

FAHRBERICHT

BMW 325i BaurTopcabriolet - Baur to the people

Für Heinz Baur, 66, zusammen mit Bruder Karl einer der beiden Geschäftsführer der ehrwürdigen Karosseriefabrik unweit des den Stuttgartern so lieben Leuze-Mineralbades, ist das neue Auto, Nachfolger des formal wenig attraktiven E30, „für die Nische in der Nische“ bestimmt.

Zwei Jahre Entwicklungszeit stecken in ihm, in strenger Abstimmung mit den Bayerischen Motoren Werken, für die Baur in der Vergangenheit ja schon viel gemacht hat – unter anderem eine Coupe- und Cabrio-Version des schwulstigen Nachkriegsmodells 502, das kleine 700 Cabrio mit Zweizylinder-Boxermotor und nicht zuletzt den Mittelmotor-Sportwagen M1.

Nische in der Nische, da ist man natürlich gespannt, wer überhaupt noch als Käufer in Frage kommt, wo es doch - genau wie beim Vorgänger – ein schönes Offen-Auto ab Werk; gibt. Baur verweist auf die Freizeit-Aktivitäten des modernen Menschen, darauf, daß er Surfbretter transportieren möchte, daß er vier Türen schätzt, eine breitere. Motorisierungspalette - sie reicht vom 316i über den 318i bis zu den beiden Sechszylindern 320i und 325i - und, inzwischen tiefer ins Bewußtsein, eingegraben, ein Maximum an Unfallsicherheit.

Ein Arzt, Benutzer eines alten Baur-Cabriolets, erinnert sich Baur, habe sich mehrfach mit diesem überschlagen und sei bei guter Gesundheit geblieben.

Rechnerisch hat die neue Karosse an Steifigkeit gegen über ihrer Vorgängerin noch erheblich zugelegt, mit einer Verwindungsziffer, die immerhin 1800 Newtonmeter über der der alten liegt. 500 Exemplare pro Jahr sollen in Baur's 270 Mann-Manufaktur entstehen, auch für den Export in Länder wie England, Portugal oder die Beneluxstaaten.

Da wie dort ist Liebhaberwert für ein Auto von solch spezieller Machart gefragt. Denn einen Baur-BMW zu fahren heißt ja nicht nur, die Freuden an den linden Lüften in ganz anderer Form als im klassischen Voll-Cabriolet zu genießen, es heißt auch, bewußt Abschied zu nehmen von jenen sich progressiv verstärkenden Komfort-Ansprüchen, die direkt mit der Verdeckbedienung zusammenhängen und im entfremdeten, wenn auch technisch eindrucksvollen Knopfdruck a la Mercedes SL gipfeln.

Den Baur muß man dagegen erst umbauen, wenn man ihn offen genießen möchte. Ein bißchen erinnert der Vorgang an das Fertigmachen eines Pferdes oder Segelbootes, auch wenn der Zeitaufwand beträchtlich kürzer ist. Die aufwendige Verdeckkonstruktion, die im Volumen immer noch etwa dem entspricht, was bei einem zweisitzigen Roadster zu bewegen und zu falten ist, stellt dabei den einen, größeren Teil des Gesamtwerks namens Cabrio-Limousine dar.

Kein Elektromotor hilft, man entriegelt von Hand links und rechts kurz hinter der stabilen B-Säule. Ein kleines Verdeckpaket samt der serienmäßigen heizbaren Hartglas-Heckscheibe türmt sich nun hinten zusammen, wird per Persenning optisch geglättet und erscheint als unübersehbares Packerl im Rückspiegel.

Die alten Zeiten des Offenfahrens tauchen auf-leibhaftig und in der Erinnerung. Das glatte offene Auto ist ein Kind unserer Tage - früher gehörte ein Stück offen getragenes Cabrio-Verdeck auch in geklapptem Zustand einfach dazu.

Der Faltprozeß verlangt nur wenig Mühe. Der Umgang mit der Dachluke, die als feste Platte über dem Frontenteil befestigt ist, bedarf schon größeren Aufwandes. Auch sie wird, nach zu vorigem Betätigen eines Drehknopfes, entriegelt, dann, aber herausgenommen und wie ein großes Tablett in der oberen Etage des Kofferraums verstaut.

