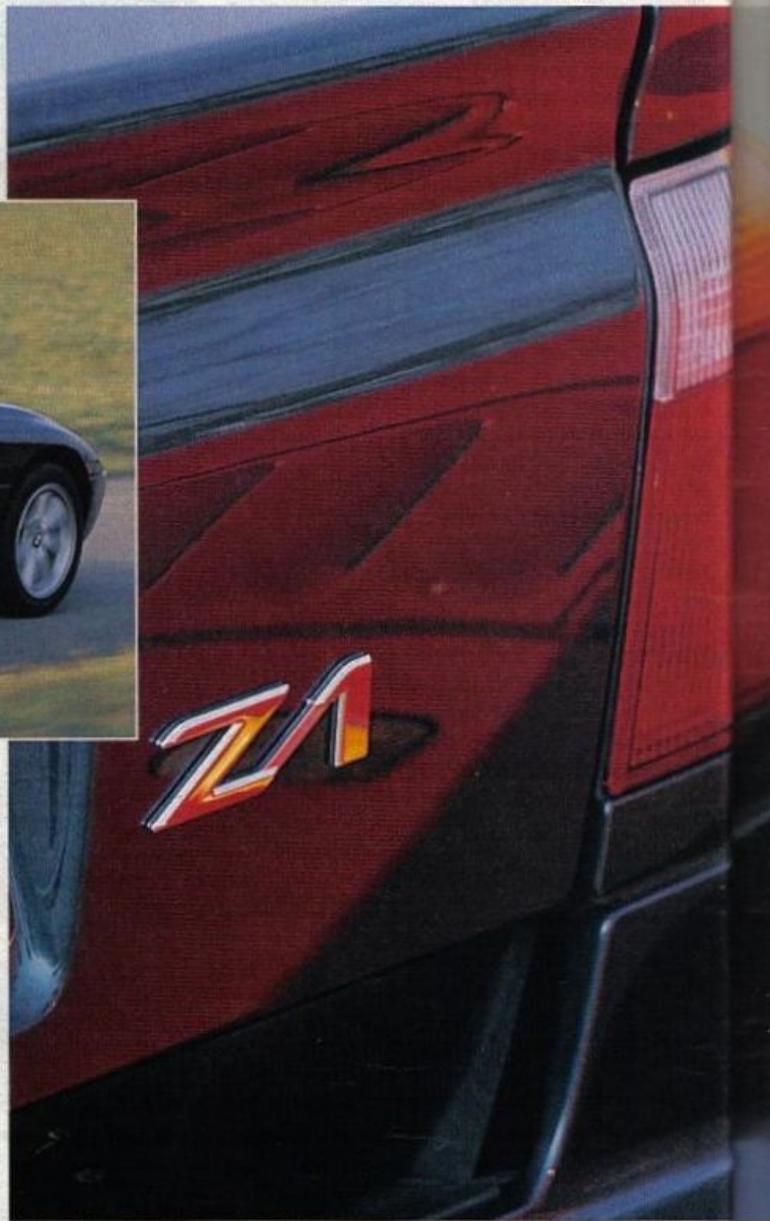


Initialzündung

Fast fünf Jahre klaffte bei BMW eine Lücke im Programm. Hinterlassen hatte sie der Z1 deshalb, damit sie ein Z3 schließen konnte.

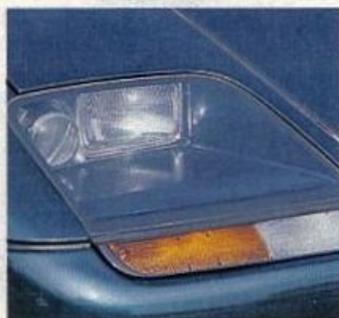


Von Thomas Fuths mit Fotos von Konstantin Tschovikov

Mitunter produziert der Kampf um Marktanteile und das bessere Image faszinierende Fahrzeuge, die in kein Schema passen. Es sind die Momente, in denen der automobilen Welt der Atem stockt, weil diese Autos mit überraschenden Merkmalen brillieren und als Forschungsobjekte die Zukunft ausloten. Die Insider spüren das und verfolgen um so interessierter den Lebenslauf dieser Trendsetter.

