

TYDZIEŃ DO KWADRATU

Zwykle na zrobienie firmowego wozu car audio trzeba instalatorom kilkunastu tygodni. A co można zrobić w jeden tydzień?

To musiało być niezłe wyzwanie dla Alpine. Firma przyzwyczała wszystkich do spektakularnych samochodów demonstracyjnych, nad którymi pracowano miesiącami. Tyle bowiem trwały prace nad tak wspaniałymi samochodami, jak Megane bez silnika, Fiat 500 czy amerykańskimi szalonymi projektami w stylu Mercedesa R lub BMW Sinister. Samochody miały szokować i zostać na długo w pamięci, więc nie żałowano na nie kasy. Wraz z Scirocco pojawiło się jeszcze jedno ograniczenie: na projekt, sprzęt i pracę nie można było wydać więcej niż 10 000 euro. Instalacja car audio epoki kryzysu?

Wbrew pozorom kryzys nie miał z tym nic wspólnego. Scirocco było bohaterem szczególnego konkursu zorganizowanego przez niemiecką stację telewizyjną DMAX. Konkurs polegał na współzawodnictwie dwóch warsztatów, które otrzymały identyczne Scirocco do przerobienia w ciągu 7 dni i 7 nocy. Warsztaty nie mogły przy tym wydać więcej niż 10 000 euro. Jeden z nich, Audiotyme z Altdorf koło Norymbergi, pod przewodnictwem Manfreda Stengla, skorzystał ze wsparcia Alpine, które wzięło udział w projekcie. I tak z zabawy zrodziła się misja stwo-

żenia nowego samochodu, który przy okazji mógł stać się wizytówką japońskiej marki w Europie.

Czasu było niewiele, więc instalatorzy postanowili pracować non stop. W firmowym garażu powiesili nawet specjalny zegar odliczający bezbłędnie czas do godziny zero. Od razu było wiadomo, że żadne szalone projekty nie wchodziły w rachubę. Nie starczy na nie ani czasu, ani tym bardziej pieniędzy. Stąd wykorzystano fabryczne miejsca w kabinie i zagospodarowano bagażnik. Stylistyczne gadżety i przebudowa wnętrza też nie mieściły się w planach, więc przyjęto konwencję, której dawno nie widziano u Alpine: dostosowanie się do fabrycznego wystroju i eleganckie wpompowanie sprzętu bez psucia seryjnej konwencji. Czy się udało? Zerknijcie sami. Auto krąży bowiem po Polsce po imprezach car audio, więc można je samemu ocenić podczas bliskich spotkań trzeciego stopnia. To będzie tym bardziej budujące, że samochód wbrew niemieckim oryginalnym tablicom rejestracyjnym widocznym na zdjęciach jest obecnie zarejestrowany w Polsce

i krąży na warszawskich blachach.

Siedem dni i siedem nocy spędzono na walce. Od razu zdemontowano całą tapicerkę wnętrza, by spokojnie przeprowadzić całą instalację i nieznacznie wygłuszyć wnętrze. W bagażniku w miejscu na koło zapasowe zmieszczono całą siłownię elektryczną samochodu z zasilaczem i akcesoriami. Budowano także skrzynkę z subwooferami, która docelowo miała być przytwierdzona do podłogi tuż za oparciem kanapy. Konstruowano również obudowę dla wzmacniacza, by umieścić ją na podłodze bagażnika tuż przy skrzynce subwoofera. Jednocześnie trwały prace upiększające auto. Przygotowano nowe fotele i boczki tapicerskie Dickinson-Weinberger, body-kit,

a nawet zmodyfikowane zawieszenie ze sprężynami wprost z firmy Eibach. Pod maskę trafił nowy chip SKN, a na zewnątrz pojawiły się felgi OZ z oponami Toyo. Wycięto odpowiednie naklejki na samochód, którymi pokryto nie tylko maskę czy drzwi, ale także i dach. Polakierowano dodatkowe elementy nadwozia (ospoilerowanie). Czasu jeszcze musiało starczyć na udzielenie kilku wywiadów telewizyjnych, gdyż dziennikarze DMAX pilnie dokumentowali ►►





budowę samochodu. Pozostało jeszcze dobrać i zmieścić sprzęt. Budżet wymusił zastosowanie sprzętu tańszego niż w dotychczasowych wozach Alpine.

Stąd zamiast Alpine F#1 Status w drzwiach pojawiły się głośniki dwudrożnego odseparowanego zestawu SPX-17REF (cena ok. 1300 zł) oraz dwa subwoofery SWR-1242D (cena ok. 700 zł za sztukę). Do nich podłączono trzy wzmacniacze z oryginalnej serii PDX – jedno z najdroższych urządzeń w instalacji audio, nie licząc stacji multimedialnej IVA-W505R. Czterokanałowy PDX-4.150 (koszt ok. 3000 zł) przeznaczono dla przednich głośników. Dwa jednokanałowe PDX-1.1000 (3500 zł za sztukę) zarezerwowano tylko dla głośników niskotonowych. Nie zabrakło oczywiście lansowanego przez Alpine procesora Imprint PXA-H100 (cena od 600 zł), czyli zabawy z DSP za mniejszą kasę. I tyle...? Jeszcze jest akcent multimedialny: nawigacja Blackbird, którą umieszcza się bezpośrednio w stacji multimedialnej. I nic więcej. Żadnych szaleństw z dźwiękiem kina samochodowego czy systemów multimedialnych podłączonych w każdym możliwym miejscu. Normalny system audio z nawigacją i stacją DVD. Taki, jaki instaluje sobie wielu klientów warsz-

tatów car audio. A jak taki normalny i powszedni system może brzmieć?

Normalny system audio może i musi brzmieć dobrze. W końcu za kasę znacznie mniejszą niż na komplet F#1 Status można mieć także fajne granie. Fajne, czyli jakie? Z mięsistym i sprawnym basem masującym kark, pośladki i całe plecy. Łatwo jest się o tym przekonać, słuchając samochodu, gdy system jest zestrojony na imprezę car audio. Kiedy całość wspomagana przez Imprint ma dobrze hałasować po otwarciu klapy bagażnika, w środku także jest przyjemnie. Może daleko mu wówczas do uniesień godnych audiofila, jednakże w zestawieniu z przednim kompletem można doszukać się miłych dla ucha akcentów. Da się odczuć ingerencję procesora, który dźwięk czyni bardziej plastikowym, na miarę epoki MP3, jednakże zawsze można go wyłączyć. Wówczas wystarczy tylko ochłonąć po rozstrzeleniu sceny dźwiękowej w bardziej słyszalną lokalizację miejsc montażu tweeterów i przyszyknąć do grania bez korekcji, by móc docenić zainstalowany system. Całość staje się wówczas bardziej harmonijna, spójna, ale jednocześnie jednostajna. Komu to przeszkadza, może ponownie włączyć procesor. W końcu dobry masaż pleców nikomu jeszcze nie zaszkodził. ■



**VOLKSWAGEN SCIROCCO
ALPINE**

▶ AUDIO	
Jednostka sterująca	Alpine IVA-W505R
Procesor	Alpine PXA-H100
Nawigacja	Alpine PMD-B200
Głośniki przednie	Alpine SPX-17REF
Subwoofer	2 x Alpine SWR-1242D
Wzmacniacz przedni	Alpine PDX-4.150
Wzmacniacze subwoofersów	2 x Alpine PDX-1.1000
Instalacja	Audiotyme, Altdorf, Niemcy