



# URÜCK IN DIE ZUKUNFT

BMW feiert in diesem Jahr den 100. Geburtstag – Grund genug, um mit den Z-Roadstern drei einst zukunftsweisende Highlights zu präsentieren



**BMW Z1**  
170 PS, 2,5-Liter-Reihensechszylinder;  
Hinterradantrieb; 0-100 km/h in 7,9 s;  
225 km/h Spitze, 83.000 Mark (1989)



**BMW Z3 M ROADSTER**  
321 PS, 3,2-Liter-Reihensechszylinder;  
Hinterradantrieb; 0-100 km/h in 5,4 s;  
250 km/h Spitze, 94.300 Mark (1997)



**BMW Z8**  
400 PS, 5,0-Liter-V8-Zylinder;  
Hinterradantrieb; 0-100 km/h in 4,7 s;  
250 km/h Spitze, 235.000 Mark (2000)





**Z1**

Das Instrumentenbrett erinnert durchaus noch an den BMW 3er vom Typ E30. Schon damals gefiel der Z1 mit seinem für sportliche Umtriebe hervorragend geeigneten Gestühl

**W**er ansprechendes Design, veritable Fahrwerksqualitäten und vor allem auch ein technisches Sahnestück von Motor in einem Modell vereint sucht, dessen Wahl fällt oft und schon gar nicht zufällig auf einen BMW. Denn seit jeher verstehen es die Bayern, den sportiven Charakter ihrer Automobile mit einem dynamischen Bleckkleid, grundehrlichen Radaufhängungen und tollen Maschinen zu verbinden. Dieser Mix aus Design, Fahrwerks- und Antriebstechnologie lockt die Fans bis heute zu den bayerischen Autobauern, und auch bei uns in der Redaktion dreht sich so manches Benzingespräch um begeisternde Fahrzeuge made in München. So kam schließlich auch diese Geschichte zustande.

„Mit seinen versenkbaren Türen war der Z1 seiner Zeit einfach weit voraus. Obendrein ist er auch noch eine Seltenheit, wurde er doch von Anfang 1989 bis Mitte 1991 in limitierter Auflage nur 8000 Mal gebaut. Außerdem ist er wunderschön anzusehen“, doziert die vom Z1 völlig eingenommene Dame in der Runde strahlend und nimmt erst einmal einen kräftigen Schluck alkoholfreies Weißbier. „Ha! Fahrdynamisch war er der Z1 mit seinen 170 PS und 225 Spitze aber noch nicht so unbedingt die Leuchte. Und gegen den Z3 M Roadster bringt der Z1 fahrdynamisch heute nur ein müdes Lächeln hervor. 321 stramme bayerische Rösser, null auf hundert in 5,4 Sekunden und 250 km/h



Spitze, das ist ein Wort“, kontert ein gestandenes Mannsbild und stemmt energisch seinen Bierkrug in die Höhe. „Jo mei! Wenn ihr wirklich exklusive Power und geniales Roadster-Feeling haben wollt, dann bleibt doch sowieso nur der Z8. Von 2000 bis 2003 in gerade mal 5703 Einheiten gebaut, dazu den Fünfliter-V8 aus dem M5 E39S mit satten 400 PS unter der Haube. Der schnalzt dich in 4,7 Sekunden auf hundert und rennt auch stramme 250“, wirft ein anderer BMW-Fan leicht gelangweilt ein und hebt mit Bedacht seinen Humpen. Als die drei Z-Roadster dann tatsächlich versammelt sind,

weicht das emotionale Stammtisch-Schwadronieren den harten Prüfungen des Testalltags. Die Sonne lacht, der Asphalt ist griffig, und so dürfen unsere drei Helden beweisen, was tatsächlich in ihnen steckt.

Den Anfang macht der einst schon fast revolutionäre Z1. 1987 auf der IAA vorgestellt, präsentierte er als Image- und Technologieträger eine ganze Reihe technischer Besonderheiten und Leckerbissen. Für die Planung und Realisierung war die 1985 gegründete BMW Forschung und Technik GmbH mit Techniker Ulrich Bez sowie Designer Harm Lagaay verantwortlich.

