

MotorKlassik

DIE FASZINIERENDE WELT DER OLDTIMER UND YOUNGTIMER VON

auto
motor
-sport

Manta, Capri & Scirocco

Die perfekten
tags-Sportwagen
damals wie heute



audi
attro
Kauf-
neck



2-Gran-Turismo für den Gentleman
ari 250 GT Pinin Farina



en die Briten jetzt günstiger?
mph-TR4-Einkauf



BMW Z1, Z3 & Z4

**So sehen
perfekte Roadster aus!**

el Vega mit V8 Was kostet der Luxus-Franzose im Unterhalt?



FAHRBERICHTE

- **Titel: Drei Coupé-Schlager der 70er im direkten Vergleich** 14
Ford Capri, Opel Manta und VW Scirocco, mit Kaufberatung
- **Impression: Ferrari 250 GT Pinin Farina Coupé** 28
Warum schön schlicht schlicht schön ist
- **Z wie Zampanos** 134
BMW Z1, Z3 und Z4 auf einen Streich, mit Kaufberatung

MAGAZIN

- Der Alfa-Mann** 24
Teile-Experte Stefan Götzmann plaudert aus dem Nähkästchen
- **Warum Triumph Trumpf ist** 40
Redakteur Peter Michaely traute sich – und kaufte einen TR4
- 75 Jahre auto motor und sport** 46
Geschichte und Geschichten: Bernd Ostmann blickt zurück

SERVICE

- **Audi Quattro im Modell-Check** 36
Historie, Technik und alle Schwachstellen im Überblick
- Sie haben gewählt!** 52
Die Ergebnisse des Motor Klassik Award 2021

TECHNIK

- Restaurierung VW Fridolin** 110
Cooler Typ mit manchen Macken
- **Service-Station (169)** 116
Facel-Vega-V8-Modelle
Welchen Preis hat Exklusivität?
- **Titel-Thema**



AUTOS IN DIESEM HEFT

Audi Quattro/Sport Q.	36
BMW 730i (E23)	67
BMW Z1	134
BMW Z3 2.8i	134
BMW Z4 3.0i	134
Facel-Vega-V8-Modelle	116
Ferrari 250 GT	28
Ford Capri II 1600 XL	14
Mercedes SLK 230	65
Opel Manta 1.9 S Berl.	14
Penske-Merc. PC 23	124
Porsche-March 89P	124
Triumph TR4	40
VW Typ 147 Fridolin	110
VW Scirocco GL (T. 53)	14

46 DIE INSTANZ SEIT 75 JAHREN

■ auto motor und sport blickt im besten Wortsinn auf eine äußerst bewegte Vergangenheit zurück

52 MOTOR KLASSIK AWARD

■ 14 778 Leser haben ihre Favoriten gewählt. Neugierig, wer die Nase vorn hat? Hier finden Sie die Zusammenfassung!

SPORT

- Grand Prix de Monaco Historique** 56
Die 12. Auflage bot erneut Motorsport vom Feinsten
- DSK-Nachrichten** 120
Das Neueste vom Deutschen Sportfahrer Kreis e.V.
- Der Traum vom Indy-Triumph** 124
Gipfeltreffen zweier Indy-Cars von Porsche und Mercedes
- FHR-Rennsport-Nachrichten** 132
Die Fahrgemeinschaft Historischer Rennsport e.V. informiert

RUBRIKEN

- Editorial** 3
Hans-Jörg Götzl über das Virus, das (noch) nicht lockerlässt
- Album** 6
Das Foto des Monats
- News** 8
Neues vom alten Auto
- Motor Klassik-Markt** 59
2200 Klassiker-Preise, Auktionen, Probe gefahren, Kleinanzeigen
- Leserbriefe, Aus dem Fuhrpark, Impressum** 108
- Abo-Angebot** 122
Zur Probe (S. 58) und permanent
- Leseralbum** 142
Oldtimer-Fotos mit Geschichten
- Vorschau** 144
Motor Klassik im Juli
- Ausstieg** 146
Alf Cremers über seine Sehnsucht nach der Szene und einem baldigen Ende der Pandemie



Da ging die Post ab! Restaurierung VW Fridolin 110



Endlich! Ein Triumph TR4 ist der neue Mitbewohner von Peter Michaely 40



Wer Alfa sagt, muss auch Stefan Götzmann sagen. Der Teile-Experte im Porträt 24

BMW Z1

Eckdaten: Reihensechszylinder, 2494 cm³, 170 PS, 1290 kg, 220 km/h, 1988 bis 1991

Preis: 58 000 Euro (guter Zustand)

Charakter: Futuristisch gestylte Roadster-Neuinterpretation, mit versenkbaren Türen sehr eigenständig, teuer, nur eine Motorversion

Gut zu wissen

BMW Z4 3.0i

Eckdaten: Reihensechszylinder, 2979 cm³, 231 PS, 1290 kg, 250 km/h, 2002 bis 2005

Preis: 13 000 Euro (guter Zustand)

Charakter: Radikale Weiterentwicklung des Roadster-Themas, starke Motoren, sehr fahrdynamisch, problematische Lenkung



Z-Gemein

BMW Z3 2.8i

Eckdaten: Reihensechszylinder, 2793 cm³,
193 PS, 1285 kg, 225 km/h, 1999 bis 2000

