



---

**BMW Z8 Club e. V.**  
International



# **Kaufberatung**

## **BMW Z8 / Alpina Roadster V8**



## **Kaufberatung BMW Z8 / Alpina Roadster V8**

Dieter Weidenbrück

Die Begeisterung für den BMW Z8 bzw. Alpina Roadster V8 ist erstaunlich. Über 20 Jahre nach seiner Vorstellung ist das Auto schon längst ein begehrtes Objekt geworden. Doch wie soll ich den richtigen Z8 finden? Was muss ich dabei beachten?

Dieser Artikel möchte einige Hinweise geben für diejenigen, die ernsthaft einen Z8 erwerben möchten. Dazu gehört auch die Bereitschaft, einen Kaufpreis zu entrichten, für den man eine Vielzahl von Fahrzeugtypen aus dem großen Markt der Oldtimer bzw. Veteranen erwerben könnte.

# Inhalt

|   |    |
|---|----|
| Z8 oder ...?                            | 3  |
| Der Z8 als Wertanlage                   | 4  |
| BMW Z8 oder Alpina Roadster V8?         | 5  |
| ECE oder US?                            | 6  |
| Laufleistung                            | 9  |
| Originalität                            | 11 |
| Vollständigkeit                         | 13 |
| Farben                                  | 15 |
| Die 50-Jahre-Garantie                   | 16 |
| Alu Space Frame und Performance Package | 17 |
| Vor dem Kauf                            | 19 |
| Nach dem Kauf                           | 20 |
| Die erste Fahrt                         | 21 |
| Zum Schluss                             | 23 |
| Der BMW Z8 Club e.V.                    | 26 |

## Z8 oder ...?



*1 Z8, was denn sonst?*

Wer sich noch die Frage stellt, ob er lieber einen Z8 oder einen Porsche, Ferrari oder Lamborghini kaufen sollte, hier ein einfacher Rat: Porsche, Ferrari oder Lambo kaufen. Der Z8 ist nicht das richtige Auto für Dich.

In 20 Z8-Jahren habe ich immer wieder beobachten können, dass sich der Z8 seinen Besitzer sucht. Ein Porsche-Mensch wird mit dem Z8 nicht wirklich zufrieden sein, es sei denn, er hat beide Autos in der Garage. Der Z8 hat seinen eigenen Charakter. Er *kann* schnell gefahren werden, ist aber eher der souveräne Cruiser mit viel Understatement und Stil.

In der Regel weiß das aber der interessierte Käufer heutzutage. Deshalb setze ich das ab jetzt mal voraus.

## Der Z8 als Wertanlage



*2 Es wurden 5.703 Z8 gebaut, die meisten gibt es noch*

Die für den Z8 gezahlten Preise überstiegen schon 10 Jahre nach Produktionsende den Neuwagenpreis, nach 14 Jahren musste schon der doppelte Neuwagenpreis gezahlt werden. Der Tiefpunkt mit ca. 70.000 € wurde mitten in der Bankenkrise 2008/2009 erreicht, danach ging es fast immer nur aufwärts, und das in einem fast erschreckendem Maße. Heute – Anfang 2022 – sind für einen Z8 in gutem Zustand ca. 210.000 bis 270.000 € zu zahlen, die Alpina V8 liegen noch ein ganzes Stück darüber.

Bei einer Wertanlage geht es um die Kapitalbindung und den potenziellen Wertzuwachs. Dieser hat sich in den letzten Jahren merklich abgeflacht, nachdem der Markt mehrere Jahre lang völlig überhitzt war. Langfristig ist bei gutem Zustand des Fahrzeugs auf jeden Fall mit einer weiteren Wertsteigerung zu rechnen. Allerdings muss dann auch immer erst ein Käufer gefunden werden, der den entsprechenden Kaufpreis zahlt. Bei der relativ großen Anzahl von Z8 im Markt wird die Steigerung nicht übermäßig schnell erfolgen. Auch beim Alpina V8 ist jetzt mit ca. 400.000 € ein Niveau erreicht, auf dem Käufer für diesen Preis eine große Auswahl an Top-Oldtimern erwerben können.

Wie bei allen Oldtimern kommt es bei der langfristigen Wertbetrachtung auf die Originalität an. Und hier gibt es einen Stolperstein, dessen man sich bewusst sein muss: die Reimporte aus USA (s. Abschnitt „ECE oder US“). Ein reimportiertes Fahrzeug ist nicht mehr im Originalzustand, sondern stellt in den meisten Fällen eine Art Zwitter dar, nämlich ein US-Fahrzeug mit den nötigsten Umbauten und einer Einzelabnahme, um das Auto in Europa betreiben zu können. Dem sind unverfälschte ECE- oder US-Fahrzeuge auf jeden Fall vorzuziehen, wenn es um die Wertentwicklung geht.

### **Fazit:**

In den ersten 20 Jahren hat sich der Z8 wie auch der Alpina V8 als finanzielle Goldgrube dargestellt. Viele Ersteigentümer haben das Auto nach über 10 Jahren Nutzung zum Neuwagenpreis oder weit darüber verkauft – nur um sich kurz darauf zu ärgern, dass sie nicht länger gewartet hatten. Die Überhitzung des Marktes ist vorbei, ab jetzt wird die Preisentwicklung eher langsam weitergehen. Aufgrund der hohen Preise ist die Gefahr groß, dass Blender auf den Markt kommen, z.B. schlecht reparierte Unfallautos.

Die Herkunft des Fahrzeugs ist mitentscheidend für die Wertentwicklung.

## BMW Z8 oder Alpina Roadster V8?

Der wesentliche Unterschied zwischen BMW Z8 und dem Alpina Roadster V8 liegt im Antriebsstrang. Hier der 5-Liter-V8 mit 400 PS, dort der etwas kleinere 4,8-Liter-V8 mit 381 PS. Der Unterschied in der Leistung spielt keine Rolle. Beide Autos sind praktisch gleich schnell in der Beschleunigung und in der Endgeschwindigkeit. In der Praxis fährt man mit beiden Modellen genau gleich gut, mit dem Unterschied, dass der Alpina bereits ab Werk keine Runflat-Reifen hatte. Doch das trifft mittlerweile auch auf nahezu jeden Z8 zu. Hierzu später mehr. Wer denkt, dass der Alpina mit seinem Automatikgetriebe behäbiger daherkommt, liegt falsch. Beide Autos sind gleich agil und drehmomentstark.

Die Entscheidung wird durch Preis und Verfügbarkeit bestimmt werden. Die Preise für einen Alpina V8 liegen deutlich über denen eines regulären Z8. Die Exklusivität der 555 Exemplare des Alpina scheint also eine große Wirkung zu entfalten. Inwieweit das auch in Zukunft der Fall sein wird, bleibt offen, insbesondere da unklar ist, wie lange Alpina nach der Übernahme der Markenrechte durch BMW die eigenen Fahrzeuge unterstützen kann.

