



ПОКОЛЕНИЕ „ИКС“

ФИРМА **ALPINE ELECTRONICS** АВТОР **АЛЕКСАНДР КИСЛИЦКИЙ** ФОТО **RICHARD TRUESDELL**

Этот автомобиль не похож ни на один из виденных нами ранее. То, что сотворили два американских инсталлятора с внедорожником „BMW X5“ с помощью компонентов „Alpine“ и собственной фантазии, иначе как прикладной магией не назовешь. Этот концептуальный, вне всяких сомнений, демокар произвел настоящий фурор на выставке CES-2005 в Лас-Вегасе. Стив Браун (Steve Brown) и Майк Ву (Mike Vu) заглянули туда, где до них побывала только смелая мысль...

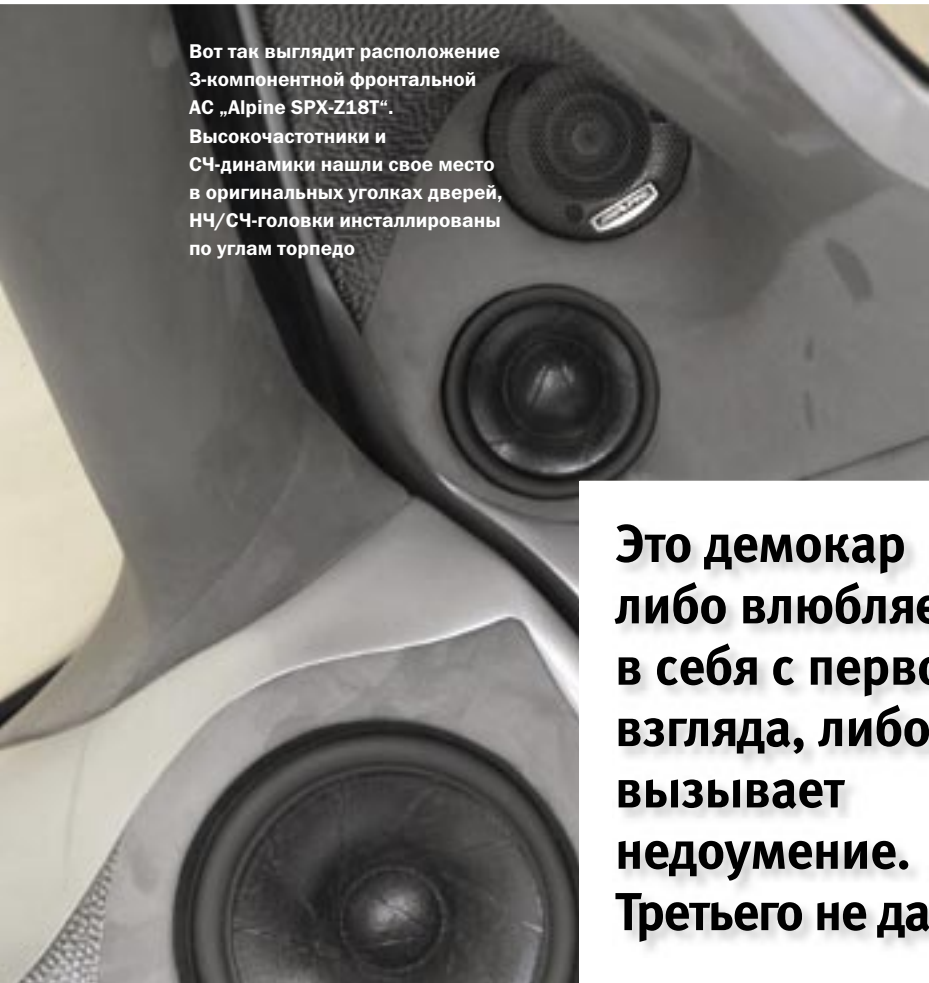


Д УЭТ инсталляторов в лице Стива Брауна и Майка Ву однажды уже удивил car audio&media-общественность своим произведением. На прошлогодней CES-2004 с успехом выступил демокар „Alpine“ на базе ставшего остро популярным в последние несколько лет автомобиля „Mini“. Вот уж чье возвращение, пусть и в обновленном виде, можно назвать поистине три-

