



Medien-Information
6. Juni 2012

Zurück in die Zukunft. 25 Jahre BMW Z1.

München. Es war ein Zeitsprung. Als BMW im Herbst 1988 den Z1 im italienischen Punta Ala der internationalen Presse vorstellte, stand das direkte Vorgängermodell im Innenhof des Hotels: ein BMW 507 aus den späten 1950er Jahren. Seither hatte BMW keinen Sportweitzer mehr im Programm gehabt. Der Zeitsprung zum Z1 war freilich noch größer als diese rund 30 Jahre. Seine avantgardistischen Lösungen reichten weit in die Zukunft. Genauer gesagt, sind die wichtigsten bis heute einzigartig geblieben.

Begonnen hatte alles mit einer verwegenen Idee. Der Idee des BMW Vorstandes, in einer auch räumlich von allen anderen Entwicklungsbereichen getrennten, innovativen Außenstelle eine Art "Think Tank" zu installieren. Darin sollten hochqualifizierte Ingenieure, Techniker und Designer von BMW für eine gewisse Zeit alle nur möglichen Freiräume erhalten, um ihre besten kreativen Konzepte auch selbst direkt zu verwirklichen.

Zum Jahresbeginn 1985 wurde diese Idee Realität. Keine fünf Autominuten von der Konzernzentrale entfernt entstand ein konzentriertes Hochtechnologieunternehmen, das weltweit längst zu einem Vorbild wurde: Die BMW Technik GmbH, intern mit dem Kürzel ZT gekennzeichnet. Das 60 Mann starke Team lieferte bereits nach einem halben Jahr das, was man von ihm erhofft hatte: Konkrete Konzepte die dem Automobilbau neue Impulse geben konnten, vereint in einem Pilotprojekt für die Anwendung neuer Werkstoffe, für andersartige Fahrzeugstrukturen und für die Verkürzung der Entwicklungszeiten. Ein Name war schnell gefunden: Z1.

Ein Pilotprojekt wird zum Selbstläufer: Der Serien-Z1 wird immer wahrscheinlicher.

Das Projekt wurde zum Selbstläufer: Ursprünglich hatte niemand ernsthaft an eine Produktion des Versuchsobjektes in Form eines schnittigen Roadsters gedacht. Doch er gefiel zu sehr und der Gedanke an einen neuen BMW Sportwagen war zu reizvoll. Der BMW Vorstand gab grünes Licht und ziemlich genau zwölf Monate später war nicht nur ein Stylingmodell zu bewundern, sondern auch der erste Prototyp fahrfertig. Am 1. August 1986 ging BMW an die Öffentlichkeit und verkündete: „Die BMW

Technik AG hat ihr erstes Produkt fertiggestellt. Der BMW Z1, eine Fahrzeugstudie, entstand nach Vorgaben, die zum Teil an alte BMW Traditionen anknüpfen, zum Teil an den Anforderungen der zukünftigen Mobilität abgeleitet wurden.“

Woran der knackige Sportzweisitzer anknüpfen sollte, war auf den ersten Blick klar: Die Kundenwünsche nach einem Roadster, der die Linie der legendären BMW Sportwagen fortsetzen sollte, waren immer lauter geworden. 328 und 507 waren längst sportliche und stilistische Ikonen, deren Platz seit Jahrzehnten leer geblieben war. Diese Lücke galt es zeitgemäß zu füllen: „Die BMW Technik wurde vom Vorstand der BMW AG beauftragt, ein Fahrzeugkonzept zu erarbeiten und darzustellen, das weitgehend dem Wunsch nach „Freiheit auf 4 Rädern“, nach Fahrfreude und Fahrleistung entsprechen sollte“, hieß es in der Pressemitteilung. Im Gegensatz zu Sportwagen-Konzepten des Wettbewerbs sollte das elementare Fahrerlebnis den in den 1980er Jahren vorherrschenden Komfort-Gedanken deutlich dominieren. "Jung", "dynamisch" und "frech" sollten die passenden Attribute des Z1 sein, oder auch "neue Dimension des Fahrerlebnisses". Die Übernahme klassischer BMW Roadster-Attribute war gepaart mit moderner Technologie. Dazu gehörten überlegene Fahrleistungen, die Möglichkeit des offenen Fahrens sowie grundlegende Eigenständigkeit und ein Schuss Extravaganz. Die Fakten sprachen für den Z1: Geringes Gewicht und niedriger Schwerpunkt, Frontmittelmotor und kompakte Abmessungen. Das Highlight war freilich die avantgardistische Technik: Das einzigartige vertikale Schiebetürenkonzept und die tragende Blechstruktur mit Kunststoffaußenhaut.