Ein wesentlicher Unterschied zwischen BMW Z8 und Alpina V8 besteht bei den Fahrzeugen, die nach USA ausgeliefert wurden (s. Abschnitt „ECE oder US“).



3 Z8 mit crema Ausstattung - empfindlich, aber schön



4 Der Innenraum des Alpina V8, erkennbar an den Sitzen, dem Automatikwählhebel und der Ganganzeige über dem Lenkrad

### Fazit:

Ein BMW Z8 ist leichter zu finden als ein Alpina V8. Besonderes Augenmerk ist auf die Herkunft zu richten. Die Entscheidung fällt dann nach persönlichem Gusto und Geldbeutel. Technisch wie optisch gibt es nichts, was eines der Modelle hervorheben würde.

## ECE oder US?

Es wird Z8-Neulinge überraschen, aber Z8 ist nicht gleich Z8. Vereinfacht gesagt, gibt es vier verschiedene Varianten, zwei Z8 und zwei Alpina Roadster V8. Es ist sehr wichtig, die Unterschiede zu kennen, um spätere Enttäuschungen und Kosten zu vermeiden.

Für die Zulassung im Bereich der EU benötigt ein Fahrzeug eine ECE-Konformitätsbescheinigung. Es ist über die Fahrgestellnummer (VIN) genau festgelegt, welche Fahrzeuge durch diese Bescheinigung abgedeckt sind.

Für den **BMW Z8** gibt es folgende VIN-Nummernkreise:

**AFxxxxx** Fahrzeuge, die durch die ECE-Konformitätsbescheinigung abgedeckt sind und in Deutschland bzw. der EU regulär zugelassen werden können.

**AHxxxxx** Fahrzeug für den US-Markt. Diese VINs sind **nicht** durch die ECE-Bescheinigung abgedeckt. Diese Fahrzeuge können ohne Umbauten **nicht** in Deutschland zugelassen werden.

Den **Alpina V8** gibt es ebenfalls in zwei Varianten:

**Alpina Roadster V8** Fahrzeuge, die **als Hersteller Alpina** aufweisen und mit dieser ECE-Konformitätsbescheinigung in Deutschland bzw. der EU zugelassen werden können. Hiervon gab es nur 105 Exemplare, von denen einige wenige nach Japan geliefert wurden.

**BMW Alpina Roadster V8** Fahrzeuge, die **als Hersteller BMW** aufweisen und in die USA geliefert wurden. Diese Fahrzeuge können ohne Umbauten **nicht** in Deutschland zugelassen werden. Anders als beim regulären Z8 kommt hier noch hinzu, dass es im ECE-Raum nie einen *BMW Alpina V8* gab. Von dieser Variante gab es 450 Exemplare.

Ursprünglich waren alle Alpina Roadster für den US-Markt vorgesehen, daher hatten auch alle Fahrzeuge eine BMW-VIN. Es gab dann ein spätes Zugeständnis an Alpina, einige Fahrzeuge im ECE-Raum verkaufen zu dürfen. Bei diesen wurde dann die BMW VIN durchgestrichen und eine eigene Alpina VIN vergeben, wodurch Alpina bei diesen Fahrzeugen dann zum Hersteller wurde.

In der Vergangenheit wurden viele Fahrzeuge aus den USA reimportiert, hauptsächlich aufgrund des günstigen Dollarkurses. Es wurden verschiedene Wege genutzt, um die Fahrzeuge hier zuzulassen, oft nur mit minimalen technischen Veränderungen:

- US-Z8 wurden mit Bezug auf die deutsche ECE-Bescheinigung als ECE-Z8 zugelassen. Dies führte zu Problemen, als die Abgasplatte zur Pflicht wurde, da die VIN nicht durch die ECE-Bescheinigung abgedeckt war.
- US-Z8 wurden per Einzelabnahme (§21 STVZO) zugelassen.
- US-Z8 wurden ordnungsgemäß auf deutschen Stand umgebaut (BMW Classic) und in die Gültigkeit der ECE-Bescheinigung aufgenommen.



5 Die VIN des letzten Alpina V8, oben die entwertete BMW-VIN, unten die Alpina-VIN

Bei den Alpina-Versionen sieht es ähnlich aus, nur dass dort die Möglichkeit besteht, den Umbau direkt bei Alpina durchführen zu lassen.

Die Liste der technischen Unterschiede zwischen US- und ECE-Ausführung ist bei Z8 und Alpina recht umfangreich. Hier sind die wichtigsten Änderungen, die durchgeführt werden müssen:

- Umbau der Rückleuchten auf ECE-Standard (gelb/rot statt rot/rot)
- Stilllegung und Abdeckung der hinteren Seitenleuchten
- Umprogrammierung Motorsteuerung (Abgase)
- Umprogrammierung diverser Steuergeräte (Lichtmodul, Radio, Navigation)
- Das US-Handy funktioniert in Europa nicht

Zum Lichtmodul ist zu sagen, dass auch noch Arbeiten am Kabelbaum durchgeführt werden müssen. In der US-Version werden die Blinkleuchten als zusätzliche Bremsleuchten eingesetzt. Das ist in der ECE-Ausführung nicht der Fall und muss geändert werden.

Rote Rückleuchten sieht man selbst heute in seltenen Fällen noch. Allerdings stellen diese auf jeden Fall einen Mangel dar. Gemäß StVZO sind diese auch dann nicht zugelassen, wenn sie vom TÜV eingetragen sind.

Der Meilen-Tachometer muss nicht getauscht werden. Es ist mittlerweile zulässig, mit einer Meilenanzeige in Deutschland zu fahren.



6 Heck der ECE-Ausführung mit gelb/roten Leuchten



7 Das Heck der US-Version mit rot/roten Leuchten und seitlichen Strahlern (Foto Quelle: bmwz8.us)

### Selbst importieren?

Importiert man selbst ein Auto aus den USA, gibt es recht ansehnliche Kosten, die zum dortigen Kaufpreis hinzugerechnet werden müssen:

- Kosten für Suche/Besichtigung des Fahrzeugs (NIE einfach auf eine Anzeige hin kaufen, Aussagen zur Qualität haben in den USA eine ganz andere und wesentlich geringere Aussagekraft als bei uns!)
- Transport nach Deutschland (mit möglichen Transportschäden)
- Zoll, Mehrwertsteuer
- Umbau für Zulassung
- Empfehlenswerte Änderungen: Flüssigkeiten, Reifen, Batterie ersetzen
- Zulassungskosten incl. Abnahme der Einzelabnahme nach §21

**Fazit:**

Der Kauf eines Z8/Alpina in den USA muss ganzheitlich betrachtet werden. Rechnet man alle Kosten zusammen, ist der Kauf eines ECE-Fahrzeugs oft nicht viel teurer. Beim Alpina sieht das anders aus, da es nur 105 deutsche Alpina V8 gab und somit die Verfügbarkeit kaum gegeben ist.