Preis: 15 000 Euro (guter Zustand)

Charakter: Erster BMW-Großserien-Roadster,
tolle Fahreigenschaften, viel Cabrio-Feeling,
großes Motorenangebot



Offener als in einem Z1 lässt es sich kaum Auto fahren, aber richtig in Schwung kam das Roadster-Thema für BMW erst mit dem Z3 – in dessen Windschatten sich ganz allmählich der stylische Z4 breitmacht. Eine Ausfahrt mit diesen drei Sportwagen war längst überfällig.

schafft

TEXT Michael Schröder // FOTOS Hans-Dieter Seufert

Meine erste Fahrt mit einem BMW Z1 führte mich in die Schweizer Alpen, aber diese Tour ist jetzt auch schon wieder 13 Jahre her. Warum ich das an dieser Stelle erwähne, wollen Sie wissen? Weil mich dieser Roadster damals, im Herbst 2008, nachhaltig beeindruckt hat. Nach 14 Jahren als Redakteur bei der Zeitschrift MOTORRAD – ich hatte gerade frisch bei Motor Klassik angeheuert – saß ich erstmals in einem Auto, das stürmischer daherkam als so manches verkleidete Zweirad, mit dem ich zuvor durch die Berge gezogen war. Kein Dach und keine Türen, aber auch kein Helm und keine Schutzkleidung – so intensiv hatte ich die Alpen von einem Fahrzeug aus bisher noch nicht erlebt.

Auf jeden Fall ertappe ich mich seitdem regelmäßig bei der Online-Suche nach einem Z1, aber dieser flachnasige, nur 8000-mal gebaute Zweisitzer mit seinen versenkbaren Türen war weder damals bei seiner Einführung 1988 ein Sonderangebot – BMW verlangte 83 000 Mark –, noch ist er es heute, 30 Jahre nach seiner Einstellung. Aber glücklicherweise ist so ein Z1 ja nicht die einzige Roadster-Tochter im Hause BMW, die den letzten Buchstaben des Alphabets im Vornamen trägt – was uns an dieser Stelle zum Z3 führt, 1995 präsentiert, deutlich günstiger eingepreist und mit konventionellen Türen auch weniger avantgardistisch. Aber seine Proportionen stimmen – lange Motorhaube, kurzes Heck –, dazu ein Stoffverdeck, Hinterradantrieb und eine Prise Erinnerung: Die Kiemen an den Flanken kennt man bereits vom BMW 507.

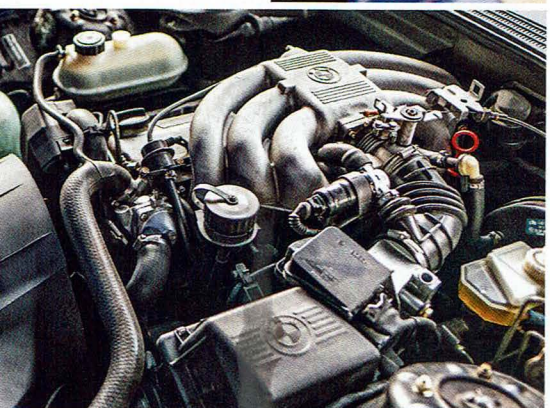
Dennoch, anfangs mochte ich ihn nicht, er war mir zu rundlich und schaute mir zu traurig drein. Doch spätestens seit Motor Klassik vor zwei Jahren für ein paar Monate über einen Z3 2.8i als Redaktions-Klassiker verfügte, fanden wir zusammen, was an einem Kurztrip durch Frankreich und wohl auch an dessen famosen Reihensechser lag.

Der Z4 hingegen gefiel mir auf Anhieb. Scharfe, klar gezeichnete Linien, kurze Überhänge, ein Haifischmaul mit blutunterlaufenen Augen und ein Heck mit einem wuchtigen Kofferraumdeckel – dieser neue, 2002 vorgestellte Zweisitzer präsentiert sich radikal anders als der Z3 oder der Z1, fast schon erwartungsgemäß muss der

Fahrwerk, Stabilität und Gewichtsverteilung des Z1 lassen hohe Kurvengeschwindigkeiten zu



Oben: knapp geschnittenes Cockpit mit bequemen Schalensitzen, vier Rundinstrumenten und wenigen Schaltern.
Unten: Der 2,5-Liter-Sechszylinder stammt aus dem 325i, er leistet 170 PS



damalige BMW-Chefdesigner Chris Bangle angesichts seiner zackigen Roadster-Neuaufgabe dann auch mächtig Kritik einstecken. Dass sich der Meister nur noch stärker an der Formensprache historischer Vorbilder wie des 328 orientierte, als es Z3-Designer Joji Nagashima getan hat, wird dabei oft übergangen. Schauen Sie einmal genau hin: Die große, sich hebende Frontpartie und die sich bis zum Hüftknick senkende Seitenlinie des Z4 sind eindeutig weitere Roadster-Elemente aus den 50er-Jahren.

