

Document fourni par le site www.e21.free.fr



Vom Winde verweht

Neues Hardtop-Cabriolet von Baur auf der Basis der BMW-Dreierreihe.

Die zahlreichen Käuferwünsche nach offenen Autos werden von der sonst im Aufspüren und Ausnutzen selbst kleinster Marktlücken so einflussreichen Automobilindustrie seit Jahren ignoriert.

Als Ursache für dieses scheinbare Desinteresse wird in erster Linie von der Industrie die gegenüber Limousinen und Coupés geringere passive Sicherheit speziell bei Überschlagunfällen genannt.

Daneben spielt jedoch die bei Cabrios mit viel Handarbeit verbundene, anspruchsvollere Herstellungsart eine bedeutsame Rolle: Sie läßt sich nur schlecht mit der Großserienfertigung

der Normalmodelle koordinieren und ist deshalb unrentabel.

In deutschen Ländern leistet sich bekanntlich nur noch Daimler-Benz mit den SL-Typen eine eigene Cabrio-Fertigung, während VW seine Offen-Käfer bei Karmann in Osnabrück bauen läßt und Porsches 911-Targa ohnehin kaum echtes Frischluft-Vergnügen bieten kann.

Diese für Freunde des Offenfahrens wenig erfreuliche Situation nutzt indessen erfolgreich die in Stuttgart ansässige Firma Karosserie Baur. Bereits seit dem Jahre 1910 werden dort neben völlig eigenständigen Aufbauten Limousinen der verschiedenartigsten

Marken zu Cabriolets umgerüstet. Dabei tragen so klangvolle Klassiker wie Maybach und Horch ebenso das Baur-Typenschild an der Karosserie wie Modelle von BMW, DKW und Opel.

Mit Abstand die zahlreichsten Umbauten entstanden bislang bei Baur auf der Basis der BMW 02-Baureihe: Rund 4000 der sportlichen Kompaktlimousinen wurden von 1968 bis 1974 zum Voll-Cabrio beziehungsweise zum Cabrio mit Überrollbügel umfunktioniert.

Mit der Einführung der BMW-Dreierreihe (316, 318, 320, 323i) wurde natürlich auch bei Baur umgestellt, und inzwischen verlassen täglich drei bis vier „Hardtop-Cabriolets“ mit dem weiß-

Im Baur-Cabrio bereitet Offenfahren selbst bei hohen Geschwindigkeiten viel Vergnügen.

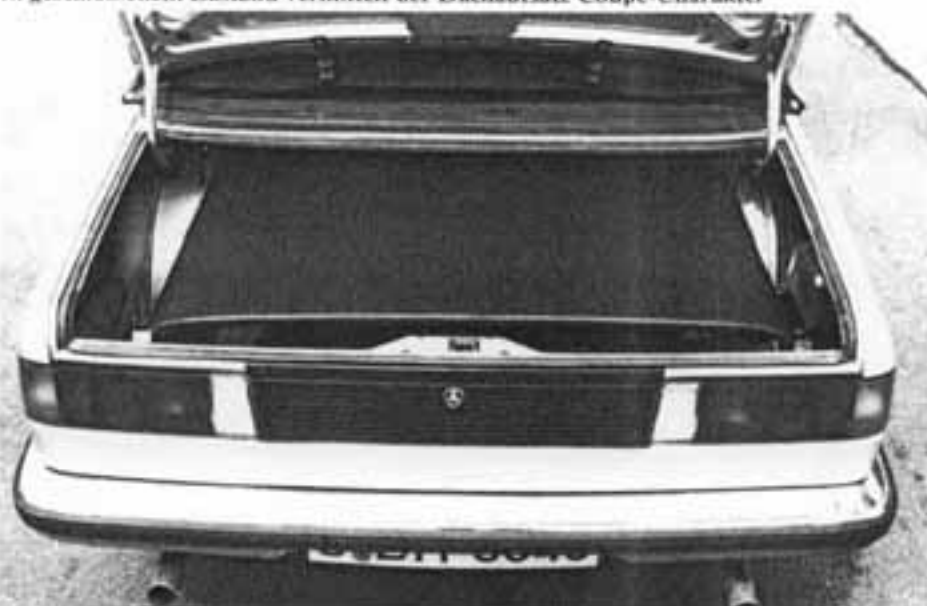




Die Dachrahmen-Konstruktion fügt sich gut in das Erscheinungsbild des BMW ein



In geschlossenem Zustand vermittelt der Dachaufsatz Coupé-Charakter



Die Nutzbarkeit des Kofferraums wird bei eingelegtem Dachteil deutlich eingeschränkt

blauen Markenzeichen die Stuttgarter Werkstätten.