Die Nachfrage siegt: Der Roadster wird gebaut – in Handarbeit.

Die Resonanz war überwältigend. Die Kundenanfragen häuften sich und in der Öffentlichkeit wurde heiß darüber spekuliert, ob BMW den Mut haben würde, dieses Auto zu bauen. Während sich BMW in Schweigen hüllte, lief hinter den Kulissen die Serienentwicklung auf Hochtouren. Angesichts der ungewöhnlichen Konstruktionsmerkmale und Materialien war klar, dass der Z1 weitgehend nur in Handarbeit hergestellt werden konnte. Das wiederum bedeutete eine geringe Auflage und einen hohen Preis. Dennoch entschied sich der BMW Vorstand für die Markteinführung.

Medien-Information

Datum 6. Juni 2012

Thema Zurück in die Zukunft. 25 Jahre BMW Z1.

Seite 3

Ziemlich genau zwei Jahre nach Festlegung des Z1- Konzeptes und ein Jahr nach Vorstellung der Studie legte BMW die Karten auf den Tisch und verkündete am 10. August 1987: „Die Zeit der Vermutungen ist zu Ende, das Rätselraten vorbei: Auf der IAA präsentiert die BMW AG den Roadster Z1.“ Nach nur drei Jahren Entwicklungszeit - beschleunigter Entwicklungsprozess war eine Pilotaufgabenstellung für dieses Projekt – würde der aufregende 170 PS Frontmittelmotor-Sportwagen im Juni 1988 in limitierte Kleinserie gehen. „Wenn die Einzelanfertigung auf vollen Touren läuft, werden pro Tag bis zu sechs Autoenthusiasten zu träumen aufhören und statt dessen Fahrspaß pur genießen können.“

Die Nachricht war noch druckfrisch, als sich bereits die Vorbestellungen in München häuften. Noch vor der IAA notierte ein großes Automagazin: „Eine Springflut der Begeisterung lässt befürchten, daß der letzte der Sofortbesteller seinen Z1 erst im Jahr 2000 ausgeliefert erhält.“ Einem kleinen Kreis hochkarätiger Journalisten demonstrierte BMW schon vorab, was den neuen Roadster so einzigartig machen wird. Dabei lieferte der damalige Chef der BMW Technik GmbH, Ulrich Bez, ganz pragmatisch den Beweis für die Vorteile der Kunststoff-Belplankung: Mit beiden Füßen sprang er auf einen am Boden liegenden Kotflügel, der sich auch prompt einbeulte – und nach der Entlastung wieder in seine ursprüngliche Form zurücksprang.

Die historische BMW IAA 1987: Erster Zwölfzylinder, erster 3er touring, erster Z Roadster.

Als die Automesse schließlich am 11. September ihr Tore geöffnet hatte, umlagerten die Besucher in dicht gedrängten Reihen den BMW Stand mit einer einmaligen Fülle an – wie die Geschichte lehrt - historisch bedeutenden Neuheiten: Der 750i mit dem ersten deutschen Nachkriegs-Zwölfzylinder hatte ebenso Weltpremiere wie der erste 3er touring als Trendsetter einer neuen Fahrzeuggattung - und eben der avantgardistische Z1 als erster BMW Roadster seit rund 30 Jahren. Wirkungsvoll vor einer Wasserwand präsentiert attestierte ihm ein deutsches Nachrichtenmagazin, „das vermutlich meistphotographierte Vehikel der ganzen Ausstellung“ zu sein.

Angesichts der großen Begehrlichkeiten vieler Interessenten zu den Erstkunden eines Z1 zu gehören, machte ein deutsches Automagazin die Probe aufs Exempel und versuchte das schilfgrasgrüne Ausstellungsstück vom Stand weg zu kaufen. Aber trotz eines Bargebotes von 150.000 D-Mark blieb die BMW Mannschaft standhaft. Es war schlicht unmöglich: Der Z1 war einer von zehn Versuchsfahrzeugen, die allesamt noch dringend benötigt wurden. Außerdem stand die Typprüfung für den Z1 noch aus, der Roadster hätte unter keinen Umständen verkauft werden dürfen. Nicht einmal für die zwei Millionen Mark, die der Prototyp tatsächlich gekostet hatte.

