



## M comme MOTORSPORT

Audi a la Quattro, Mercedes la 190 Evoluzione, BMW la M3 E30 : trois modèles des années 1980 qui ont marqué le début d'une belle tradition de berlines moyennes à forte vocation sportive, portées autant sur la piste que sur la route.

Dans le cas de BMW, cependant, la première M3 n'est pas seulement considérée comme la mère de toutes les M3, mais de toutes les M en général. Car même si elle est arrivée un an après la première M5, elle l'a presque dépassée en popularité, à tel point que beaucoup pensent que la dynastie de voitures de route créée par le département Motorsport de BMW est née avec elle. Lancée en septembre 1986 sous le nom de E30, la première BMW M3 a d'abord été conçue pour la compétition. Le succès commercial et sportif fut tel que BMW Motorsport dut augmenter les cadences de production et multiplia les versions. Aujourd'hui encore, la BMW M3 E30 reste l'emblème incontesté de l'image sportive de la marque bavaroise.

Dans les années 1980, BMW impose ses modèles comme « voitures sportives ultimes ». Parallèlement à son succès commercial, BMW souhaite renforcer l'image de son modèle phare et s'imposer dans le championnat du groupe A de la FIA. La Série 3 constitue une bonne base pour développer un modèle de compétition, mais elle n'a pas le moteur pour le faire. C'est donc tout naturellement que le département Motorsport de la marque se voit confier la tâche de concevoir et de construire les 5 000 exemplaires de la voiture nécessaires à l'homologation en Groupe A, le tout en 12 mois. Dès 1985, on parle d'une future série 3 super-sportive,

provisoirement baptisée M325i, capable d'affronter la toute nouvelle Mercedes 190E 2.3-16 et la Ford Sierra RS Cosworth. Le projet BMW M3 a vu le jour à la demande d'Eberhard von Kuenheim, qui a confié au directeur technique de BMW M GmbH, Paul Rosche, le développement d'un moteur haute performance. C'est ainsi qu'est née la BMW M3, une voiture entièrement conçue pour le sport automobile, même si sa version routière devait préserver le confort digne d'une bonne routière BMW.

La BMW M3 E30 a mis fin à de nombreuses spéculations lorsqu'elle a fait ses débuts au salon de l'automobile de Francfort en 1985. La production en série a débuté en mars 1986. L'aspect extérieur de la M3 E30 ne trompe pas l'œil averti. L'allure agressive de la BMW M3 reflète l'esprit de sportivité qui anime la création du département Motorsport. Rien n'est superflu et chaque modification est justifiée par les besoins de la compétition.



Lorsqu'il s'agit de la M3, le meilleur est à l'intérieur. Elle a commencé sa vie en 1986 avec le moteur Type 23 4E A. Il s'agissait d'un 4 cylindres de 2302 cm<sup>3</sup> développant 195 ch à 6750 tr/min. Ce même bloc est étroitement dérivé de celui utilisé en Formule 1. Il s'agit en effet du bloc 4 cylindres M10 surmonté de la culasse 4 soupapes par cylindre du 6 cylindres en ligne M88 apparu dans la célèbre M1, avec 2 cylindres enlevés pour l'occasion. Des bielles longues et plus légères ont été utilisées pour limiter les forces latérales. Cela permet de réduire les vibrations et d'utiliser des pistons à jupe courte. La décision d'utiliser un moteur à 4 cylindres plutôt que le traditionnel 6 cylindres en ligne Motorsport a été prise à l'origine pour deux

raisons. La première était le gain de poids évident et une meilleure répartition des masses, et la seconde était de pouvoir produire beaucoup de puissance à haut régime grâce à un vilebrequin plus court et donc plus rigide. Le vilebrequin de la BMW M3 est conçu pour dépasser les 10 000 tr/min. Avec un régime maximal de 7 300 tr/min, le moteur de la M3 de série pourrait donc offrir la même fiabilité que n'importe quel autre moteur.

La M3 E30 a permis à BMW de remporter un nombre record de 1436 victoires en « supertourisme », dont un championnat du monde, un championnat d'Europe et deux championnats d'Allemagne de 1987 à 1992. Née pour courir, la M3 s'est immédiatement imposée en compétition, avec une puissance atteignant 300 ch à 8 500 tr/min et une fiabilité remarquable. Dès sa première participation aux 24 heures de Spa en 1987, la M3 engagée par le constructeur se fait remarquer. A son volant, Roberto Ravaglia remporte le championnat du monde des voitures de tourisme. BMW France décide alors d'engager une voiture de rallye la même année. Préparée par Prodrive, la M3 engagée par l'équipe Béguin-Lenne remporte le Critérium de Touraine, puis le Rallye de Corse, surclassant les voitures à transmission intégrale pour remporter une seule victoire en Championnat du Monde.