Der BMW Z1 gehört in diese Kategorie. Er kam, um für eine neue Roadster-Ära den Boden zu bereiten. Er war teuer, zu teuer mit seinen 85 000 Mark. Aber er weckte bei Tausenden die Lust auf einen bezahlbaren, offenen Zweisitzer höchster Perfektion. Der Trend war da, und in seinem Sog sollten die entsprechenden Autos folgen. Einer würde Z3 heißen.

Der Z1 erschien kurz vor dem noch immer aktuellen Mercedes



Progressiver Z1: Ellipsoid-Scheinwerfer haben sich heute in fast allen Roadstern durchgesetzt

SL. Und er heizte ordentlich die Debatte an, wer den nun der schönsten Roadster im Lande sei. Die Frage wurde nie geklärt. Der 170 PS-BMW jedenfalls hatte mächtig für Wirbel gesorgt, positiv Image gemacht, seine Aufgabe erfüllt und konnte so nach kaum drei Jahren im Sommer 1991 wieder abtreten. Ein Märchen mit Happy-End war es nicht. Die 8000 gebauten Zweisitzer verschwanden in den Garagen

der Sammler und hinterließen ein schwarzes Loch der Begierde, das erst 1996 mit dem Z3 wieder geschlossen wurde.

Peitschend haut der Fahrtwind in den Z1-Innenraum, vor uns fliegt der Z3 dahin. Wir wollen die Faszination des Alten im Angesicht des Neuen nochmals aufspüren. Und dabei klären, wieviel überlebte.

Es scheint mehr zu sein als zuerst vermutet. Auch wenn die Kle-

men in der Motorhaube des Z3 als Placebos den 507 zitieren, besteht eine wahre Seelenverwandtschaft doch nur zum Z1. Daß der Alte nur einen Millimeter mehr Radstand und zwei weniger Breite als der Z3 mitbringt, mag Zufall sein, kennzeichnet aber doch die Ähnlichkeit der Dimensionen. Länger und etwas höher ist der Z3, was Knautschzone und Kofferraum zugute kommt. Werfen wir jetzt noch



**Preisvergleich:
Z1 und Z3**

*Faires
Angebot*

45 000 Mark – soviel kostet ein gut erhaltener Z1 mit geringer Laufleistung. Sahnestückchen ohne beziehungsweise mit Zulassung nach Ende der Produktionszeit rangieren bis 70 000 Mark: BMWs moderner Klassiker ist kaum teurer als der aktuelle Z 3.

1989 war das anders – die Hysterie, die damals um den Bayern-Roadster losbrach,

Z1, Mai 89. Angeb. an: Chiffre ~~100.000,-~~
 Verkaufte Z1-Vertrag, LT 5.89, DM 83.000,- inkl. MwSt. zuzugl. DM 17.000,-, od. 100.000,-, von Priv. Chiffre ~~100.000,-~~
 N/Z1, ab 07.89, grün/gelb, gg. Gebot ab 100.000,-, Chiffre ~~100.000,-~~
 Z1, Ausst. noch offen, LT 3.91, gg. Gebot ab 93.000,-, Chiffre ~~100.000,-~~
 Z1, LT 6.89, (23. Woche), geg. Gebot. Chiffre ~~100.000,-~~

ist der von heute um den Mercedes SLK vergleichbar. 85 000 Mark verlangte zum Verkaufsstart schon der Händler, Private forderten sechsstellige Summen und erhielten sie anfangs auch – doch schon ein Jahr später brach dieser Markt zusammen. BMW hat am Z1 ohnehin draufgelegt – die meisten Spekulanten auch.



Dynamischer Z3: Die Rundscheinwerfer hinter der markanten Streuscheibe macht man im Rückspiegel unter Tausenden aus

einen Blick auf die um fünf Zentimeter größere Spurweite des Z1, so entsteht ein Bild, das den Alten auch optisch als echten, konsequenten Sportwagen ausweist, dem Neuen dagegen fehlt an dieser Stelle die Souveränität.