#### VOLL VERSENKBARE TÜREN AM Z1 GARANTIEREN VIEL FRISCHLUFT

An technischen Schmankerln sind zuallererst einmal die voll versenkbaren Türen zu nennen. Sie können beim Fahren geöffnet bleiben und kredenzen der Besatzung dann ein Maximum an Frischluftspäß. Die Anordnung des Reihensechszylinders mit 2,5 Liter Hubraum hinter der Vorderachse als so genannter Frontmittelmotor sorgt für eine optimierte Gewichtsverteilung sowie eine Massenanordnung möglichst nahe dem Gesamtschwerpunkt. Eine gleichmäßige Gewichtsverteilung und eine derartige Massenkonzentration sind zwei Faktoren, die agiles Handling begünstigen. Und tatsächlich wieselt der 1250 Kilogramm schwere Z1 ums Eck, dass es eine wahre Freude ist. Ist dieses Konzept wirklich schon 30 Jahre



Die voll versenkbaren Türen dürfen während der Fahrt geöffnet bleiben und gewähren maximalen Frischluftspäß



Der sehr kultiviert laufende Reihensechszylinder des Z1 entstammt der Großserie und leistet 170 PS



Wie ein windschlüpfiger Keil präsentiert sich der seltene und entsprechend gesuchte BMW Z1 von der Seite betrachtet

**MEHR FRISCHLUFT ALS DER Z1 KANN EIN ROADSTER KAUM BIETEN**





## VERGLEICH BMW Z-ROADSTER

Kurviges Geläuf ist das Metier des Z3 M Roadster. Handling toll, Motor brutal – ergibt Summasummarum ein Maximum an Fahrspaß



# Z3

Die wohl konturierten Sitze kann die Besatzung des Z3 M Roadster gut gebrauchen. Saftige Querdynamik mit hohen Fliehkräften ist nämlich eine Stärke des schnellen Bayern

alt? Kaum zu glauben, so frisch und modern fährt sich der Z1, dessen Lenkung zudem schön direkt arbeitet und eine klare Rückmeldung liefert. So fällt ein sauberer Strich in der Kurve leicht, wenngleich man sich tatsächlich deutlich mehr als die 170 Pferde unter der Haube wünscht. Steht einem der Sinn nach einem sämigen Drift, so helfen nur eine hohe Kurveneingangsgeschwindigkeit und ein überaus beherzter Tritt aufs rechte Pedal. Kommt der Z1 dann wunschgemäß quer, lässt er sich aber schön kontrollieren und ist frei von irgendwelchen Börsartigkeiten.

### DER Z3 M ROADSTER ERLAUBT GEPFLEGTES POWER-SLIDEN

Power-Sliden vom Feinsten erlaubt hingegen der Z3 M Roadster. Hier treffen stramme 321 PS auf 1425 Kilogramm Leergewicht, was in einem sehr guten Leistungsgewicht von nur 4,44 Kilogramm pro PS resultiert. Zum Vergleich: Der Z1 mit etwas mehr als der halben Motorleistung bringt es hier auf vergleichsweise moderate 7,35 Kilogramm je Pferdestärke. Der Z3 erblickte 1995 erstmals das Licht der Automobilwelt und war der erste BMW, der komplett und ausschließlich außerhalb Deutschlands, nämlich bei der BMW US Manufacturing Company in Greer im US-Bundesstaat South Carolina, gefertigt wurde. Seine Karriere startete der Z3 zunächst mit 1,8 und 1,9 Liter großen Vierzylindermotoren, während erst ein Jahr später mit dem Z3 2.8 die ers-

te Version mit Reihensechszylindertriebwerk folgte. 1997 brachten die Münchner schließlich den Z3 M Roadster mit dem 321 PS starken 3,2-Liter-Sechszylinder aus dem M3 E36 an den Start und mit ihm einen offenen zweisitzigen Sportwagen, der es gehörig in sich haben sollte. Im Zuge der Modellpflege erhielt der Z3 M Roadster im Juni 2001 schließlich den Reihensechszylinder des M3 E46 vom Typ S54. Allerdings leistet das formidable Triebwerk hier anstatt 343 PS lediglich 325 PS. Doch das ist allemal mehr als genug, um dem Fahrer ein fettes Grinsen ins Gesicht zu zaubern.