La BMW M3 Prodrive est basée sur la réglementation du groupe A, développée à l'origine par BMW Motorsport pour les courses sur circuit, dont une version civile a été dérivée, conservant tous les paramètres qui devaient être partagés entre les modèles de course et de route selon les règles de l'époque. Comme son nom l'indique, cette version dérivée a été construite par la société anglaise Prodrive pour le rallye. Les raisons de ce choix sont claires. Nous sommes en

1986, et les innombrables problèmes liés à la classe "Cosmic" des véhicules du groupe B en rallye montrent clairement que l'année suivante, ces monstres surdimensionnés seront interdits. A cette époque, Prodrive possédait 6 MG Metro 6R4 - ils avaient investi des fonds considérables dans quelque chose qui était pratiquement inutilisable dès la saison suivante. David Richards, directeur de Prodrive, commença à chercher un projet pour les années à venir, et comme le Groupe A, des voitures de rallye plus civiles que le Groupe B, avait vécu en rallyes et sur circuits pendant un certain temps, et qu'elles étaient supposées être l'avenir du rallye, il tourna son attention vers elles. Comme il ne disposait que de quelques mois pour lancer le projet, négocier, construire et tester la voiture de course, Prodrive a naturellement cherché des véhicules déjà homologués, même s'ils ne participaient pas activement en rallye.



L'un des premiers candidats était BMW, en raison de son projet prometteur avec la M3. Celle-ci présentait toutefois un inconvénient évident : elle n'était équipée que d'une transmission aux roues arrière. Au début, les accords n'ont pas été des plus faciles : le projet d'homologation de la variante M3 avec une transmission intégrale a été rapidement balayé. De plus, BMW n'était pas très attiré par l'idée de voitures sales et abîmées par les stigmates des spéciales portant son emblème sur le capot. Cependant, les discussions se sont finalement avérées fructueuses. BMW a choisi la même stratégie que pour le circuit : il a fourni à Prodrive des informations techniques et un soutien, mais l'équipe a dû s'occuper elle-même de l'opération. Étant donné que, sans transmission intégrale, la voiture n'aurait jamais pu être particulièrement performante sur le gravier, la stratégie choisie a été de construire une

voiture performante dans les championnats locaux avec une prédominance de surfaces goudronnées et avec le soutien des concessionnaires BMW locaux. Cette stratégie convenait également aux sponsors attirés de Prodrive, le colosse de la cigarette Rothmans. Bien entendu, la variante circuit ne pouvait pas être mise immédiatement au départ d'une spéciale de rallye, car elle nécessitait une voiture plus lente, mais à tous égards plus polyvalente. Les modifications ont donc porté sur le moteur, qui a perdu sa puissance de pointe par le changement des arbres à cames et de la cartographie, mais qui a gagné en souplesse dans une plage de vitesse inférieure. Les premières variantes atteignaient une puissance de 275 ch, mais, dans les dernières spécifications, elle grimpait jusqu'à 295 ch (la variante circuit dans la spécification la plus élevée avait 320 ch). Le moteur Prodrive a été revu à l'origine par BMW, qui a décidé d'apporter ses propres modifications et préparations à un stade ultérieur du projet. Des changements ont également été apportés à la transmission, à l'origine une Getrag 265 à cinq vitesses avec un rapport final plus court était utilisée, mais elle a été remplacée plus tard par une transmission à six vitesses de leur propre conception. La carrosserie de la voiture a également dû être modifiée.



La M3 de série était déjà très rigide, ce qui était encore renforcé par l'arceau de sécurité. Les carrosseries des voitures de course BMW ont alors été fournies par la société française Matter, qui produisait déjà les carrosseries pour les versions circuit de la M3. Cependant, là encore, le châssis répondait aux spécifications du circuit et ne tenait pas pleinement compte de l'utilisation d'un deuxième siège dans la voiture. Le réservoir de la voiture a également été

réduit, car les courses de rallye permettent des ravitaillements plus fréquents. Des changements importants ont dû être apportés au châssis de la voiture.