Kauft man ein US-Fahrzeug, das bereits in Deutschland zugelassen ist, sollte genau untersucht werden, welche Umbauten vorgenommen worden sind und auf welche Art das Fahrzeug zugelassen wurde. Damit kann man sich spätere negative Überraschungen ersparen.

Spezielles Augenmerk muss auf die eingetragenen Daten im Fahrzeugschein und Fahrzeugbrief gelegt werden. Es ist vorgekommen, dass ein unwissender Prüfer die Daten des BMW Z8 eingetragen hat, obwohl es sich um ein Alpina-Modell handelte. Dies kann zu großen Problemen führen, da z.B. die Versicherungen sich ausschließlich an die vorhandenen Papiere halten. Da die Daten aber falsch sind, ist somit auch ein falsches Auto versichert.

Auf jeden Fall muss bei den aufgerufenen Preisen die Wertentwicklung betrachtet werden, die bei umgebauten Fahrzeugen erfahrungsgemäß immer schlechter ist als bei einem Originalauto. Das kann schon seit einigen Jahren im deutschen Markt beobachtet werden.

## Laufleistung

Bei einem Autokauf geht die Tendenz immer dahin, ein Auto mit niedriger Laufleistung zu erwerben, weil es ja weniger abgenutzt ist. Allerdings fällt es schwer, bei einem Auto wie dem Z8 eine sinnvolle KM-Leistung zu nennen. Einige Kriterien gibt es aber doch:

### Fahrzeuge mit extrem niedriger Laufleistung (< 10.000 km)

- Es gibt einige Fahrzeuge in Sammlungen, die derart niedrige Zahlen aufweisen, manche sogar mit nur ein paar Kilometern überhaupt. Ich vertrete die Meinung, dass ein Fahrzeug, das nach über 20 Jahren so wenig gelaufen hat, zu schade zum Fahren ist, es sollte in der Sammlung verbleiben.
- Kauft man ein solches Fahrzeug, um es selbst in einer Sammlung zu halten, passt es natürlich. Will man es fahren, dann hat man in kurzer Zeit den Reiz der wenigen Kilometer zerstört: es ist dann nur ein Z8 wie viele andere auch mit mittlerer Laufleistung.
- Bei niedrigen Laufleistungen sind Standschäden zu erwarten, siehe weiter unten.



*8 Ich bedauere jeden, der noch nicht so viele Z8-Kilometer genießen durfte. Jetzt sind es schon wieder einige Zehntausend mehr.*

### Regelmäßig genutzte Fahrzeuge

Der Z8 benutzt im Wesentlichen Großserientechnik und ist entsprechend zuverlässig. Ich kenne Z8, die weit über 200.000 km nur mit regelmäßigen Inspektionen klaglos absolviert haben. Das Auto fühlt sich wohl, wenn es regelmäßig bewegt wird (das gilt übrigens dann auch für den Fahrer oder die Fahrerin). Deshalb empfehle ich, nach Autos zu schauen, die

- regelmäßig gefahren wurden, mindestens 1.000 bis 2.000 km pro Jahr,
- keine lange Standzeit hinter sich haben (hatten sie früher mal eine, sind danach aber regelmäßig gefahren worden, gibt es keine Standschäden mehr), und
- die regelmäßig gewartet wurden.

Demnach ist ein Z8 mit 70.000 oder 80.000 km ohne Weiteres ein guter Kauf, wenn er diese Bedingungen erfüllt. Eine gründliche technische Prüfung vor dem Kauf versteht sich von selbst.

### Standschäden

Ist der zum Verkauf stehende Z8 längere Zeit nicht gefahren worden, können Standschäden aufgetreten sein. Möglich sind ebenfalls Schäden durch Überalterung. Typische Schäden sind:

- defekte Rückleuchten (noch nicht getauscht in der Kulanzaktion, nur für deutsche Fahrzeuge)
- defekte Bedienung von Heizung/Klima durch festsitzende Betätigungen (teilweise nicht mehr lieferbar)
- VANOS-Schäden (Verwendung von falschem Öl, das die empfindlichen VANOS-Kanäle zugesetzt hat)
- defekte Radioanzeige (LCD-Bildschirm, kann aber repariert werden)
- überalterte Reifen (wenn älter als 4 Jahre, austauschen)
- überalterte Batterie
- defekter Innenspiegel (die Flüssigkeit im Spiegel läuft aus)
- beschlagene Frontscheinwerfer
- ausgehärteter Kunststoff/Gummi an Schläuchen, Verbindungen, Lagern, Fahrwerksteilen

Hat ein Fahrzeug längere Zeit gestanden, ist also größere Umsicht bei der technischen Überprüfung erforderlich. Hier empfiehlt es sich, zu einem wirklich kompetenten Spezialisten für den Z8 zu gehen (Der BMW Z8 Club nennt gerne Händler, die entsprechende Kenntnisse haben). Der normale BMW-Händler hat den Z8 schon zu seinen Lebzeiten kaum einmal zu Gesicht bekommen und kann kaum etwas zu dem Auto sagen.



*9 Der Pflegezustand ist oft wichtiger als die Laufleistung*

**Fazit:**

Eine geringe Laufleistung ist auf den ersten Blick attraktiv. Rechnet man nur 3.000 bis 4.000 km/Jahr, so kommen in 20 Jahren 60.000 bis 80.000 km zusammen. Ein solches Auto ist auf jeden Fall einer Garage Queen vorzuziehen.

## Originalität

Der Z8 ist weitgehend von Umbaumaßnahmen verschont geblieben, wie sie für die kleineren Roadster von BMW üblich sind. In den frühen Jahren gab es einige Tuningangebote, aber über die Zeit wurden viele Veränderungen zurückgebaut. Im Folgenden werden einige typische Veränderungen aufgeführt.

### Räder/Reifen

Der Umstieg von Runflat-Reifen auf normale Reifen wurde bei den meisten Z8 vollzogen und ist auf jeden Fall empfehlenswert. Auch wenn mittlerweile die RFT-Reifen um Einiges besser sind als bei der Einführung des Z8, so ist doch das Angebot an UHP-(Ultra High Performance) Reifen in entsprechenden Größen wesentlich größer. Wesentlich ist der Gewichtsunterschied zwischen RFT- und normalen Reifen. Die heutigen RFT-Reifen sind deutlich leichter als die der ersten Generation, mit denen der Z8 ab Werk ausgestattet war. Aber selbst heute wiegt ein Rad mit RFT-Reifen immer noch rund 10 kg mehr als eines mit Non-RFT-Reifen.