Tatsächlich heißt der mit Rennsportgenen versehene Vierventil-Sechszylinder im Z3 M Roadster zu, als gelte es, einen Wettbewerb im Abrauchen von Hinterradpneus zu gewinnen. 3000 bis 4000 Touren im zweiten Gang, und es genügt ein Tritt aufs Gas, um den mit 2459 Millimetern Radstand nicht allzu üppig ausgelegten Z3 M Roadster herrlich quer aus den Ecken kommen zu lassen. Dass sich so mancher Fan in spätpubertärer Manier an den fetten schwarzen Strichen auf dem Asphalt erfreut, stimmt uns zwar etwas nachdenklich, aber so ein Power-Slide macht einfach Spaß. Hoherfreut sind wir hingegen vom präzisen Lenkverhalten, dem überaus agilen Handling und der noch guten Kontrollierbarkeit des Z3 M Roadster selbst in den geschilderten querdynamischen Regionen. Quertreiben oder auch mal Übertreiben sind im Z3 M Roadster schnell passiert, so vehement und kraftvoll schiebt sein Reihensechszylinder bereits ab etwa 2000 Touren bis zum Drehzahlbegrenzer bei 7600 Umdrehungen pro Minute an. Leistungs- und Drehmomentcharakteristik sind schlicht grandios, und dazu serviert der Z3 M Roadster einen Sound, wie ihn eben nur ein verkappter Vierventil-Rennmotor dieser Bauart zu produzieren weiß. Hart, kernig und nach Drehzahlen schreiend.

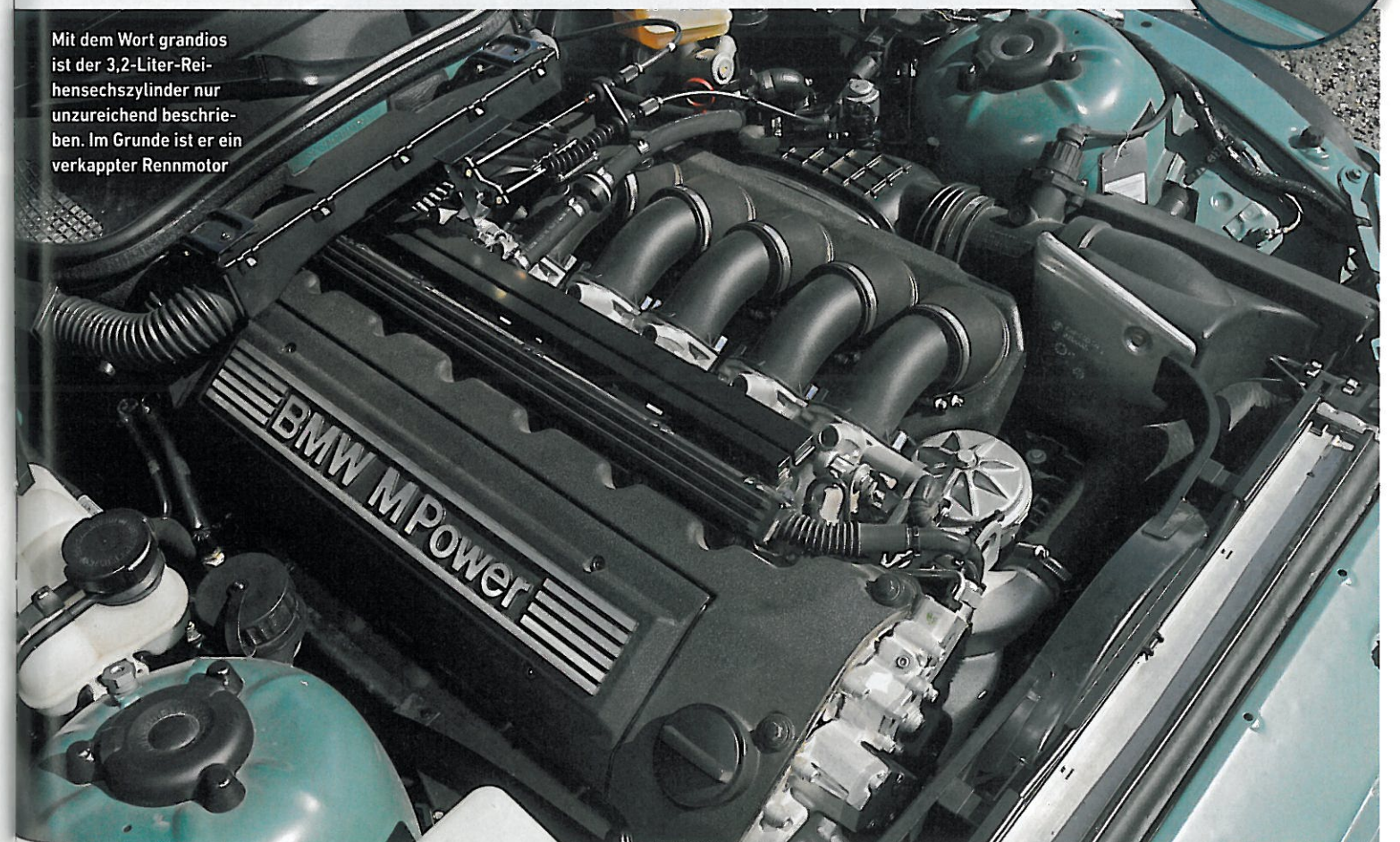
So grundsätzlich unterschiedlich, wie sich der Z3 M Roadster in fahrdynamischer Hinsicht vom acht Jahre älteren Z1 unterscheidet, so grundverschieden sind auch die beiden Chas-



