



Keine Frage, der 1986 eingeführte BMW M3 war mit dem ungemein kraftvollen S14-Motor ein absoluter Überflieger. In Persona auf den Pisten, auf Postern in Jugendzimmern – die zahllosen Rennerfolge der 2,3 Liter großen Drehorgel strahlten auf die gesamte Baureihe ab. Und da einigermaßen erschwinglich, rannten leistungshungrige Kunden den BMW-Händlern die Türen ein. Immer mal wieder eine Sonderserie, so klingelten die Kassen fortwährend. Nach dem BMW M3 mit Evolutionsmotor und 200 PS, dem 195 PS starken BMW M3 Europameister und dem BMW M3 Evolution mit 220 PS flatterte den fleißigen Verkäufern um den 30. März 1989 eine interne Mitteilung auf die Schreibtische:

„Sehr geehrte Damen und Herren, die von Ihnen erzielten Verkaufserfolge mit den Modellen der BMW Motorsport GmbH waren für uns eine Herausforderung – die Herausforderung, auch 1989 die Voraussetzung für eine erfolgreiche Zusammenarbeit zu schaffen. Wir freuen und deshalb, Ihnen ein sportliches Fahrzeug vorstellen zu können, das nicht nur optischer Anziehungspunkt in jedem Schauraum sein wird, sondern durch seine Sonderstellung auch Möglichkeiten für zusätzliche Abschlüsse zulässt. Der Konkurrenz einen Schritt voraus – BMW geht wieder in die Offensive. Leistungsstark und umweltfreundlich sind Attribute, die sich bei BMW nicht ausschließen, sondern zu einer homogenen Einheit verschmelzen. 215 PS mit Katalysator sind zukünftig das Maß bei den kompakten High-Performance-Limousinen mit Saugmotor. Verpackt in eine attraktive Karosserie mit sportlich-jugendlicher Innenausstattung, bei dessen Gestaltung der mehrmalige Motorradweltmeister, Formel-1-Pilot und heutige M-Fahrer Johnny Cecotto mitgewirkt hat, entstand die BMW M3 Sonderserie 1989. Vergleichbare Angebote im Wettbewerb sind nur zu deutlich höheren Preisen, zum Teil nur über Tuner oder nur unter Verzicht auf den Katalysator erhältlich.“

Die Vorschusslorbeeren, die Johnny Cecotto mit dem von vornherein limitierten Sondermodell zuteil wurden, waren nicht umsonst, denn 1989 entschied er die Italienische Tourenwa-

„Wir sehen uns nicht als Tuner, sondern als Veredelungsmanufaktur. Nach dem Wiederaufbau ist jedes Fahrzeug ein Einzelstück.“

SONDERSERIE

1989

Große Namen
dezent verpackt:
BMW E30 M3 Cecotto

Ein Hingucker war der BMW M3 mit seinen prägnanten Kotflügelverbreiterungen, den einteiligen Schürzen, den Schwellerverkleidungen sowie der im Heckbereich aus aerodynamischen Gründen modifizierten Karosserie allemal. Aber selbst in diesen Sphären galt und gilt: Das Bessere ist der Feind des Guten.



Wing Commander: Heckflügel gehörte zum Lieferumfang der Sonderedition.



Zum Tuning-Programm gehört auch der Endschalldämpfer von Eisenmann.

genmeister-schaft auf M3 für sich und trat ab demselben Jahr bis 1992 auch in der DTM für BMW an. 1992 gewann er mit seinen Teamkollegen Christian Danner und Marc Duez das 24-h-Rennen auf dem Nürburgring ebenfalls für die Bayern. Ein Jahr darauf brachte er den ADAC-GT-Cup in den Münchner Trophäenschrank, 1994 folgte der neu eingeführte Super Tourenwagen Cup. Diesen Titel fuhr er vier Jahre später abermals ein. Angesichts dieser Erfolgssträhne hätte der Vierzylinder durchaus eine zweite Auflage Cecottos springen lassen dürfen. Doch es blieb bei den Fahrgestellnummern AE40337, AE40339, AE40341 und AE40367 bis AE40868.