Der Messe-Star von 1987

Doch zurück zum Z1, der heute für eine Ausfahrt auf seine beiden Z-Nachfahren trifft. Ein wenig stiehlt er den beiden jüngeren Roadstern mit seinen bereits versenkten Türen die Show, so, wie er es damals bei seiner Vorstellung während der IAA 1987 mit solch illustren Supercars wie dem Ferrari F40, dem Porsche Speedster oder dem Aston Martin Virage ja auch schon getan hat. Der handgefertigte Technologieträger, um den sich die Messegäste drängen, ist das erste Projekt der zwei Jahre zuvor gegründeten BMW Technik GmbH, einer Denkfabrik unter der Leitung von Ulrich Bez.

Ein Roadster passt dem Mann und seinem Designer Harm Lagaay offensichtlich perfekt ins Schema, mehr noch, die beiden definieren diese Gattung mit ihrem Z1 aus dem Stand quasi neu, indem sie kompromisslose britische Sportwagenphilosophie mit ihrem avantgardistischen Hightech-Anspruch vereinigen: Das Rückgrat des kompakten, keilförmigen Zweisitzers bildet ein feuerverzinktes Stahl-Monocoque – es stammt von der Karosserie- und Fahrzeugbau GmbH Baur aus Stuttgart –, auf das einzelne Kunststoffseitenteile verschraubt

DATEN UND FAKTEN

BMW Z1 E30 (Z), Baujahr 1991

MOTOR (Typ M20) Sechszylinder-Reihenmotor, vorn längs, Bohrung x Hub 84 x 75 mm, Hubraum 2494 cm³, Leistung 170 PS bei 5800/min, max. Drehmoment 222 Nm bei 4300/min, Verdichtung 8,8:1, zwei Ventile je Brennraum, betätigt über eine Zahnriemengetriebene obenliegende Nockenwelle und Schleppebel, Motorblock aus Grauguss, Zylinderkopf aus Leichtmetall, sieben Kurbelwellenlager, elektronische Benzineinspritzung Bosch Motronic, Dreiweg-Katalysator, Ölinhalt 4,57 l

KRAFTÜBERTRAGUNG Einscheiben-Trockenkupplung, Fünfgang-Schaltgetriebe, Hinterradantrieb

KAROSSERIE UND FAHRWERK Stahl-Monocoque mit eingeklebtem Kunststoffboden und mit Kunststoffteilen beplankt, Einzelradaufhängung, vorn mit Querlenkern, MacPherson-Federbeinen, hinten Längslenker u. Schrägstreben unten, Querlenker oben, v. u. h. Schraubenfedern u. Drehstab-Stabilisator, hydraulische Scheibenbremsen, ABS, Zahnstangenlenkung, Räder 7,50 J x 16, Reifen 225/45 ZR 16

MASSE UND GEWICHTE Radstand 2450 mm, Länge x Breite x Höhe 3925 x 1690 x 1248 mm, Gewicht 1290 kg

FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH Vmax 220 km/h, Beschl. 0 bis 100 km/h in 9 s, Verbrauch 11 l/100 km

BAUZEIT UND STÜCKZAHL BMW Z1 von 1988 bis 1991, insg. 8000 Exemplare, davon 66 als Alpina RLE

DATEN
UND
FAKTEN

BMW Z3 2.8i (E36/7), Baujahr 1999

MOTOR (Typ M52TU) Sechszylinder-Reihenmotor, vorn längs, Bohrung x Hub 84 x 84 mm, Hubraum 2793 cm³, Leistung 193 PS bei 5500/min, max. Drehmoment 280 Nm bei 3500/min, Verdichtung 10,2 : 1, vier Ventile je Brennraum, betätigt über zwei obenliegende kettengetriebene Nockenwellen, Tassenstößel mit hydraulischem Spielausgleich, variable Nockenwellen-Verstellung (Doppel-Vanos), Motorblock und Zylinderkopf aus Leichtmetall, sieben Kurbelwellenlager, elektronische Benzineinspritzung, Dreiweg-Katalysator, Siemens MS 42.0, Ölinhalt 6,5 l

KRAFTÜBERTRAGUNG Einscheiben-Trockenkupplung, Fünfganggetriebe, a.W. Viergang-Autom., Hinterradantrieb

KAROSSERIE UND FAHRWERK

Zweisitziger Roadster, selbsttragende Stahlkarosserie, Einzerradaufhängung, vorn Dreiecksquerlenker, MacPherson-Federbeine, hinten Schräglenker, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer, v. u. h. Kurvenstabilisator, Scheibenbremsen, ABS, Zahnstangenlenkung, Räder 7 J x 16, Reifen 225/50 R 16

MASSE UND GEWICHTE Radstand 2445 mm, Länge x Breite x Höhe 4025 x 1740 x 1290 mm, Gewicht 1285 kg

FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH

Vmax 225 km/h, Beschl. 0 bis 100 km/h in 6,9 s, Verbrauch 9 l/100 km

BAUZEIT UND STÜCKZAHL

BMW Z3 gesamte Baureihe von 1995 bis 2002, insgesamt 279087 Exemplare

sind. Messerschmitt-Bölkow-Blohm liefert schließlich den in den Rahmen eingeklebten, aerodynamisch geformten Fahrzeugboden, eine steife wie leichte Sandwichstruktur aus Faserverbundstoffen.

