

BOLETIM DE ESTRADA

BMW 325i Baur Topcabriolet - Baur to the people

Para Heinz Baur, de 66 anos, e seu irmão Karl, um dos dois directores da vetusta construtora de carrocerias, a dois passos das termas de Leuze, tao amadas dos habitantes daquela capital, o novo automóvel, sucessor do decididamente menos atractivo E30, e como "raridade... em nicho".

Nele estao sintetizados dois inteiros anos de desenvolvimento em rigorosa harmonia com a Bayerische Motoren Werke, empresa para a qual a casa Baur já muito fez no passado nomeadamente, e entre outras, uma versao de coupé e cabrio do aparatoso 502, modelo apósguerra, o pequeno cabrio 700 ccm motor de dois cilindros opostos e, nao por último, o M1, modelo desportivo com motor ao centro.

"Raridade em nicho": para qué o afa, a impaciencia, o nervosismo de saber quem será o primeiro comprador, quando na verdade existe um lindissimo descapotável de fábrica, exactamente como o seu predecessor? Aqui, é Baur que nos lembra que o homem modemo, nas suas actividades das horas vagas, nao só adora poder transportar uma prancha de esqui aquático e muito aprecia o quatro portas e uma vasta gama de motorizacao (que, passando pelo 318i, vai do 316i até aos dois seis cilindros 320i e 325i) mas também que, enraizado bem lá no fundo do seu consciente, espera um máximo de seguranca e prevencao de acidentes.

E Baur lembra-se: um médico, proprietário de um velho cabrio construido pela firma, capotou variadissimas vezes, tendo no entanto saído sempre ileso.

Em termos de cálculo e comparada com a sua antecessora, a nova carroceria ganhou consideravelmente em rigidez á torcao, cujo quociente é mesmo assim superior em 1800 Nm em relacao ao da antiga. Sao 500 os exemplares que anualmente deverao sair das maos das 270 pessoas que trabalham nas oficinas e destinados a serem também exportados para paises como a Inglaterra, Portugal e Benelux.

Cá, como lá, o valor de estimacao de um automóvel de tao especial casta, é enormemente procurado porquanto, conduzir um BMW da Baur nao significa somente desfrutar em pleno o prazer da suavidade dos ventos, sob uma forma completamente diferente que nao com o clássico cabrio "total", como também é o conscio adeus a todas aquelas exigencias de conforto, em progressivo aumento, directamente relacionadas com o comando da capota e que vao culminar em abstracto, se bem que tecnicamente impressionante premir de um botao à la Mercedes SL.

Antes pelo contrário: "o Baur" tem que ser primeiramente modificado se dele quizermos usufruir como descapotável. O processo lembra um pouco o da última-mao dada a um cavalo ou a um barco á vela, embora o tempo para isso necessário seja consideravelmente mais curto. A sofisticada arquitectura da capota que, em termos de volume, continua ainda a corresponder ao que exige um Roadster de dois lugares para a movimentar e dobrar representa, aqui, um dos maiores quinhos do total da obra, chamada cabrio-limousine.

Nao há motor eléctrico para ajudar: à esquerda e à direita, há que soltar à mao e um pouco atrás do robusto pilar B. E agora, desde a parte traseira ergue-se, juntamente com o óculo aquecível em vidro temperado, integrado de série, um pequeno "embrulho" de capota, que é alisado opticamente via resguardo de lona e vai aparecer no retrovisor como um imenso mas diminuto invólucro.

Renascem os velhos tempos da conducao a descoberto. No corpo e na memória. O automóvel "rapado" e aberto é um fruto dos nossos dias. Antigamente, era simplesmente da praxe usar-se a capota de um cabrio um pouco aberta, mesmo com ela dobrada.

O processo de dobragem requiere pouco esforco. O manuseamento do painel do tejadilho, ancorado na parte da frente à laia de placa fixa, já requiere mais trabalho. Também ela é libertada pressionando um botao, retirando-se e acomodando-se seguidamente no leito superior do porta-bagagens como um enorme tabuleiro.

