

Kauftipps BMW Z1

Von den 8.000 gebauten BMW Z1 sind in Deutschland noch rund 3.500 Fahrzeuge zugelassen (Stand: 01/2017). Diese Zahl ist seit Jahren recht konstant. Den Z1 gab es in 6 Serienfarben und 4 verschiedenen Innenausstattungsfarben. Bei den seltenen Farben ist das Angebot

gering. Grundsätzlich bitte anhand der Fahrstellnummer prüfen, in welcher Aussenfarbe und mit welcher Innenausstattung der Z1 ausgeliefert wurde. Es kommt vor, dass Fahrzeuge in eine seltene Farbe umlackiert werden, um eine Wertsteigerung zu erzielen.

Außenfarbe	Innenausstattung				Gesamt
	gelb	grau	hellgrau	rot	
Toprot	1	3.066	13	4	3.084
Traumschwarz	174	2.060	50	34	2.318
Urgrün	960	1.066	10	1	2.037
Magicviolett	2	192	32	0	226
Purblau	0	91	100	1	192
Fungelb	31	110	0	0	141
Sonderlack	0	2	0	0	2
Gesamt	1.168	6.587	205	40	8000

Karosserie

Seine einzigartige Kunststoffkarosserie macht einen Z1 so unverwechselbar, bringt im Alter aber auch einige Probleme mit sich. Nach fast 30 Jahren sind die Kunststoffteile nicht mehr so elastisch und neigen zu Rissbildungen. Hier von sind fast alle Karosserieteile betroffen. Die Kotflügel vorne reißen von den Verschraubungen ausgehend, die Kotflügel hinten meist oberhalb des Türdrückers, aber auch an der unteren Befestigung und an der oberen Befestigung. Bei den Türblättern sind Risse ausgehend von der angenieteten Gummidichtung typisch, aber auch die Schweller zeigen Rissbildungen. Es sind zurzeit (Stand 09/2019) alle Karosserieteile lieferbar, aber auch recht kostspielig. Die Haube, der Verdeckdeckel und die Kofferraumklappe zeigen eigentlich keine Rissbildung, da sie aus GFK gefertigt sind. Allerdings sieht man hier oft eine etwas „wellige“ Lackoberfläche. Auch der Tankdeckel soll-

te nicht außer Acht gelassen werden. Ist dieser noch Original oder schon mal ersetzt worden? Erkennbar ist dies am Reifendruckaufkleber an der Unterseite des Tankdeckels. Alles in allem hat der Z1 dafür fast nie Rostprobleme an der feuerverzinkten Karosserie, womit andere Oldtimer zu kämpfen haben.

Allgemein ist eine Originallackierung wünschenswert. Allerdings ist diese aufgrund der Spannungsrissproblematik sehr selten und sollte, wenn die Nachlackierung gut gemacht wurde, nicht nachteilig ausgelegt werden. Die vordere Stoßstange, die Motorhaube und die Schweller spitzen vorne sind recht anfällig für Steinschläge.

Häufig finden sich an der Türaußenhaut Kratzspuren. Sowohl vertikale als horizontale. Meist ist die Ursache ein zu nah anliegender Schwel-

ler. Aber auch das Öffnen und Schließen der Tür bei hohen Geschwindigkeiten können diese Kratzer verursachen, da sich der Schweller bei der Fahrt näher an die Karosserie andrückt.

Die Spaltmaße sollten einigermaßen gleichmäßig sein. Durch die Ausdehnung der Karos-

serieteile bei Wärme verändern sich auch die Spaltmaße. Die Frontklappe z. B. steht auf der rechten Seite meist etwas höher zum Kotflügel. Für Spaltmaßfetischisten ist ein Z1 eher weniger geeignet. Es sollte sich aber ein stimmiges Gesamtbild ergeben.





Beleuchtung

Hier sollte auf die Rückleuchten geachtet werden. Sind aufgrund unsachgemäßer Demontage Ecken abgebrochen, hilft meist nur ein kostspieliger Ersatz.

Auch die Blinkergläser vorne sollten keine Risse/Brüche aufweisen und nicht blind sein. Die Hauptscheinwerfer neigen zum Beschlagen. Bei den Gläsern der Scheinwerfer auf Steinschläge achten und auf die Farbe der Umrandung (schwarz bzw. dunkelgrau).

Auch auf eine korrekte Montage der inneren lackierten (hier darf kein Klarlack drauf sein) Einsätze achten. Diese gehören unter die innere Gummilippe der Scheinwerfergläser.



Verdeck

Das Verdeck weist gerne seitlich Scheuerstellen auf, die durch das Gestänge verursacht werden. Die Kunststoffheckscheibe sollte keine scharfen Knicke aufweisen, milchig oder gerissen sein. Auch sollte eine Dichtigkeitsprüfung durchgeführt werden.

