

# ШАГ ЗА ШАГОМ

**■ Чем примечателен проект?**

Ярким стилем, и грамотным техническим наполнением, удачно соединенными в одном авто.

**■ Что нам понравилось?**

Сохраненный стиль классических спортивных BMW.

Год выпуска авто  
1998

Двигатель  
S50B32

Место прописки авто  
Москва

Владелец  
Алексей Давыдов, Raceport



**Первые чемпионаты time attack в России напоминали больше тусовку, чем осознанное действие. Каждый выкатывал на трассу то, что было в гараже. Свидетельство того, что все меняется — автомобили, готовящиеся под конкретную дисциплину, сезон к сезону, шаг за шагом...**

Интервью ДЕНИС АРЕНДАРЧУК  
Фото СЕРГЕЙ СМОЛЬЯНИНОВ

Одна из самых ярких и профессиональных машин чемпионата MaxPowerCars — перед вами. Думаю, многие помнят этот автомобиль. В фирменных цветах баварской конюшни в классическом кузове E36 она впервые появилась на треке в 2008 году. Владелец — Алексей Давыдов, известный в тусовке поклонник BMW и владелец компании Raceport, любезно согласился ответить на наши вопросы о машине.

**ТА: Алексей, как водится, начнем с покупки, какие задачи ставились перед донором?**

А.: Все просто, искался автомобиль из последних годов выпуска, без особых проблем по кузову и технике, так как первое время планировалось использовать почти стандартную комплектацию. В итоге был найден этот экземпляр BMW M3 Individual — единственная белая M3 в кузове E36 в Москве, практически в новом состоянии.

**ТА: Но это же был не совсем сток?**

А.: Да, тогда на машине уже была установлена секвентальная коробка передач SMG-I. Кроме того, из модификаций были кованые колеса и 4-точечные ремни. Автомобиль даже немного походил на внедорожник, так как одна из известных в Москве компаний еще старому владельцу установила пружины от дизеля (так как у них толще диаметр витка) и вместо того, чтобы получить планируемую жесткость, автомобиль поднялся до такого уровня, что можно было выступать на соревновании по бездорожью. Надо сказать, что в такой комплектации мы достаточно успешно отъездили сезон. Нужно было понять автомобиль, раскрыть его заводской потенциал и определить, в каком направлении двигаться.

**ТА: Что было изменено в межсезонье?**

А.: Зимой на автомобиль установили винтовую подвеску Bilstein B16, комплект тормозных суппортов Brembo с заводскими тормозными





**ПОД КАПОТОМ**

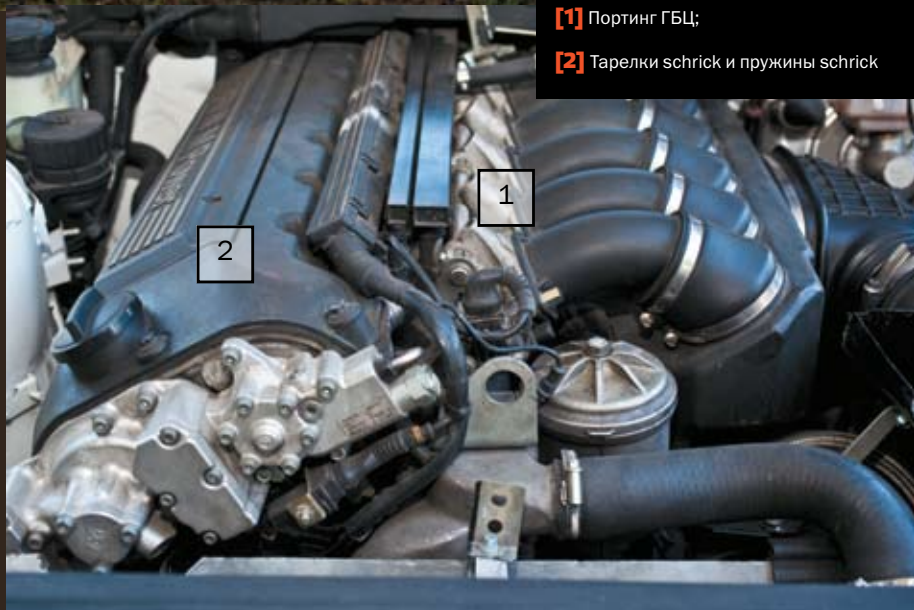
дисками от M3 следующего поколения, нижнюю оригинальную распорку X-Brace и регулируемые рычаги Reginz Performance. Долгое время не решался установить себе каркас безопасности, никак не хотел приобретать лишний вес (а это порядка 60 кг), я регулярно выбрасывал из машины детали, которые мне были без надобности на трек, к тому же дико не хотелось приобретать лишние килограммы даже в угоду собственной безопасности. Сейчас взгляды давно поменялись. Никакие секунды на трек не стоят безопасности... К слову, следующий год проездил с выше описанным минимальным джентльменским набором, так как всегда старался модифицировать технику только после того как навыки управления ею упирались в ее возможности.

