



Если ту же Ferrari большинство жителей Москвы и Питера регулярно наблюдают на улицах, то Wiesmann многие из нас видели только на картинках. Мы, если честно, тоже встречали его разве что на выставках, а потому этот проект, реализованный екатеринбургской студией «Оками Артсаунд» вызвал у нас интерес естествоиспытательского толка.

ТЕКСТ **ГЕОРГИЙ БЕЛОВ** ФОТО **АРТУР ГАФУРЬЯНОВ**
СТУДИЯ **ОКАМИ АРТСАУНД**

ШТУЧНЫЙ ПРОДУКТ

WIESMANN MF3 – НЕМЕЦКАЯ НЕОКЛАССИКА

Людей, которые разбирали Wiesmann, в нашей стране наверняка меньше, чем тех, кто летал в космос, – освоение всего, что связано с околоземной орбитой, отчего-то далось нашей стране значительно легче, нежели то, что связано с автомобилями. Единственным исключением из правила стала сфера car audio, тут наши соотечественники радуют результатами и за пределами страны. Но вернемся к кабриолету с гекконом на эмблеме. Естественно, первым делом нам захотелось узнать, что у него внутри, – чувство, понятное каждому, кто когда-то был мальчишкой и провел пару часов в углу за неудачное вскрытие отцовской электробритвы. Выяснилось, что внутри Wiesmann ничего хорошего нет – во всяком случае, с точки зрения установщика музыкальных систем. Причина, в общем, достаточно очевидна: все-таки это одна из немногих марок, которые строят автомобили по полукустарной гаражной технологии, некогда отличавшей все элитные марки до единой, от Rolls-Royce до Lamborghini. И последнее, о чем беспокоились ее создатели в процессе доводки очередного детища до совершенства, – это интересы парней из далекой (в сознании европейцев даже не укладывается насколько)

сибирской студии тюнинга. По большому счету, никто из конструкторов, похоже, всерьез не предполагал, что такую машину кому-то придет в голову разбирать. А потому, когда владелец пригнал Wiesmann MF3 для переделки интерьера – они в кабриолетах быстро изнашиваются даже в режиме использования «машины на выходные» – выяснилось, что сюрпризов прежняя обшивка интерьера содержала предостаточно.

ДЕМОНТАЖ

Во-первых, приборная панель в MF3 выполнена в сборе с конструкцией центрального тоннеля. По словам директора студии Артура Гафурьянова, эта, скажем так, деталь визуально выглядит больше, чем сам салон, и поначалу было вообще непонятно, как извлечь ее из машины и, самое главное, установить потом обратно. Во-вторых, для крепления многих деталей в Wiesmann используют герметик наподобие того, каким крепят лобовые стекла, а учитывая, что салон предстояло анатомировать по полной программе, радости это открытие тоже не добавило. Следуя известному принципу «глаза боятся, руки делают», капризное детище тевтонских мастеров в результате все-таки разобрали до винтика и работа закипела. Что касается обшивки интерьера, то специалисты студии решили сохранить прежнюю цветовую гамму, но на этом сходство с заводским салоном и заканчивается. По мнению специалистов «Оками Артсаунд», новый салон Wiesmann MF3 стал одной из самых совершенных работ студии. С материалами тоже не все так просто – необходимый сорт кожи удалось найти лишь

Конструкторы Wiesmann не предполагали, что их автомобиль кто-то будет разбирать

ИНСТАЛЛЯЦИЯ МЕСЯЦА

с помощью московских коллег из студии «SV-Art». На этом с описанием работ по коже можно, пожалуй, и закончить (ответы на большинство вопросов дадут фотографии) и перейти к музыкальной составляющей.

ЦЕНТР СИСТЕМЫ

Сооружать в машине систему повышенной сложности с множеством компонентов не было ни желания, ни возможности, ни смысла: места в кабриолете и так совсем немного. В конечном счете решено было остановиться на довольно аскетичной схеме «двухполосный фронт плюс сабвуфер». В качестве источника выбрали Alpine IVA-D310R – однодюймовую станцию мультимедиа с выдвижным 7-дюймовым сенсорным дисплеем. На первый взгляд, такой выбор может показаться несколько странным: в машинах под старину прекрасно смотрится McIntosh MX406, правда? Но в данном случае возобладали соображения практического толка. С одной стороны, владельцу не хотелось терять в возможностях, отказываясь от воспроизведения компрессируемых музыкальных форматов и просмотра видео, с другой – на этом кабриолете, как выяснилось, не слишком удобно парковаться задним ходом, плохо чувствуются габариты. Отвергнув народный парктроник, обыкновенно описываемый фразой «до характерного хруста», а заодно и обычный, передающий информацию звуковыми сигналами, владелец решил оборудовать машину видеокamerой. А камере, вестимо, нужен дисплей – еще один довод в пользу головного устройства, объединяющего достоинства одно- и двухдюймовых моделей. Пара слов о камере – она здесь не простая, а управляемая. Изменять угол обзора и направление «взгляда» можно с помощью выведенного на торпедо джойстика.