Falls Sie nun allmählich Gefallen an einem Z1 finden, sollten Sie rasch noch wissen, dass das Einsteigen bei geschlossenem Verdeck keine leichte Übung ist. Doch an einem Tag wie heute hat der aus dem E30 stammende Verdeckmechanismus die Haube längst nach hinten abgelegt, sodass man vergleichsweise elegant über den breiten Schweller in den Schalensitz rutschen kann. Sich im Auto zurechtzufinden ist dafür kinderleicht, es herrscht Roadster-typische Kargheit: Tacho, Drehzahlmesser und je eine Anzeige für Benzin und Wassertemperatur, dazu ein Stereo-Kassettenradio und vier Regler für die Heizung.

Als Luxus gehen allenfalls die elektrischen Fensterheber sowie die elektrisch verstellbaren Seitenspiegel durch. Ein Handschuhfach fehlt übrigens, und auch der Kofferraum ist mit dem Reserverad und dem zurückgelegten Verdeck ziemlich belegt – falls Sie gerade mit dem Gedanken spielen, zu zweit mit einem Z1 in den Urlaub fahren zu wollen.

Wenn Sie aber trotzdem aufbrechen, dann sollte es unbedingt dorthin gehen, wo die Straßen kurvig sind, am besten gleich in die Berge. Erst dort fährt ein Z1 zu voller Größe auf, obwohl er mit knapp 1300 Kilo für sein Format ein schwerer Brocken ist. Aber das ist nun einmal der Preis für eine schier unerschütterliche Stabilität – die Kunststoffkarosserie über dem Stahl-Monocoque kennt keinerlei Verwindungserscheinungen. Um den Rest kümmert sich dann das Fahrwerk, vorn sorgt die vom



Oben: Die Kiemen sollen an den 507 erinnern. Links: 193 PS starker 2,8-Liter-Sechszylinder mit zwei obenliegenden Nockenwellen. Unten: Klassisches, gut ausgestattetes Dreier-Cockpit



Die klassischen Roadster-Proportionen des Z3 – lange Haube, kurzes Heck – kommen heute noch gut an





Oben: bequeme Leder-Sportsitze, tiefe Sitzposition. Rechts:

Der 231 PS starke Dreiliter-Sechszylinder begeistert durch Laufkultur und Drehfreude.

Unten: Klar designtes Cockpit, wenig Instrumente



Dreier E30 übernommene Federbein-Vorderachse für eine zielgenaue Führung, während hinten eine neu entwickelte Achse mit Quer- und Längslenkern das Heck in der Spur hält. Über- oder Untersteuern? Vergessen Sie's. Sie sind schnell, ohne sich dabei groß anstrengen zu müssen.

Und hören Sie nicht auf diejenigen, die dem Z1 seit jeher einen zu müden Antrieb unterstellen. Es mag zwar verwundern, dass BMW bei all dem Aufwand diesem Sportwagen nicht auch noch einen auf ihn zugeschnittenen Motor gegönnt hat, doch man kann sich sehr gut mit dem 170 PS starken 2,5-Liter-Sechszylinder arrangieren, der ursprünglich aus dem 325i stammt. Dessen Laufruhe verblüfft heute noch, aber man sollte diesen kurzhubig ausgelegten Reihensechser tatsächlich etwas bei Laune halten, wenn es am Berg vorwärts gehen soll. Ab 4000 Touren passt dann alles wieder, lassen Sie sich einfach überraschen.

Nur der Vollständigkeit halber sei an dieser Stelle noch erwähnt, dass Alpina 66 Z1-Modelle mit 0,2 Liter mehr Hubraum und zusätzlichen 30 PS versehen hat. Diese einst 116000 Mark teuren Exemplare mit dem Namenszusatz RLE (Roadster Limited Edition) dürften sich heute aber erst recht in festen Sammlerhänden befinden.

Ein neuer Roadster-Bestseller

Der Umstieg in den Z3 2.8i Jahrgang 1999 fällt leicht, allein schon wegen der herkömmlichen Türen. Wir erinnern uns kurz: Ab 1995 wildert dieser ausschließlich in den USA auf Dreier-Basis (E36) gebaute Zweisitzer recht erfolgreich im Revier von Mazda MX-5, Fiat Barchetta oder Alfa Romeo Spider, was natürlich auch an dessen günstigem Einstandspreis von 43 700 Mark liegt. Anders als beim

DATEN UND FAKTEN

BMW Z4 3.0i (E85), Baujahr 2003

MOTOR (M54 B30) Sechszylinder-Reihenmotor, vorn längs, Bohrung x Hub 84 x 89,6 mm, Hubraum 2979 cm³, Leistung 231 PS bei 5900/min, max. Drehmoment 300 Nm bei 3500/min, Verdichtung 10,2:1, vier Ventile je Brennraum, betätigt über zwei obenliegende kettengetriebene Nockenwellen u. Rollenschlepphebel mit hydraulisch. Spielausgleich, variable Nockenwellen-Verstellung (Doppel-Vanos), Motorblock u. Zylinderkopf aus Leichtmetall, sieben Kurbelwellenlager, elektr. Benzineinspritzung Siemens MS 45, Öl 6,5 l