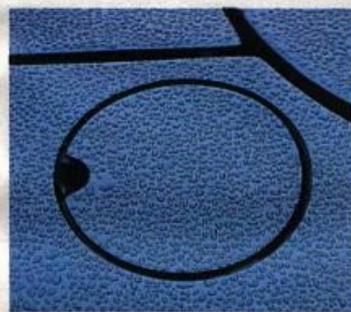
So recht schlüssig ist man sich ohnehin nicht, welcher der beiden Roadster denn nun der aktuellere ist. Die Frontpartien geben keinen eindeutigen Aufschluß, obwohl die organischer geformte Speerspitze des Z3 den aktuellsten Weg weist. Indes ist die Mode ein unzuverlässiger Zeitgenosse, und deshalb könnte schon morgen die Geradlinigkeit des Z1 zum Designsprung ins nächste Jahrhundert geraten.



Der Zeit einen Streich gespielt: Dem Z3 läßt sich kein eindeutiges Erscheinungsjahr zuordnen, beim Z1 macht gar das Jahrhundert Probleme

Erst am Heck verrät sich die Zeit. Während den Ur-Z mit seinem breiten Abschluß der sichere BMW-Strich der 80er prägt, verliert sich der Z3 in den weichen Formen der 60er und 90er Jahre. Egal ob neuer 7er, 5er oder Z3, hinten fehlt BMW momentan der rechte Mut oder die bessere Idee. Fest steht: Der Z1 wirkt sowohl offen als auch geschlossen eine Spur hochkarätiger als der Z3. Dessen Stärken liegen eindeutig im vorderen Bereich: Hier verschmelzen Nostalgie und Dynamik zu einem Designmythos der Zukunft.

Innen fällt der Sprung aus den späten 80ern in die späten 90er ebenfalls weniger markant aus als erwartet. Offensichtlich hat eine gewisse Grundgliederung der Armaturen im Z3 überlebt. Cockpitvorbau links, Beifahrerbereich rechts, großes Mittelelement – würde man den Z3 um die heute üblichen Si-



cherheitspolster und Airbags abspecken, es käme beachtlich viel Z1 zum Vorschein. Kleinigkeiten wie der Lichtschalter gleichen sich in Funktion und Optik. In den Details des Z3 schlägt – und das ist kein Nachteil – sowieso die Großserie durch. Alles in allem wirkt der Ur-Z innen schlanker als der Bayer aus Amerika, mit Sicherheit progressiver.

Die Vermutung drängt sich auf: Der Z1 ist der Morgan Plus 8 der Neuzeit, ungewöhnlich gestylt, ungewöhnlich konstruiert, ungewöhnlich zeitlos – und unsterblich. Heute ist er allein aufgrund seiner Kunststoffhaut samt dem darunterliegenden Rahmen-Monocoque zumeist auch unverkäuflich.

Dr. Ulrich Bez, Vater des Roadsters

„Der Z1 war einzigartig“

Heute lebt dieser Mann in Südkorea und arbeitet als Vize-Präsident für den Automobilherstellers Daewoo. Damals war Dr. Ulrich Bez BoB der BMW Technik GmbH und verantwortlich für die Entwicklung des Roadsters. Als der Z1 im Oktober 1988 der breiten Öffentlichkeit vorgestellt wurde, hatte Bez allerdings schon einen neuen Posten als Vorstandsmitglied bei Porsche angetreten.

Er war es auch, der die Schiebetüren des Z1 durch alle Instanzen boxte. Kein Wunder, machte doch erst dieser Mechanismus den Roadster, zumindest laut Ulrich Bez, wirklich einmalig. Wie ungewöhnlich es war, daß sich eine solch aufwendige, exklusive und teure Technik durchsetzte, belegt die überlieferte Aussage, daß Ulrich Benz selbst sich die Serienreife der Türen kaum vorstellen konnte.



Daß es für den leidenschaftlichen Techniker um mehr als nur die Entwicklung eines neuen Autos ging, verdeutlicht die Tatsache, daß Bez bereits weit vor der eigentlichen Serienanlauf seiner persönlichen Z1 bestellte. Übrigens: Der von mot in dieser Geschichte fotografierte Wagen entsprach exakt der bevorzugten Farb-/Lederkombination seines geistigen Vaters: Urgrün-Metallic als Lackierung, dunkelgrüne Armaturenleder und gelbe Innenausstattung. Bei Daewoo werden sie solche mutigen Zusammenstellungen nicht möge-





Der Plus 8 der Neuzeit: Im und am Z1 wirkt im Vergleich zum Z3 vieles schlanker und unkonventioneller. Vielleicht sollte BMW Morgan aufkaufen ...

