

COMPTE RENDU

Topcabriolet Baur BMW 325i

Baur to the people

A point nommé pour la première du nouveau Cabriolet BMW, le carrossier Baur de Stuttgart présente la Série 3 transformée en berline-cabriolet, avec quatre portes et quatre motorisations. Variations sur un thème déjà célèbre.

Pour Heinz Baur, 66 ans, gérant, avec son frère Karl, du respectable atelier de carrosserie de Stuttgart, cette nouvelle voiture, qui succède à la E30 aux formes peu attrayantes, représente " le créneau dans le créneau ".

Elle est le résultat de deux années de développement, en parfaite concertation avec les Bayerische Motoren Werke, pour lesquels Baur a déjà produit toute une série d'adaptations remarquables - entre autres une version coupé et une version cabriolet du modèle d'après-guerre un tantinet boursouflé, la 502, le fameux petit cabriolet 700 à moteur 2 cylindres à plat et, dernière réalisation mais non des moindres, la M1, voiture de sport à moteur central.

Un créneau dans un créneau. On peut se demander quel segment de clientèle est visé, alors qu'il existe déjà une belle décapotable départ usine, comme pour le modèle précédent. Baur s'appuie sur les activités de loisirs de l'homme moderne, qui désire transporter des planches à voile, apprécie le quatre portes, sur une gamme de motorisations plus étendue - allant de la 316i aux deux six cylindres 320i et 325i en passant par la 318i - et,

argument qui a entre-temps de plus en plus de poids, sur un maximum de sécurité en cas d'accident.

Baur se souvient d'un médecin qui avait fait plusieurs tonneaux au volant d'un vieux cabriolet Baur et en était ressorti indemne.

La nouvelle carrosserie a considérablement gagné en rigidité par rapport au modèle précédent. Elle affiche maintenant une rigidité en torsion supérieure de 1800 newtons-mètres à l'ancienne. La manufacture Baur, qui emploie 270 collaborateurs, devrait produire 500 exemplaires par an, destinés aussi à l'exportation dans des pays tels que l'Angleterre, le Portugal ou les pays du Benelux.

Dans ces pays comme en Allemagne, on apprécie la valeur sentimentale de ces automobiles à la facture particulière. Car conduire une BMW Baur ne signifie pas seulement savourer la caresse du vent d'une tout autre manière que dans un cabriolet classique, cela signifie aussi se distancer de ces exigences de confort toujours plus élevées à l'égard de la commande de la capote, qui finissent par un bouton de commande unique sur la Mercedes SL ultra-sophistiquée, certes impressionnant sur le plan technique, mais faisant regretter la bonne vieille capote d'autrefois.

Savourer le cabriolet Baur ouvert, en revanche, demande quelques préparatifs. Un peu comme lorsque l'on prépare son cheval ou son voilier, sans que cela prenne autant de temps toutefois. La construction sophistiquée de la capote, dont le volume correspond environ à celui de la capote d'un roadster deux places, constitue l'élément le plus important de l'ensemble.

Aucune assistance électrique, on déverrouille à la main à gauche et à droite, juste derrière le solide montant central. Un bon petit paquet de capote est empilé à l'arrière avec la lunette arrière en verre dégivrant de série. Sous son couvre-capote, elle ne risque pas de passer inaperçue.

On revit le bon vieux temps de la conduite en décapotable. La voiture ouverte, ne laissant rien apercevoir de la capote, est un produit de notre époque. Autrefois, même pliée, la capote se devait d'être au moins en partie exhibée.

Le pliage de la capote est simple. La manipulation du hard-top, plaque rigide fixée au-dessus des sièges avant, est déjà plus compliquée. Lui aussi est déverrouillé après actionnement d'un bouton tournant, puis déposé et rangé comme un grand plateau dans la partie supérieure du coffre arrière.