10 Die Alpina-Felge (vorn), sehr schön und sehr beliebt. Dahinter eine US-Felge.

Oft sieht man auch Felgen mit größerem Durchmesser (statt 18“ dann 19“ oder 20“).

Veränderungen an Rädern und Reifen sind typisch und akzeptabel. Die originalen Räder sollten noch vorhanden sein.

### Auspuffanlage

Die Endschalldämpfer wurden öfters ausgetauscht, um einen kräftigeren Sound zu erreichen. Diese Änderung kann jederzeit rückgängig gemacht werden und ist akzeptabel.

Seltener war der Einbau einer komplett eigenen Auspuffanlage. Hier ist auf korrekte Eintragung in den Papieren zu achten.

### Fahrwerk

Es gab anfänglich einige Kritik am untersteuern- den Fahrverhalten des Z8. Nach Umstieg auf UHP-Reifen und mit einer etwas sportlicheren Fahrwerksabstimmung macht das Auto sehr viel Spaß in Kurven.

Der Einbau von anderen Fahrwerkskomponenten kam in einigen Fällen vor. Es gab nur wenig Auswahl auf dem Markt:

- Fahrwerk von AC Schnitzer (dezentere Tieferlegung, ein wenig straffer als Serie)
- Alpina-Fahrwerk (das Fahrwerk des Alpina V8 passte sehr gut in den normalen Z8)
- KW-Fahrwerk (sportlich ausgelegtes Gewindefahrwerk mit einigen Einstellmöglichkeiten)



11 KW-Gewindefahrwerk im Z8

Alle Fahrwerke sind akzeptabel, da sie jederzeit wieder auf den Originalzustand zurückgeführt werden können. Sie müssen aber auch in den Papieren korrekt eingetragen worden sein.

### Telefon

Die mitgelieferten Motorola-Telefone dienen schon lange nur noch als Zierrat. Wer im Z8 telefonieren will, baut sich einen Anschluss für ein Smartphone ein. Das ist reine Geschmackssache und lässt sich auch wieder ändern.

### Chiptuning

Durch ein gutes Chiptuning lässt sich die Leistung ohne hardwareseitige Veränderungen auf ca. 420 bis 430 PS anheben. Der Motor hält wesentlich mehr aus, das ist also kein Problem. Es sollte beim Kauf überprüft werden, auch wenn es nur selten gemacht wurde.

**Motortuning** mit Änderungen an Nockenwellen, Zylinderköpfen, Ansaugtrakt u.a. gab es ebenfalls, da der S62 ein beliebtes Objekt für Tuner war. Im Rennbetrieb wurde der Motor mit bis zu 800 PS standfest gefahren. Ich selbst fahre schon seit ca. 2006 einen Motor mit etwas über 500 PS. Heute würde auch ich eine solche Änderung nicht mehr machen, aber ich hatte bis jetzt schon 16 Jahre Spaß damit. Echtes Motortuning schlägt sich auf jeden Fall auf den Preis nieder.



12 Ein manuell polierter Ansaugkanal des Z8-Motors

Es gibt eine Reihe von hochwertigen **Bremsen**, die am Z8 verbaut werden können. Es sind aber nur wenige Fahrzeuge bekannt, bei denen ein solcher Umbau vorgenommen wurde. Es kann jederzeit auf originale Bremsen zurückgerüstet werden.

Das **Hinterachsgetriebe** des Z8 besaß keine Sperre. Es wurden nachträglich Sperren eingebaut (z.B. Drexler, Quaife), teilweise mit Verkürzung der Übersetzung. Wurde so etwas verbaut, ist es in der Regel hochwertig und kann belassen werden.



13 Brembo 8-Kolben-Bremse, 380mm mit Racing Dynamics Felge 19"

### Fazit:

Veränderungen an Rädern und Reifen sind üblich, auch Endschalldämpfer wurden ganz gerne getauscht. Diese Veränderungen können jederzeit zurückgebaut werden und sind akzeptabel.

Bei anderen Veränderungen hängt es vom eigenen Geschmack und der Qualität der Arbeit ab, ob man sie beim Kauf für akzeptabel hält. Zu beachten sind die Kosten für einen Rückbau, falls er irgendwann gewünscht werden sollte.

## Vollständigkeit

Für den Z8 gab es keine Sonderausstattung. Man konnte nur 3 Dinge auswählen: Außenfarbe, Verdeckfarbe und Farbe der Innenausstattung. Insofern braucht man sich nicht wie bei anderen Autos darum zu kümmern, ob das Auto auch gut ausgestattet ist.

Gern gesehen wird aber, dass das Auto möglichst komplett verkauft wird, und zwar mit

- Hardtop plus Hardtopständer
- Schutzhülle für Hardtop, Verriegelungsschlüssel
- Schutzhülle für gesamtes Fahrzeug mit Aufdruck Z8, inkl. Tasche
- Persenning zum Abdecken des Verdecks im offenen Zustand inkl. Aufbewahrungstasche
- Windschott inkl. Aufbewahrungstasche
- Abdeckung als Einlage zum Schutz des Heckfensters bei geöffnetem Verdeck
- Telefon
- Betriebsanleitung, sonstige Handbücher
- Z8-Buch, passend zur VIN
- Modellauto 1:18, passend zur Farbe des Autos
- Verkaufsprospekte (optional)



14 Hardtop auf dem Ständer. Man beachte die herabhängenden Abdeckungen für die Befestigung am Frontrahmen.

Buch und Modellauto konnten durch den Händler geordert werden, was nicht in allen Fällen geschah. Beides ist sehr gesucht. Auch die Schutzhülle für das gesamte Auto war nicht im Lieferumfang enthalten, wurde von den meisten Händlern aber mit ausgeliefert.

Das Buch kommt in einem stabilen Karton und ist in Leder in der Innenfarbe des eigenen Autos eingeschlagen. Auf dem Deckel ist eine Plakette mit der VIN des Autos aufgeklebt.



16 Das große Z8-Buch mit eigener Plakette



15 Buch und Modell, ideal, wenn alles zum Auto passt.

Auf einer der ersten Seiten ist ein Foto eines Z8 in der eigenen Wagenfarbe als Polaroid-Foto eingefügt. Jeder Erstkäufer dachte natürlich, es sei das eigene Auto in der Endabnahme. Dem war aber nicht so, es gab Standardfotos in den verfügbaren Farben.

Nach der Einstellung der Produktion des Z8 gab es noch einen Restbestand an Z8-Büchern. Über den BMW Z8 Club wurden mit Hilfe von BMW passende Plaketten und Polaroids angefertigt, um Z8-Besitzern zu einem Buch zu verhelfen, wo keines vorhanden war. Heute kommen Z8-Bücher nur noch vereinzelt auf den Markt.