Es hieß also warten. Noch ein gutes Jahr, denn im Herbst 1988 sollte der Z1 in Serie gehen. Angepeilt war ein Verkaufspreis von 80.000 D-Mark. Die potenzielle Kundschaft konnte sich so lang mit der ersten Verkaufsbroschüre mit dem Titel „Aus purer Leidenschaft: der High-Tech-Roadster BMW Z1“ trösten.

Oktober 1988: Der Z1 – von Grund auf anders entwickelt, von Grund auf anders gebaut.

Dann endlich, im Oktober 1988, war es soweit. Für Dr. Wolfgang Reitzle, Vorstandsmitglied für Forschung und Entwicklung der BMW AG, war der Roadster weit mehr als nur ein neues Modell. Er war auch der Beweis für den Erfolg der neu geschaffenen Entwicklungsstruktur bei BMW: „Durch die mit unserem Forschungs- und Ingenieurzentrum neu geschaffenen, ressortübergreifenden Arbeitsabläufe in Verbindung mit Motorsport GmbH und Technik GmbH verfügt BMW über ein einzigartiges, hocheffizientes Instrumentarium zur Entwicklung neuer Automobile. Das erste Projekt, mit dem BMW über ein eigentliches Fahrzeugprojekt hinaus die Realisierung neuartiger Ansätze in dieser weitergefaßten Form erprobt und erfolgreich umgesetzt hat, stellt der Z1 dar.“

Der Z1 war buchstäblich von Grund auf anders. Als tragendes Rückgrat diente eine selbsttragende Monocoque-Konstruktion, bestehend aus einzelnen Stahlblechteilen. Der gesamte zusammen geschweißte Rahmen kam nach Zusammenbau komplett in ein Tauchbad zum Feuerverzinken. Dadurch trug das Monocoque nicht nur einen nahtlosen Korrosionsschutz, sondern wurde auch erheblich steifer: Die aufgetragene Zinkschicht wirkte gerade im Bereich von Blechnähten und Überlappungen an Fugen als verbindendes und tragendes Element. Der Effekt: Die Torsionssteifigkeit des Monocoques erhöhte sich um rund 25 Prozent.

Zweite Spezialität der Z1-Karosserie war der in den Rahmen eingeklebte und zum Teil verschraubte Fahrzeugboden – aus Kunststoff. In Zusammenarbeit mit den Spezialisten von MBB – heute in die EADS integriert – hatten die Z1-Ingenieure einen Werkstoff entwickelt, der niedriges Gewicht und hohe Belastbarkeit vereinte, sicher gegen Korrosion und bei Unfällen war und eine glatte Unterbodenkontur ermöglichte. Als geeignete Materialkombination erwies sich eine Sandwichstruktur aus Faser-Verbundwerkstoffen. Diese Struktur bestand aus zwei glasfaserverstärkten Epoxid-Harzsichten mit einem dazwischenliegenden Polyurethan-Schaum, die Bodengruppe wog nur 15 Kilogramm.

Ein weiterer Vorteil dieser Konstruktion lag darin, dass die Bodengruppe separat vormontiert und anschließend komplett mit dem Fahrzeugrahmen verklebt sowie an einzelnen Punkten mit der Stahlstruktur verschraubt werden konnte. Besondere Verstärkungen, die in die Sandwichstruktur integriert waren, ermöglichten beispielsweise im Bereich von Fahrwerksaufnahme Punkten und Sitzbefestigungen die Einleitung hoher Kräfte. Immerhin erhöhte die montierte Bodengruppe die statische Torsionssteifigkeit des Monocoques um weitere zehn Prozent.

Zusammen mit den groß dimensionierten, hohen Seitenschwellern und den Motorträgern wies diese Struktur eine außergewöhnliche Steifigkeit auf und bot einen hervorragenden Unfallschutz. Ein Querrohr im Bereich der Instrumententafel sowie der mit einem Rohr verstärkte Frontscheibenrahmen gewährleisteten auch bei einem Seitenaufprall eine hohe Schutzfunktion. Das in den Scheibenrahmen integrierte Rohr verband die beiden A-Säulen direkt miteinander und diente dadurch auch als Überrollschutz.