Lorsque l'on sait comment ça marche, c'est-à-dire en l'introduisant en biais et en déposant le support prévu à cet effet, on prend plaisir au mécanisme. Sinon, on désespère et on aurait plutôt envie de se débarrasser de ce morceau de toit qui semble superflu.

La conduite en plein air peut prendre, elle aussi, des formes très variées. Nous ne nous attarderons pas sur la position numéro un, l'inclinaison du hard-top, qui procure pratiquement le même effet qu'un toit ouvrant en verre, à part que l'aération est légèrement meilleure. La position numéro deux n'apporte pas beaucoup plus non plus qu'un toit ouvrant - ce qui n'a rien d'étonnant si l'on considère la construction robuste dont bénéficie le cadre de pavillon du cabriolet Baur pour des raisons de stabilité.

En position numéro trois, ouverte à l'avant et à

l'arrière, la berline-cabriolet dévoile ses possibilités et ses avantages par rapport à un vrai cabriolet. Il règne maintenant une puissante circulation d'air mais sans ces tourbillons gênants en conduite rapide sur l'autoroute, qui troublent le plaisir et obligent à utiliser un coupe-vent inesthétique.

Cette manière de conduire en plein air tout en bénéficiant d'une certaine protection est déjà très agréable mais il en existe une qui procure encore plus d'agrément. Elle est à recommander pendant les périodes de forte chaleur estivale, lorsque les conducteurs des vrais cabriolets cherchent encore, en serrant les dents, à se convaincre des plaisirs de la conduite décapotée. C'est la position numéro quatre, à savoir hard-top fermé et capote ouverte à l'arrière.

A présent, le conducteur du cabriolet Baur est assis à l'ombre comme dans une véranda, le vent souffle mais avec un peu plus de douceur. Une sensation qui invite au voyage ; le pont d'Avignon par une chaude journée du mois de juillet - pourquoi pas ? Par opposition au cabriolet ouvert, la berline-cabriolet découverte est une randonneuse qui n'exhibe pas cette nudité que beaucoup n'apprécient guère en automobile.

Cette protection en conduite découverte offre une certaine discrétion, qui est encore parachevée à l'état capoté par une élégance des formes que le modèle précédent ne possédait pas. Le plaisir est toutefois un peu troublé par des grincements provenant du cadre de pavillon.

Le créneau dans le créneau n'est pas donné. En tant que 325i, le Baur quatre portes coûte presque 70 000 marks. C'est sur les quatre cylindres que la différence de prix par rapport au cabriolet BMW se remarque le plus. Baur livre la discrète 316i pour 50 000 marks environ.

Berlines-cabriolets :
un hommage aux voitures d'hier

L'arrêt de la production de la 2 CV Citroën, en 1990, a marqué la fin d'un type de construction qui, avant la deuxième guerre mondiale, mais aussi dans la période qui la suivit, avait connu un grand succès. La forme mixte, mi-berline, mi-cabriolet, était proposée en tant que compromis avantageux par les constructeurs de grandes séries, par exemple par BMW avec la 315 aux formes anguleuses, Opel avec l'Olympia (voir ill.), suivie par un modèle également proposé dans cette variante, Adler avec la Trumpf Junior ou Fiat avec la petite Topolino de 16 chevaux seulement. L'Adler Trumpf Junior, une 1000 cm³ à soupapes verticales, est déjà apparue en 1934, d'abord exclusivement en tant que berline-cabriolet avec une carrosserie allégée tendue de similicuir, réalisée par Karmann. La capote était un toit ouvrant par enroulement, fixé avec des arceaux dans les parties latérales fixes. En 1950, l'Opel Olympia a démontré d'une manière impressionnante que la conduite à ciel ouvert pouvait être offerte à un prix abordable. La différence de prix entre la berline (6400 marks) et la berline-cabriolet n'était que de 200 marks. C'est la 2 CV qui détient le record de production dans le segment des berlines-cabriolets avec cinq millions d'exemplaires.