Hier greift die Philosophie des 3er und der Neuzeit: Gezähmte Faszination für den James Bond der oberen Mittelschicht, gefertigt aus Großserienteilen mit US-staatlicher Förderung. Der Z1 war ein Spielzeug für Gutverdienende, der Zweit- oder Drittwagen der Oberschicht, auch wenn diese Einordnung vielen nicht gefallen mag.

1989 wurde in Portugal der Mercedes SL vorgestellt. Ich machte mich damals mit einem guten Freund in einem der ersten Z1 zu einem Non-Stop-Trip nach Estoril auf, um die Story zu produzieren.

Es war ein echtes Abenteuer. Mr. Bond hätte seine Freude daran gehabt, denn den Z1 kannte ja außerhalb Deutschlands wirklich noch niemand. Wir erlebten ihn als handlichen, äußerst agilen Zweisitzer auf den ungeschminkten Landstraßen, die sich an die Atlantikküste Portugals winden. Es war eine

DIE KONKURRENTEN VON DAMALS

Der Trendsetter für die Roadster-Welle

1989, bei seinem Debüt, hatte der Z1 nur zwei Gegner: Den Porsche 944 Cabrio und den Mercedes 300 SL.

„Wir haben den Trend für die Roadster-Welle in Deutschland gesetzt“, resümierte Ulrich Bez Anfang 1991, kurz bevor der letzte seiner Z1 vom Band rollte. Ohne Mazdas MX-5 abwerten zu wollen – der Mann hatte nicht unrecht.

1989 bestand in Deutschland die Welt der offenen Zweisitzer noch überwiegend aus bereits leicht angestaubten Dauerbrennern wie dem Alfa Spider oder verwegenen Exoten vom Schlag einer Chevrolet Corvette. Der Z1 stieß in seiner Preisklasse nur auf zwei Mitbewerber, den Mercedes 300 SL und den Porsche 944 S 2 Cabrio, auch sie beide damals neu.

In diesem Trio kostete der Porsche mit 89 900 Mark kaum mehr als der Z1, und er war der echte Sportwagen: 7,3 Sekunden von null auf hundert, Spitze 240. Seine Stärke war zugleich sein Makel – in der Sicht des Stammtisches: der bullige Dreiliter-Vierzylinder, der als Sauger 211 PS und 280 Nm stemmte.

Der mot-Tester aber stieg mit leuchtenden Augen aus dem Wagen: „Seine sanfte Gewalt macht süchtig!“ Die Sparsamkeit des hochentwickelten Großkolben-Triebwerks überzeugte ebenso wie die Laufkultur: „Einer der besten Dreiliter-Motoren des Weltmarkts.“

Der Mercedes 300 SL, als Zweiventiler 89 490 Mark teuer, galt mit elektrischem Dach und automatischem Überrollbügel als Technik-Schaustück. Dyna-

mik aber war nicht sein Charakterfach: Mit 190 PS und 260 Nm mußte der Reihen-Sechszylinder üppige 1736 kg bewegen – 9,5 s und 229 km/h lauteten die Werksangaben.

mot testete damals den Vierventiler, nominell 41 PS stärker und 10 000 Mark teurer. Er war eine herbe Enttäuschung. Zu schwer, zu schlapp, lautete auch



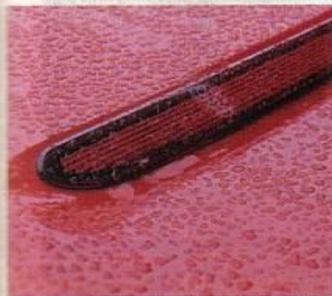
Z1-Konkurrenten wie das Porsche 944 Cabrio ...

hier das Urteil: „Der SL ist ein Luxus-Cabrio allererster Güte. Aber die Stuttgarter Sportwagen kommen aus Zuffenhausen.“