Die Persenning schützt den Himmel und die Verdeckmechanik bei offenem Dach. Allerdings ist der Auf- und Abbau recht aufwändig. Da sollte man frühzeitig handeln, wenn Regen droht, denn das Dach lässt sich nur ohne Persenning schließen. Mein persönlicher Tipp: einmal montieren und damit in einen Schauer kommen, danach montiert man sie nie wieder.



*17 Schutztuch für das Heckfenster mit Hülle, Persenning mit Hülle, Abdeckung für das ganze Auto in Tasche*

#### **Fazit:**

Beim Fahrzeug selbst kommt es nicht auf die Ausstattung an, da es keine wählbare Sonderausstattung gab. Allerdings gibt es daneben einige Dinge, auf deren Vorhandensein man achten sollte, da erst sie einen Z8 „vollständig“ machen.



*18 Macht auch mit Hardtop eine gute Figur!*

## Farben

3.182 Z8 wurden in der Außenfarbe Titansilber ausgeliefert, bei Schwarz waren es noch 1.572 Exemplare. Die genauen Zahlen sind auf der Website des BMW Z8 Club zu finden. Beim Innenraum dominiert eindeutig die Farbe Schwarz.

Natürlich ist die Farbe eines Autos Geschmackssache, innen wie außen. Allerdings sollte man wissen, dass ein Z8, der nicht Titansilber und nicht Schwarz ist, immer etwas höher gehandelt wird. Das gilt auch für das anfangs etwas verpönte Rot. Der Unterschied kann leicht 10.000 € und mehr ausmachen, je nach Kombination. Bei Stratusgrau/Crema oder Crema-Schwarz sogar noch mehr. Besonders beliebt ist im Moment die Kombination Topasblau/Crema.

Noch aufwändiger sind Sonderlackierungen und zweifarbige Lackierungen, wie sie ab Werk angeboten wurden. Hier muss man – so man denn überhaupt ein solch seltenes Fahrzeug zum Kauf angeboten bekommt – entscheiden, ob die Farbe den erhöhten Preis wert ist. Nur bei dem Alpina V8 gab es die Sonderfarbe Alpinablaue Metallic, die dem Topasblau allerdings auf den ersten Blick sehr ähnlich ist.

Noch ein Hinweis zu den Lackdicken. Es ist üblich, bei Gebrauchtfahrzeugen mit einem Messgerät die Dicke des Lacks zu prüfen, um eine eventuelle Nachlackierung festzustellen. Diese Vorgehensweise lohnt sich beim Z8 nicht. Die Autos wurden seinerzeit im Werk Dingolfing lackiert und anschließend zur Endmontage in die BMW M GmbH gebracht. Regelmäßig wurden dann dort kleinere Lackschäden durch Nachlackieren behoben. Man darf hier nicht die gleichen Maßstäbe anlegen wie bei der Großserienproduktion.

Wer allerdings die Lackstärken messen möchte, sollte darauf achten, dass das Messgerät auch auf Aluminium funktioniert. Das trifft bei vielen Geräten nicht zu, die dann irgendwelche Phantasiewerte anzeigen.



*19 BMW nutzte solche Musterkoffer beim Verkauf, da es kaum ein Fahrzeug zum Vorzeigen gab. Alle Außenfarben und Ledermuster der Innenfarben konnten gezeigt werden.*

### Fazit:

Der Z8 sieht in jeder Farbe gut aus. Beim Kauf sollte man sich mehr auf das Auto konzentrieren, solange die Farben nicht völlig missfallen. Der Kaufpreis schwankt je nach Außenfarbe erheblich.

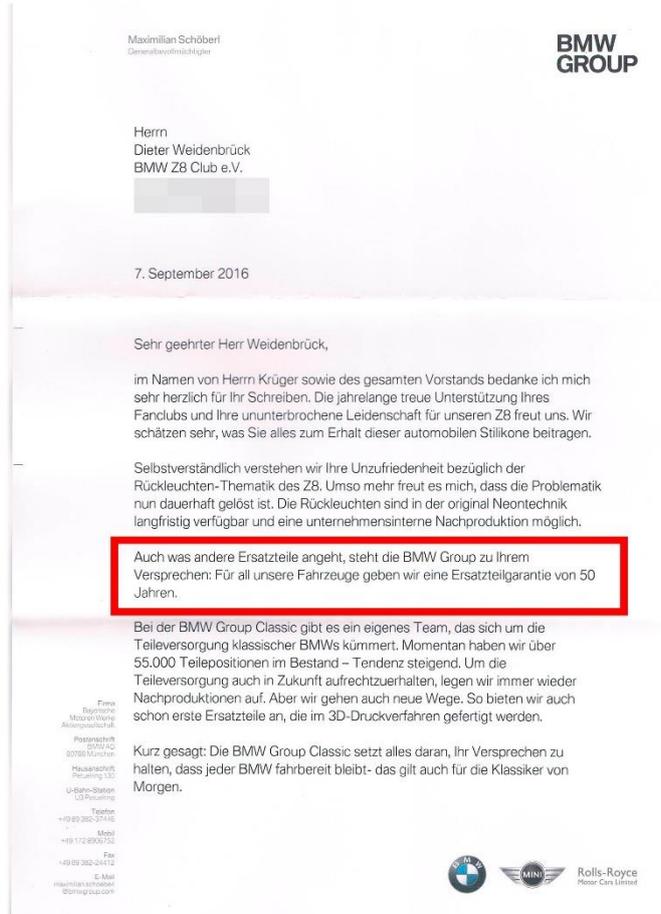
## Die 50-Jahre-Garantie

Lange Jahre tauchte immer wieder die Geschichte der „50 Jahre Garantie“ für den Z8 auf. Angeblich sollte BMW für diese sehr unüblich lange Zeit die Ersatzteilversorgung garantiert haben. Tatsächlich wurde diese „Garantie“ nur an zwei Stellen erwähnt: in einem Artikel im Z8-Buch, der nicht von einem BMW-Mitarbeiter stammte und im großen geschraubten Z8-Prospekt. Eine weitere Referenz wurde bis heute nicht gefunden.

Als dann schon früh an vielen Z8 die Neon-Rückleuchten ausfielen, wurde diese Garantie ernsthaft getestet. Nach mehreren Jahren des intensiven und letztlich konstruktiven Dialogs mit BMW wurden die Rückleuchten nachgefertigt und in einer kostenlosen Kulanzaktion ausgetauscht.

In diesem Zusammenhang bestätigte der Vorstand der BMW AG dann explizit die Bereitschaft, tatsächlich die Ersatzteilversorgung für 50 Jahre sicherzustellen.