Les amortisseurs du circuit Bilstein ne permettaient pas d'effectuer des levées correctes, de sorte que le constructeur, en coopération avec Prodrive, a développé une nouvelle variante de rallye. Les changements ont également concerné les freins : les énormes freins avant ont été réduits, tandis que les freins arrière ont été agrandis. La raison en est simple : une répartition plus équilibrée de l'effet de freinage entre les essieux est très bénéfique en cas de changements fréquents de l'adhérence des surfaces, ce qui, logiquement, n'est pas pris en compte sur les circuits. Un autre changement concerne les écrous de roue centraux - ils sont très pratiques sur les circuits, car ils permettent un remplacement très rapide des roues dans les stands. Cependant, ce remplacement s'effectue à l'aide de pistolets pneumatiques, qui génèrent des forces et des couples importants. Le problème de cette solution survient au moment d'un changement de roue standard à l'aide d'une clé. Le couple requis pour le démontage n'est pas facile à atteindre et, compte tenu de la fréquence des défauts et des changements de roue possibles au départ de chaque spéciale, cela constituerait une complication importante. L'outil spécial ajouterait du poids à la voiture, ce à quoi tout le monde s'oppose en rallye.

La première voiture est arrivée à Banbury en décembre 1986, et la première course de rallye avec le pilote français Bernard Béguin était prévue pour mars 1987 - l'échéance était suicidaire.

La première course de la voiture fut le Rallye des Garrigues de mars en France, avec Bernard Béguin au volant. Bien que la première se soit soldée par un échec total, la voiture ayant abandonné en raison d'une défaillance de l'installation électrique, le deuxième départ s'est soldé par une troisième place et le troisième par une victoire au championnat de France. Pendant ce temps, le duo de M3, préparé par Prodrive, a pris le départ sur le circuit d'Irlande. Là, les deux voitures ont connu un problème de pompe à essence qui, selon les premières constatations, ne distribuait plus de carburant dans les virages serrés à gauche. Avant le grand rendez-vous de la saison, le Tour de Corse, l'équipe avait pour défi d'éliminer ce défaut de conception. L'équipe est partie pour le Tour de Corse sans ces difficultés techniques. Cette course était extrêmement importante pour le programme, car en plus de faire partie du championnat de France, il s'agissait également d'une course de championnat du monde. Il y avait beaucoup de concurrence au départ, mais grâce au fait que la piste avait une surface goudronnée avec la caractéristique traditionnelle "virage à virage", la M3 pouvait penser aux plus hautes places. Dans la liste de départ, Prodrive avait deux pilotes - en plus du local Béguin, ils ont recruté le Belge Marc Duez. Dès le départ, Béguin prend la tête de la course, mais la situation est compliquée par la pluie, qui joue en faveur de la Lancia Delta Integrale à transmission intégrale d'usine. Cependant, avec l'assèchement de la piste, Béguin reprend le dessus, et même Jean Ragnotti, plus rapide mais imparfait, avec la Renault 11 Turbo à traction avant d'usine, ne peut rien y changer.



Le premier départ en championnat du monde signifie la première victoire pour M3, ce qui constitue une excellente publicité pour l'ensemble du projet. Grâce à des résultats prometteurs, Béguin prend la deuxième place au classement général du championnat de France 1987. Duez n'a pas eu autant de succès en Belgique et a terminé 8ème.



La saison 1988 a également apporté des titres absolus. Patrick Snijers, qui était passé à Manx pour la victoire en cours de saison, remporta le titre belge. Béguin répéta la deuxième place au classement général en France derrière Auriol avec son concurrent direct - la Ford Sierra RS Cosworth - et François Chatriot, qui avait débuté avec la Renault 11 Turbo, remporta également un grand succès dans le même championnat, en gagnant la quatrième place au classement général. En Italie, Andrea Zanussi a également connu le succès avec la M3.

L'année 1989 offre un titre de champion pour Chatriot en France et Duez en Belgique, mais il était clair dans les listes de départ que l'avenir serait pour les voitures à traction intégrale et qu'une fois leurs défauts initiaux éliminés, il y aurait peu de chance de rivaliser avec la seule traction arrière. Cela s'est confirmé l'année suivante en 1990, lorsque Chatriot a répété son triomphe en France, mais les pilotes belges pilotaient déjà des voitures à transmission intégrale et le très rapide Grégoire de Mevius ne s'est classé qu'à la cinquième place au général. L'année 1990 marque également la fin de la M3 en tant que principal projet de rallye pour Prodrive. La collaboration avec un constructeur automobile japonais spécialisé dans les voitures à transmission intégrale, qui souhaitait rendre ses produits visibles en Coupe du monde, a donné d'excellents résultats. C'est ainsi qu'est née l'époque peut-être la plus célèbre

de cette entreprise de l'Oxfordshire sous les couleurs de Subaru. Au total, 11 M3 de compétition ont été construites, dont 3 en version "terre", mais ces voitures ont également été utilisées sur l'asphalte.