Vollendet veredelter Fahrspaß

Eines dieser 505 Exemplare wurde in vertrauensvoll in die Hände von E30-Fan Markus Schrader gegeben, der in seinem Düsseldorfer Betrieb MS Fahrzeugtechnik unter anderem auch bereits etliche klassischer Elfer und heißblütige Italiener wiederbelebt hat. „Der Wagen wurde aus einer Sammlung gekauft und sollte bei uns wieder in Neuzustand versetzt werden. Die Innenausstattung konnten wir problemlos im Original wiederherstellen, da wir noch diese Original-Stoffe besitzen. Auf Kundenwunsch haben wir das Fahrzeug außerdem mit einer Leistungssteigerung mittels Carbon-Airbox, Evo Sportkats und einem Eisenmann-Sportendschalldämpfer optimiert. Der M3 Cecotto wurde auf dem Leistungsprüfstand abgestimmt und mit 248 PS gemessen, der Maha-Prüfstand teilte 251 Nm mit. Darüber hinaus montierten wir einen Originalsatz BMW-Sonderräder vom Typ RC 090.“

Sieht aus wie neu? Nein, ist neu. MS Fahrzeugtechnik hatte den Stoff noch auf Lager.

Here comes Johnny. Die Plakette muss der Händler selbst anbringen.



Darf man sowas? An einem so raren Auto Änderungen vornehmen? Sicher, der Kunde ist schließlich König, wobei Markus Schrader den Urzustand schätzt: „Grundsätzlich streben wir an, diese tollen Fahrzeuge im Original wieder aufzubauen und zu restaurieren. Wir sehen uns nicht als Tuner, sondern als Veredelungsmanufaktur. Nach dem Wiederaufbau ist jedes Fahrzeug ein Einzelstück. Selbstverständlich achten wir beim Lackieren darauf, dass wir eine gute Lackschicht erzielen, die der Serie in nichts nachsteht.“ Beim M3 Cecotto wurden nicht ausschließlich reguläre M3-Parts gespritzt; den Wagen zeichneten zusätzliche Heck- und Frontspoiler analog zum M3 Evolution aus.

Und wie beim Evo hielten auch abgespeckte Stoßstangen-träger vorne und hinten, eine leichtere Heckklappe sowie ein leichter Heckflügel Einzug. Ein kluger Zug vom Werk, der sicherstellte, dass der beispielsweise um elektrische Fensterheber vorn, Bordcomputer II, Leuchtweitenregulierung und Kassettenthalterung erweiterte Standardumfang das Fahrzeuggewicht nicht in gleichem Maße steigerte wie die Annehmlichkeiten. Gesteigerte Annehmlichkeiten gehen für Markus Schrader wie auch für seine Kunden vom renommierten Partner des Veredlers aus: „Wir arbeiten zusammen mit der BMW Procar Automobile GmbH in Castrop-Rauxel unter Geschäftsführer Daniel Lohbeck. Unser Ziel ist es, gemeinsam die Klassik-Schiene für historische BMW Fahrzeuge aufzubauen. Der Verkauf erfolgt über BMW Procar. Diese Autos kommen natürlich mit Garantie zum Kunden.“

Der Konkurrenz einen Schritt voraus – 215 PS mit Katalysator lautete BMWs Ansage bei den kompakten High-Performance-Limousinen im Modelljahr 1989.



Auch im blitzsauberen Motorraum gilt: Ungebrauchter sind die Teile nur im Karton.



Das Alcantara-Lenkrad punktet mit Grip in jeder Situation.

Lautsprecher in der Hutablage sind keineswegs eine Erfindung schmerzfreier Bastler.