KRAFTÜBERTRAGUNG Einscheiben-Trockenkupplung, Sechsgang-Schaltgetriebe o. Fünfstufenautomatik, Hinterradantrieb

KAROSSERIE UND FAHRWERK selbsttr. Stahlkarosserie, Einzelradaufhängung, vorn Federbeine, Dreiecksquerlenker, hinten Mehrlenkerachse mit Längs- und doppelten Querlenker, Schraubenfedern, v. u. h. Kurvenstabilisator u. Teleskopstoßdämpfer, Scheibenbrem., ABS, DCS, DTC, elektrohydr. Lenkung, Räder 8J x 17, Reifen 225/45 R 17

MASSE UND GEWICHTE Radstand 2495 mm, Länge x Breite x Höhe 4090 x 1780 x 1300 mm, Gewicht 1290 kg

FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH Vmax 250 km/h, Beschl. 0 bis 100 km/h in 5,9 s, Verbrauch 9,8 l/100 km

BAUZEIT UND STÜCKZAHL BMW Z4 E85 gesamte Baureihe 2002-2008, insgesamt 180856 Stück

Das Bangle-Design mit den scharfen Linien und dem wuchtigen Kofferraumdeckel polarisiert nach wie vor



Drei Roadster-Interpretationen aus einem Haus. Und die Geschichte ist noch nicht zu Ende



Z1 können Kunden im Laufe der Jahre zudem unter insgesamt zehn verschiedenen Motorisierungen wählen, die Bandbreite reicht vom 115 PS starken 1,8-Liter-Vierzylinder bis zum 325 PS starken M Roadster mit 3,2-Liter-Reihensechszylinder.

Doch nun genug der Theorie, denn Sie wollen ja schließlich wissen, wie so ein Z3 fährt. Das Cockpit wirft übrigens keine weiteren Fragen auf, die vier Rundinstrumente in einer sanft geschwungenen Einfassung und die Drehschalter für Heizung und Lüftung in der Mittelkonsole – alles im wohlgeordneten Dreier-Stil und diesmal sogar mit Klimaanlage. Einzig die Sitzposition ist etwas höher als im Z1. Ach ja, bevor ich es vergesse: Mit einem Z3 können Sie übrigens gut zu zweit auf Reisen gehen, der Kofferraum reicht für kleines Urlaubsgepäck.

Natürlich gilt auch jetzt, was ich vorhin bereits im Fall des Z1 gesagt habe: Es sollte schon eine Kurvenstraße sein, um das wahre Wesen dieses Roadsters zu erleben. Seine Lenkung? Leicht und direkt. Und Sie wer-

den überrascht sein, wie zielgenau sich dieser Sportwagen dirigieren lässt, sich dabei sehr lange lammfromm und gerade so stark untersteuernd verhält, dass Sie schnell Vertrauen in das Auto fassen. Das Fahrwerk des Z3 lässt sich wahrhaftig nur schwer aus der Ruhe bringen, es basiert wie die Bodengruppe auf dem des Dreier Compact, vorn mit MacPherson-Federbeinen, hinten die Schräglagerachse der E30-Baureihe und das Ganze mit verkürztem Radstand und ei-

Offen sind alle drei. Mit seinen versenkbaren Türen spielt der Z1 aber in einer eigenen Liga

ner etwas tiefergelegten Karosserie. Nur in schnell gefahrenen Kurven neigt das Heck des Z3 auf Bodenwellen zum Versetzen.

Dass Sie am Ende nicht mehr aussteigen wollen, dürfte jedoch noch mehr an diesem famosen 193 PS starken 2,8-Liter-Reihensechser liegen, der kaum eine Schwäche zeigt, nicht einmal unterhalb von 3000 Touren. Darüber herrscht ohnehin Feierlaune, in Sachen Drehwilligkeit und Laufkultur macht diesem 24V-Leichtmetallmotor mit variabler Nockenwellenverstellung (Doppel-Vanos) so schnell kaum jemand etwas vor. Im direkten Vergleich zum Z1 kommt man dann aber doch etwas ins Grübeln: Gegenüber so viel Kraft in allen Lebenslagen wirkt der 2,5-Liter aus dem türlosen Vorgänger wahrlich etwas betulich – aber wie gesagt, man spürt es im Grunde nur im direkten Vergleich.

Roadster Nummer drei wartet bereits, er entführt seine Besatzung endgültig ins 21. Jahrhundert. Das fahrerorientierte Dreier-Cockpit im Z3 – im Z4 ausgetauscht gegen zwei tief sitzende Uhren in einem ansons-



Der Z1 mag zwar der Älteste aus diesem formidablen Roadster-Trio sein, aber man sieht ihm sein Alter auch auf den zweiten Blick nicht an

ten sehr übersichtlich gehaltenen Instrumententräger, es gibt nicht einmal einen Öldruckmesser oder ein Ölthermometer. Doch diese klare, kühle Designsprache passt perfekt zum puristischen Wesen eines Roadsters, zudem stimmen die Anordnung der Schalter und deren Bedienbarkeit. Und ja, dieser bayerische Sportwagen made in USA verbrüdet sich sofort mit seinem Fahrer. Die Sitzposition: sehr tief und sehr weit hinten. Probieren Sie es einmal aus, gefühlt sitzen Sie direkt auf der Hinterachse.