Wie richtig jedoch das Mercedes-Konzept war, zeigten die folgenden Jahre: Zeitweilig war der SL Deutschlands meistverkaufter Offener, und er läuft noch heute, nach über sieben Jahren gut – siehe mot 26/96. Porsche hingegen stellte das 944 Cabrio schon 1991 zugunsten des 968 ein. Auch der Z1 tanzte nur zwei Sommer – lange genug jedoch, um zum Trendsetter und zu einer modernen Legende zu werden. *ko*

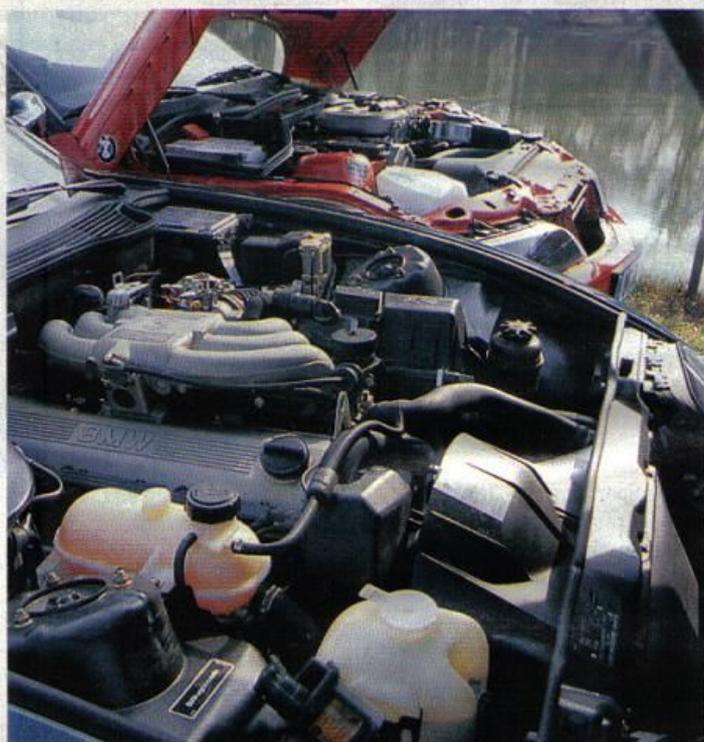


... und der Mercedes SL kamen immer aus Stuttgart





Ein Jahrzehnt im Automobilbau wird bei jedem Vergleich zwischen Vorgänger und Nachfolger spürbar, deklassiert in der Regel den Alten. Hier liegt die Sache anders. Der Z3 verdeutlicht, wie sehr der Z1 damals seiner Zeit voraus war. Bei allen Gemeinsamkeiten ist der Z3 ein völlig anderer Roadster. Er ist perfekter, bezahlbarer, alltagstauglicher und auf seine Art sicher auch faszinierend. Ein Nachfolger ist er nicht. Aber den kann ein High-Tech-Versuchsträger auch gar nicht haben. □



Bayerische Motorenwerke:
Im Z1 (vorn) mit 170 PS, im Z3 wahlweise 115, 140, 192 oder bald 321 PS stark

Fahrt wie im Rausch, und wir wollten all jene nicht verstehen, die dem heiseren Zweiventil-Sechszylinder ein „Unzureichend“ attestierten, nur weil ihm unten herum ein wenig Drehmoment fehlte. Als wir dem Auto und seinem anspruchsvollen Fahrwerk völlig durchgepustet entstiegen, hatten wir halb Europa inhaliert und so viele Erlebnisse gesammelt, daß uns der Z1 zeitlebens nicht mehr ganz gleichgültig sein konnte.

Nie werde ich den Türmechanismus vergessen, den ich mitunter nur mit einem gezielten Ellenbo-

genhieb dazu bringen konnte, sich zu bewegen. Oder die lederbezogenen Armaturen, die in Kunststoff undenkbar gewesen wären. Genauso prägend: zwei wirklich gute Sitzschalen, die es im Z3 nicht gibt; das Glas der Rundinstrumente im Stil riesiger Armbanduhren und der Straßenkötter irgendwo hinter Cascais, der mir bei heruntergelassener Tür beinahe in den Arm gebissen hätte.