Originalverdecke haben an der Heckscheibe unten auf der linken Seite ein BMW-Logo. Sollte das Verdeck schon mal gewechselt worden sein, ist auf eine gute Passform zu achten.



Technik

Hier kommt es nicht unbedingt auf die Laufleistung des Fahrzeuges an. Auch ein Z1 mit wenigen Kilometern kann die gleichen Probleme haben, wie einer mit hoher Laufleistung. Achsgummis oder Benzinschläuche z. B. unterliegen einer Alterung, egal ob das Auto bewegt wird oder nicht.

Anhand eines Scheckheftes lassen sich durchgeführte Wartungsarbeiten nachvollziehen. Dieses ist aber nicht immer ein Garant für einen optimalen Zustand.

Ich habe schon Z1 mit vollem Scheckheft gesehen, die immer noch mit dem ersten Benzinflter, der „Made in West-Germany“ war, fahren. Bei den durchgeführten Arbeiten auch darauf achten, von wem sie durchgeführt wurden. Am besten immer per Rechnung belegen lassen.

Bei einer ernstesten Kaufabsicht sollte das Fahrzeug auf jeden Fall auch von unten auf einer Hebebühne besichtigt werden.

Worauf ist unter anderem zu achten:

- Motorzahnriemenwechsel ist laut Herstellervorschrift alle 4 Jahre fällig. Ist der letzte Wechsel dokumentiert? Ist die Wasserpumpe dabei mit gewechselt worden?
- Sind die Servolenkungsschläuche dicht?
- Sind die Benzinschläuche dicht? Und bitte nicht nur die im Motorraum. Hinten am Benzinflter sind auch welche! Das Alter der Benzinschläuche erkennt man am aufgedruckten Produktionsdatum und Schläuche aus 1990 haben in unseren Autos nichts mehr zu suchen.
- Ölverlust am Motor? Meist am Ölpeilstab und vorne am Nockenwellensimmering oder der Ventildeckeldichtung.
- Ölverlust am Getriebe oder Differential?
- Sind die Antriebswellen dicht? Hier kann es je nach Ausführung sehr teuer werden. Bei der Aluhinterachse lassen sich die äußeren Manschetten nicht wechseln.
- Zustand der Bremsschläuche. Porös oder Blasenbildung?
- Alle Fahrwerksgummis.



- Stoßdämpfer und Domlager.
- Spiel in der Lenkung.
- Endschalldämpfer: Ist ein originaler verbaut? Diese sind zurzeit nicht lieferbar und rost anfällig. Es gibt alternativen aus Edelstahl, die ebenfalls das Flügelprofil haben.
- Kupplungsnehmerzylinder und Kupplungsgeberzylinder schon mal gewechselt? Wenn der Geberzylinder undicht wird, läuft Bremsflüssigkeit auf den Innenraumteppich! Es ist extrem wichtig, dass die Bremsflüssig-



keit regelmäßig gewechselt wird. Bremsflüssigkeit ist hygroskopisch und sammelt Wasser. Durch das Wasser gehen die Zylinder kaputt und insbesondere ein Defekt des Geberzylinders im Innenraum bedeutet eine Vollkatastrophe. Bremsflüssigkeit ist aus dem Teppich nie rückstandslos entfernbar und die Teppiche sind nicht mehr lieferbar. Im Winter im Fahrerfußraum Plastik ausbreiten und darauf eine Pappe legen, um einen Defekt frühzeitig zu bemerken.

Reifen/Felgen

Die Originalfelgen sollten in einem guten Zustand sein. Ersatz ist teuer. Falls andere Felgen verbaut sein sollten, darauf achten, dass die Originalen noch vorhanden sind.

Ersatzrad mit Schutzhülle vorhanden?

Hin und wieder kann man auch noch Originalbereifung „bewundern“. Aber auch 10 Jahre alte Reifen sind von ihren Fahreigenschaften nicht mehr zu vertreten. Ab dem 6. Jahr sollte ein Reifen eigentlich getauscht werden. Alte Reifen haben nichts auf einem Auto zu suchen. Das ist lebensgefährlich.

Türtechnik

Die Türmechanik ist das Herzstück des Z1 und sollte einwandfrei funktionieren. Als erstes sollte ein Funktionstest durchgeführt werden. Lassen sich beide Türen über den äußeren Türdrücker öffnen und schließen? Wie viel Druck ist nötig, um die Tür zu entriegeln? Hierbei ist auch ein deutliches Knacken zu hören.

Auch sollten sich die Türen über den Innengriff öffnen und schließen lassen. Fährt die Fensterscheibe beim Hochfahren wieder ein kleines Stück zurück, ist der Einklemmschutz aktiv. Ein gutes Indiz für eine zu hoch fahrende Scheibe. Bei geschlossenen Türen sollten sich die Fenster hoch und runter fahren lassen.