Der M3 Cecotto bot eine umfassende Mehrausstattung

Mit Garantie kam seinerzeit der Fahrspaß schon bei der Abfahrt vom Freundlichen auf: Der Kat-Motor war nicht nur von 195 auf 215 PS bei 6.900 Umdrehungen und 230 Nm bei 4.600 Touren frisiert worden, mit Ansaugbrücke und Ventildeckel in matter Wagenfarbe bot er auch Futter für die Augen. Und wer den erfolgreichsten Tourenwagen der Welt schon in 6,7 Sekunden von 0 auf 100 trieb, Überholvorgängen mit Zwischenspurts von 7,8 Sekunden für die Beschleunigung von 80 auf 120 Km/h jegliche Angst nahm sowie Tempo 241 Spitze erlaubte, der durfte dann auch mal lauthals über die polierten Endrohre analog zu den M3-Evolution-Modellen ausatmen. Weitere inkludierte Extras gegenüber den Serien-M3 waren die M-Fußstütze für den Fahrer sowie 225/45er ZR-Pneus auf 7,5x16-Zoll-Leichtmetallrädern im unübertroffenen Kreuzspeichendesign mit uni schwarz lackiertem Felgenstern.

Überhaupt war die Farbpalette ein wichtiger Bestandteil der serienmäßigen Zusatzausstattung wie Markus Schrader erklärt: „Zur Wahl standen die Motorsport Farben Misanorot uni, Macaoblau metallic und Nogarosilber metallic, wobei BMW für die Metallictöne keinen Aufpreis erhob. Das Cecotto-Interieur zeichnete sich durch einen neuen Stoff im Motorsport-Design aus, der Sitzmittelbahnen und Seitenverkleidungseinsätze kleidete. Die Sitzwangen und Kopfstützen wiederum kamen in Bisonleder, entweder weiß oder anthrazit. Auf Sonderwunsch war die Bisonhaut auch in Schwarz lieferbar, ebenso eine Vollausrüstung in schwarzem oder silbernen Walknappa mit diagonal verlaufenden Lederstreifen in den M-Farben auf den Sitzlehnen.“

Silber hatte als zweite Himmelfarbe noch einen weiteren Auftritt und adelte auch Armaturenbrett, Mittel- und Tunnelkonsole sowie die Säulen und die Blende über der Windschutzscheiben samt Sonnenblenden, so der Kunde sich für eine silberne Innenausstattung entschieden hatte. Dagegen fielen der Grünkeil der Scheibe und der Handbremshebelgriff in schwarzem Leder geradezu als Marginalien aus. Ein feiner Zug zur Aufklärung aller unwissenden Mitfahrer waren die Einstiegsleisten mit farbigem M3-Emblem, ein schräges Gimmick der beleuchtete Schalthebel des Fünfgang-Getriebes. Noch was vergessen? Aber ja, die Insignie zahlreicher hochwertiger Sondermodelle – eine Plakette mit Seriennummer und in diesem Fall dem Signet „Johnny Cecotto“. Die der M3-Sonderserie 1989 prangte im Ablagefach der Mittelkonsole. Sie komplettierte den Anziehungspunkt in jedem Schauraum, BMW hatte nicht zu viel versprochen. Aber anzubringen, so belehrte der eingangs aufgegriffene Infobrief die Händler, hätten sie die separat gelieferte Plakette vor der Auslieferung an den Kunden allerdings selbst.

Text: Arild Eichbaum // Fotos: Frank Schwichtenberg

Der erhöhte Heckdeckel und die modifizierte C-Säule optimierten die Aerodynamik des M3 deutlich.



Unter anderem mit einer Carbon-Airbox ließ sich die Leistung von 215 auf 248 PS steigern.



FEATUREFACTS

BMW E30 M3 Sonderserie 1989 „Johnny Cecotto“

Motor: S14-DOHC-16V-Reihenvierzylinder, 2.302 ccm, 248 PS, 251 Nm, Bohrung x Hub in mm 93,4 x 84, Verdichtung 10,5:1, Carbon-Airbox, Evo Sportkats, Eisenmann-Sportendenschalldämpfer

Kraftübertragung: Fünfgang-Sportgetriebe mit erstem Gang unten links, beleuchteter Schalthebel, Hinterradantrieb, Achsübersetzung 3,25:1, 25 % Sperre

Vorderachse: Einzelradaufhängung mit Querlenkern und Federbein, verstärkter Stabilisator

Hinterachse: Einzelradaufhängung mit Schräglenkern, Schraubenfedern und Stabilisator

Bremsen: Scheibenbremsen rundum, vorn innenbelüftet

Räder: BMW Typ RC 090 in 8x17 Zoll

Reifen: Continental 215/40 R17

Sonstiges: Sitze in Originalstoff neu bezogen, vollrestauriert von MS Fahrzeugtechnik

Kommentar BMW M3 E30, der wahre M3!