Neues Kleid in einer Stunde: komplett verschraubte Außenhaut aus Kunststoffplanken.

Das für sich bereits fahrfähige Monocoque trug ein Kleid aus Kunststoff: Der Z1 war das erste Fahrzeug der Welt, bei dessen Kunststoffaußenhaut alle senkrechten Teile aus spritzgegossenen Thermoplasten bestand. Die elastische und erwiesenermaßen beschädigungsunempfindliche Beplankung war verschraubt. Theoretisch hätte man innerhalb einer knappen Stunde nur mit Hilfe eines Schraubenziehers und eines kompletten zweiten Außenhaut-Satzes beispielsweise einen roten zum blauen Z1 umbauen können.

Je nach Aufgabe bestanden die Verkleidungsteile aus unterschiedlichen Kunststoffen. Die vorderen und hinteren Seitenwände, die Türen sowie die Seitenschwellerverkleidungen waren aus einem technischen Thermoplast gefertigt, das sich besonders durch hohe Schlagzähigkeit auszeichnete. Dellen und Beulen durch kleinere Karambolagen waren nahezu ausgeschlossen. Die Verkleidungen des Front- und Heckstoßfängers hatten dagegen andere Eigenschaften, waren hochelastisch und bei Anstößen bis zu vier km/h voll reversibel.

Front- und Heckklappen sowie der Verdeckkastendeckel entstanden aus speziellen Faserverbundwerkstoffen. Zur Herstellung dieser Kunststoffteile wurden verschiedene Glasgewebe - entsprechend den späteren Bauteilanforderungen – sowie Schaumkerne und die notwendigen Befestigungsteile wie Schrauben und Verstärkungen trocken in das entsprechende Werkzeug eingelegt. Nach dem Schließen der Werkzeugform wurde Epoxidharz in diese Form injiziert und bei genau geregelten Temperaturverläufen gepresst. Die so gefertigten Bauteile wiesen eine hervorragende Oberflächenqualität und hohe Steifigkeit mit einer exakt definierten Energieaufnahme bei Unfällen auf.

Trotz der Vorteile mussten die BMW Konstrukteure allerdings feststellen, dass „eine Steigerung des Kunststoffanteils an der Außenhaut bei großen Fahrzeugstückzahlen in nächster Zeit unmöglich“ sein würde.

Spezielles Lacksystem mit drei verschiedenen Härtegraden.

Die vier möglichen Lackierungen des Z1 waren nicht einfach nur Farben, sondern trugen die klangvollen Namen Ur-Grün-Metallic, Traum-Schwarz-Metallic, Fun-Gelb und Top-Rot. Und sie waren auch chemisch anders: In Zusammenarbeit mit den Zulieferern entstand ein Varioflex-Lacksystem, das alle Anforderungen der Lackierung an die unterschiedlichen Kunststoffmaterialien abdeckte. Damals übliche Lackierverfahren für Metall stellten fast keine unterschiedlichen Anforderungen an die Flexibilität der Lacke. Gute Glanz- und Farbtonhaltung waren relativ einfach zu erreichen. Die beim BMW Z1 eingesetzten unterschiedlichen Kunststoffe erforderten entsprechend ihren unterschiedlichen Bauteilanforderungen jedoch drei verschiedene Flexibilitätsstufen des Lacksystems:

Hohe Flexibilität für die Stoßfänger- und Schwellerverkleidung, mittlere Flexibilität für

Türen und Kotflügel und hart wie für eine Metallkarosserie an Front- und Heckdeckel sowie der Verdeckklappe. Alle Bauteile wurden mit demselben Basislack als farbgebende Komponente überzogen und danach je nach Elastizitätsanspruch des Teiles mit unterschiedlichen Klarlacken lackiert.

Bis heute einzigartig: Vertikale Schiebetüren.

Rein äußerlich war der Z1 bis dahin ein zwar modern gezeichneter, aber insgesamt herkömmlicher Roadster. Wenn die Türen nicht gewesen wären: Sie waren – bis heute einmalig – in den Schwellern elektrisch versenkbar und erlaubten es Fahrer und Beifahrer, auf Wunsch auch mit offenen Türen unterwegs zu sein. „Ob Brechwurz, Süßklee, Wegerich, solch kröpelndes Grünzeug kann der Fahrer des neuen Autos mühelos beim Dahinrollen vom Wegrain zupfen – er braucht nur rauszulangen, so flach ist das Auto, so tief sind seine Flanken,“ schrieb ein Nachrichtenmagazin. Wegen des gesicherten Flankenschutzes durch die hohen Schweller war diese besonders luftige Art der Fortbewegung sowohl sicher als auch legal.