Notre BMW M3 Rallye Prodrive, châssis P88-015, a été livrée à BMW France pour François CHATRIOT et Michel PERRIN pour la saison 1988. Leur première sortie a été en Championnat de France sur le Rallye Alpin de Behra, où ils ont terminé à la deuxième place. Ils participent ensuite au Tour de Corse, où ils terminent 4ème au classement général... Ils ont ensuite remporté deux fois la première place au Rallye des Garrigues - Languedoc-Roussillon 1988 et au Rallye Alsace-Vosges 1988. C'est ensuite Marc DUEZ et Pierre THIMONIER qui prennent le départ du Rallye des 24 Heures d'Ypres 1988 où ils terminent sur la 3ème marche du podium... CHATRIOT / PERRIN sont à nouveau au départ du Critérium des Cévennes 1988 qui se solde par un abandon sur problème de transmission et une deuxième place au Rallye du Var 1988. François CHATRIOT termine 4ème du championnat de France cette saison-là, les vainqueurs étant Didier AURIOL sur Ford et Bernard BEGUIN sur M3... A noter que François CHATRIOT et Michel PERRIN ont été champions de France en 1989 et 1990 au volant d'une autre M3 Groupe A... c'est dire si la voiture était bien née.

En 1989, la voiture change de livrée pour devenir "FINA" et participe au Tour de Corse avec les Marc Duez & Alain Lopes, qui terminent 6ème au classement général.

En 1991, P88-015 est achetée par Sabir GANY de La Réunion, après quelques rallyes sur l'île, il décide de franchir le pas vers la métropole, en s'adjoignant les services de "CARLOS" (célèbre spécialiste BMW). Sabir et CARLOS arrivent dans la région Nord Pas de Calais en 1992/1993, et deviennent rapidement les stars du public nordiste... Après un accident en 1994, tout a été

mis en œuvre pour ramener la voiture en rallye français. Sabir et Carlos, avec l'aide d'Eric Douart, alors concessionnaire BMW local, ont tout fait pour redonner à la voiture son lustre d'antan. Une nouvelle carrosserie de MATTER (fournisseur officiel de carrosseries BMW pour Prodrive à l'époque) a été montée sur la mécanique révisée de la voiture, et une révision complète a été effectuée. La carrosserie a été préparée et peinte dans le Nord (Ets Espace Grand Nord, concession Subaru d'Eric Douart), puis amenée dans un atelier : START (structure de préparation de véhicules de compétition, appartenant à 3 hommes, Sabir GANY, CARLOS et Jean-Michel. ...), et c'est avec une nouvelle déco qu'elle a pris le départ des spéciales du rallye de Béthune en 1994. Sabir l'emmène régulièrement sur les rallyes régionaux, nationaux et internationaux jusqu'en 1995. Il vend alors la voiture à Paul Molon, qui la revend à Stéphane Pallissier fin 1998. Les deux pilotes ont continué à participer régulièrement à des rallyes régionaux et nationaux. Il y a près de 20 ans, l'actuel propriétaire a acheté la voiture et l'a engagée à son tour, principalement dans des rallyes du Nord de la France. Stockée et restaurée dans sa configuration de 1988, la voiture a été utilisée sporadiquement au Tour de Corse, en 2012 en tant que précurseur avec François CHATRIOT à nouveau au volant lors du rallye national Las Vegas Hoppeland, ou en tant que voiture de démonstration lors du rallye Eifel 2016.

Avec plus de 100 départs en rallye depuis 1988, dont le célèbre Championnat de France et le Tour de Corse, et conduite parfois par les plus grands noms de la discipline, c'est une occasion unique d'acquérir un morceau d'histoire du rallye, prêt à rouler avec son PTH valide et à jour, et produit en seulement 11 exemplaires.



## *M is for MOTORSPORT*

*Audi has the Quattro, Mercedes the 190 Evoluzione, BMW the M3 E30: three 1980s models that marked the beginning of a fine tradition of sporty mid-size cars, equally at home on the track and on the road.*

*In BMW's case, however, the first M3 is considered to be not just the mother of all M3s, but of all Ms in general. For even though it arrived a year after the first M5, it almost surpassed it in popularity, so much so that many believe that the dynasty of road cars created by BMW's Motorsport department was born with it.*