Die Sportikone schlechthin und neben dem M5 E28 auch mein persönlicher Favorit aus der großen BMW-Modellpalette. Vorgestellt wurde der erste M3 als DTM-Homologationsmodell im Jahr 1985 auf der IAA in Frankfurt. Ein ganzes Jahr lang mussten sich die Fans noch gedulden, bis der erste M3 dann 1986 endlich die heilige Produktionsstätte der BMW Motorsport GmbH verließ und in den Handel kam. Es war eine pure Fahrmaschine für „wilde Kerle“, kein überflüssiger Schnickschnack, ein Sportgerät pur, ohne irgendwelchen Multimediakram, Soundmodul, Klappenauspuff oder weitere nutzlose Dinge, die das Fahrzeuggewicht nur unnötig nach oben treiben und den Fahrer im Cockpit zum Idioten degradieren. Dafür war der M3 aber mit einem der geilsten Triebwerke überhaupt, dem S14, ausgestattet, mit dem höchstens nur noch der Ford-BDA- oder der Ascona-400-Motor mithalten konnten, wenn es um die pure Leistungsentfaltung eines Saugers geht. Kein anderer M3 ist so agil, wendig und entfaltet auch heute noch seine Leistung so spürbar und so brachial wie der E30. Zahlreiche Motorsport-Siege – und das nicht nur in der DTM, sondern auch auf den unzähligen Rallyepisten dieser Welt – bescherten dem M3 der ersten Serie einen unendlichen Kultstatus. Aufgrund der zahlreichen Motorsportsiege wurden einige interessante Sondermodelle mit den Namen Ihrer Fahrer angeboten. Sie hörten auf Namen wie Cecotto, Ravaglia. Evo, Europameister oder Sport-Evo,

Ach ja, eigentlich sollte ich meinen Senf nur zu der Preisentwicklung des M3 geben, es heißt also für mich „Endstation Träumeland, alle aussteigen“, nüchtern beim Thema bleiben und nicht weiter in der Nostalgie versinken. Bei seiner Einführung im Jahr 1986 war der M3 E30 ab 58.000 DM zu haben. Das Sondermodell Cecotto gab es mit einer bis auf 215 PS gesteigerten Motorleistung und er war nur in den Farben macaoblau-met, misano-rot und nogarosilber zu haben. Von dieser Sonderserie wurden 505 Stück gebaut. 1988 wurde das M3 Sondermodell zu einem Preis von 69.900 DM angeboten, der Neupreis kletterte dann ein Jahr später auf knapp 72.000 DM. Der Preis des M3 E30 entwickelte sich stets nur in eine Richtung: nach oben. Im Jahr 2000 kostete ein guter M3 etwa 12.000 bis 13.000 Euro, die Sondermodelle wurden für nicht wesentlich mehr Geld angeboten. Fünf Jahre später musste man schon 15.000 Euro für ein gescheitertes Auto hinblättern. 2010 kostete ein M3 bereits 18.000 Euro – und dann ging es richtig steil aufwärts mit den Preisen: 2013 waren es 27.000 Euro, 2014 knapp 30.000 Euro, 2015 schon 47.000 Euro – und 2016 sind es noch einmal 10.000 Euro mehr. Ein sehr sauberer Johnny Cecotto kostet heute bereits 75.000 bis 80.000 Euro. Es bleibt darum nur noch abzuwarten, bis die ersten „Oldtimer-als-Geldanlage-Investoren“ auch auf diesen Zug aufspringen.

Christoph Pichura
Classic Analytic
Leiter Marktanalyse