умфальным. Однако успех успехом, а фанфары в честь „Mini Alpine“ уже отгремели. Что же дальше? Как, а главное, куда можно идти с инсталляциями на компонентах той же марки, чтобы снова привлечь внимание весьма искушенной публики в Лас-Вегасе, где по традиции собирается весь цвет мирового car audio&media?

Оказалось, что творческий тандем Браун-Ву в работе над демокаром


„Mini Alpine“ только наращивал свой потенциал. По признанию самого Майка Ву, в ходе инсталляции родилось столько идей, что их хватило бы еще на два-три демокара. Выбор следующего автомобиля лежал в направлении модельного ряда концерна „BMW“, только на этот раз „концептуалы“ решили поработать над перерождением одного из самых стильных представителей гаража




Вот так выглядит расположение 3-компонентной фронтальной АС „Alpine SPX-Z18T“. Высокочастотники и СЧ-динамики нашли свое место в оригинальных уголках дверей, НЧ/СЧ-головки инсталлированы по углам торпедо



**Это демокар
либо влюбляет
в себя с первого
взгляда, либо
вызывает
недоумение.
Третьего не дано...**



А вот таким образом крепится к кузову зеркало заднего вида. Стильно, необычно, по-настоящему концептуально!



Фронтальный бас в реальном его воплощении. Два 10-дюймовых сабвуфера „Alpine SWX-1022D“ работают в торпедо на отражение от лобового стекла



Это не автомобильный руль, а центр управления всем демокаром. Доводилось ли видеть что-нибудь подобное в „BMW X5“? Вряд ли...



Громкоговоритель центрального канала на базе 2-компонентной пары „Alpine SPX-Z15M“. Сзади на лобовое стекло проецируются показания приборов системы „Defi“





**Прозрачность и открытость
в отношении этого демокара
применимы во всех
отношениях!**

„Баварских Механических Мастерских“ — внедорожника „X5“.

„BMW X5“ — немецкий автомобильный аристократ, вожденный экземпляр в коллекции любого ценителя автомобилей, остающийся при этом не драгоценным раритетом, а вполне повседневным авто с уровнем комфорта, приемлемым даже для отпрыска королевской семьи. Браун и Ву, окрыленные идеями, решили изменить привычное представление о „BMW X5“, причем в основу дизайн-проекта легла успешно опробованная ими идея симметричности, воплощающая равновесие самого звука.

Симметрия как несомненный признак гармонии, а стало быть, и целесообразности, присутствует в оформлении этого демокара практически везде. Наиболее смелой задумкой стоит признать идею сделать двери полностью моторизованными, к тому же совершенно оригинального типа: выдвигающимися не вверх, не в сторону, а вперед. Такое решение несет в себе глубокий смысл, однако об этом чуть позже.

Начать, пожалуй, стоит с руля. Назвать это устройство рулевым колесом можно с известной натяжкой, поскольку больше всего оно похоже на штурвал современного истребителя или болида „Формулы 1“. Для облегчения управления автомобилем инсталляторы изменили передаточ-

ное отношение рулевого механизма, как это сделано именно в болидах „Формулы“. В центральной части этого узла размещен DVD-Audio/CD-тюнер „Alpine DVI-9990R“, ставший в этом году флагманским аппаратом топовой линейки „AlpineF#1Status“. Аппарат сосредоточил в стандартном корпусе 1 DIN все передовые технологии от „Alpine“, включая новую шину „IONBUS“, цифровой выход „DVD-Audio Link“, возможность полнообъемного управления цифровым процессором „Alpine PXI-H990“ и многое другое. Кстати, в этой инсталляции состав системы пополнили сразу два процессора „Alpine PXI-H990“, с помощью которых и было сформировано звуковое поле формата „6.1“.