**ТА: Хороший принцип, тем не менее, в 2011 году все увидели совсем другую машину!**

**А.:** Да, перед сезоном 2011 года в автомобиль было внесено самое большое количество модификаций. Большая часть коснулась деталей подвески, где резинометаллические соединения уступили ШС и полиуретану. А почти все кузовные панели из стали сменились на алюминий и карбон. В этот же период специалисты компании Raceport установили в машину сварной каркас безопасности. Последним штрихом стала главная короткая пара BMW Motorsport.

**ТА: И как изменения? Как машина ощущалась на трассе после проведенных работ?**

**А.:** После выезда на первый этап машину было просто не узнать, она кардинально изменилась. Управляемость — после доработок подвески, жесткость — после каркаса, а также мощность и торможение. Пришлось привыкать к автомобилю весь тренировочный день.



**[1]** Портинг ГБЦ;

**[2]** Тарелки schrick и пружины schrick

**АЛЕКСЕЙ ДАВЫДОВ:** „ПРЕДПОЧИТАЮ ТОЛЬКО АТМОСФЕРНЫЕ МОТОРЫ, ТАК КАК ГДЕ НАДДУВНЫЕ МОТОРЫ ЕДУТ 2-3 КРУГА И ВКЛЮЧАЮТ АВАРИЙКИ „НА ОСТЫВ”, ТАМ АТМОСФЕРНЫЕ BMW МОГУТ ЕХАТЬ ЧАСАМИ..”

**ТА: Сколько времени ушло на подготовку этой модификации?**

**А.:** Кому-то может показаться, что между сезонами много времени. На самом деле это не так, тем более когда автомобиль является представителем компании и всегда в приоритете клиентские автомобили. Мы не спали 3 или 4 дня, собирали авто. Dct небыта — из числа тех, кто ездит в МРС и заезжает в Рейспорт на



обслуживание или ремонт — завидев голый кузов (только-только после покраски) все в один голос твердили, что я никуда не смогу поехать. В предпоследнюю ночь оказалось, что комплектующие по мотору, в который мы вложили столько сил, пришли не те. Было быстро принято решение ставить другой мотор — стандартный (290 сил вместо 360). Даже никто и не думал останавливать процесс при возникшем недуге. Мы твердо решили закончить проект в срок и победить как гонку, так и весь сезон в целом. Накануне этапа в часа два ночи позвонил Степан Крумилов товарищ и одновременно соперник по чемпионату и попросил консультаций для заводки своей МЗ. У него машина тоже претерпела большое количество модификаций, поэтому не могли ее завести, так как было удалено много лишней проводки. В итоге в 2.40 ночи машина Степана на эвакуаторе приехала в Raceport. Электрик, повозившись с полчаса, отправляет автомобиль обрат-

но и опять переключается на наш автомобиль. 1 этап 2011 года начинался в 9.00. В 10.20 мы только сняли автомобиль с стенда сход-развал и погрузили на эвакуатор. В 10.00 меня опять набрал Степан и спросил, как наши дела. Я ему сказал, что мы закончили. Он ответил, что они тоже. И это после сборки обоих автомобилей за несколько дней!.. Такие марафоны должны заканчиваться только победами!