Der Antrieb der Türen und der Seitenscheiben erfolgte über zwei Elektromotoren und einen Zahnriemen. Die Motoren hatten eine Freilauf-Funktion sodass die Schiebetüren mit Fenstern notfalls mechanisch betrieben werden konnten. Alle elektrischen und mechanischen Bauteile waren karosseriefest im Fahrzeug integriert und belasteten die eigentliche Tür nicht mit zusätzlichem Gewicht. Eine zweifache mechanische Verriegelung der Tür im geöffneten und geschlossenen Zustand verhinderte Klappern und starkes "Eigenleben" der Tür während der Fahrt. Die Seitenscheiben ließen sich unabhängig von der Tür versenken. Nach Öffnen oder Schließen der Tür fuhr die Seitenscheibe automatisch in die jeweilige vorherige Ausgangsposition zurück.

Sportwagen ohne Flügel und Spoiler: Vorbild in Aerodynamik und Design.

Der Z1 hatte freilich deutlich mehr verborgene Talente als sichtbare: Als ursprünglich automobiles Versuchslabor stand bei seiner Entwicklung auch hervorragende Aerodynamik ganz oben im Lastenheft. Die Zielwerte sollten dabei nicht mit den damals üblichen aerodynamischen Hilfen wie Spoiler oder Flügel erreicht werden; vielmehr sollte bereits die Fahrzeuggrundform einschließlich des Unterbodens die entsprechenden Lösungen enthalten.

Medien-Information

Datum 6. Juni 2012

Thema Zurück in die Zukunft. 25 Jahre BMW Z1.

Seite 8

Die sehr flache Bugpartie des Z1, weiche Übergänge an der Motorhaube und die um 62 Grad geneigte Frontscheibe schufen die Voraussetzung für eine sauber anliegende Umströmung an der Fahrzeugoberseite. Der glattflächige Fahrzeugboden verlief von der Bugschürze bis zur Hinterachse nahezu in einer Fläche. Im hinteren Bereich der Fahrzeugunterseite war der Boden leicht diffusorartig ansteigend ausgeformt. Der Luftstrom wurde so auf den als Flügelprofil gestalteten querliegenden Nachschalldämpfer geleitet, was wesentlich zur Reduzierung des Auftriebes an der Hinterachse beitrug.

Der Z1 wusste seine Sonderstellung auch optisch in Szene zu setzen. Zu den Innovationsschwerpunkten zählte schließlich eine zeitgemäße ästhetische Ausgestaltung des Roadster-Konzepts. Die langgestreckte Form klassischer Roadster wurde zugunsten kurzer Überhänge und einer im Verhältnis zum Radstand kurzen Gesamtlänge aufgegeben. Völlig anders als bei herkömmlichen Fahrzeugen verliefen die Trennfugen an den Seitenpartien. Durch das neue Türkonzept ergab sich ein breiter, fugenloser Schweller mit hoher Einstiegs-kante. Stoßfänger- und Schwelleroberkante bildeten eine Linie. Die Taille trug der Z1 an den Türen, wodurch die Kotflügel ähnlich breit und ausgestellt wirkten wie beim M3. Auch die BMW Niere fiel moderner aus, war in die Stoßfängerkontur voll integriert und wirkte dadurch kleiner und kompakter.

Der neue BMW Roadster war funktionell eingerichtet, vor allem aber edel: Neue und hochwertige Stoffe, kombiniert mit feinem Leder, überzogen Sitze und Türflächen. Die tiefe Sitzposition, der voluminöse Tunnel und die breiten Schweller machten ein neues technisches Konzept für die Sitze des Z1 erforderlich. Der Roadster erhielt schalenförmige Vollschaumsitze mit guter Seitenführung, schließlich ermöglichte der Sportwagen sehr hohe Kurvengeschwindigkeiten. In Wagenfarbe lackierte Kunststoffschaalen umgaben die Rückenlehne, die Kopfstützen waren in die Lehnenkontur integriert. Der Fahrersitz war höhenverstellbar, der Beifahrersitz vorklappbar - zur besseren Ausnutzung des Durchladesystems.