„Diese Stückzahl wird zur Zeit nicht vom Auftragseingang, sondern von der beschränkten Liefermöglichkeit durch BMW bestimmt“, bedauert Heinz Baur, Mitinhaber der Karosserie-Manufaktur. „Andererseits streben wir im Interesse eines gleichbleibend hohen Qualitäts-Niveaus eher eine verhältnismäßig niedrige, das Jahr über jedoch konstante Stückzahl an.“

Das Bemühen um ebenbürtige Qualität des umgebauten BMW im Vergleich zum Original-Modell stand auch beim Entwurf des neuen Baur-Cabrios im Vordergrund.

„Abgesehen vom Gewinn an passiver Sicherheit kann auf einen stabilen Dachrahmen bei einer ursprünglich als selbsttragende Limousinen-Karosserie ausgelegten Konstruktion nicht verzichtet werden“, erklärt Baur-Chefkonstrukteur Wenzelburger die spezifischen Merkmale seiner neuesten Kreation. „Eine befriedigende Verdrehsteifigkeit und Vibrationsarmut des Aufbaus allein durch nachträgliche Verstärkungen der Bodengruppe lassen sich insbesondere dann nicht realisieren, wenn das Fahrzeuggewicht nicht wachsen soll.“

Das Ergebnis dieser Überlegungen ist durchaus positiv ausgefallen, wie ein umgebauter BMW 323i unter Beweis stellte, den auto motor und sport ausgedehnten Testfahrten unterzog. Gerade der kraftvolle 143 PS starke Sechszylinder-Einspritzmotor beansprucht Fahrwerk und Karosserie-Struktur in besonderem Maße. Es zeigten sich jedoch keine Symptome, die auf eine zu starke Schwächung der Karosserie-Struktur schließen lassen. Klappergeräusche, klemmende Türen oder ein schüttelndes Armaturenbrett muß man im Baur-Cabrio nicht als Preis für das fehlende Stahldach in Kauf nehmen.

Da unterhalb der Gürtellinie bei der Umrüstung keinerlei Veränderungen vorgenommen werden, konnte das Gewicht der Limousine fast auf das Kilogramm genau gehalten werden. Auch in aerodynamischer Hinsicht brauchen offensichtlich keine Nachteile in Kauf genommen werden, erreichten doch die Fahrleistungsmessungen gute Sportwagenwerte. Der Baur-BMW

sprintete in 8,5 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h und erzielte eine Höchstgeschwindigkeit von 203,4 km/h – Werte also, die sogar besser sind als die einer früher gemessenen 323i-Limousine (Heft 25/77).

Geringfügig schlechter schnitt das Baur-Cabrio dagegen bei den Ge-

räuschmessungen ab, wo ein insgesamt höherer, aber durchaus akzeptabler Lärmpegel festgestellt wurde.

Erfreulich unbehelligt von Windgeräuschen und stärkeren Luftwirbeln bleiben Fahrer und Beifahrer bei geöffnetem Dach selbst im Bereich der Höchstgeschwindigkeit. Im Gegensatz

zu den meisten Cabrios bleibt bei der neuesten Baur-Entwicklung das Offenfahren auch bei vollem Einsatz der Motorleistung ein ungetrübtes Vergnügen.

Eingefleischte Oben-ohne-Fahrer werden sich indes nur schwerlich mit den Dachholmen und dem Überrollbügel abfinden, wenngleich der Frischluft-Spaß dadurch im Grunde allenfalls optisch beeinträchtigt wird. Bei objektiver Betrachtung kann der beim Baur-Cabrio gefundene Kompromiß durchaus befriedigen, zumal hier auch eine korrekte Lage der oberen Befestigungspunkte für die Sicherheitsgurte gewährleistet ist.

Zufriedenstellend ist auch die Bedienung des in einer speziellen Entlüftungsstellung arretierbaren festen Kunststoffdachs sowie der Umgang mit dem hinteren Klappverdeck. Allerdings kann durch die Zerteilung der Dachkonstruktion und die sorgfältige Abdichtung gegen Wassereintritt nicht die simple Handhabung eines guten Roadsterverdecks erwartet werden.

Als wirkliche Nachteile sind dagegen bei geöffnetem Verdeck die eingeschränkten Sichtverhältnisse nach hinten sowie die Unterbringung des feststen Dachteils im Kofferraum anzusehen; letzteres funktioniert zwar problemlos, Volumen und Beladbarkeit des Gepäckraums werden jedoch empfindlich beeinträchtigt.

Daß bei der Entwicklung des Baur-Cabrios auch die bei engagierten Auto-Individualisten so geschätzte Liebe zum Detail nicht zu kurz kam, zeigt sich beispielsweise an der Anordnung eines Gebläses für das flexible Heckfenster oder auch an einer speziellen Verpackungsplane für die Verdeckhülle: Sie ist so gearbeitet, daß sie in der kalten Jahreszeit als Abdeckung für das kratzempfindliche Heckfenster dienen und dieses eis- und beschlagfrei halten kann.