Dieses Versprechen sollte nicht mit der tagesaktuellen Ersatzteilversorgung eines Neuwagens verwechselt werden. Ist ein Ersatzteil nicht mehr am Lager verfügbar, muss es möglicherweise erst nachproduziert werden, was seine Zeit dauern kann. Für einen Kotflügel kann das dann auch bedeuten, dass er einzeln von Hand aus einem Alublech geformt werden muss. Auch wurden keine Preise für Ersatzteile fixiert, bereits jetzt muss man schon recht heftig schlucken, wenn man ein Z8-Teil kaufen muss.



### Fazit:

BMW hat die Ersatzteilversorgung für 50 Jahre zugesichert. Es kommt möglicherweise zu längeren Wartezeiten und zu erhöhten Kosten je nach Bauteil.

## Alu Space Frame und Performance Package

In der Vergangenheit gab es große Diskussionen rund um den Aluminium-Space Frame des Z8. Eine ganze Reihe von Fahrzeugen hatten Probleme mit Verformungen der vorderen Dome.

Eine solche Verformung konnte jederzeit durch ungünstiges Überfahren eines einzelnen Schlaglochs oder Bordsteins entstehen, besonders bei Verwendung von RFT- (Runflat-) Reifen. Das Rad wurde nach oben beschleunigt und die auf Block zusammengedrückte Aufhängung drückte den Dom schlagartig nach oben.

Die Reparatur eines solchen Schadens ist sehr aufwändig. Es gibt nur zwei Möglichkeiten, nämlich die Abtrennung des Vorderwagens und das Anschweißen von Reparaturteilen, oder aber in ganz schlimmen Fällen der Rahmentausch. Diese Arbeiten sollen laut BMW-Vorschrift nur beim Alu Repair Center der BMW Niederlassung München durchgeführt werden. Bei der Reparatur bewegen wir uns in einem Kostenrahmen von mittlerweile 40 bis 50.000 €, ein Rahmentausch kommt m.E. nicht mehr in Betracht, da es keine neuen Rahmen mehr gibt. Es ist also eine sehr schwerwiegende Angelegenheit.

Zum Glück wurde mit der Einführung des Performance Package auf Druck des BMW Z8 Club e.V. eine solide Lösung gefunden. Hierbei handelt es sich um Verstärkungsteile und eine Domstrebe, die den Vorderwagen so stabilisierten, dass anschließend keine weiteren Verformungen auftraten.

Beim Kauf sind daher einige wesentliche Punkte zu beachten:

- Wurde der Rahmen des Fahrzeugs jemals beschädigt und anschließend repariert? Wenn ja, von wem?
- Ist der Rahmen jetzt beim Verkauf in gutem Zustand?
- Ist das Performance Package verbaut?

Die Frage nach Beschädigungen und Reparaturen muss der Verkäufer beantworten und auch belegen können.

Ob die Dome in einem guten Zustand sind, lässt sich mit Hilfe eines Lineals leicht feststellen. Im Bild wird gezeigt, wie das Lineal aufzulegen ist, um den Dom zu prüfen. Eine leichte Wölbung (1 bis 2 mm über den Dom hinweg) ist normal aufgrund der Federspannung. Eine stärkere Wölbung muss von einem Fachmann geprüft werden.

Verformungen dürfen anders als bei einer Stahlkonstruktion nicht mit Gewalt zurückgedrückt werden, da das Alu bricht!

**Achtung:** Innerhalb des Lochkreises, wo der Rand nach oben gebogen ist, sind die Flächen



20 Am nackten Rahmen sind die Dome für die Vorderradaufhängung gut zu erkennen.



21 Die Linien zeigen, wo das Lineal aufliegen muss. Zum Rand fällt der Dom ab, innerhalb des Lochkreises steigt er an.

schon nicht mehr glatt. Also immer außerhalb des Lochkreises messen wie gezeigt.

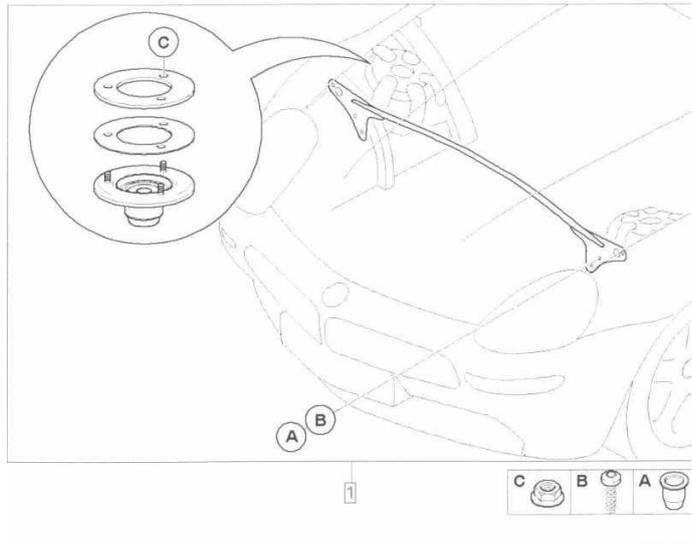
### Das Performance Package

Nach Bekanntwerden der Rahmenproblematik des Z8 brachte BMW ein Performance Package heraus, das den Vorderbau des Z8 stabilisieren sollte.

Der Einbau dieses Performance Packages ist unbedingt zu empfehlen, falls das noch nicht geschehen sein sollte. Alle Aussagen, auch von BMW, dass das Performance Package nur für Rennstreckeneinsatz gebraucht würde, sind schon lange widerlegt.

Ob das Performance Package eingebaut ist, lässt sich sofort an der Domstrebe erkennen.

Das Performance Package war lange Zeit unter der Ersatzteilnummer 51710420758 verfügbar. Leider scheint das nicht mehr der Fall zu sein. Allerdings sind die Einzelteile nach wie vor erhältlich. Bei Bedarf können die Ersatzteilnummern beim BMW Z8 Club e.V. erfragt werden.



22 Die Einzelteile des Performance Package

### Originaler Rahmen oder nicht?

In den Dom des originalen Rahmens wurde vor und hinter der VIN ein BMW-Logo oder auch nur ein Kreis mit einem Kreuz darin eingeschlagen. Wurde der Dom oder der Rahmen getauscht, findet sich an gleicher Stelle ein Stern\*.

Die VIN ist auf dem rechten Dom in Fahrtrichtung zu finden. Es ist zu beachten, dass sie bei eingebautem Performance Package durch den oben auf dem Dom aufliegenden Verstärkungsring verdeckt wird.



23 BMW-Logo vor und hinter der VIN:  
der Dom bzw. Rahmen ist original

### Fazit:

Der Alu-Rahmen des Z8 ist eine delikate Angelegenheit. Mit eingebautem Performance Package gibt es keine Probleme. Eine genaue Prüfung auf Rahmenschäden und Verformungen der Dome muss unbedingt erfolgen, besonders dann, wenn das Package noch nicht verbaut sein sollte.