Niedriger Schwerpunkt, breites Fahrwerk: „Höchstmaß an Fahrfreude“.

Antrieb und Fahrwerk des Z1 spendierte zum Großteil die damalige 3er Reihe. Unter der Fronthaube arbeitete der klassische BMW Reihensechszylinder, der aus 2,5 Liter Hubraum eine Leistung von 170 PS entwickelte und als Frontmittelmotor eingebaut

war. Zwischen Fünfgang-Schaltgetriebe und Hinterachsdifferenzial stellte ein Zentralrohr aus Aluminium eine torsions- und biegesteife Verbindung her. Vorn übernahm die von der 3er Reihe bekannte Ein-Gelenk-Federbeinvorderachse die Radführung, für die Hinterachse entstand eine völlig neue Konstruktion: Eine Mehrlenker-Achse mit zwei Querlenkern

und einem Längslenker. Ihr Name: Z-Achse. Das war allerdings kein Zitat der Modellbezeichnung, sondern stand für „zentralpunktgeführte, sphärische

Doppelquerlenkerachse“. Die kinematische Anordnung der drei Lenker gewährleistete hohe Spurtreue, Anfahr- und Bremsnickausgleich. Diese Auslegung verschaffte dem Z1 fast ideale Bedingungen für ein Go-Kart-ähnliches Fahrverhalten: Die Achslastverteilung betrug 49 : 51 Prozent und der Schwerpunkt lag um rund zehn Zentimeter tiefer als bei vergleichbaren Limousinen.

Auf den kurvigen Landsträßchen in Mittelitalien rund um Punta Ala war der Z1 damit in seinem Element und erntete einhellige Begeisterung. Ein „**Höchstmaß an Fahrfreude**“ wurde ihm attestiert, er sei „ein **Fahrerauto**, wie es im Buche steht“. Selbst schlechte Straßen, so stellten die internationalen Autotester bei der Vorstellung überrascht fest, ließen weder Fahrwerksunruhen aufkommen, noch reagierte die Karosserie mit irgendwelchen spürbaren Verwindungen. Der Z1 war 225 km/h schnell und konnte in knapp acht Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100 spurten. „Für den Z1-Piloten liegt der Reiz des kleinen Autos aber nicht in den reinen Fahrleistungen,“ schrieb ein namhafter Tester, „sondern in der Art und Weise, wie sich dieser unvernünftigste aller BMW Typen fährt. Handlich wie ein Go-Kart, spontan am Gas, wie auf Schienen um die Kurven - er paßt dem Fahrer wie ein guter Turnschuh, da kommt Freude auf! Verstärkt wird das Feeling noch durch die Tatsache, daß man nicht nur Auto pur erlebt, sondern auch so gut wie im Freien sitzt - eine Art Motorrad auf vier Rädern.“ Das Fazit: „Er ist eines der witzigsten Autos, das wir jemals gefahren haben, das ist die reine Wahrheit.“ Über die Ausnahmeposition des BMW Roadsters waren sich alle einig. „Es ist“, so die Bilanz eines Nachrichtenmagazins, „der ungewöhnlichste BMW seit den Tagen der eintürigen Isetta mit ihrem Einstieg zwischen den Vorderrädern“.

Dass der Preis für den Z1 mittlerweile auf 83.000 D-Mark geklettert war, tat seiner Beliebtheit keinerlei Abbruch. Rund 4.000 Käufer hatten ihn schon bestellt, damit war der Z1 bis Ende 1990 ausverkauft. Als die ersten Serienautos Anfang 1989 zu den Kunden rollten, wurden in Inseraten für einen zuteilungsreifen Vertrag bereits 20.000 D-Mark Aufpreis verlangt.

Kultauto und Trendsetter: Virtueller Filmstar, Art Car - und Begründer der BMW Z-Sportwagen.

