

PROVA SU STRADA

BMW 325i Baur Topcabriolet

Baur to the people

Per Heinz Baur (66 anni), direttore generale insieme al fratello Karl della nota Carrozzeria situata non lontano dai bagni termali-minerali di Leuze tanto cari agli stoccardesi, la nuova auto - che prende il posto della stilisticamente poco felice E30 - è destinata "alla nicchia nella nicchia".

Ha richiesto due anni di progettazione in stretta collaborazione con la BMW, per la quale Baur in passato ha già fatto diverse cose: fra l'altro una versione coupé e cabriolet del ridondante modello 502 del dopoguerra, la piccola 700 Cabrio con motore Boxer bicilindrico e - non dimentichiamolo - la sportiva M1 a motore centrale.

Dunque, una nicchia *nella* nicchia: c'è da chiedersi, naturalmente, chi saranno poi gli acquirenti, visto che - come per il modello precedente - anche la BMW stessa offre già una bella auto scoperta. Baur richiama l'attenzione sulle attività di tempo libero dell'uomo moderno, che vuol trasportare tavole da surf ed apprezza le quattro porte; sulla più ampia gamma di motorizzazioni - dalla 316i alla 318i alle due sei cilindri 320i e 325i - e sull'elevatissimo grado di sicurezza in caso di incidente, un aspetto ormai profondamente penetrato nella coscienza degli automobilisti.

Un medico, proprietario di un vecchio Cabrio Baur - rammenta Baur -, si è ribaltato più volte con la sua vettura ed è rimasto in buona salute.

Matematicamente, la nuova scocca presenta una rigidità parecchio maggiore rispetto alla versione precedente, con un indice torsionale di ben 1800 Newtonmetri superiore al vecchio modello.

Nella manifattura Baur, con 270 dipendenti, è prevista la produzione di 500 esemplari all'anno: anche per l'esportazione in Paesi come l'Inghilterra, il Portogallo o il Benelux dove il valore di questo tipo di auto è apprezzato da molti amatori. Viaggiare su una BMW-Baur, infatti, non vuol dire soltanto gustare il piacere dell'aria fresca in una forma molto diversa da quella del cabriolet classico, ma anche abbandonare quelle esigenze sempre più elevate in fatto di comfort legate direttamente all'uso della capote e culminanti nell'azionamento a pulsante - alienato anche se tecnicamente suggestivo - della Mercedes SL.

Per gustare la guida scoperta nel Cabrio Baur, invece, bisogna prima armeggiare parecchio. L'operazione ricorda un po' la preparazione di un cavallo o di una barca a vela, anche se il tempo richiesto è molto inferiore. La complessa costruzione della capote, che corrisponde ancora pressappoco al volume da spostare e ripiegare in un roadster a due posti, rappresenta comunque la parte più significativa dell'opera completa denominata cabrioberlina.

Non ci sono motorini elettrici ausiliari, lo sbloccaggio si effettua a mano a sinistra e a destra, subito dietro i solidi montanti centrali. Ora, nella parte posteriore si erge un piccolo monticello comprendente la capote ed il lunotto termico rigido in dotazione di serie: lo si spia-

na esteriormente con il telo protettivo ed appare poi come una massa ben individuabile nello specchio retrovisore.

Ritornano i vecchi tempi della guida all'aria aperta, tanto nella realtà fisica quanto nella memoria. L'auto scoperta "liscia" è un prodotto del nostro tempo: una volta un pezzo di capote ben in vista era di prammatica anche con il cabriolet aperto.

La ripiegatura si esegue con poco sforzo. Più complicato, invece, l'uso del pannello rigido del tetto, fissato sopra lo scomparto anteriore. Anche questo si sblocca (azionando una manopola), ma va poi tolto e sistemato come un grosso vassoio nel ripiano superiore del bagagliaio.

Chi sa come si fa - cioè, introducendo ed estraendo obliquamente l'apposito supporto - si diverte ad eseguire l'operazione. Chi non lo sa, all'inizio si dispera ed è tentato di buttare nella spazzatura il semipannello apparentemente superfluo.

Anche l'incontro con l'aria fresca avviene in vari modi molto differenti. Sulla prima posizione, vale a dire l'inclinazione del pannello - che già rientra nelle "normali" esperienze degli innumerevoli possessori di tettucci invetro -, c'è poco da dire: migliora soltanto un po' la ventilazione. Anche la seconda posizione ha un effetto di poco superiore a quello di un tettuccio apribile: non c'è da stupirsi, vista la robustissima struttura del telaio del padiglione di cui è dotato il Cabrio Baur per ragioni di sicurezza.

Nella terza posizione - aperto davanti, aperto dietro - la cabrioberlina dimostra già di che cosa è capace e quali vantaggi presenta rispetto al cabriolet totale. Ora regna una circolazione d'aria ben avvertibile, ma senza i fastidiosi vortici che a velocità da autostrada guastano il divertimento e che hanno indotto a ricorrere a certi antiestetici deflettori.

Questa forma di guida scoperta è già molto gradevole, ma ce n'è una ancora più piacevole, consigliabile quando - nelle giornate torride - chi viaggia su un cabriolet totale stringe i denti cercando di autoconvincersi che è sempre tanto bello. Nella quarta posizione il pannello rigido è chiuso, ma la capote è aperta.

Adesso il pilota del Baur siede all'ombra come su una veranda; il vento circola, soltanto un po' smorzato. Ti viene la voglia di viaggiare; al ponte di Avignone in un'afosa giornata di luglio? Perché no. Più ancora del cabriolet scoperto, la cabrio-berlina aperta è una vettura da turismo che, all'esterno, non presenta quella nudità che molti non amano.

Anche aperto, il Baur offre una protezione ed un' "intimità" completate, a vettura chiusa, da un'eleganza di linee ignota al modello precedente. Guastano un po' il quadro solo gli scricchiolii provenienti dalla zona della comice del padiglione.

La nicchia nella nicchia non è a buon mercato. In versione 325i il Baur a quattro porte ha un prezzo di listino di quasi 70.000 marchi. La distanza, in termini di prezzo, dal Cabrio BMW è mantenuta dai quattro cilindri. La tranquilla 316i è offerta da Baur per 50.000 marchi tondi.

Cabrio-berline:

ricordi di auto d'altri tempi

Con la Citroen 2 CV è uscita di scena nel 1990 un tipo costruttivo largamente diffuso prima della seconda guerra mondiale, ma anche dopo. La forma mista fra berlina e cabriolet era considerata un conveniente compromesso dai costruttori di auto di grande serie: per esempio da BMW con l'angolosa 315, da Opel con l'Olimpia - disponibile in questa variante anche nel modello successivo -, da Adler con la Trumpf Junior o da Fiat con l'utilitaria Topolino di soli 16 cavalli. L'Adler Trumpf Junior, una mille a corsa lunga con valvole laterali, apparve nel 1934 in un primo tempo soltanto in versione cabrio-berlina con carrozzeria leggera rivestita in finta pelle, costruita da Karmann. La capote era un tetto arrotolabile, ancorabile tramite cinghie agli elementi laterali fissi. Nel 1950 l'Opel Olympia documentava inconfutabilmente quanto poteva essere economico viaggiare su un'auto scoperta: la differenza di prezzo fra berlina (6400 marchi) e cabrio-berlina era di appena 200 marchi. Alla 2 CV spetta il superlativo della cabrio-berlina maggiormente costruita, con cinque milioni di esemplari.

Baur TC4:

Sul retro della stampa speciale

- La BMW Baur è un'autoscoperta esotica:
- pratica il più possibile,
- aperta il necessario