Der Einbau des Performance Package ist zwingend notwendig. Ich musste selbst die Erfahrung machen, dass ohne Performance Package das Überfahren eines einzigen großen Schlagloches für eine Verformung des Domes ausgereicht hat. Und das Schlimmste war, es handelte sich nicht um mein eigenes Auto.

## Vor dem Kauf

Ist endlich ein vielversprechender Kandidat für einen Kauf gefunden, stellt sich die Frage, was alles geprüft werden soll. Der BMW Z8-Club e.V. ([www.bmwz8club.com](http://www.bmwz8club.com)) bietet eine Checkliste an, die für eine solche Prüfung genutzt werden kann.

Darüber hinaus empfiehlt sich dringend, das Auto von jemandem durchchecken zu lassen, der sich mit dem Z8 auskennt. Leider gibt es da nicht viele Adressen. Auch hier kann der Club mit Anschriften von BMW-Werkstätten helfen, die ein Know-how rund um den Z8 aufgebaut haben. Aus eigener Erfahrung kann ich die sicherlich beste Z8-Adresse empfehlen, das ist die BMW-Niederlassung München in Garching. Dort befindet sich das Alu Repair Center, das ist die von BMW vorgeschriebene Stelle, an der Rahmenreparaturen durchgeführt werden sollen. Hier gibt es auch einen sehr erfahrenen Gutachter der Dekra, auf dessen Urteil man sich verlassen kann.

Sachverständigengutachten des Z8/Alpina sollte man aufmerksam betrachten. Aus meiner langen Zeit als Vorstand Technik des BMW Z8-Clubs kann ich berichten, dass mich immer wieder Sachverständige kontaktiert haben, um Tipps zur Bewertung des Fahrzeugs zu erhalten. Das ist nicht weiter verwunderlich und auch keine Schwäche des Sachverständigen, sondern eine natürliche Folge der Tatsache, dass schon zu Lebzeiten des Z8 kaum jemand mit dem Auto in Kontakt gekommen ist.

So existieren zahlreiche Wertgutachten, die nur für Versicherungszwecke angefertigt wurden. Der darin dokumentierte Fahrzeugwert sollte nicht als Referenz für den Kaufpreis herangezogen werden.

### **Fazit:**

Kauft man ein Fahrzeug in dieser Preisklasse, spielt auch immer eine gewisse Euphorie mit. Sie ist sehr berechtigt, wenn man dann tatsächlich auch ein gutes Fahrzeug erwerben kann.

Vorher ist jedoch Besonnenheit bei der Prüfung angesagt. Es tauchen immer wieder Fahrzeuge auf dem Markt auf, bei denen die US-Herkunft nicht eindeutig deklariert ist oder aber frühere Reparaturen verschwiegen werden.

Also: Fachleute hinzuziehen, Glas Wein trinken, nur dann zuschlagen, wenn sich das Objekt lohnt.

## Nach dem Kauf...

Nach dem Kauf empfehle ich folgende Maßnahmen, egal was der Verkäufer gesagt hat:

- Ölwechsel mit korrektem Öl, wenn kein glaubwürdiger Nachweis vorliegt
- Neue Reifen montieren, wenn die Reifen am Fahrzeug älter als 4 Jahre sind
- Andere Flüssigkeiten tauschen, wenn kein glaubwürdiger Nachweis vorliegt
- Nach langer Standzeit:
  - immer mit Bedacht in Betrieb nehmen
  - Batterie laden und mit geeignetem Batteriejogger in Bewegung halten



24 Die DOT-Kennzeichnung lautet 4704, also 47. Kalenderwoche in 2004. Mit einem derart alten Reifen zu fahren ist unverantwortlich.

### Fazit:

Man mag das Paranoia nennen, aber so mancher Verkäufer hat bei niedrigem Ölstand mal eben irgendwas nachgefüllt, ohne selbst zu wissen, wie empfindlich der Z8-Motor auf falsches Öl reagiert (VANOS).

Vorsicht ist die Mutter der Porzellanbox.

Empfohlene Öle:

BMW Z8: Castrol Edge 10W60

Alpina: BMW Longlife 04 mit Alpina-Freigabe

## Die erste Fahrt



*25 Empfehlenswert: Fahrsicherheitszentrum am Nürburgring.  
Da lernt man so Einiges über seine Fahrkünste im Z8, was man vorher nicht wusste.*

Nun ist es also geschafft, man hat sich geeinigt und möchte das Auto nach Haus fahren. Ein Kurzzeitkennzeichen steht zur Verfügung und ist schnell montiert. Was kann da noch groß passieren?

**Alles.**

**Ernsthaft.**

Die Versuchung ist überwältigend, ein neu gekauftes Auto auch ausprobieren zu wollen. Dazu gehört natürlich auch der herzhafteste Tritt aufs Gaspedal. Mir sind mehrere Fälle bekannt, bei denen Fahrer genau das bereut haben.

### Alte Reifen

Oft sind beim Kauf die montierten Reifen überaltert. Da die Autos in der Regel wenig gefahren werden, sind 8 oder 10 Jahre alte Reifen keine Seltenheit. Aus mir unverständlichen Gründen sparen Z8-Fahrer gerne bei den Reifen oder füllen billiges Öl nach, nachdem Sie richtig Geld für das Auto ausgegeben haben.

**Alte Reifen müssen umgehend gewechselt werden.**

In zwei mir bekannten Fällen geriet der Käufer mit steinalten RFT-Reifen in einen kurzen Schauer und schlug nach Drehern in die Leitplanke ein. Der Schaden war in beiden Fällen beträchtlich, da auch der Rahmen beschädigt wurde. In einem Fall sagte der Besitzer auf die Frage, warum er die Reifen noch nicht gewechselt hätte: „Die waren doch noch original von der Auslieferung!“.

### Kurzzeitkennzeichen

Wer sein neues Auto mit einem Kurzzeitkennzeichen (roter Nummer) nach Hause fährt, sollte die damit verbundene Versicherung genau prüfen. In aller Regel gibt es da keine Vollkaskoversicherung, und selbst wenn es im Ausnahmefall eine geben sollte, deckt sie höchstens den Zeitwert, aber nicht den Wiederbeschaffungswert des Z8 ab. Rutscht man aus, wird es teuer.

In einem Fall rutschte der stolze Neubesitzer so stark aus, dass der Z8 hinterher einen Totalschaden hatte. Eine Vollkaskoversicherung hatte er nicht und somit in einem Moment über 100.000 € an der Leitplanke versenkt (bei einem Kaufpreis von ca. 130.000 € zu dieser Zeit).

