


CLASSIC DRIVER

1991 BMW M3

- Lot sold
USD 47 574 - 68 718
EUR 45 000 - 65 000 (listed)
Year of manufacture 1991
- **Chassis number** WBSAK05040AE41661
- **Lot number** 159
-
- **Condition** Used
- **Location** 
- **Exterior colour** Other
- **Engine number** 23452
-

Description

1991 BMW M3 'Cecotto'
Chassis no. WBSAK05040AE41661
Engine no. 23452

There had been expensive, limited edition M-Series models before the M3 but it was the latter's arrival that brought BMW's premier performance brand within the reach of less wealthy enthusiasts. For that we have to thank BMW's need for a car suitable for Group A racing, the rules stipulating that 5,000 units should be made in the first year of production. By this time (the early 1980s) BMW's single-overhead-cam slant-four engine would have been hopelessly outclassed on the racetrack, so the required power increase was achieved by bolting on a 16-valve cylinder head. Although it looked pretty much like a standard E30 3-Series from a distance, the M3 shared only the bonnet with its less-exotic sibling.

Most obvious difference was the wider front and rear wings while only the most observant would have noticed the more steeply raked rear window and raised boot, changes made in the interests of aerodynamic efficiency. Necessary chassis improvements included lowered and stiffened suspension, wider wheels, five-stud hubs, ventilated front brake discs, ABS and a limited-slip differential as standard. The gearbox was a five-speed close-ratio Getrag. Deliveries of the M3 commenced towards the end of 1986 and BMW would go on to build nearly 18,000 of this outstandingly successful model.

The M3 was soon proving its worth on the racetrack, Belgian Eric van de Poele winning the 1987 German Touring Car Championship (DTM) at the wheel of the Zakspeed-prepared car. The following year M3 driver Frank Sytner secured BMW's first British Touring Car Championship, while in 1989 Roberto Ravaglia took his Schnitzer-entered M3 to another DTM championship victory. The result was the 'Ravaglia' model that was released for 1989 together with another limited-edition variant, the 'Cecotto'; the latter named after Johnny Cecotto, the Venezuelan former Motorcycle World Champion who had first driven a Schnitzer prepared M3 for the German manufacturer back in 1985.

For the Cecotto and Ravaglia models, power was increased to 215bhp despite the apparent handicap of a catalytic converter. Production amounted to 480 Cecotto and 25 of the near identical Ravaglia models, while a further 80 slightly less powerful (211bhp) Cecottos were built for the Swiss market. These limited-edition models were mechanically identical to the regular M3, with most of the changes being cosmetic. Thus, the Cecotto received the M3 Evolution II front and rear spoilers plus thinner rear window glass, chromed exhaust tailpipes, and BBS 7.5x16" alloy wheels. Other noteworthy features included a green-tinted windscreen stripe, power windows, and internal headlight adjustment. The cloth interior was trimmed to a higher standard, with various leather options being available at extra cost, while other special interior features included door sill plates with 'M3' insignia; 'M' driver's footrest; an illuminated leather-trimmed gear lever knob; and a centre console plaque displaying Johnny Cecotto's signature.

This BMW M3 Cecotto was delivered new to Switzerland and first registered on 29th August 1991. The car is finished in Misano Red (236) with dark leather and has the colour-matched cam covers characteristic of the Cecotto model. It also has the factory sunroof; air conditioning; an approved after-market Supersprint sports exhaust; and a front upper anti-roll bar.

The car comes with its owner's manual; two spare ignition/door keys; and its BMW faux leather pouch. Accompanying documentation consists of a Belgian Certificate of Conformity.

Belgian 'Oldtimer' Carte Grise issued to the last owner on 26th March 2009 at 113,200km; and its last official car pass issued on 29th August 2016 at 133,783km. Offered privately from a deceased estate the current odometer reading is 134,851km.

Now regarded as a landmark model of great importance for BMW, the E30 M3 in its various forms has become highly collectible in recent years, and none more so than limited edition models such as the Cecotto.

