



25 Jahre BMW Z1

Zetti, willst Du ewig leben?



Vor 25 Jahren präsentierte BMW auf der IAA eine Fahrzeugstudie, die nicht nur mit einem einzigartigen Türkonzept verblüffte, sondern auch die bis heute erfolgreiche Z-Serie begründete.

Was passiert wenn der Vorstand eines Automobilherstellers einer Mannschaft aus ausgesuchten Ingenieuren, Technikern und Designern alle nur möglichen Freiräume lässt? Sie bauen ein so innovatives und wegweisendes Auto wie den [BMW Z1](#).

Den Beweis dafür lieferte das 60 Mann starke Team der [BMW Technik GmbH](#), die eigens für die Entwicklung neuer Fahrzeugkonzepte unweit der Hauptzentrale vom BMW-Vorstand 1985 ins Leben gerufen wurde. Innerhalb von nur sechs Monaten fertigte das Entwickler-Team um Ulrich Bez (heute Geschäftsführer von Aston Martin) den ersten Prototypen mit versenkbaren Türen, Stahlmonocoque, Kunststoffboden und Thermoplast-Karosserie. Die Herrschaften an der Konzern-Spitze waren schnell überzeugt und präsentierten im Jahr darauf die Studie erstmals

der Öffentlichkeit.

BMW Z1 als Nachfolger des legendären 507

Fast drei Jahrzehnte lang klappte eine Lücke im Modellprogramm der Bayern. Die beiden offenen Sportler aus vergangenen Tagen, der BMW 328 und der 507 waren längst zu automobilen Ikonen herangereift, der Ruf nach einem neuen, sportlichen und fahrspaßorientiertem Flitzer immer lauter geworden. Da kam der BMW Z1 mit seinen kompakten Abmessungen und geringem Gewicht gepaart mit einem Frontmittelmotor und niedrigem Schwerpunkt genau zur richtigen Zeit.

Nur drei Jahre Entwicklungszeit benötigten die Münchner, ehe sie den ersten BMW Z1 auf der IAA 1987 präsentierten und eine Serienproduktion verkündeten. Der neue Roadster sollte weitgehend in Handarbeit gefertigt werden und deshalb nur als limitierte Kleinserie ab 1988 in den Verkauf gehen. Als Preis rief man in München eine Summe 80.000 D-Mark aus, die wie sich schon bald herausstellen sollte, nicht zu hoch angesetzt war. Der BMW Z1 ging weg wie warme Semmeln und war bereits Ende 1990 ausverkauft. Ein Jahr später, nach 8.000 verkauften Exemplaren beendete BMW die Produktion.

Offenfahren geht beim Z1 auch zur Seite

Als technisches Highlight des BMW Z1 gelten auch heute noch die Türen, die über einen Zahnriemen und zwei Elektromotoren innerhalb von drei Sekunden in die breiten Seitenschweller eintauchen. Der Clou dabei: auch mit heruntergelassenen Türen darf der BMW Z1 gefahren werden. In Verbindung mit dem 170 PS starken 2,5-Liter-Benziner aus dem [BMW 325i](#), dem Leergewicht von 1.250 Kilogramm (ermöglicht durch die leichte Kunststoff-Karosserie) und der beinahe perfekt ausbalancierten Gewichtsverteilung von 49:51 sowie der guten Aerodynamik verspricht der BMW Z1 damit auch heute noch ein Menge Fahrspaß und ein ganz besonderes Offenfahr-Vergnügen. Knapp acht Sekunden für den Sprint von null auf Tempo 100 und eine Spitzengeschwindigkeit von 225 km/h gehen auch heute noch als sportliche Messwerte durch.

Aufgrund seiner limitierten Stückzahl ist und war der BMW Z1 ein seltener Vertreter auf deutschen Straßen. Gebrauchte Exemplare wechseln in der Regel nicht unter 20.000 Euro den Besitzer. Wer so viel Geld in den Roadster investiert, darf sich über einen echten Hingucker mit Fahrspaß-Garantie aber ohne Angeber-Attitüden freuen.

Unsere Kollegen von www.motor-klassik.de haben noch weitere Artikel zum BMW Z1 zu bieten:

- [Kaufberatung BMW Z1](#)
- [Fahrbericht BMW Z1](#)
- [BMW Z1 auf der IAA 1987](#)

18. Juni 2012

0



Bildergalerie

[30 Bilder](#)



Autor: Thomas Gerhardt