Aquele que sabe como a coisa funciona, nomeadamente o grau de obliquidade e o recolher do suporte para tal previsto, sente uma espécie de "gáudio no movimento". Quem nao sabe, começa por desesperar, sendo tentado a entregar a metade do tejadilho, qual traste, inútil a seus olhos, aos servicos de remocao de objectos rejeitados.

Até mesmo "aquele encontro" com a frescura do ar, se apresenta sob variadas formas, a começar pela primeira posicao, isto é, pela inclinacao do painel do tejadilho (este pertencendo já à "esfera existencial" dos inúmeros proprietários de automóveis com tejadilho vidrado) e a qual, digamos, nao é assim tao digna de discussao como isso, só que... ventila um pouco melhor!

A segunda posicao, essa entao mal revela mais que um simples efeito de tejadilho de correr (o que nao é de admirar, dada a robusta arquitectura de armacao, inerente ao cabrio Baur por razoes de seguranca).

Abre à frente e abre atrás: é esta a terceira posicao em que o cabrio-limousine nao só já demonstra aquilo de que é capaz, como também o que o suplanta relativamente ao cabrio vemáculo. Embora predomine aqui uma real circulacao de ar, o certo é que, a elevadas velocidades na autoestrada, dá-se por falta de todos aqueles turbilhoes ciclónicos, tao incomodativos, tao desmancha-prazeres, que chamaram à lica todos esses malvistosos corta-ventos.

Esta espécie de conducao a descoberto "costudiada", já é uma coisa bastante agradável. Mas há ainda uma outra mais aprazível que é aconselhada para aqueles grauzinhos de temperatura em que o condutor "total" de um cabrio tem que se auto-persuadir, dentes estringidos, de que tudo continua a ser uma beleza. A posicao quatro está para painel de tejadilho fechado, mas capota aberta.

Ora agora, ai vai comodamente sentado, à sombra, um piloto da Baur, como se numa varanda estivesse, só que com o vento soprando apenas um tanto mais suavemente. E cresce-lhe a veneta da viagem... e por que nao até à ponte de Avignon num abafado dia de Julho? Ainda mais desafogado que o cabrio aberto: o

cabrio-limousine aberto, um touring que também para fora não mostra aquela nudez, nada apreciada por muita gente "automobilizada".

A sensação de proteção, mesmo convertido, proporciona aquela serenidade que, quando não convertido, é colmada por uma textual elegância, esta, estranha ao seu antecessor. No entanto, são os ruídos de rangido, provenientes da zona da moldura do tejadilho, que turvam um pouco o quadro.

Mas "o raridade em nicho" não é barato. O preço de lista do 325i de quatro portas, da Baur, está cotado em quase 70.000 marcos, sendo os quatro cilindros os responsáveis pela diferença de preço em relação ao cabrio da BMW. A Baur oferece o gracioso 316i aí à volta dos seus 50.000.

Klaus Westrup

Os cabrio-limousines:

recordando os automóveis de antanho

Com o Citroën 2 CV, despediu-se de 1990 um tipo de construção que encontrou vasta expansão tanto no pós-guerra como a seguir. As formas meio-limousine, meio-cabrio, eram consideradas como um parcimonioso compromisso pelas casas construtoras das grandes séries, tais como a BMW, com um anguloso 315, a Opel com o seu Olympia, e o seu sucessor que também ainda estava à venda nesta Variante, a Adler com o Trumpf Junior ou a Fiat com o seu "mini", conhecido por Topolino desenvolvendo apenas 16 cavalos. O Trumpf Junior, da Adler, um mil com motor sub-quadrado de válvulas laterais apareceu, já em 1934, primeiramente como cabrio-limousine com carroceria ligeira revestida de couro artificial, construção Karman. A capota era um tejadilho de rolar que ia estribado nas partes laterais fixas por intermédio de arcos (cajados). O Opel Olympia documentou, em 1950, de forma bem convincente, quanto podia ser económico conduzir um descapotável. Entre o preço de uma limousine (6.400 marcos) e um cabrio-limousine havia precisamente uma diferença de 200 marcos. Mas é ao 2 CV que, com seus cinco milhões de unidades, pertence o superlativo do cabrio-limousine mais produzido no mundo.