Begeisternder Sechszylinder

Beim 234 PS starken Dreiliter-Sechszylindermotor dürfte es sich bei unserem Z4 um eine der begehrtesten Motorisierungen handeln, wobei das Ende der Fahnenstange abermals die scharf gemachte M-Version mit einer 343 PS starken 3,2-Liter-Maschine markiert. Doch schon der Dreinuller liefert ausreichend Kraft in allen Lebenslagen, der Schub beginnt bei knapp über 2000 Touren und will nicht abreißen. Aber jede Wette, dass Sie trotzdem öfter als nötig zu diesem Joystick-ähnlichen Schalthebel greifen, weil es einfach ein großes Vergnügen bereitet, damit die Gänge zu wechseln.

Das Fahrwerk mit hinterer Multilenkerachse – unterm Blech des Z4 steckt ein Dreier vom Typ E46 – passt mit seinem weit gesteckten Grenzbereich perfekt zu diesem bärgigen Motor. Seitenneigung in schnell gefahrenen Kurven? Kaum. Einzig die elektrische Servolenkung stört das Bild, sie vermittelt zu wenig Fahrbahnkontakt, fühlt sich zudem synthetisch an – von der kart-ähnlichen Direktheit eines Z1 oder Z3 ist der Z4 ein gutes Stück entfernt. Ein Hauch an Komfort hätte dem Z4 auch gutgetan, aber das ist natürlich Geschmackssache. ■

Fazit



Bei mir hat der Z1 einen Stein im Brett. Allein schon die Nummer mit den versenkbaren Türen – offener lässt es sich nun einmal nicht Auto fahren. Rein fahrerisch gesehen wäre es hingegen der Z3 mit diesem famosen 2,8-Liter. Der Z4 3.0i hinterlässt einen zwiespältigen Eindruck: toller Motor, tolles Fahrverhalten, aber die Lenkung vermag etwas den Spaß, übrigens ein bekanntes Problem. Michael Schröder

BMW Z1 E30 (Z)

BMW's Roadster-Neuinterpretation verbindet Großserientechnik mit viel Avantgarde. Chassisreparaturen sind jedoch ein Fall für Spezialisten.

KAROSSERIE-CHECK

■ Dank Kunststoffkarosserie und einem vollverzinkten Stahl-Monocoque spielt Rost beim Z1 keine Rolle. Allerdings können die geschraubten **Kunststoffteile** im Laufe der Jahre spröde werden und sich je nach Sonneneinstrahlung verformen, was auch zu unterschiedlich großen **Spaltmaßen** führen kann. Das aus Einzelteilen zusammengesetzte **Stahlblech-Monocoque** dürfte bei Unfallschäden jedoch nur von wenigen BMW-Spezialisten repariert werden. Der geklebte **Sandwich-Kunststoffunterboden** darf zudem keine Risse aufweisen. Der **Türmechanismus** per Zahnriemen sollte einwandfrei funktionieren.

TECHNIK-CHECK

■ Der Z1 profitiert dank seiner Verwandtschaft zum E30 und E36 von robuster und langlebiger Großserientechnik. Der 2,5-Liter-Sechszylinder aus dem 325i (M20) sollte regelmäßig gewartet worden sein, wozu ein regelmäßiger Wechsel des Zahnriemens gehört. **Klappergeräusche** und **Leistungsverlust**? Dann sind bei M20 vermutlich die Nockenwellen eingelaufen. Eine **defekte Zylinderkopfdichtung** ist im Alter ebenfalls keine Seltenheit. Die **Bremsleitungen** gelten als nicht besonders langlebig, und starker Benzingeruch im Fahrzeug kann auf eine undichte Benzinleitung hindeuten. Beim Fahrwerk gelten vorne die **Kugelköpfe** und hinten die **Querlenker-Gummilager** als Schwachpunkte.

PREISE

Bei Einführung 1988 (BMW Z1) **83 000 Mark**
Classic-Analytics-Preis 2021 (Zustand 2/4) **58 000 / 26 000 Euro**
Versicherung (Haftpflicht/Vollkasko)* **100,68 / 643,34 Euro**

ERSATZTEILE

■ Obwohl der letzte Z1 bereits vor 30 Jahren vom Band lief, sind heute nahezu alle spezifischen Ersatzteile verfügbar – mit Ausnahme des **Stahlblech-Monocoque**. Die Preise sind allerdings recht hoch. Technische Teile sind in der Regel alle erhältlich, entweder bei der lokalen BMW-Niederlassung oder beim Spezialisten.

