



Technische Hinweise und Preissituation für Interessenten

Gebaute Fahrzeuge: 8000 Stück (von 1989 bis Juli 1991)

Letzter Neupreis: 89600,- DM (ca. € 46000,-)

Die entscheidenden Faktoren für die Bewertung eines BMW Z1:

- Farbe und Zustand der Lackierung
- Farbe und Zustand der Innenausstattung
- Anzahl der Vorbesitzer
- Kilometerleistung
- Technischer Zustand des Fahrzeuges – was ist bereits repariert worden
- Besondere Farb-/Lederkombinationen

Sehr gesuchte Modelle:

- fun-gelb 135 gebaute Fahrzeuge, kaum Angebote
- pur-blau 193 gebaute Fahrzeuge, sehr wenige Angebote, aber sehr starke Nachfrage, vor allem bei Innenausstattung „hellgrau“
- magic-violett 228 gebaute Fahrzeuge
- ur-grün 2041 gebaute Fahrzeuge
- traum-schwarz 2301 gebaute Fahrzeuge
- top-rot 3102 gebaute Fahrzeuge

Beurteilung des technischen Zustandes eines BMW Z1

- Motorzahnriemen gewechselt? Nachweis angebracht, spätestens alle 4 Jahre
- Motor Ölverlust?
- Schaltgetriebe Ölverlust? Hardyscheibe Rissbildung altersbedingt, schwer sichtbar
- Hinterachsgetriebe Ölverlust?
- Scheckheft: nur regelmäßig durchgeführte Inspektionen und Wartungsarbeiten sind der Garant für einen betriebssicheren Zustand (Austausch von Verschleißteilen und Flüssigkeiten)
- Benzinschläuche dicht? Kraftstoffgeruch beim Starten des kalten Motors?
- Bremschläuche und Leitungen: eingeschränkte Lebensdauer
- Fahrwerk: Gummilager porös? Stoßdämpfer Dichtigkeit, Funktionsprüfung
- Lenkung: Lenkspiel, Dichtheit Servoölbehälter, Lenksäulenverstellung
- Batteriezustand: richtige Batterie, richtige Befestigung, Batterieentlüftung angebracht

Der Roadster BMW Z1

Kauf Tipps

BMW Z1 Club e.V.



- Karosserie-Elemente: Zustand, richtige Befestigung, auf gebrochene Befestigungslaschen achten, Spannungsrisse vorhanden?
- Lackzustand: wünschenswert makelloser Erstlack. Den Umfang evtl. Nachlackierungen erfragen, ist eine Nachlackierung unter Maßgabe der BMW Spezifikationen erfolgt? Dies ist bedeutsam wegen der thermoplastischen Kunststoffteile und deren unterschiedlichen Flexibilität.
- Komplett-Neulackierung: Vorsicht! Häufig wird versucht, durch vollständige Umlackierung mit einer begehrten, seltenen Farbe den Preis zu beeinflussen (anhand Fahrgestellnummer ist feststellbar, in welcher Farbe das Fahrzeug seinerzeit ausgeliefert worden ist).
- Steinschlagschäden: Meist an den Kanten der Seitenschweller, an der Frontverkleidung und Motorhaube. Waschstraßenfahrzeug: mit sichtbaren Streifen, besonders bei traum-schwarz, urgrün und pur-blau.
- Verdeck: Durchgescheuerte Stellen hinten seitlich links und rechts (Fühl- und Sichtprobe von innen machen – bei aufgescheuerter Innenseite und durchscheinendem Licht ist eine schnelle Reparatur nötig). Handelt es sich um ein originales BMW Verdeck (BMW Logo in der linken unteren Ecke der Heckscheibe)? Verdecke aus dem Zubehörhandel haben manchmal eine schlechte Paßform (auf Faltenbildung, Dichtungen für Seitenscheiben und A-Säulen-Abschluß achten). Zustand der Heckscheibe (verkratzt, geknickt oder gar eingerissen?) kleinere Kratzer und „milchige“ Stellen können aber oft mit einer speziellen Politurpaste beseitigt werden.
- Tür-Einstellungen: Kratzspuren an der Türaußenhaut sind i.d.R. auf mangelhafte Einstellung des Seitenschwellers zurückzuführen (Abstand zum Türblatt zu gering), die vertikalen Kratzer werden durch eingebrachte Schmutzpartikel verursacht, horizontale Kratzer durch deutlich zu geringen Abstand. In vielen Fällen ist die hintere Seitenwand (Kotflügel) an der Kante oberhalb dem Türschloß durch eine zu hoch fahrende Tür beschädigt worden (Rissbildungen). Lassen sich beide Türen sowohl von außen als auch von innen problemlos betätigen und hochfahren? Ein deutlich vernehmbarer, einmaliger „Knacks“ beim Öffnen stellt keinen Mangel, sondern nur einen akustischen Schönheitsfehler dar! Wird der Einklemmschutz bei geschlossenem Verdeck aktiviert? In diesem Fall fährt die Scheibe beim Hochfahren der Tür wieder ein Stück zurück.
- Zahnriemen der Türen: ordentlich gespannt (hinter den Bürsten mit dem Finger prüfen), wann zuletzt getauscht? Sichtprüfung: bei Löchern auf der Außenseite des Riemens liegt die Spannrolle zu stramm an, dann unbedingt Riemen wechseln! Generell sollten die (ersten) Riemen allmählich getauscht sein, da der Alterungsprozeß zu einem urplötzlichen Riss führen kann und dies mit großer Sicherheit bei unpassender Gelegenheit geschehen wird. Da beim Wechsel der Zahnriemen die beweglichen Teile des Türmechanismus gereinigt und gefettet werden, führt diese Maßnahme zu einer längeren Lebensdauer des extrem kostspieligen Türhebermotors. Zahnriemenwechsel ist nur etwas für Spezialisten oder für Teilnehmer unserer Schrauberkurse!
- Beleuchtungsanlage: sind die Abdeckgläser der vorderen Scheinwerfer in Ordnung (blind,