Рулевую колонку оснастили замком зажигания, четырьмя многопозиционными джойстиком и дополнитель-

ными джойстиком и дополнитель-

ным энкодером. Сразу же за ней в торпедо установили фронтальную АС центрального канала. Для усиления эффекта на лобовое стекло спроецировали показания спидометра. Сделали это с помощью комплекта от компании „Defi“, которая поставляет проекционное оборудование и датчики дополнительных приборов. Над лобовым стеклом расположились два монитора „Alpine TME-M770“, разделенные посередине панелью управления „Defi“. Выглядит все это изобилие весьма концептуально, задавая общий тон остальным элементам инсталляции.

Акустическая часть инсталляции построена под звуковой формат „DVD-Audio“ со звуком „6.1“ и с собственной оптической шиной „IEEE 1394-Audio“, которая, по мнению Брауна и Ву, столь же разительно отличается от оптической шины „Toslink“, как впечатления от прослушивания

компакт-кассеты по сравнению с CD. Семиканальный звук в этом демокаре реализован по следующей схеме: фронтальные 3-компонентные АС „Alpine SPX-Z118T“, тыловые 2-компонентные АС „Alpine SPX-Z15M“, динамики фронтального и тылового центрального каналов на базе 2-компонентных АС „Alpine SPX-Z15M“ и два 10-дюймовых сабвуфера „Alpine SWX-1022D“.

Расположение компонентов этой 7-канальной аудиосистемы заслуживает отдельной главы в нашем

повествовании, а потому начнем с необычных моментов, которых в этом демокаре действительно хватит еще на несколько автомобилей подобного уровня. Именно тут во всем блеске реализована идея фронтального баса: Браун и Ву не стали размениваться на компромиссные или половинчатые решения — „вживили“ две алпайновские „десятки“ не куда-нибудь в район кик-панелей, чего вполне можно было ожидать от американской школы инсталляции, а в торпедо, с отражением от лобового стекла.

Смело? Да не то слово! Начнем с того, что этот вариант запредельного (а иначе и язык не поворачивается сказать — чистый Ultimate) размещения сабвуферов потребовал изготовления новой приборной панели, поскольку штатное торпедо у „BMW X5“ хоть и обладает внушительными габаритами, но на такие

**На редкость
цельная
работа, как по
интерьеру так
и по внешнему
виду, включая
обвес**



Вот что творится
в салоне демокара:
почти в воздухе висит
АС центрального
тылового канала
„Alpine SPX-Z15M“

**Плавные обводы элементов
интерьера вызывают ассоциации
с фантастической техникой
голливудских блокбастеров**

Это не выхлопная труба,
а воздуховод передних
вентилируемых тормозов,
установленный на боковой
накладке кузова



вольности все же не рассчитано. Рекомендуемый объем под 10-дюймовые сабы составляет порядка 30 л, а здесь их два, не стоит забывать об этом! Как изыскать в приборной панели внедорожника уровня „BMW X5“ „лишние“ 60 л? Браун и Ву нашли.

Высокочастотники и СЧ-динамики фронтальных АС „Alpine SPX-Z118T“ разместились по углам дверей, причем форма этих мест выполнена необычно, с плавными обводами внутри и снаружи. НЧ/СЧ-динамики фронта установлены в дверях, специально изготовленных для этого демокара. „Пятый элемент“ или „Звездные войны“? Забудьте! Реальность еще только начинает набирать обороты, а в глазах зрителей уже поселилось изумление.

Помимо ошеломляющего эффекта выдвижные двери несут в себе еще и познавательную-ознакомительную функцию. Стоит усесться поудобнее в одном из двух кресел демокара и включить музыку, как аудиосистема начинает работать при открытых дверях. А вот когда двери начинают закрываться, можно услышать, как в реальном масштабе времени формируется звуковая картина формата „6.1“. Между прочим, часть пути двери проходят вместе с сиденьем

автомобиля, что реализовано путем установки довольно мощного привода в районе торпедо.