Wer weiß, wie es geht, nämlich mit schräger Einführung und Herausnehmen des dafür vorgesehenen Halters, empfindet Funktionslust. Wer es nicht weiß, verzweifelt zunächst und ist geneigt, die überflüssig erscheinende Dachhälfte zum Sperrmüll zu geben.

Auch die Begegnung mit der frischen Luft gestaltet sich unterschiedlich. Von Stufe eins, nämlich dem Schrägstellen der Dachplatte, die ja schon zum Erlebnisbereich der unzähligen Glasdach-Autobesitzer zählt, soll nicht groß die Rede ein; es lüftet ein bißchen besser. Auch Stufe zwei zeigt kaum mehr als einen Schiebedacheffekt - kein Wunder bei der soliden Dachrahmenkonstruktion, die das Baur-Cabrio aus Stabilitätsgründen aufweist.

Bei Stufe drei, vorn auf, hinten auf, zeigt die Cabriolimousine schon, was sie kann und was sie dem wahrhaftigen Cabrio voraushat. Es herrscht nun eine solide Luftumwälzung vor, aber es fehlen bei hohen Autobahngeschwindigkeiten jene störenden Wirbelwinde, die den Genuß trüben und die unansehnlichen Windschotts auf den Plan riefen.

Diese Art des geschützten Offenfahrens ist schon sehr angenehm, aber es gibt eine noch wohltuendere. Sie empfiehlt sich bei jenen sommerlichen Hitzegraden, in denen sich die Vollcabriofahrer mit zusammengebissenen Zähnen einreden müssen, es sei immer noch schön. Stellung vier bedeutet geschlossene Dachluke, aber geklapptes Verdeck.

Nun sitzt der Baur-Pilot im Schatten wie auf einer Veranda, die Winde wehen, nur ein bißchen milder. Reiselust kommt auf; zur Brücke von Avignon an einem schwülen Juli-Tag – warum eigentlich nicht? Mehr als das offene Cabriolet ist die geöffnete Cabriolimousine ein Tourer, der auch nach außen hin nicht jene Nacktheit zeigt, die manche Menschen per Auto nicht mögen.

Die Geschütztheit selbst in offenem Zustand bietet eine Verschwiegenheit, die in unverändertem Zustand durch eine formale Eleganz, die dem Vorgänger fremd war, ergänzt wird. Knarrgeräusche aus dem Dachrahmenbereich trüben das Bild jedoch etwas.

Die Nische in der Nische ist nicht billig. Als 325i steht der viertürige Baur mit fast 70000 Mark in der Liste. Für den Preisabstand zum BMW Cabrio sorgen die Vierzylinder. Den lauschigen 316i liefert Baur für runde 50 000.

Klaus Westrup

Cabrio-Limousinen:

Erinnerung an Autos von gestern

Mit dem Citroen 2 CV verabschiedete sich 1990 eine Bauform, die vor dem Zweiten Weltkrieg, aber auch danach, größere Verbreitung fand. Die Mischform aus der Limousine und dem Cabriolet galt als kostengünstiger Kompromiß bei Großserienherstellern, so bei BMW mit dem kantigen 315, bei Opel mit dem Olympia, dessen Nachfolger ebenfalls noch in dieser Variante zu haben war, bei Adler mit dem Trumpf Junior oder bei Fiat mit dem nur 16 Pferdestärken leistenden Kleinwagen namens Topolino.

Der Adler TrumpfJunior, ein langhubiger Tausender mit stehenden Ventilen, erschien bereits 1934, zunächst ausschließlich als Cabriolimousine mit kunstlederbezogener Leichtbaukarosserie, die bei Karmann gefertigt wurde. Das Verdeck war ein Rolldach, das mit Spiegeln in den festen Seitenteilen verankert wurde. Der Opel Olympia dokumentierte 1950 eindrucksvoll, wie preisgünstig Offenfahren sein konnte. Zwischen Limousinenpreis (6400 Mark) und Cabriolimousine lagengerade 200 Mark. Dem 2 CV gebührt der Superlativ der meistgebauten Cabriolimousine, mit fünf Millionen Stück.