Der Roadster BMW Z1

Kauf Tipps

BMW Z1 Club e.V.



beschlagen mit Feuchtigkeit, Steinschläge)? Kanten und Ecken der Heckleuchten beschädigt (oft durch unsachgemäßes Demontieren beim Birnchenwechsel ausgebrochene Stellen, Ersatzabdeckungen sind sehr teuer).

- Auspuffanlage: Originalteil oder nachgebautes Edelstahlteil (jedenfalls mit Flügelprofil, wichtig!! z.B. von Fa. Binöder, Fa. Pott oder Fa. Schaffer), weitere Informationen bei uns erhältlich.
- Felgen: auf Originalfelgen achten, bei anderen Felgen auch die Originalfelgen mit aushändigen lassen! Originalfelgen kosten ca. 400,- € das Stück, daher ist der Zustand dieser Felgen ein erheblicher Kostenfaktor und läßt auch einen Schluß auf die Behandlung des Fahrzeuges durch die Vorbesitzer zu (Randsteinrempler u.ä.).
- Bereifung: Unbedingt darauf achten, daß keinesfalls mehr die Erstbereifung montiert ist (Pirelli P700 Z, innenseitig sehr oft Flankenschäden, nach mehr als 20 Jahren auch zu spröde und hart – erhebliche Unfallgefahr!! Mittlerweile ist der Z1 auch für andere Reifen als nur Pirelli freigegeben, allgemeine Freigabebescheinigung über unseren Club erhältlich. Original-Notreifen (für Kofferraum) samt Befestigungsschraube und Aufbewahrungs-Überzug mitgeben lassen.
- Leder-Innenausstattung: Einstieg noch in Ordnung oder schon sehr verkratzt? Neue Einstiegsleisten sind zwar in allen Farben lieferbar, jedoch sehr kostenintensiv. Gleiches gilt für das lederbezogene Kunststoffelement an der Verdeckklappe (oft „wellig“,) oder die hintere Mittelkonsole (ca. 750,- €). Kratzspuren am Armaturenbrett Beifahrerseite (s.g. „Damenkralle“) oder an der Abdeckung der Instrumentenkonsole. Bohrungen für Handy-Halterungen o.ä. ziehen einen kostspieligen Ersatz der Teile nach sich. Viele solcher Beschädigungen lassen sich auch wieder aufarbeiten.
- Teppiche: teilweise in seltenen Farben (rot) und Qualitäten (Feinvelour bei den letzten Fahrzeugen), nicht mehr lieferbar, daher kommt dem Zustand eine besondere Bedeutung zu! Die teppichbezogene Trennwand zum Kofferraum sowie das Teppichmaterial von Batteriefach-Deckel und Handschuhfach-Deckel muß zum übrigen Teppichboden passen.
- Sitze (manche Fahrzeuge in Volleder, teilweise aber auch mit Stoffeinsatz): Ein Neukauf der Sitzelemente ist nicht mehr möglich. Sehr häufig weisen die Sitze auf der Sitzfläche starke Faltenbildung als alterungsbedingte Folge des mit dem Leder der Sitzfläche verklebten Schaumstoffmaterials auf. Das Nubukleder der Vollederausstattung sollte keine Fettflecken oder speckige Stellen aufweisen, da es sehr aufwendig ist, diese wieder zu entfernen. Gut gepflegtes Nubukleder hat noch seinen „Velvet-Effekt“. Vorsicht bei den vielen, gut gemeinten Ratschlägen zur Nubukleder-Pflege!
- Radio: SONY-Radio mit „Z1“ – Aufdruck (wurde nur bei etwa den ersten 500 Fahrzeugen verbaut) kann technische Probleme bereiten – ist aber ein Sammlerstück. Ansonsten wurde das BMW C Business RDS und das BMW C Electronic verbaut: Probleme mit dem Display (partieller Ausfall der Anzeige); Display-Austausch b.a.w. über unseren Club möglich.