Тыловые АС „Alpine SPX-Z15M“ размещены в верхней части задних стоек автомобиля, причем работа по преобразованию интерьера проделана настолько серьезная, что об узнаваемости „BMW X5“ и говорить-то не приходится. Здесь все не так, все иначе, и от понимания этого приходит осознание причастности к грандиозному замыслу. Плавные линии повторяются и в консоли, которая служит своеобразным антиподом торпедо, поддерживая 2-компонентную АС центрального тылового канала и корпуса процессоров „Alpine PXI-H990“.

Система работает с шестью(!) 4-канальными усилителями „Alpine MRV-F900“, с помощью которых реализован режим многополосного

усиления для АС всех семи каналов. Корпуса усилителей расположили в задней части салона, смонтировав для них стальной стеллаж, повторяющий обводы кузова. Задняя дверь автомобиля фактически перестала существовать в своем прежнем обличье, уступив место футуристической конструкции из прозрачного бронированного стекла. Для демокара такое решение трудно переоценить, и это новшество с восторгом приняла публика на CES-2005.

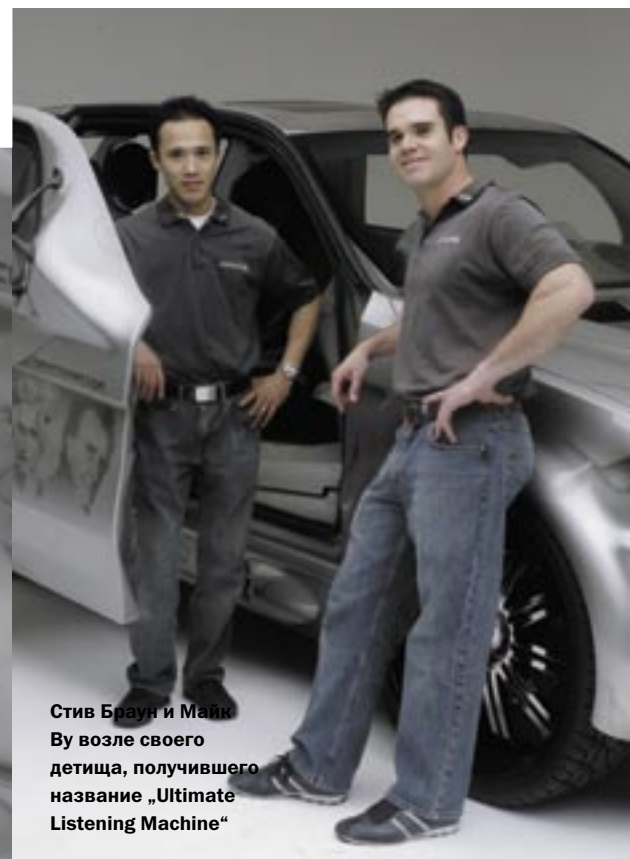
Продолжая описание дизайна автомобиля, никак нельзя пройти мимо эффектного внешнего обвеса с расширенными колесными арками, внешними воздухозаборниками и стильными зеркалами заднего вида. А если добавить сюда аэрографию кузова с лицами основоположников современной музыки и автографами самих инсталляторов, то впечатление создается полное и всеобъемлющее. Такое не забывается...

Эта работа стала, увы, последней в совместной деятельности Стива Брауна и Майка Ву. Майк открывает собственную студию „MV Designs“, а Стив будет и дальше работать в компании „Alpine“. Сможет ли кто-то превзойти их проект „The Ultimate Listening Machine“, покажет время... &

**Всё здесь
вызывает
неподдельное
удивление,
граничащее
с восторгом:
надо же,
как здорово
получилось!**



Аэрография выполнена в виде портретной галереи кумиров эстрады XX века



Стив Браун и Майк Ву возле своего детища, получившего название „Ultimate Listening Machine“