Dieses „lebe wild und gefährlich“ geht dem Z3 ein wenig ab, ohne daß es einem wirklich fehlt. Im 96er Sommer jedenfalls machte sein Fahrwerk auf den Landstraßen genausoviel Spaß wie das des Z1 vor beinahe einem Jahrzehnt. Die sogenannte Z-Achse des Alten ist bekanntlich heute noch ohne Abstriche up to date.

TECHNISCHE DATEN

BMW Z1

■ **Preis**
Roadster, zweitürig (1989) 85 000 DM
heute ca. 45 000 DM

■ **Versicherungsklassen**
Haftpflicht/Voll-/Teilkasko 12/32/39

■ **Antrieb**
Reihensechszylindermotor vorn längs eingebaut; 125 kW/170 PS bei 5800/min, 222 Nm bei 4300/min; Bohrung/Hub 84,0 x 75,0 mm, Hubraum 2494 cm³; Verdichtung 8,8:1; 12 Ventile, eine obenliegende, Zahnriemengetriebene Nockenwelle; Bosch-Motronic; Fünfgang-Schaltgetriebe, Übersetzungen 3,83/2,20/1,40/1,00/0,81:1; Achsübersetzung 3,64:1; Antrieb auf die Hinterräder.

■ **Fahrwerk**
Vorn Dreiecksquerlenker, McPherson-Federbeine und Stabi; hinten Schräg-

und Längslenker unten, Querlenker oben, Schraubenfedern und Teleskopstoßdämpfer, Stabi; Zahnstangen-Servolenkung (Übersetzung 18,8:1); Scheibenbremsen rundum, vorn innenbelüftet, ABS; Felgenformat 7,5 J x 16 (Aluminium), Reifengröße 225/45 ZR 16.

■ **Karosserie**
Selbsttragendes Stahlblechskelett mit eingeklebtem Kunststoffboden und Kunststoffverkleidung; Länge 3,92 m, Breite 1,69 m, Höhe 1,25 m; Radstand 2,45 m, Spur vorn/hinten 1,46/1,47 m; Tankinhalt 57 L, Leergewicht 1290 kg¹, Kofferraum 260 L, Zuladung 270 kg, Wendekreis 10,5 m.

■ **Verbrauch**²
11,2 Liter, Reichweite ca. 510 km.

■ **Fahrleistungen**²
Spitze 219 km/h
0–100 km/h 8,4 s

BMW Z3 1.9

■ **Preis**
Roadster, zweitürig 49 800 DM

■ **Versicherungsklassen**
Haftpflicht/Voll-/Teilkasko 14/21/35

■ **Antrieb**
Reihenvierzylindermotor vorn längs eingebaut; 103 kW/140 PS bei 6000/min, 180 Nm bei 4300/min; Bohrung/Hub 85,0 x 83,5 mm, Hubraum 1895 cm³; Verdichtung 10,0:1; 16 Ventile, zwei obenliegende, über Ketten angetriebene Nockenwellen; Bosch-Motronic; Fünfgang-Schaltgetriebe, Übersetzungen 4,23/2,52/1,66/1,22/1,00:1; Achsübersetzung 3,45:1; Antrieb auf die Hinterräder.

■ **Fahrwerk**
Vorn Dreiecksquerlenker, McPherson-Federbeine und Stabi; hinten Schräg-

lenker, Schraubenfedern und Teleskopstoßdämpfer; Zahnstangen-Servolenkung (Übersetzung 13,9:1); Scheibenbremsen rundum, ABS; Felgenformat 7 J x 15 (Aluminium), Reifengröße 205/60 R 15.

■ **Karosserie**
Selbsttragende Stahlblechkarosserie mit X-förmiger Verstrebung unterm Wagenboden; Länge 4,03 m, Breite 1,69 m, Höhe 1,29 m; Radstand 2,45 m, Spur vorn/hinten 1,41/1,43 m; Tankinhalt 51 L, Leergewicht 1175 kg¹, Kofferraum 180 L, Zuladung 250 kg, Wendekreis 10,0 m.

■ **Verbrauch**²
9,8 Liter, Reichweite ca. 520 km.

■ **Fahrleistungen**²
Spitze 205 km/h
0–100 km/h 9,8 s

¹ Ohne Fahrer – ² Meßwerte