Ein üppiges Instrumentarium sowie eine Bicolor-Ausstattung prägen das Z3-Interieur

## FÜR HEFTIGE UMTRIEBE AUF DER LANDSTRASSE IST DER AGILE Z3 M ROADSTER WIE GESCHAFFEN

Mit dem Wort grandios ist der 3,2-Liter-Reihensechszylinder nur unzureichend beschrieben. Im Grunde ist er ein verkappter Rennmotor





## VERGLEICH BMW Z-ROADSTER

Fahrdynamisch kann sich auch der Z8 sehen lassen. Trotz gut 1,6 Tonnen Gewicht gibt er sich kurvenwillig



DER Z8 LEBT VON SEINER BETÖRENDE FORMENSPRACHE UND DEM SOUVERÄNEN V8

Die 400 PS und 500 Newtonmeter des 5,0-Liter-V8 sind eine Ansage. BMW kombinierte ihn mit einem Sechsgang-Getriebe



sis-Konzepte, die eine ausführlichere Betrachtung lohnen. So kombinierte BMW beim Z1 ein komplett fertiggestelltes und anschließend feuerverzinktes Stahlblech-Chassis mit moderner Kunststofftechnologie. Seitenwände, Türen, Schwellerverkleidungen, Kotflügel und Stoßfänger sind aus thermoplastischem Kunststoff gefertigt und über Schraubverbindungen mit dem Fahrgestell verbunden, was den Aufwand bei eventuell nötigen Reparaturen verringern soll, während die Motor- und Kofferraumhaube sowie der Verdeckkastendeckel aus Glasfaser-verstärktem Kunststoff (GfK) hergestellt wurden. Zudem verfügt der Z1 über einen glatt und damit aerodynamisch günstig gestalteten Unterboden aus ebenfalls Glasfaser-verstärktem Material in Sandwich-Bauweise. Diese Gesamtkonzeption sichert dem BMW Z1 nicht nur ein langes, weil nahezu korrosionsfreies Leben, sondern mit 1250 Kilogramm auch ein relativ geringes Leergewicht. Der Nachteil: Reparaturen am Kunststoff sind nicht gerade günstig und etwas für den Spezialisten.