Der Umbau einer kleinen BMW-Limousine zum Hardtop-Cabriolet kostet bei Baur rund 6000 Mark. Das ist nicht gerade wenig, erscheint jedoch angesichts der soliden Qualität, der vielfältigen Variationsmöglichkeiten und des Zugewinns an Fahrfreude durch das so selten gewordene Frischluft-Erlebnis als faires Angebot. *Helmut Eicker*

Technische Daten und Meßwerte

BMW 323i/Baur Cabrio

MOTOR

Sechszylinder-Reihenmotor, Bohrung x Hub 80,0 x 75,8 mm, Hubraum 2315 cm³, Verdichtungsverhältnis 9,0:1, Leistung 105 kW (143 PS) bei 6000/min, spezifische Leistung 45,4 kW/L (61,7 PS/L), maximales Drehmoment 190 Nm bei 4500/min, mittlere Kolben-geschwindigkeit bei Nenndrehzahl (6000/min) 15,4 m/s, siebenfach gelagerte Kurbelwelle, obenliegende Nockenwelle, Antrieb durch Zahnriemen, über Klipphebel betätigte hängende Ventile, geschlossenes Kühlsystem mit Pumpe und Thermostat, Druckumlaufschmierung mit Hauptstromfilter, mechanische Kraftstoffeinspritzung (Bosch K-Jetronic), elektrische Benzinpumpe, 58 L-Kraftstofftank vor der Hinterachse, Batterie 12 V 55 Ah, Drehstromlichtmaschine 780 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Hinterradantrieb, Einscheiben-Trockenkuppelung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I, 3,764 (12,99), II, 2,022 (6,98), III, 1,320 (4,55), IV, 1,0 (3,45), R, 4,096 (14,13), Achsantrieb 3,45:1.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und Federbellen, hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern und Federbellen, vorn und hinten hydraulische Teleskopstoßdämpfer, Stabilisator, Zahnstangenlenkung, hydraulische Zweikreisbremse, Bremskraftverstärker, Bremskraftregler, vorn und hinten Scheibenbremsen (vorn innenbelüftet), mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Felgen 5 1/2 J x 13, Stahlgürtelreifen Pirelli Cinturato CN 36 SM 185/70 HR 13.

ABMESSUNGEN

Radstand 2563 mm, Spur 1386/1399 mm, Außenmaße 4355 x 1610 x 1380 mm, Innenbreite vorn 1320 mm, hinten 1400 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante vorn 950 mm, hinten 880 mm, Sitztiefe vorn 490 mm, hinten 480 mm, Knieraum hinten 135–360 mm, Normknieaum 135 mm, 4 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag, Kofferraumvolumen nach auto motor und sport-Norm 352 Liter.

GEWICHTE

Leergewicht (vollgetankt) 1190 kg, davon Vorderachse 665 kg, Hinterachse 515 kg.

Gewichtsverteilung 56,4:43,6, zulässiges Gesamtgewicht 1570 kg, Zuladung 390 kg, Personenindexzahl 4,6, zulässige Anhängelast gebremst 1200 kg, ungebremst 500 kg, Leistungsgewicht (vollgetankt) 89,0 kW/t (8,3 kg/PS), bei Belastung mit 340 kg (4 Personen mit Gepäck) 69,1 kW/t (10,6 kg/PS).

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit	203,4 km/h
Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen)	
0–40 km/h	2,3 s
0–60 km/h	4,0 s
0–80 km/h	6,0 s
0–100 km/h	8,5 s
0–120 km/h	12,2 s
0–140 km/h	16,5 s
0–160 km/h	22,9 s
0–180 km/h	33,0 s
400 m mit stehendem Start	16,1 s
1 km mit stehendem Start	29,7 s
Elastizität (Im IV. Gang)	
40–60 km/h	5,5 s
40–80 km/h	10,7 s
40–100 km/h	15,7 s
40–120 km/h	21,0 s
40–140 km/h	26,8 s
40–160 km/h	34,0 s
40–180 km/h	43,2 s
1 km ab 40 km/h	34,4 s

INNENGERÄUSCH

Leertlauf im Stand	57 Phpn (dBA)
Bei 50 km/h	67 Phpn (dBA)
Bei 80 km/h	73 Phpn (dBA)
Bei 100 km/h	75 Phpn (dBA)
Bei 120 km/h	78 Phpn (dBA)
Bei 130 km/h	80 Phpn (dBA)
Bei 140 km/h	81 Phpn (dBA)
Bei 160 km/h	83 Phpn (dBA)
Bei 180 km/h	85 Phpn (dBA)

VERBRAUCH

Superbenzin	
Textverbrauch	14,1 L/100 km

WARTUNG

Inspektion	alle 15 000 km
Ölwechsel	alle 7 500 km

RICHTPREIS

BMW 323i Cabriolet	DM 27 498,-
Hersteller: Baur GmbH, Poststraße 46–62, 7000 Stuttgart 1.	