CLUBS UND SPEZIALISTEN

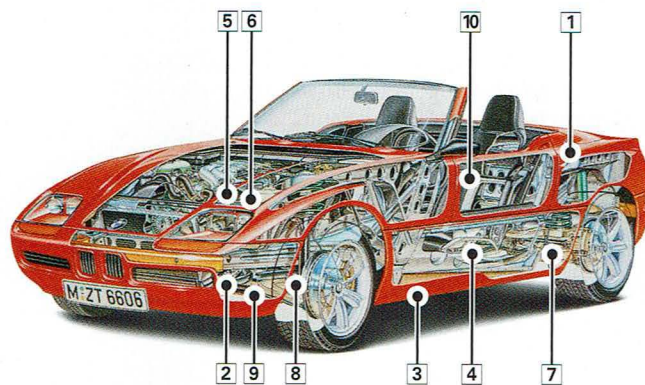
BMW Group Classic, Moosacher Straße 66, 80809 München, Tel. 089/38 22 70 21, www.bmwgroup-classic.com

BMW Z1 Club e.V., Jürgen Woywod (Präs.), Sekretariat: Hildeboldstraße 11a, 50226 Frechen, Tel. 022 34/651 12, www.bmw-z1.de

Potti's Garage, Z1-Spezialist, Ahornstraße 7, 33142 Büren-Wewelsburg, Tel. 029 55/746 38 68, www.pottis-garage.de

SCHWACHPUNKTE

- | | |
|---------------------------------|--------------------------|
| 1 Kunststoffkarosserie spröde | 6 Nockenwellen |
| 2 Unfallschäden am Stahlchassis | 7 Bremsleitungen |
| 3 Unterboden | 8 Kugelköpfe Vorderachse |
| 4 Türmechanismus | 9 Gummilager Querlenker |
| 5 Zylinderkopfdichtung | 10 Innenausstattung |



Alltagstauglichkeit	★★★★★	Unterhaltskosten	★★★★★
Ersatzteillage	★★★★★	Verfügbarkeit	★★★★★
Reparaturfreundlichkeit	★★★★★	Nachfrage	★★★★★

BMW Z3 Roadster, E36/7

An den Fahrspaß hatten sie beim Z3 von Anfang an gedacht, an der Verarbeitungsqualität hingegen hatte BMW gespart. Ab 1999 wurde es besser.

KAROSSERIE-CHECK

■ Der Z3 wurde im US-Werk von BMW in Spartanburg, South Carolina, produziert, allerdings konnte die Qualitätsanmutung des Roadsters anfangs nicht immer überzeugen. Der neue Roadster profitierte jedoch von einer kontinuierlichen Weiterentwicklung, Exemplare nach dem Facelift von 1999 gelten als ausgereifter. Rost ist kaum ein Problem, allenfalls leiden die **Schwellerenden** oder das **Bodenblech** unter Korrosion. Dank der geschraubten Karosserie lassen sich viele Arbeiten recht einfach erledigen. Am **Verdeck** können sich im Laufe der Zeit Druck- und Scheuerstellen bilden.

TECHNIK-CHECK

■ Die Vier- und Sechszylindermotoren des Z3 stammen aus der Dreier-Baureihe E36 sowie aus dem Fünfer, sie sind diagnosefähig und verfügen allesamt über haltbare Steuerketten. Bei entsprechender Wartung sollten Laufleistungen von 300.000 Kilometer kein Problem sein. **Kurzes Klappern** nach dem Kaltstart gilt als normal. Bleibt das Geräusch, handelt es sich vermutlich um verstopfte oder defekte **Hydrostößel**. Für Reparaturbedarf können jedoch die **Wasserpumpe**, das **ABS** oder die **DISA-Klappe**, ein Bauteil der differenzierten Ansauganlage, sorgen. An der Vorderachse zeigen sich die Traggelenke und die Querlenker, an der Hinterachse die Tonnenlager als verschleißfreudig.

PREISE

Bei Einführung 1997 (BMW Z3 2.8) **61.300 Mark**
Classic-Analytics-Preis 2021 (Zustand 2/4) **15.000 / 4.500 Euro**
Versicherung (Haftpflicht/Vollkasko)* **100,68 / 268,18 Euro**

ERSATZTEILE

■ Die Versorgung mit Neuteilen gilt mit wenigen Ausnahmen als lückenlos, da die Technik millionenfach verbaut wurde. Lediglich **Einzelteile der Innenausstattung** wie beispielsweise die Mittelkonsole sind nur noch als Gebrauchtteile verfügbar. Motorhauben und Fahrentüren sind wieder lieferbar.

CLUBS UND SPEZIALISTEN

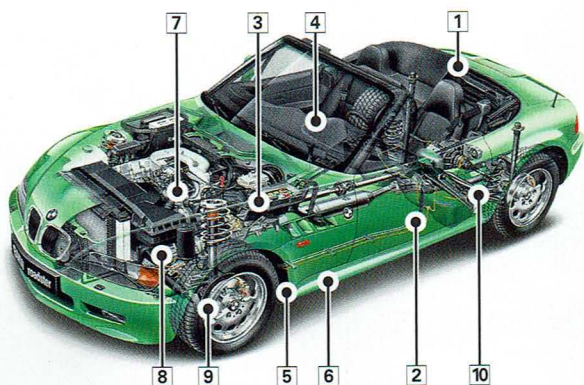
Z3 Roadster Club Deutschland, Matthias Engelter (Vorst.), Im Steinengarten 11, 70563 Stuttgart, www.bmw-z3.club

Raab Automobile, BMW-Spezialist mit Klassiker-Angebot, Linden 18, 91635 Windelsbach, Tel. 098 61/43 13

Tegetech Power, (M-Modelle) Mönchstraße 24, 34431 Marsberg, Tel. 02992/55 83, www.tegetech-power.de