Anders als beim etwas kapriziösen Z1 sieht die Sache beim Z3 M Roadster aus. Im Gegensatz zum Z1 entsprang er dem Großserienkonzept Z3, das auf der Chassis-Seite auf dem BMW 3er E36 Compact basierte. Der schwerere Motor, aber eben auch die weniger Gewicht sparende Gesamtbauweise ließen den

# Z8

Das Interieur des Z8 zeigt sich als gekonnte Synthese aus Luxus und Sportlichkeit. Die Sitze sind toll, die zentrale Instrumentierung ist hingegen eher hübsch als praktisch



Z3 M Roadster mit 1425 Kilogramm Leergewicht deutlich schwerer als den Z1 geraten, ohne ihn jedoch weniger handlich und lebhaft wirken zu lassen.

### DER Z8 IST DER LEGITIME NACHFOLGER DER BMW-STILIKONE 507

Schwerer und nochmals deutlich stärker kommt der Z8 daher. Seine 400 PS treffen auf 1660 Kilogramm Leergewicht, was einem Leistungsgewicht von 4,15 Kilogramm pro PS entspricht

und somit den Bestwert innerhalb unseres Z-Roadster-Vergleichs markiert. Obwohl er, wie bereits eingangs erwähnt, mit höchst lebhaften Fahrleistungen gesegnet ist, lebt der Z8 vor allem aber auch von seinem Design, war er doch als designer Nachfolger der von BMW in den Jahren 1956 bis 1959 gebauten Stilikone 507 erdacht und konzipiert worden. Als Studie namens Z07 bereits 1997 auf der Tokio Motorshow vorgestellt und schon 1999 im James-Bond-Streifen „Die Welt ist nicht genug“ mit Pierce Brosnan aufgetreten, ging der Z8 schließlich im März 2000 in Serie und wurde bis Juli 2003 gebaut.

Doch nicht nur die Karosserie-Formensprache mit extrem breiter BMW-Niere und das Interieur mit dem mittig platzierten Instrumentarium verlieh dem Z8 einen hohen Aufmerksamkeitswert. Neben dem bärenstarken 5,0-Liter-V8 ließ auch die Konzeption des Chassis aufhorchen: Auf einem selbsttragenden Aluminium-Spaceframe ist eine Aluminiumkarosserie aufgeschraubt. Dieses Streben nach Leichtbau resultierte auch in Schwellerverkleidungen sowie Front- und Heckschürzen aus Polyurethan.

Dem hohen fahrdynamischen Anspruch des Z8 trägt auch die Tatsache Rechnung, dass BMW dem grandiosen V8 nicht etwa eine Wandlerautomatik, sondern ein Sechsgang-Getriebe spendierte. Mit fast schon brutaler Kraft schiebt der Z8 an und zeigt sich wie der Z3 M Roadster als ➤





Extrem  
schmal, ja  
fast zart  
geschnittene  
Heckleuch-  
ten zieren  
den BMW Z8

#### DATEN & FAKTEN



**ANTRIEB** V8-Zylinder, vorne längs eingebaut; 4-Ventiler; zwei obenliegende Nockenwellen je Zylinderreihe, Kettenantrieb; Gemischbildung: elektronisch geregelte Kraftstoffeinspritzung; Bohrung x Hub: 94 x 89 mm; Hubraum: 4941 cm³; Verdichtung: 11; Leistung: 294 kW/400 PS bei 6600/min; maximales Drehmoment: 500 Nm bei 3800/min; Sechsgang-Getriebe; Mittelschaltung; Hinterradantrieb

**AUFBAU+FAHRWERK** Aluminiumkarosserie auf Aluminium-Spaceframe, zwei Türen; Radaufhängung vorn: Querlenker unten, Federbein, Stabilisator; hinten: Querlenker oben, Schräglenker, Stabilisator; v./h. Teleskopstoßdämpfer, Schraubenfedern; Servolenkung; Bremsen: v./h. Scheiben; Reifen: v./h. 245/45 R 18, 275/40 R 18; Leichtmetall-Räder: v./h. 8 x 18 / 9 x 18

**ECKDATEN** L/B/H: 4400/1830/1317 mm; Radstand: 2505 mm; Spurweite v./h.: 1552/1568 mm; Leergewicht: 1660 kg; Tankinhalt: 73 l; Bauzeit: 2000 bis 2003; Stückzahl: 5703; Preis (2000): 235.000 Mark

**FAHRLEISTUNGEN**<sup>1</sup> Beschleunigung: 0 auf 100 km/h in 4,7 s; Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h (abgeregelt); Verbrauch: 14,5 l/100 km

<sup>1</sup> Werksangaben

#### MARKTLAGE



Zustand 2	200.000 €
Zustand 3	170.000 €
Zustand 4	k. A.