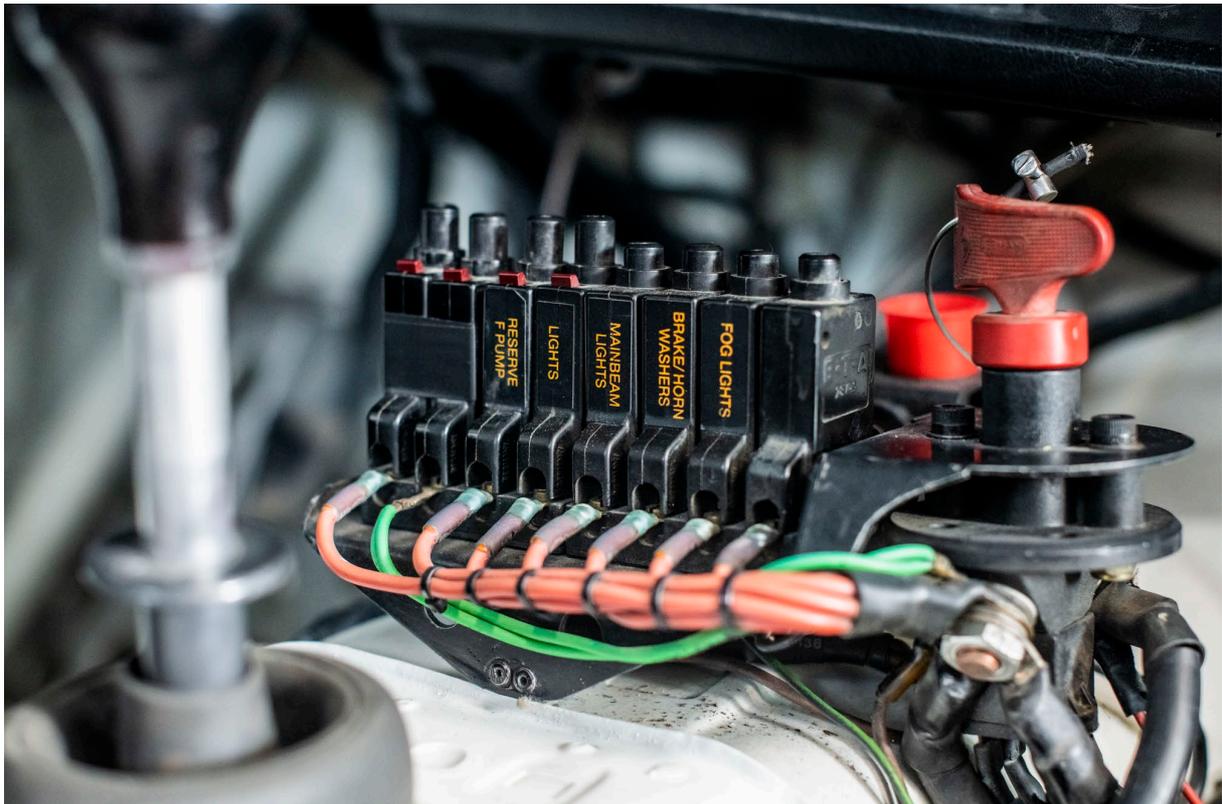
*Launched in September 1986 as the E30, the first BMW M3 was initially designed for racing. It was such a commercial and sporting success that BMW Motorsport had to increase production rates and produced numerous versions. Even today, the BMW M3 E30 remains the undisputed emblem of the Bavarian brand's sporting image.*



*The 1980's saw BMW establish its models as "The Ultimate Driving Machines". Alongside its commercial success, BMW wanted to strengthen the image of its flagship model and establish its name in the FIA Group A championship. The 3 Series provided a suitable basis for developing a competition model, but it lacked the engine to do so. So naturally, the brand's Motorsport department was given the task of designing and building the 5,000 examples of the car needed for Group A homologation, all of which had to be built in 12 months. As early as 1985, talk*

*began of a future super-sporty 3-series, provisionally named the M325i, capable of taking on the brand-new Mercedes 190E 2.3-16 and the Ford Sierra RS Cosworth. The BMW M3 project began at the request of Eberhard von Kuenheim, head of Management at the time, who entrusted the technical director of BMW M GmbH, Paul Rosche, with the development of a high-performance engine. Thus, was born the BMW M3, a car designed entirely for motor sport, even if its road version had to preserve the comfort worthy of a good BMW tourer.*

*The BMW M3 E30 put an end to much speculation when it made its debut at the 1985 Frankfurt Motor Show. Series production began in March 1986. The exterior appearance of the M3 E30 does not deceive the discerning eye. The aggressive look of the BMW M3 has undoubtedly influenced the fledgling world of tuning for years, but it reflects the spirit of sportiness that drives the creation of the Motorsport department. Nothing is superfluous, and every modification is justified by the needs of racing.*



*When it comes to the M3, the best is inside. It began life in 1986 with the Type 23 4E A engine. This was a 2302 cm<sup>3</sup> 4-cylinder engine developing 195 bhp at 6750 rpm. This same block is closely derived from the one used in Formula 1 racing. It is in fact the 4-cylinder M10 block topped by the 4 valves per cylinder head of the M88 in-line 6-cylinder, which appeared in the famous M1 with 2 cylinders removed for the occasion. Lighter long connecting rods were used to limit lateral forces. This reduced vibrations and enabled the use of short-skirted pistons. The decision to use a 4-cylinder engine rather than the traditional Motorsport in-line 6 was*