SCHWACHPUNKTE

- | | |
|------------------------------------|----------------------------------|
| 1 Verdeck (Risse, Undichtigkeiten) | 6 Bodenblech (Rost) |
| 2 wackelnde Sitzgestelle | 7 Hydrostößel |
| 3 ABS-Steuergerät | 8 Wasserpumpe |
| 4 Verarbeitungsqualität (bis 1999) | 9 Traggelenke, Querlenker (vorn) |
| 5 Schwellerenden (Rost) | 10 Tonnenlager (hinten) |



Alltagstauglichkeit	★★★★★	Unterhaltskosten	★★★★★
Ersatzteillage	★★★★★	Verfügbarkeit	★★★★★
Reparaturfreundlichkeit	★★★★★	Nachfrage	★★★★★

* Quelle: OCC, Jahresprämie, Auto in Zustand 2, mit Garage, jährliche Fahrleistung 5000 km

BMW Z4 Roadster, E85

Okay, für einen Klassiker ist ein Z4 wohl noch zu jung. Aber man sollte ihn im Auge behalten, denn er verfügt über viele gute Roadster-Talente.

KAROSSERIE-CHECK

■ Der ebenfalls in den USA produzierte Z4 ist spürbar besser verarbeitet als sein Vorgänger. Größere Schwachstellen sind nicht bekannt, vielmehr entscheiden Pflege und Wartung über den Allgemeinzustand des Roadsters. Rost bildet sich allenfalls bei Winterautos an den **Türunterkanten**. Falls sich bereits Korrosion an der **Feder der Hinterachse** gebildet haben sollte, ist hier ein Austausch fällig. Der **Verdeckkasten** kann im Laufe der Jahre undicht werden. Wenn dort Wasser eindringt, kann das zu Defekten am Verdeckmotor führen. Wie auch beim Vorgänger Z3 Vorsicht vor getunten Modellen.

TECHNIK-CHECK

■ Die Großserienmotoren (Reihensechser M54, ab 2006 N52 sowie der ab 2004 eingeführte Zweiliter-Vierzylinder N46) haben sich längst bewährt. Wichtig: ein **durchgehender Servicenachweis**. Leicht tickende Geräusche der Hydrostößel können beim N52-Motor allerdings auf einen **Defekt des HVA** (hydraulisches Ventilspiel-Ausgleichselement) hinweisen. Ebenfalls bekannt: **klemmende Magnetventile** der variablen Nockenwellenverstellung. Ein weiteres Z4-Problem bis Mitte 2006 ist die **„Klebelenkung“**: Bei hohen Außentemperaturen kann es vorkommen, dass die Lenkung ohne spürbares Rückstellmoment arbeitet. Beim Fahrwerk gelten die hinteren Federn als Schwachstelle.

PREISE

Bei Einführung 2002 (BMW Z4 3.0i) **38.500 Euro**
Classic-Analytics-Preis 2021 (Zustand 2/4) **13.900 / 7.700 Euro**
Versicherung (Haftpflicht/Vollkasko)* **185,97 / 300,35 Euro**

ERSATZTEILE

■ Bei einem vergleichsweise jungen Auto wie dem Z4 gilt die Teileversorgung durch die **BMW-Niederlassungen** als gesichert. Die Preise sind allerdings spürbar höher als bei einem Z3. Spezialisierte Händler bieten diverse Verschleißteile oftmals auch etwas günstiger an als der Hersteller.

CLUBS UND SPEZIALISTEN

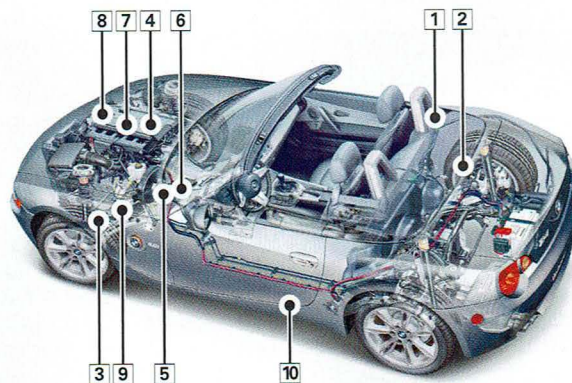
www.zroadster.com, großes Online-Forum, www.zroadster.com

BMW Z4 Roadster & Coupé Site, sehr ausführliche Seite über den Z4 aus seinem Heimatland, www.bmwz4roadster.net

Z-Roadster Club Austria, Karl Adam (Obmann), Schlossstraße 37, A-4840 Vöcklabruck, www.z-roadster-club.at

SCHWACHPUNKTE

- | | |
|---------------------------|---------------------------|
| 1 Verdeckhydraulik | 6 Elektronik |
| 2 hintere Federn (Brüche) | 7 klemmendes Magnetventil |
| 3 Querlenker Vorderachse | 8 defektes HVA |
| 4 defekte Zündspulen | 9 „Klebelenkung“ |
| 5 Benzinpumpenrelais | 10 Rost Türunterkanten |



Alltagstauglichkeit	★★★★★	Unterhaltskosten	★★★★★
Ersatzteillage	★★★★★	Verfügbarkeit	★★★★★
Reparaturfreundlichkeit	★★★★★	Nachfrage	★★★★★