**ТА: Прошлогодний сезон стал для вас триумфальным в своем классе? Вы ожидали этого?**

А.: Мы ставили себе целью — выиграть сезон и стать чемпионами по итогу года. Так и случилось: мы и взяли первое место как на первом этапе, так и на последующих. Даже несмотря на сильную аварию в Смоленске в августе, когда автомобиль перевернулся, а между этапами было всего 2 недели. По приезду мы вновь целиком разобрали болид, исправили

изъяны и на следующем этапе — к удивлению остальных участников — были опять в пелотоне, поднялись на очередной подиум.

**ТА: Не страшно работать в постоянных дедлайнах, в условиях ограниченного времени, без длительных обкаток показывать результат?**

А.: В целом нет. Хотя автомобиль собрали за несколько дней, он проехал без поломок весь сезон. На тесты и тренировки не было абсолютно времени, но уверенность в машине — после полученных абсолютно новых ощущений после модификаций — крепла с каждым этапом.

**ТА: Чемпионат для этого автомобиля окончен или планируются очередные реинкарнации?**

ДА: На следующий сезон у нас много планов, и как всегда мы рассчитываем победить

**ТА: Удачи, времени осталось не так много! 🚩**





## BMW M3 INDIVIDUAL

### ДОРАБОТКИ

**ДЕМОНТИРОВАНЫ** салон, климат контроль, компрессор продувки катализаторов, планки под дерево, детали хрома, напольные ковры, потолок и прочие детали интерьера.

**ДВИГАТЕЛЬ** Портинг ГБЦ; Пружины schrick; Тарелки schrick; Полностью кастом выхлоп; Радиатор охлаждения Raceport; Полностью модифицированная компоновка системы водяного охлаждения; Полностью модифицированная компоновка системы масляного охлаждения с двумя масляными радиаторами

**ТРАНСМИССИЯ** Демонтирована секвентальная КПП SMG1; Установлена МКПП 5 ступ. От Z3 M Coupe; Модифицирован карданный вал; Установлен облегченный маховик Fidanza с сменой фрикционной накладкой.; Комплект сцепления ACT Органика performance; Главная пара BMW Motorsport; Short Shifter — BMW Group A

**ТОРМОЗНАЯ СИСТЕМА** Тормозные суппорты AP Racing передняя и Brembo задняя оси; Тормозные колодки Endless racing Тормозные диски с Performance Friction Тормозная жидкость Motul RBF 660 Прямоточное охлаждение тормозной системы Raceport

**ШАССИ** Винтовая подвеска Bilstein PSS9 Clubsport; Распорка передних стоек BMW M Original; Установка крестообразной растяжки X Brace; Верхние передние регулируемые опоры Ground Control; Задние верхние регулируемые опоры Reginz Performance Задние регулируемые рычаги Reginz Performance; Задние усиленные шайбы развалных рычагов Reginz Performance Распорка задних стоек Reginz Performance Полиуретановые сайлентблоки передних рычагов Reginz Performance Полиуретановые сайлентблоки задних рычагов схождения Reginz Performance Полиуретановые сайлентблоки подрамника Reginz Performance Полиуретановые опоры двигателя Reginz Performance Полиуретановые опоры КПП Reginz Performance Рулевое управление смещено назад на 35 мм Передний регулируемый стабилизатор H&R с полиуретановыми втулками Задний регулируемый стабилизатор H&R с полиуретановыми втулками Задняя нижняя распорка Reginz Performance

**КОЛЕСА** Полуслики Nitto NT01 Диски кованые D Force R17

**КУЗОВ** Алюминиевые двери от BMW M3 GT Элероны от BMW M3 GT Reginz Performance Задний спойлер в стиле GT с лезвием полностью из карбона Reginz Performance Крышка багажника карбон Reginz Performance Ковш Sabelt Taurus 4x точечные ремни Schroth Капот из карбона 2,3кг производство Reginz Performance Клатчстоп от Reginz Performance Пластиковые окна Каркас безопасности Raceport Полностью алюминиевое аэродинамическое днище с охлаждением и задним диффузором Raceport Торпедо обшита алькантарой Руль Мома утолщенный обшитый Алькантарой Аккумулятор с меньшим весом на 8 кг



### ЗАТРАТЫ ВРЕМЕНИ И ДЕНЕГ НА ПРОЕКТ