*originally taken for two reasons. The first was the obvious weight saving and better weight distribution, and the second was to be able to produce a lot of power at high revs thanks to a shorter and therefore stiffer crankshaft. The BMW M3's crankshaft is designed to exceed 10,000 rpm. With a maximum speed of 7,300 rpm, the production M3 engine could therefore offer the same reliability as any other engine in the range.*

*The M3 E30 gave BMW a record 1436 victories in supertouring races, including one World, one European and two German championships from 1987 to 1992. Born to race, the M3 immediately made its mark in competition, with power reaching 300 bhp at 8,500 rpm and remarkable reliability. From its first appearance at the 24 Hours of Spa in 1987, the M3 entered by the manufacturer made a name for itself. At its wheel, Roberto Ravaglia won the World Touring Car Championship. BMW France then decided to enter a rally car the same year. Prepared by Prodrive, the M3 entered by the Béguin-Lenne team won the Critérium de Touraine, then went on to win the Corsica Rally, outclassing the all-wheel drive cars to claim a single World Championship victory.*

*The BMW M3 Prodrive is based on a Group A vehicle, which was originally developed by BMW Motorsport for circuit racing, from which a civilian version was derived, which contained all the parameters, that had to be shared between the racing and road models according to the rules of that time.*



*As the name suggests, this derivative was manufactured by the English company Prodrive for rally racing. The motives for going this route were quite clear. The year was 1986, and countless troubles related to the "cosmic" class of Group B vehicles in the rally clearly showed, that the following year, these overengineered monsters would be banned. At that time, Prodrive owned 6 MG Metro 6R4 vehicles - they invested considerable funds in something, that was basically unusable from the next season. David Richards, head of Prodrive, began looking for a project for the next few years, and since Group A, a more civilian rally cars than the Group B, had lived in rallies and circuits for some time, and they were supposed to be the future of rally, he turned his attention to them. Since they had only three-quarters of a year for a start of the project, negotiating, building and testing the race car, Prodrive naturally hunted in the waters of already homologated vehicles, even if not actively competing in a rally.*



*One of the first candidates for a project car was BMW because of their promising project with the M3. However, it had one understandable disadvantage - it only had a rear-wheel drive. At first, the agreements were not the easiest - the plan to push for the homologation of the M3 variant with an all-wheel drive was quickly swept off the table. Moreover, BMW was not very attracted to the idea of dirty and beaten cars with their emblem on the hood. However, the discussions turned out to be quite successful in the end. BMW chose the same strategy as for the circuit races - it provided Prodrive with technical information and support, but the team had to take care of the operation itself. Since, without all-wheel drive, the car could have never been particularly successful on gravel, the strategy of building a car successful in local*

championships with a predominance of tarmac surfaces and with the support of local BMW dealerships was chosen. This also suited the titular sponsors of Prodrive - the cigarette colossus Rothmans.

Of course, the circuit variant could not be put immediately at the start of the special stage of rally, as it may require a slower, but in all respects more versatile, car. The changes thus concerned the engine, which lost its peak power, by changing the camshafts and mapping, but gained more flexibility in the lower speed range. The initial variants reached an output of 275 hp, but, in the last specifications, it climbed up to 295 hp (the circuit variant in the top specification had 320 hp). The Prodrive engine was originally overhauled by BMW itself and decided to make its own modifications and repairs at a later stage of the project. Changes also took place in the transmission - originally, a five-speed Getrag 265 with a shorter final gear was used, but it was later replaced by a six-speed transmission of their own design. The car body also had to be modified. To everyone's surprise, the standard M3 was already very rigid, which was further enhanced by the roll cage. Bodies for BMW racing cars were then supplied by the French company Matter, which produced bodies for the M3 circuit versions. However, again, the frame met the circuit specifications and did not fully consider the use of a second seat in the car. The tank in the car was also scaled down, as rally races allow more frequent refueling.