**Fazit:**

Ich kenne das Jucken im Gasfuß sehr genau, und ich habe volles Verständnis dafür. Aber es ist angeraten, damit zu warten, bis das Fahrzeug ordnungsgemäß zugelassen und versichert ist (heute nur noch mit Wertgutachten nach Wiederbeschaffungswert), und bis man eindeutig weiß, mit welchen Reifen man unterwegs ist.

Wer glaubt, ihm könne das nicht passieren, dem zeige ich gerne mal Fotos von Autos, deren frisch gebackene Eigentümer das Gleiche gedacht hatten.



## Zum Schluss



*26 Nach dem Schock im letzten Abschnitt nochmal ein schönes Bild*

Ich hoffe, diese Zusammenstellung von Erfahrungen beim Z8-Kauf enthält ein paar Tipps, die man einsetzen kann, wenn man ein solches Auto erwerben will. Vielleicht ist der Eindruck entstanden, als ob es schwierig sei, einen guten Z8 zu kaufen. Ich denke, das ist nicht der Fall. Aber wie bei jedem Auto gibt es auch hier typspezifische Dinge, auf die man achten sollte.

Hat man den Z8 gekauft, warten viele Kilometer Fahrfreude auf den Fahrer. Der Z8 will gefahren werden, und es macht einen riesigen Spaß, ihn zu fahren. Er ist ein Tourer, und viele der über 140.000 km, die ich bisher damit gefahren bin, gehen auf das Konto von langen Fahrten nach Italien (ausgehend von der Gegend um Köln), Mallorca, Frankreich, England, Schottland. Lohnende Ziele gibt es überall, und der BMW Z8 Club bietet jedes Jahr großartige Ausfahrten an.



Abschließend möchte ich aus einem Brief zitieren, den ich als Vorstand Technik des BMW Z8 Club e.V. im Jahre 2016 an den Vorstand von BMW geschrieben habe:

*Mit dem Z8 hat BMW etwas geschafft, was Autobauern nur noch im Ausnahmefall gelingt. Mit Ansage wurde ein zeitlos schönes Auto gebaut, das seit dem ersten Produktionstag eine Sonderstellung einnimmt. Als Vorgänger ist der ebenfalls einmalige 507 zu bezeichnen, mit einer zeitlichen Distanz von über 40 Jahren. Es gab also keinen direkten Vorgänger, und es gibt – zum Glück- auch keinen unmittelbaren Nachfolger. Keine Abfolgen von SLR, SLS, SLT, SLU, SLV oder wie immer die Modellfolgen anderer Hersteller in der Zukunft heißen mögen.*

#### **Z8. Sonst nichts.**

*14 Jahre nach Produktionseinstellung steht der Z8 genau so frisch da wie bei seiner Einführung. Ein alle zwei Jahre durchgeführtes Facelift wie bei anderen Autos dieser Art wird nicht gebraucht. Im Gegenteil, es würde den Eindruck verwässern.*

*Ein nicht näher genannter Autobauer aus Zuffenhausen strampelt sich seit Jahrzehnten damit ab, seinen Kunden zu erklären, warum die neue Generation nochmals besser ist als die vorige (was zweifellos der Fall ist). Der Kunde fährt aber nur eine dreistellige Zahlenkombination, die er alle paar Jahre gegen einen Nachfolger austauscht.*

#### **Ein Z8-Besitzer tauscht nicht. Gegen was denn auch?**

*Auch die Bemühungen anderer Hersteller in Stuttgart und Ingolstadt sind bemerkenswert. Allen diesen Fahrzeugen fehlt aber etwas:*

#### **Die Einzigartigkeit. Der unverwechselbare Charakter. Die zeitlose Eleganz.**

*Und noch eines hebt den Z8 aus dem Reigen der außergewöhnlichen Autos heraus. Wo ein italienisches Superauto Neid und ein Ingolstädter Sportwagen Ablehnung aufgrund des eher aggressiven Auftretts erweckt, gibt es beim Z8 nur positive Rückmeldungen.*

*All das und noch Einiges mehr hat der BMW Z8 zu bieten, und genau deshalb hat er das Zeug zu einer echten Ikone des Autobaus. Deutlichst unterstrichen wird das auch durch die Preisentwicklung:*

#### **Welches Auto erzielt bereits 14 Jahre nach Einstellung das Doppelte des einstigen Neuwagenpreises?**

*Ein Ende dieser Entwicklung ist nicht absehbar, im Gegenteil.*

(Bitte beachten, dass das Schreiben von 2016 stammt und somit die Jahreszahlen angepasst zu betrachten sind)



Ich wünsche viel Glück und Erfolg, aber auch viel Spaß bei der Suche nach dem passenden Z8 oder Alpina Roadster V8. Es wird etwas dauern, das geeignete Fahrzeug zu finden, aber irgendwann klappt es schon.

Wenn der Z8 das richtige Auto für den Käufer ist, dann gibt es auch einen Z8, der genau diesen Käufer sucht.



## Der BMW Z8 Club e.V.

Der BMW Z8 Club e.V. wurde 2005 gegründet und ist Mitglied der „International BMW Classic and Type Clubs Section“ im „International Council of BMW Clubs“. Es besteht eine enge Zusammenarbeit mit BMW und auch Alpina in Fragen rund um den Z8 bzw. Alpina V8. Er hat derzeit ca. 650 Mitglieder aus 19 Nationen.

Der Club kümmert sich intensiv um Fragen der Ersatzteilbeschaffung und der Technik. Aufgrund seiner Bemühungen wurde das Performance Package entwickelt, das nach den aufgetretenen Rahmenproblemen für Ruhe sorgte. Auch die Nachfertigung der Neon-Rückleuchten ist ein Erfolg der Zusammenarbeit mit BMW.

Regelmäßig bietet der Club Ausfahrten an, sowohl regional wie im Ausland. Das Zusammentreffen mit anderen Z8-Fahrern ist immer eine schöne Erfahrung, und der Anblick einer größeren Menge dieser wunderschönen Autos ist sehr reizvoll.

Ich empfehle auf jeden Fall die Mitgliedschaft im BMW Z8 Club, denn sie bringt nicht nur dem Z8-Fahrer Vorteile, sondern sie stärkt auch den Club als wichtiges Sprachrohr der Z8-Community gegenüber BMW und Alpina.

**Der Club stellt detaillierte Checklisten für den Kauf eines Z8 zur Verfügung.**

**Website des BMW Z8 Club e.V:**

[www.bmwz8club.com](http://www.bmwz8club.com)

**Eine amerikanische Website mit vielen Informationen zum Z8:**

[www.bmwz8.us](http://www.bmwz8.us)



---

**BMW Z8 Club e.V.**  
International



Stand: 14.04.2022

©Dieter Weidenbrück 2022, All Rights Reserved.

Fotos: Archiv Weidenbrück, falls nicht anders ausgewiesen.

Danke für das Korrekturlesen an Olaf Hetze und Karsten Weise