Der Roadster BMW Z1

Kauf Tipps

BMW Z1 Club e.V.



- Instrumentenkombi: Gläser verkratzt? Weisen die Befestigungsschrauben Werkzeugspuren auf?
- Tankklappe: Eine noch originale und unbeschädigte erste Tankklappe am Fahrzeug sagt oft mehr als tausend Worte über die Behandlung des Fahrzeugs durch den Vorbesitzer; gegen allzu eifrige Tankwarte früherer Zeiten war man aber hin und wieder machtlos.
- Bedienungsanleitung: Aushändigung nicht vergessen, nicht mehr lieferbar, nur noch qualitativ minderwertige „Nachdrucke“ in schwarz-weiß.
- Serviceheft: kann Hinweise darauf geben, ob die Vorbesitzer hier am falschen Fleck gespart haben. Da das Service-Heft noch nachgekauft werden kann, ist den Eintragungen besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Inspektionen lieber noch zusätzlich mit Originalrechnungen belegen lassen.
- Kfz-Brief: unbedingt auf Aushändigung des (entwerteten) Originalbriefes, zumindest aber einer Kopie bestehen. Wichtiger Nachweis für späteren DEUVET-Paß (H-Kennzeichen).
- Umrüstungen: wenn das Fahrzeug schon solche Veränderungen aufweist, sind diese auch alle im Brief eingetragen (Stichwort „zeitgenössisches Zubehör“ als wesentliche Voraussetzung für Zuteilung eines H-Kennzeichens)?
- Originalzustand: Grundsätzlich sollte der Interessent auf ein Originalfahrzeug achten. Nur ein solches wird den sich abzeichnenden Klassikerstatus unseres BMW Z1 erreichen. Andernfalls sollten evtl. kleinere Veränderungen rückrüstbar und die Originalteile noch vorhanden sein.

Preisliche Situation (Stand 2013)

Kategorie I

Seltene Farb-Kombinationen in sehr gutem Zustand, bis 20.000 km, aus 1. Hand: bis € 45.000,- und im Originalzustand (evtl. mit kleinen rückrüstbaren Veränderungen).

Kategorie II

Sehr guter Original-Zustand, 1./2. Hand, bis 50.000 km, v.a. pur-blau, fun-gelb oder magic-violett aber auch die sonstigen Lackierungen: bis € 33.500,-.

Kategorie III

Allgemein guter Erhaltungszustand bis 90.000 km, mehrfache Vorbesitzer, bis € 25.000,- im Innenbereich mit sichtbaren Gebrauchsspuren.

Kategorie IV

Ungepflegter Gesamtzustand, viele Vorbesitzer, hohe Kilometerleistung, bis € 17.500,- schlecht aufgebaute Unfallfahrzeuge.

Der Roadster BMW Z1 Kauftipps

BMW Z1 Club e.V.



Das Gros der zum Verkauf stehenden Fahrzeuge dürfte sich nach unserer Einschätzung heute in der Kategorie III befinden und bei einem Marktpreis um etwa € 25.000,- liegen, wobei Fahrzeuge, die nicht mehr im Originalzustand sind (Motor, Fahrwerk, Felgen, v.a. Farbe), i.d.R. Abschläge hinnehmen müssen.

Tendenz: der Tiefststand der Marktpreise wurde ca. 1996/1997 erreicht – seither steigende Preise, vor allem für sehr gute Fahrzeuge.

Fazit: Kaum ein anderes Gebrauchtfahrzeug kann nach fast 15 Jahren einen so geringen Wertverlust wie der BMW Z1 aufweisen!

Diese Information soll dem Interessenten eines Roadsters BMW Z1 eine erste Hilfe bei seiner Kaufentscheidung sein. Die Hinweise entsprechen unseren langjährigen Erfahrungen mit diesem Fahrzeug, sind nach bestem Wissen zusammengestellt, erfolgen jedoch ohne Gewähr.