Major changes had to take place on the car's chassis. Bilstein circuit shock absorbers did not allow proper lifts, so the manufacturer, in cooperation with Prodrive, developed a new rally

*variant. The changes also affected the brakes - the massive front brakes were scaled down, while the rear brakes were enlarged. The reason is simple - a more balanced distribution of the braking effect between the axles is very beneficial with frequent changes in the adhesion of surfaces, which, logically, is not taken into account on the circuits. Another change concerned the central wheel nuts - they are very practical on the circuits, as they allow very fast wheel replacement in the pits. However, this replacement takes place with pneumatic guns, which deal with great forces and torques. The problem with this solution occurs at the moment of a standard wheel change with a wrench. The required torque for the disassembly is not easy to achieve and, due to the frequency of defects, and the associated possible wheel changes directly at the special stage, this would be a significant complication. The special tool would add weight to the car, which, of course, everyone resists.*

*The first circuit special reached Banbury in December 1986, with the first rally race with French driver Bernard Béguin scheduled for March 1987 - the deadline was suicidal.*



*The first race of the car was the March Rallye des Garrigues in France with the aforementioned Bernard Béguin behind the wheel. Although the premiere failed completely, as the car retired due to a fault in the electrical installation, the second start ended in third place and the third with a victory in the French championship. Meanwhile, the M3 duo, prepared by Prodrive, completed the start at the Circuit of Ireland. There, there was a problem with both cars with fuel pumps, which, according to initial notes, stopped distributing fuel in sharp left-hand turns. Before the important highlight of the season, the Tour de Corse, the team had a challenge to*

*eliminate this flaw in the design. The team left for the Tour de Corse without these technical difficulties. This race was extremely important for the project, because in addition to part of the French championship, it was also a World Championship race. There was a lot of competition at the start, but due to the fact, that the track had a tarmac surface with the traditional characteristic "corner to corner", M3 could think of the highest places. In the starting list, Prodrive had two drivers - in addition to the local Béguin, they recruited the Belgian Marc Duez. From the very beginning, Béguin took the lead in the race, but the situation was complicated by the rain, which played into the note of the factory all-wheel drive Lancia Delta Integrale. However, with the track drying up, Béguin started to get on top again, and even the faster, but flawed, Jean Ragnotti with the factory front-wheel drive Renault 11 Turbo could not change that. The first start in the World Championship meant the first victory for M3, which meant great advertising for the whole project.*

*Thanks to promising results, Béguin took second place overall in the 1987 in French championship. Duez was not so successful in Belgium and finished 8th.*