BMW M3 « Cecotto » 1991
Châssis n° WBSAK05040AE41661
Moteur n° 23452

Rare édition limitée à 560 exemplaires
Une des 80 produites aux normes Suisses
134 851 km d'origine
Jalon des modèles M de BMW Motorsport

Il y avait eu de coûteuses éditions limitées de la série M avant la M3, mais c'est l'arrivée de cette dernière qui mit l'écusson performance de BMW à la portée des passionnés les moins fortunés. Il faut remercier BMW d'avoir eu besoin d'une voiture correspondant au Groupe A dont le règlement stipulait que 5 000 exemplaires devaient être construits durant la première année de production. À cette époque (au début des années 1980) le quatre cylindres à simple arbre à cames en tête de BMW aurait été désespérément surclassé sur circuit, aussi avait-on réussi à atteindre la puissance désirée en boulonnant une culasse à 16 soupapes dessus. Bien qu'elle ait ressemblé de loin à une BMW E30 de série, la M3 ne partageait que son capot avec sa sur. La différence la plus visible était les ailes avant et arrière gonflées et les plus observateurs auraient remarqué la lunette arrière plus inclinée et le coffre arrière légèrement surélevé, des modifications apportées dans l'intérêt de l'efficacité aérodynamique. Les améliorations nécessaires au châssis comprenaient l'abaissement des suspensions raffermiss, les roues plus larges, les jantes à cinq goujons, les freins à disque ventilés à l'avant, l'ABS et un différentiel à glissement limité montés en série. La boîte était une Getrag cinq rapports à étage court. Les livraisons de la M3 débutèrent vers la fin de 1986 et BMW allait construire presque 18 000 exemplaires de ce modèle exceptionnellement populaire.

La M3 allait rapidement s'avérer redoutable sur circuit, le Belge Éric van de Poele remportant le championnat d'Allemagne des voitures de tourisme (DTM) en 1987 au volant de la voiture préparée par l'écurie Zakspeed. L'année suivante, le pilote de M3 Frank Sytner apportait à BMW son premier titre au British Touring Car Championship, tandis qu'en 1989 Roberto Ravaglia amenait sa M3 engagée par Schnitzer à une nouvelle victoire en DTM. Il en résulta le modèle « Ravaglia », dévoilé en 1989 en même temps qu'une autre édition limitée, la « Cecotto », du nom de Johnny Cecotto, l'ancien champion du monde de moto vénézuélien qui avait piloté la première M3 préparée par Schnitzer au championnat des constructeurs en 1985.

Pour les modèles Cecotto et Ravaglia, la puissance passait à 215 ch, malgré l'apparent handicap que représentait le pot catalytique. La production se montait à 480 Cecotto et 25 modèles Ravaglia presque identiques, auxquels s'ajoutaient 80 Cecotto supplémentaires, légèrement moins puissantes (211 ch) construites pour le marché suisse. Ces éditions limitées étaient mécaniquement identiques à la M3 de série, les modifications étant essentiellement d'ordre cosmétique. La Cecotto recevait ainsi les boucliers avant et arrière de la M3 Evolution II et un verre de lunette arrière plus mince, des sorties d'échappement chromées et des jantes en alliage BBS de 7.5x16. Les autres caractéristiques notables étaient un bandeau de pare-brise teinté vert, des vitres électriques et un réglage des phares depuis l'habitacle. Le tissu intérieur était de meilleure qualité avec différentes options cuir payantes disponibles, les autres différences à l'intérieur concernant les contrepentes siglées M3, le repose-pied avec la lettre M, le pommeau de levier de vitesses gainé de cuir et éclairé et la plaque portant la signature de Johnny Cecotto sur la console centrale.

Cette BMW M3 Cecotto a été livrée neuve en Suisse et immatriculée le 29 août 1991. La voiture est rouge Misano (réf 236) avec cuir foncé et arbore un couvre-culasse de couleur assortie, typique du modèle Cecotto. Elle possède également un toit ouvrant d'usine, l'air conditionné, un échappement sport Supersprint de seconde monte homologuée et un arceau anti-retournement à l'avant.

La voiture est vendue avec son manuel du propriétaire, deux clé de contact et sa pochette en faux cuir BMW. La documentation qui l'accompagne comprend un certificat de conformité belge, une carte grise de collection au nom du dernier propriétaire datée du 26 mars 2009 à 113 200 km et son dernier « car pass » officiel en date du 29 août 2016 à 133 783 km. En provenance d'une succession privé, le compteur affiche actuellement 134 851 km.

Désormais considéré comme un modèle-phare de grande importance pour BMW, la E30 M3 dans ses différentes versions est devenue très recherchée ces dernières années, à plus forte raison les séries limitées comme la Cecotto.

Bonhams 1793

Title Mr

First name Bonhams Collectors' Car department

101 New Bond Street

London

W1S 1SR

United Kingdom

Phone +33-142611010

Fax +44-2074477401

<https://www.bonhams.com>

Source URL: <https://www.classicdriver.com/en/car/bmw/m3/1991/822067>

© Classic Driver. All rights reserved.