

## ROAD REPORT

BMW 325i Baur Topcabriolet

Baur to the people

Para Heinz Baur (66 años) - quien mancomunadamente con su hermano Karl dirige la honorable fábrica de carrocerías, ubicada cerca del conocido balneario de aguas minerales Bad Leuze, tan apreciado por los habitantes de Stuttgart - el Nuevo coche sucesor del formalmente poco atractivo E30, esta predeterminado para ocupar "el nicho del nicho" en su segmento de mercado.

Este automóvil supone dos años de trabajos destinados al desarrollo, en muy estrecha colaboración con la casa BMW (Bayerische Motoren Werke), para la cual Baur ya ha trabajado en muchas ocasiones habiendo realizado, entre otros modelos, la versión coupé y cabriolet del brioso modelo 502 de la posguerra, el pequeño 700 cabriolet con motor "boxer" de dos cilindros opuestos y también el deportivo M1 de motor central.

Un modelo para el "nicho en el nicho". Como es natural, es grande la expectación por saber quiénes podrán ser sus posibles compradores, sobre todo si se tiene en cuenta que, al igual que el modelo anterior, la propia fábrica ya ofrece una versión cabriolet. Baur remite a las actividades de ocio de nuestros contemporáneos quienes desean transportar sus tablas de surfing y estiman un modelo de cuatro puertas, deseando elegir entre una extensa gama de motorizaciones, que va desde el 316i y el 318i hasta las dos mecánicas de seis cilindros 320i y 325i, y remite asimismo a las personas que exigen máximos niveles de seguridad - un aspecto cada vez más arraigado en el subconsciente del automovilista.

Baur recuerda que un médico, propietario de un Baur-Cabrio antiguo dio varias vueltas de campana, resultando ileso. En términos matemáticos, la nueva carrocería ha aumentado considerablemente en robustez, superando el índice de resistencia antitorción de su antecesor a razón de, valga decirlo 1800 Nm. En la factoría de Baur, con sus 270 ocupados, se piensa fabricar 500 unidades al año, destinadas también al mercado de exportación, p. ej. para países como Inglaterra, Portugal o los países del Benelux.

Sigue buscándose, en cierta forma, un coche que, en un diseño tan excepcional, refleja el valor de la afición, porque conducir un BMW-Baur es más que el solo placer de sentir el aire de una forma completamente diferente a como se siente en un descapotable normal; conducir un BMW-Baur significa despedirse expresamente de esa extraña comodidad, cada vez más proliferada, que supone el manejo de la capota, y que culmina en la insólita pulsación de un botón, con técnicas tan impresionantes como las de un Mercedes SL.

El Baur pide que se le transforme, si se lo quiere disfrutar descapotado. El procedimiento se asemeja, en cierto modo, a la preparación de un caballo o de un velero, aunque en un espacio de tiempo considerablemente más breve. El sofisticado diseño de la capota, cuyo volumen corresponde a lo que habría que desplazar y desplegar en un roadster biplaza, es una - y a su vez la mayor parte del conjunto denominado berlina cabriolet.

No hay motores eléctricos para el desbloqueo. Hay que desbloquear a mano, tanto a izquierda como a derecha, las sujeciones que se encuentran justo detrás del resistente montante B. Un pequeño "paquete", compuesto por capota y luneta térmica (de serie en cristal duro), se repliega en posición realizada sobre la parte posterior, se alisa con un protector para darle buena vista y, a través de los retrovisores, se manifiesta como una atractiva mochila. Resurgen así tangiblemente los viejos tiempos de la conducción a cielo abierto. El descapotable que oculta la capota totalmente, ha surgido como expresión de nuestros días, pero la forma clásica de conducir un cabriolet implicaba que se llevara una parte de la capota entrecubierta, un poco a la vista.

El repliegue de la capota requiere sólo poco esfuerzo. El manejo de la escotilla, por su parte, si es más complejo, porque ya sujeta como una plancha sobre la sección delantera. También se desbloquea por medio de un botón giratorio, para ser extraída y colocada como gran bandeja en el compartimento superior del maletero.