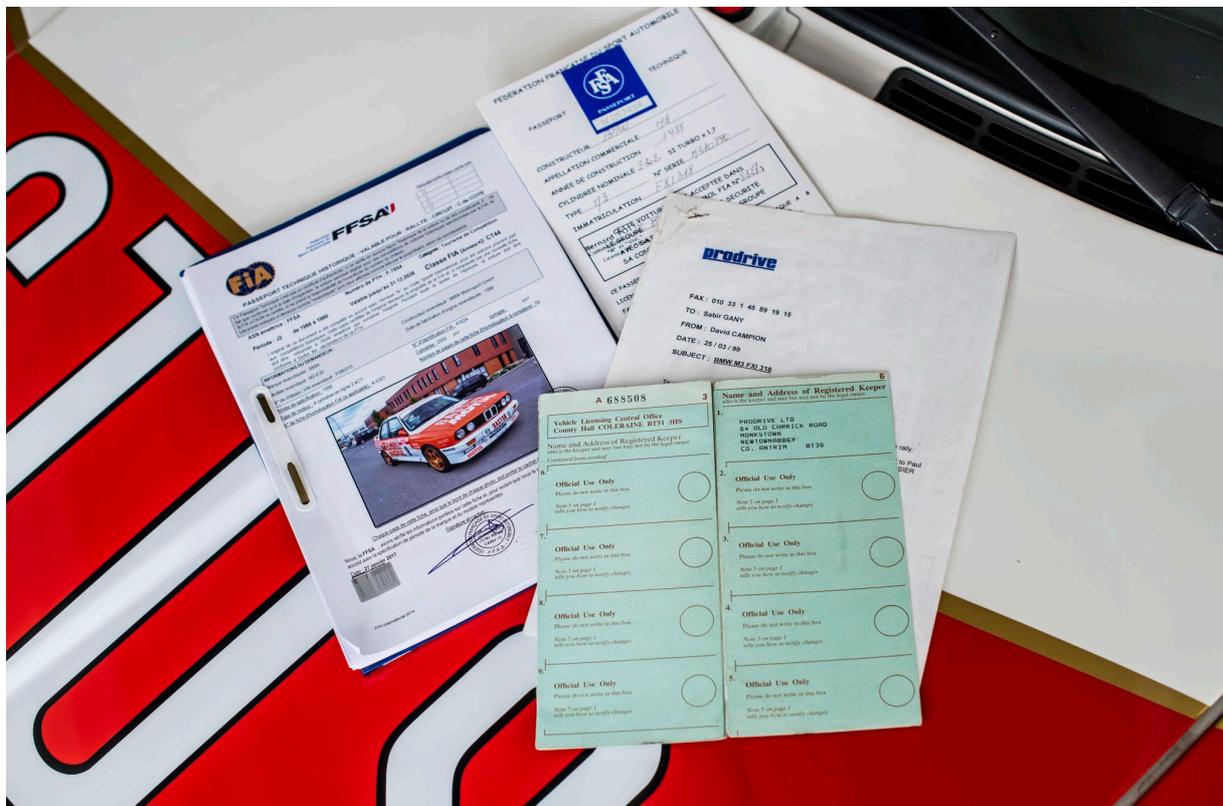


*The 1988 season also brought absolute titles. Patrick Snijers, who went to Manx for the victory during the season, won the Belgian title. Béguin repeated the overall second place in France behind Auriol with his direct competitor - Ford Sierra RS Cosworth - and François Chatriot, formerly starting with the Renault 11 Turbo, was also very successful in the same championship, winning fourth overall place. In Italy, Andrea Zanussi was also very successful with the M3.*

The year 1989 was a championship for Chatriot in France and Duez in Belgium, yet it was clear in the start lists that the bag was torn with all-wheel drive cars and once their initial flaws were removed, there would be little chance of competing with the rear-wheel drive alone. This was confirmed the following year, when Chatriot repeated his triumph in France, but the Belgian drivers, known from the M3 cockpit, were already piloting all-wheel drive cars and the very fast Grégoire de Mevius was only in fifth place total.

The year 1990 itself also marked the end of the M3 as their primary rally project for Prodrive. Great results came from working with a Japanese carmaker specializing in all-wheel drive cars, which wanted to make its products visible in the World Cup. This gave birth to perhaps the most famous era of this company from Oxfordshire. The carmaker was Subaru.

A total of 11 competition M3s were built, of which 3 in gravel specifications, but these cars were also used on tarmac.



Our BMW M3 Rallye Prodrive chassis P88-015, went to BMW France for François CHATRIOT and Michel PERRIN for the 1988 season.

Their first outing was in the French Championship on the Behra Alpine Rally, where they finished second. They then competed in the Tour de Corse, where they finished 4th overall... The pair went on to take 1st place twice in the 1988 Rallye des Garrigues - Languedoc-Roussillon and the 1988 Rallye Alsace-Vosges. Then it was Marc DUEZ and Pierre THIMONIER who took the start of the 1988 Ypres 24 Hours Rally where they finished on the 3rd step of the podium... CHATRIOT / PERRIN were again at the start of the 1988 Critérium des Cévennes

*which resulted in a retirement due to a transmission problem and a second place on the 1988 Rallye du Var. François CHATRIOT finished 4th overall in the French championship that season, the winners being Didier AURIOL in a Ford and Bernard BEGUIN in an M3...*

*It should be noted that Francois CHATRIOT and Michel PERRIN were French champions in 1989 and 1990 at the wheel of another Group A M3... which just shows how well-born the car was. In 1989, the car changed its livery to "FINA" and took part in the Tour de Corse with the Marc Duez & Alain Lopes, who finished 6th overall.*



*In 1991 P88-015 was bought by Sabir GANY from La Reunion, after a few rallies on the island, he decided to take the step to the French mainland, having enlisted the services of "CARLOS" (famous BMW specialist). Sabir and CARLOS arrived in the Nord Pas de Calais region in 1992/1993, and quickly became the stars of the Nordic public... After an accident in 1994, everything possible was done to bring the car back to French rallying. Sabir and Carlos, with the help of Eric Douart, then a local BMW dealer, did everything they could to restore the car to its former glory. A new body from MATTER (official supplier of BMW body for Prodrive at the time) was fitted to the car's revised mechanicals, and a complete overhaul was carried out. The body was prepared and painted in the Nord (Ets Espace Grand Nord, Eric Douart's Subaru dealership), then brought to a workshop: START (a structure preparing competition vehicles, owned by 3 men, Sabir GANY, CARLOS and Jean-Michel. ...), and it was with a new deco that it started on the special stages of the Béthune rally in 1994. Sabir regularly took the car out on*

*regional, national and international rallies until 1995. He then sold the car to Paul Molon, who sold it to Stephane Pallissier at the end of 1998. Both drivers continued to take the car out on regional and national rallies on a regular basis. It was almost 20 years ago that the current owner bought the car, and in turn entered it mainly in rallies in the North of France. Stored and restored to its 1988 configuration, the car was sporadically used in the Tour de Corse, in 2012 as the forerunner with François CHATRIOT again at the wheel during the Las Vegas Hoppeland national rally, or as a demonstration car during the 2016 Eifel rally.*

*With more than 100 rally starts since 1988, including the famous French Championship and the Tour de Corse, and driven at times by some of the biggest names in the sport, this is a unique opportunity to acquire a piece of rallying history, ready to drive with its valid, up-to-date HTP, and produced in only 11 examples.*