Danach eine optische Prüfung der Zahnriemen vornehmen. Bei geöffneter Tür kann man durch die Bürsten am hinteren Kotflü-

gel die Zahnriemen sehen. Hierbei auch auf die Zahnriemenspannung achten.

Fahren die Türen gleichmäßig hoch und rasten oben wie unten in der Schlosswelle ein? Drückt die Tür beim Hochfahren den hinteren Kotflügel hoch? Dadurch entstehen die Risse oberhalb des Türdrückers am hinteren Kotflügel.

Nach 30 Jahren sollten die Türzahnriemen eigentlich schon mal getauscht worden sein. Gibt es hier Nachweise? Wer hat das gemacht? Ist beim Wechsel auch die Mechanik gesäubert worden? Dies ist nicht unerheblich für die Lebensdauer der einzelnen Komponenten. Je leichter eine Tür fährt, umso besser.

Eine Türrevision sollte nur von Spezialisten durchgeführt werden oder von Teilnehmern von Schrauberkursen.

Innenkotflügel

Sollten vorhanden sein. Leider werden diese mit zunehmendem Alter porös und fallen teil-

weise vom Auto (siehe Bild). Ersatz ist lieferbar, aber nicht gerade billig.



Innenausstattung

Ein gepflegter Innenraum sagt viel über den Umgang mit dem Z1 aus. Hier sollte etwas genauer geschaut werden. Es gab folgende Farbkombinationen:

- Lederausstattung dunkelgrau, Sitzinnenteil bedrucktes Leder, restliche Sitzteile in Nubukleder bezogen, Teppich dunkelgrau.
- Lederausstattung hellgrau, Sitzinnenteil Stoff hellgrau, restliche Sitzteile in Leder hellgrau bezogen, Teppich dunkelgrau.
- Lederausstattung rot, Sitzinnenteil Stoff rot, restliche Sitzteile in Leder rot bezogen, Teppich rot.
- Lederausstattung gelb, Sitzinnenteil Stoff gelb, restliche Sitzteile in Leder gelb bezogen, Teppich dunkelgrün, Armaturenbrett und Lenkrad in Leder dunkelgrün.





Häufig lösen sich sowohl der Lederbezug, als auch der Stoffbezug der Sitzinnenteile. In den meisten Fällen kann das abgelöste bedruckte Leder nachgeklebt werden. Bei den Stoffsitzen funktioniert das nicht. Hier müssen die Sitze dann mit neuem Stoff bezogen werden. Den gelben Stoff kann man bei BMW als Meterware kaufen. Alle anderen Stoffsorten sind nicht verfügbar. Für das bedruckte Leder gibt





es eine Alternativlösung. Häufig ist das Nubukleder ausgebleicht und hat Flecken. Zur Nubukpflege gibt es viele gut gemeinte Ratsschläge. Hier sollte man sich gut beraten lassen, bevor man selbst zur Tat schreitet.

Die Türeinstiege weisen häufig Abnutzungen vom Ein- und Aussteigen auf. Diese lassen sich häufig aber mit Ledertönung beseitigen. Eventuell sind die Lederteile aber auch neu lackiert worden. Hier sollte darauf geachtet werden, dass nicht zu viel Farbe aufgebracht wurde und so die Lederstruktur sehr glatt wirkt. Die Mittelkonsole und das Armaturenbrett sollten auf Bohrlöcher (z.B. von Telefoneinbauten) untersucht werden. Ersatz ist kaum zu beschaffen.

Den Teppich gab es in zwei Ausführungen. Die ersten Fahrzeuge hatten Grobvelour und die späteren Feinvelour. Teppichteile sind nicht lieferbar. Auch sollte die Trennwand zum Kof-





ferraum vorhanden sein. Fußmatten sind nur noch in Feinvelour lieferbar.

Diese Kauftipps sollen Interessierten als Information dienen. Sie entsprechen meinen Erfah-

rungen mit diesem Fahrzeug, sind nach bestem Wissen zusammengestellt, erfolgen jedoch ohne Gewähr.

Text & Fotos: Matthias Urban

Preise BMW Z1 – Stand 08/2019

Quelle: Classic Data

Marktwert

Modell	Bauj.	Hubr.	PS	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4
BMW Z1	88-91	2,5	170	69.600 €	51.300 €	37.000 €	24.700 €
Alpina RLE	90-91	2,7	200	–	108.000 €	69.000 €	35.000 €

Marktwert

Der Marktwert beziffert den gegenwärtigen Wert des Fahrzeuges am Markt, d.h. für dieses Fahrzeug würde zum jetzigen Zeitpunkt der als Marktwert geschätzte Betrag beim

An- bzw. Verkauf bezahlt bzw. erzielt werden. Es handelt sich dabei in der Regel um den Durchschnittspreis am Privatmarkt und ist somit MwSt.-neutral und als Endpreis zu verstehen.