Die Rolle als Kultauto und Trendsetter war dem Roadster ins Monocoque legiert. Die Werbung gipfelte im ersten voll computeranimierten Produktfilm von BMW, in dem ein reales Paar im echten Z1 fünfeinhalb Minuten durch eine virtuelle Welt glitt. Selbstverständlich mit den originalen weißen Sturmhauben aus weichem Leder auf dem Kopf, die BMW eigens für den Z1 anbot. Im Herbst 1990 offerierte die BMW Motorsport GmbH die erste „Z1-Erlebnisreise“ nach Südfrankreich an, alles inklusive: Drei Tage Südfrankreich, im Hubschrauber mitfliegen, auf der Grand-Prix-Piste von Paul Ricard bei Marseille schnelle Runden drehen und die eigene Fahrkunst verbessern lernen, in attraktiven Sport-Hotels wohnen – „alles unter Gleichgesinnten im exklusiven Stil“. Für 3.500 D-Mark Gesamtpreis war sogar der gestellte Z1 mit drin. Monate später, im Frühjahr 1991, bemalte der Künstler A.R. Penck einen top-roten Z1 mit schwarzer Graffiti und schuf damit ein neues Mitglied der legendären Art Cars. Ein anderer knallroter Z1 blieb allerdings in der Garage: Ein Roadster mit sportlich breitem Fahrwerk und leistungsgesteigerter Maschine. Der Z1 M war ein Prototyp der Motorsport GmbH mit wuchtig ausgestellten Radhäusern, tief heruntergezogenem Bug und Doppelscheinwerfern. Hinter den Kopfstützen wölbten sich zwei Hutzen, über der weit herunter gezogenen Heckschürze saßen jeweils zwei runde Heckleuchten. Kurz – aus dem eleganten Roadster war ein bulliger Renner geworden.

Nach 8.000 BMW Z1 endete die Produktion im Juni 1991. Er hatte ein Segment im BMW Portfolio wiederbelebt, das sich bis heute großer Beliebtheit erfreut: das der zweisitzigen Sportwagen mit dem Z als Kennbuchstaben. Heute gehört der Z1 aufgrund seiner geringen Produktionszahl, seiner einzigartigen Gesamtkonzeption und nicht zuletzt wegen des hohen Maßes an Fahrspaß zu den jungen Klassikern der BMW Automobilgeschichte. Autos, die nach 25 Jahren noch immer futuristisch wirken und noch immer gefahren werden: Mindestens ein Z1 hat einen verbrieften Kilometerstand von über 330.000 Kilometern erreicht. Zukunft altert nicht.

Medien-Information
Datum 6. Juni 2012
Thema Zurück in die Zukunft. 25 Jahre BMW Z1.
Seite 11

Bei Rückfragen wenden Sie sich bitte an:

Michael Ebner
BMW Group
Konzernkommunikation und Politik
Leiter Kommunikation Österreich

BMW Austria GmbH
Siegfried-Marcus-Strasse 24
5020 Salzburg
Tel. +43 662 8383 9100

BMW Motoren GmbH
Hinterbergerstrasse 2
4400 Steyr
Tel. +43 7252 888 2345
mail: michael.ebner@bmwgroup.at

◇ ◇ ◇

Die BMW Group

Die BMW Group ist mit ihren Marken BMW, MINI, Husqvarna Motorcycles und Rolls-Royce einer der weltweit erfolgreichsten Premium-Hersteller von Automobilen und Motorrädern. Als internationaler Konzern betreibt das Unternehmen 29 Produktions- und Montagestätten in 14 Ländern sowie ein globales Vertriebsnetzwerk mit Vertretungen in über 140 Ländern.

Im Geschäftsjahr 2011 erzielte die BMW Group einen weltweiten Absatz von rund 1,67 Millionen Automobilen und über 113.000 Motorrädern. Das Ergebnis vor Steuern belief sich auf 7,38 Mrd. Euro, der Umsatz auf 68,82 Mrd. Euro. Zum 31. Dezember 2011 beschäftigte das Unternehmen weltweit rund 100.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Seit jeher sind langfristiges Denken und verantwortungsvolles Handeln die Grundlage des wirtschaftlichen Erfolges der BMW Group. Das Unternehmen hat ökologische und soziale Nachhaltigkeit entlang der gesamten Wertschöpfungskette, umfassende Produktverantwortung sowie ein klares Bekenntnis zur Schonung von Ressourcen fest in seiner Strategie verankert. Entsprechend ist die BMW Group seit sieben Jahren Branchenführer in den Dow Jones Sustainability Indizes.

Website: www.bmwgroup.com
Facebook: <http://www.facebook.com/BMWGroup>
Twitter: <http://twitter.com/BMWGroup>
YouTube: <http://www.youtube.com/BMWGroupview>