Para quienes conocen el funcionamiento, es un deleite tecnológico-funcional efectuar las maniobras de colocarla inclinada, extrayendo a la vez el soporte previsto a tal efecto. Quienes desconocen el funcionamiento, primero se desesperan y luego tienden a tirar a la basura la mitad del techo que parece salir sobrando.

También el contacto con el aire fresco se manifiesta de lo más diferente. No cabe entrar aquí en grandes detalles acerca de la primera posición de reglaje, en la que la placa de la escotilla adopta una posición deflectora, tal y como ya pertenece al ámbito vivencial de los innumerables propietarios de coches con techo de cristal, si bien ventila un poco mejor. La posición dos tampoco ofrece más que el simple efecto de un techo corredizo, lo cual no es sorprendente si contemplamos el sólido diseño que, por motivos de estabilidad, se ha dado al marco del techo de este Baur-Cabrio.

En la posición tres, abierta delante y detrás, la berlina cabriolet revela sus virtudes y las ventajas que tiene a su favor si la comparamos con un cabriolet convencional. Ahora reina una manifiesta y lograda circulación de aire, pero sin las turbulencias que suelen presentarse a altas velocidades en autopista, en detrimento del placer de conducir, y dieron origen a los protectores paravientos, tan poco vistosos. Esta forma de circular protegidamente a cielo abierto ya es muy agradable, si bien existe una de más agrado aún. Es recomendable, sobre todo, para esos sofocantes días de verano, en los que los conductores de los plenamente descapotables afirman, a regañadientes, que sigue gustándoles. La posición cuatro significa escotilla cerrada, pero capota abierta.

De este modo, el conductor de un Baur va por el lado sombreado, como si estuviera en una terraza, y el viento sopla sólo un poco más tenuemente. Surge entonces el placer de viajar; hacia el puente de Avignon en un sofocante día de julio, por qué no?. La berlina cabriolet abierta es, más que un descapotable, un automóvil ruter, sin exhibir esa desnudez entre quienes no la desean precisamente de un coche.

El ambiente de protección, incluso a coche descapotado, ofrece un aire de discreción, que, a capota cerrada, halla su complemento en una elegancia formal, que en su antecesor se echaba totalmente de menos. Sin embargo, desde la zona del marco del techo pro-

cede una cierta sonoridad de crujiente que opaca un poco la impresión general.

El "nicho del nicho" no es un modelo barato. El Baur de cuatro puertas 325i tiene un precio en lista de casi 70 000 marcos. La diferencia de precio hacia el BMW Cabrio reside en los cuatro cilindros. El acogedor 316i lo suministra Baur por unos 50 000 marcos.

**Klaus Westrup**

Berlinas-cabriolet:

Remembranza de los coches del ayer

En 1990, con el Citroen 2C.V. desapareció un modelo que, tanto antes de la Segunda Guerra Mundial como también despues, contó con una gran aceptación. Este vehiculo, combinación de berlina y cabriolet, era una solución de bajo coste para los fabricantes de vehiculos de gran serie como BMW, con el modelo 315 de rasgos cuadrados; Opel, con el Olympia, cuyo sucesor también podia ser adquirido en versión cabriolet; Adler, con el Trumpf Junior, o Fiat con el pequeno Topolino de 16 CV de potencia. El Adler Trumpf, con un motor de 1000 cc de carrera larga y válvulas verticales, apareció ya en 1934, primero exclusivamente como berlina cabriolet con una carroceria ligera, forrada en cuero artificial, carrozada en la factoria de Karman. La capota era un techo enrollable que se sujetaba con cerchas a los laterales fijos. En 1950, el Opel Olympia demostró impresionantemente lo económico que podia ser viajar en un cabriolet. Entre el precio de la berlina normal (6400 marcos) y la berlina cabriolet sólo habia 200 marcos de diferencia. El 2 C.V. merece el calificativo supremo, por haber sido, con cinco millones de unidades, la berlina cabriolet más fabricada.