Entwicklung

leicht steigend ▲



Die Leuchtein-  
heiten hinter  
der Glasab-  
deckung sind  
ein markantes  
Kennzeichen  
des BMW Z1

#### DATEN & FAKTEN



**ANTRIEB** R6-Zylinder, vorne längs eingebaut; 2-Ventiler; eine obenliegende Nockenwelle, Kettenantrieb; Gemischbildung: elektronisch geregelte Kraftstoffeinspritzung; Bohrung x Hub: 84 x 75 mm; Hubraum: 2494 cm³; Verdichtung: 8,8; Leistung: 125 kW/170 PS bei 5800/min; maximales Drehmoment: 222 Nm bei 4300/min; Fünfgang-Getriebe; Mittelschaltung; Hinterradantrieb

**AUFBAU+FAHRWERK** Mehrteilige Kunststoffkarosserie auf Stahlrahmen verschraubt, zwei Türen; Radaufhängung vorn: Querlenker unten, Federbein, Stabilisator; hinten: zwei Querlenker, ein Längslenker, Stabilisator; v./h. Teleskopstoßdämpfer, Schraubenfedern; Servolenkung; Bremsen: v./h. Scheiben; Reifen: v./h. 225/45 R 16; Leichtmetall-Räder: v./h. 7,5 x 16

**ECKDATEN** L/B/H: 3921/1690/1277 mm; Radstand: 2447 mm; Spurweite v./h.: 1456/1470 mm; Leergewicht: 1250 kg; Tankinhalt: 58 l; Bauzeit: 1989 bis 1991; Stückzahl: 8000; Preis (1989): 83.000 Mark

**FAHRLEISTUNGEN**<sup>1</sup> Beschleunigung: 0 auf 100 km/h in 7,9 s; Höchstgeschwindigkeit: 225 km/h; Verbrauch: 9,2 l/100 km

<sup>1</sup> Werksangaben

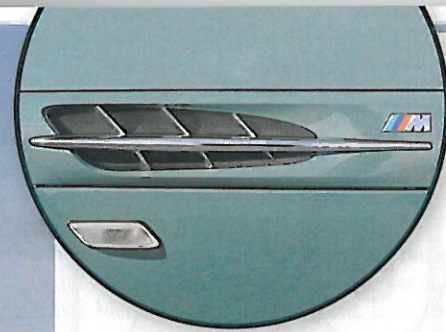
#### MARKTLAGE



Zustand 2	36.500 €
Zustand 3	26.500 €
Zustand 4	15.100 €

Entwicklung

leicht steigend ▲



Das hübsche  
bunte M-Logo  
taucht am  
BMW Z3 M  
Roadster  
gleich mehr-  
fach auf

#### DATEN & FAKTEN



**ANTRIEB** R6-Zylinder, vorne längs eingebaut; 4-Ventiler; zwei obenliegende Nockenwellen, Kettenantrieb; Gemischbildung: elektronisch geregelte Kraftstoffeinspritzung; Bohrung x Hub: 91 x 86,4 mm; Hubraum: 3201 cm³; Verdichtung: 11,3; Leistung: 236 kW/321 PS bei 7400/min; maximales Drehmoment: 350 Nm bei 3250/min; Fünfgang-Getriebe; Mittelschaltung; Hinterradantrieb

**AUFBAU+FAHRWERK** Selbsttragende Ganzstahlkarosserie mit zwei Türen; Radaufhängung vorn: Querlenker unten, Federbein, Stabilisator; hinten: Querlenker oben, Schräglenker, Stabilisator; v./h. Teleskopstoßdämpfer, Schraubenfedern; Servolenkung; Bremsen: v./h. Scheiben; Reifen: v./h. 225/45 R 17 / 245/40 R 17; Leichtmetall-Räder: v./h. 7,5 x 17 / 9 x 17

