfing bei weitem. Als 1300er Gordini verfügt der Renault über den knappsten Kofferraum, denn vorn ragt der 25-Liter-Zusatztank weit nach oben. Ganz erstaunlich ist aus heutiger Sicht, dass der Einfüllstutzen für den 38-Liter-Tank im Heck direkt über dem Motor liegt, doch das ist durchaus nicht ungewöhnlich für ein Auto jener Zeit. Wie der Glas 1304 TS verfügt auch der Gordini über fünf Gänge, die präzise über die Mittelschaltung angewählt werden können. Auch verfügt der kleine starke Wagen serienmäßig über eine Bremskraftverstärker und über Scheibenbremsen rundum – wie auch der Fiat. Welcher der vier Sportler der beste ist? Will man diese Frage angesichts der Exklusivität dieses Kraft-Quartetts wirklich stellen? Denn wer nur einen dieser vier in seiner Garage beherbergen darf, zählt schon zu den Glücklichen unter den Oldtimer-Fans.



von Thorsten Elbriggmann

Unser Fazit

Keine Frage – der Fiat 124 S ist das kompletteste Auto in diesem Test: Kultiviert, groß, alltagstauglich und durchaus antrittsstark, fast schon langweilig perfekt. Der Ford sammelt fleißig Punkte. Man muss den Kölner Konstrukteur:innen Respekt zollen: Aus dem glücklosen P4 machten sie ein für Europas Straßen taugliches Auto mit besserem Komfort, weiterhin viel Platz für vier bis fünf Personen und reichlich Gepäck – und das für einen günstigen Preis. Glas 1304 TS und Renault 8 Gordini sind recht teure Sportgeräte gewesen mit gerade im Glas sehr beengten Platzverhältnissen. Irgendwie wird er das Image eines aufgepumpten Isar nicht los. Sein großes Plus ist der moderne Motor. Der Gordini hat das klar bessere Fahrwerk, dazu noch etwas mehr Dampf und auch innen mehr Platz, wirkt aber provisorischer als alle anderen mit seinen zwei Tanks und teils antiquierter Bedienung. Ein ungleiches Kleeblatt – so abwechslungsreich war die untere Sportler-Mittelklasse wohl nur in den 60er-Jahren.