**ECKDATEN** L/B/H: 4025/1740/1266 mm; Radstand: 2459 mm; Spurweite v./h.: 1422/1492 mm; Leergewicht: 1425 kg; Tankinhalt: 51 l; Bauzeit: 1997 bis 2002; Stückzahl: 21.613; Preis (1997): 94.300 Mark

**FAHRLEISTUNGEN**<sup>1</sup> Beschleunigung: 0 auf 100 km/h in 5,4 s; Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h (abgeregelt); Verbrauch: 11,1 l/100 km

<sup>1</sup> Werksangaben

#### MARKTLAGE



Zustand 2	30.000 €
Zustand 3	20.500 €
Zustand 4	k. A.

Entwicklung

leicht steigend ▲

Auch von hin-  
ten betrachtet  
geben sich  
die drei BMW  
Z-Roadster  
als jeweils  
eigenständige  
Darsteller

## VERGLEICH

lustvoller Freund jeglicher Art von Querdynamik. Während er in Sachen Handling gegen die beiden sehr viel leichteren und kürzeren Z1 und Z3 zwar die Segel streichen muss, bleibt ihm das große Plus souveräner Beherrschbarkeit. Höhere Massenträgheit und mit 2505 Millimeter der längste Radstand in unserem Trio verleihen ihm selbst im Drift eine gewisse Bierruhe, während sich der Z3 M Roadster im Vergleich dazu fast schon etwas nervös gibt.

Völlig unvergleichlich ist dagegen die Art und Weise, wie der V8 mit 90 Grad Bankwinkel seine Kraft darreicht. Während die Höchstleistung von 400 PS bei 6600 Umdrehungen pro Minute anfällt, steht bereits bei 3800 Touren das Drehmoment-Maximum von 500 Newtonmeter an. Ob nun zwei-, drei-, vier- oder mehrtausend Touren auf der Uhr stehen, scheint dem Z8-Triebwerk völlig egal zu sein, so brachial schiebt es an und kredenzt damit eine andere, jedoch nicht weniger faszinierende Art der Fahrdynamik wie der freche Z3 M Roadster.

### 50 JAHRE NACHKAUFGARANTIE AUF Z8-ERSATZTEILE

Neben dem grandiosen V8 und der aufwändigen Leichtbaukonzeption rund um den Werkstoff Aluminium zeichnet den Z8 noch eine Besonderheit aus: BMW gab nämlich auf die Z8-Ersatzteile eine Nachkaufgarantie von immerhin 50 Jahren. Das darf sich der Klassiker-Fan und enthusiastische Sammler ganz langsam und genüsslich auf der Zunge zergehen lassen – auch als Oldtimer wird der Z8 also dereinst eine prima Figur machen.

#### FAZIT



#### VON JÜRGEN GASSEBNER

Einen Gewinner  
oder Verlierer in  
diesem Trio aus-  
zudeuten, war  
weder der An-  
spruch noch macht es Sinn. Dazu sind Z1, Z3

M Roadster und Z8 zu verschieden und jeweils auf ihre Art reizvoll. Wer auf geringes Gewicht und ein außergewöhnliches Leichtbau- und Designkonzept steht, der sollte zum Z1 greifen. Mit seinen 170 PS ist er für den Roadster-Spaß gut gerüstet, und seine versenkbaren Türen verschaffen ein unvergleichliches Open-Air-Feeling. Der versierte Liebhaber schierer Querdynamik sollte hingegen zum Z3 M Roadster greifen. Lustvoller Driften, begleitet von herrlichem Sound, geht kaum! Steht der Sammler-Aspekt ohne Rücksicht auf die Finanzen im Vordergrund, dann ist der Z8 die erste Wahl. Als seltenster Roadster unter den dreien ist er längst zum Anlageobjekt mutiert, was eigentlich schade ist. Denn sein 5,0-Liter-V8, die aufwändige Chassis-Konzeption sowie die souveräne Fahrdynamik laden zum Fahren ein. Und das macht immer noch am meisten Freude, wie wir von BMW gelernt haben.