КЛАССИЧЕСКИЙ ЭТЮД

Фронтальные акустические системы построены на двухкомпонентном комплекте Alpine SPX-17PRO. Динамики решено было установить в штатные места. Таким образом, двухдюймовые твитеры (ведущие славную родословную от серии F#1 Status) поселились по углам торпедо, устремив диффузоры на лобовое стекло, а мидбасовые головки оказались не в дверях, как можно было бы подумать, а во внушительных порогах, которые в Wiesmann имеют внутренние объемы, причем очень неплохо изолированные еще на заводе. Низкочастотной секцией здесь заведует довольно интересный динамик Pioneer TS-SW1241D. Для инсталляции, воздвигаемых в сложных по части установочного пространства условиях, он может стать очень удачным решением: при 12-дюймовом диффузоре из армированного стекловолокна монтажная глубина лишь немногим превышает 8 сантиметров. В данном случае TS-SW1241D оказался как раз тем, что доктор прописал. Для него соорудили плоский, расположенный вдоль задней стенки кокапита закрытый корпус объемом 25 литров. Низкочастотник тут играет до 70 Гц, дальше в работу вступает фронтальная пара. Интересно, что при настройке системы установщикам пришлось немного задержать сигнал сабвуфера – довольно редкая ситуация, связанная с тем, что головка тут находится чуть ли не вдвое ближе к слушателю, чем даже мидбас.

НЕСНО А МАНО

Сигнал с головного устройства передается динамикам через единственный усилитель в системе – четырехканальник Alpine PDX4.150. Как нетрудно догадаться, одним из резонансов при выборе этого компонента стали его компактные размеры. PDX4.150 установили скрыто, он спрятан в тыловой части салона, позади пассажирского



КАМЕРА

Видеосигнал с камеры Alpine HCE-C200R выводится на экран ГУ. Одна из самых любопытных особенностей устройства – это возможность менять направление обзора, «осматривая» пространство позади машины. Управление камерой осуществляется при помощи джойстика, выведенного на приборную панель.

Головное устройство подбирали исходя из практических соображений, а не из эстетических



ГОЛОВНОЕ УСТРОЙСТВО

Alpine IVA-D310R оказалась на передней панели Wiesmann MF3 не просто так: во-первых, эта однодюймовая станция позволяет получить практически полный набор доступных сегодня мультимедийных возможностей, а во-вторых, ее 7-дюймовый экран понадобился владельцу как монитор камеры заднего вида, без которой на кабриолете сложно парковаться задним ходом. Также на этапе настройки пришлось очень кстати встроенный процессор.

Сабвуфер находится ближе к слушателю, чем мидбасы – так что с настройкой системы пришлось повозиться



САБВУФЕР

Низкочастотный динамик Pioneer TS-SW1241D номинальной мощностью 350 Вт (максимальная составляет 1400 Вт) и чувствительностью 88 дБ поместили в корпус закрытого типа объемом 25 литров. Одна из главных особенностей сабвуферной головки – крайне скромная установочная глубина, лишь немногим превышающая 8 см при диаметре диффузора 12 дюймов. Это позволило уместить сабвуфер в салоне, не затронув багажник.



ФРОНТАЛЬНЫЕ АС

Двухполосный компонентный комплект Alpine SPX-17PRO стал основой для постройки «фронта». 17-сантиметровые мидбасовые динамики с бумажно-стекловолоконным диффузором, снабженным продольными ребрами жесткости, установили в порогах, которые здесь обладают достаточным для их корректной работы объемом. Высокочастотники инсталлировали в штатные места в торпедо. Они играют на отражение от лобового стекла.

МНЕНИЕ ЭКСПЕРТА

«Кузов и салон автомобиля изготовлены вручную...»

АРТУР ГАФУРЬЯНОВ,
директор студии
«Оками Артсаунд»



Автомобиль очень необычный. Исходя из того, что увидел и потрогал руками, могу предположить, что кузов, как и детали интерьера, полностью изготовлены вручную, и практически все – из стеклопластика. Наверное, такой подход годится при мелкосерийном производстве, и, как можно предположить, это позволило сделать салон достаточно бесшумным, но нам доставило много проблем при его разборке и сборке.



сидения, под корпусом низкочастотника. Распределение выходов между динамиками в данном случае очевидно: одна пара мостом подключена к сабвуферной головке, вторая отдана в распоряжение фронтальных акустических систем. Вся проводка выполнена на кабелях торговой марки Monster Cable, причем ее прокладка тоже стоила немалых трудов – что-то разобрать в Wiesmann, как мы уже

говорили, занятие не для слаонервных. Вообще, странное дело – в сигарной культуре принцип ручного изготовления обозначили специально подобранным красивым термином *hendo a mano*, а вот для машин ничего похожего пока не придумали. Хотя здесь, как представляется, ручная работа требует как минимум не меньшего труда и опыта, чем в случае с табачной продукцией. СМ

СОСТАВ СИСТЕМЫ



WIESMANN

Пусть внешность автомобилей Wiesmann, веющая древней автомобильной стариной, вас не обманывает – компания, которая их строит, моложе большинства из нас. Она была основана в Германии в том же 1985 году, когда у нас началась перестройка, братьями по фамилии, как нетрудно догадаться, Висманн. В родственном дуэте было все необходимое для начала успешного предприятия: Мартин был дипломированным инженером, а Фридрих – экономистом. В эпоху глобализации делать машины полностью с нуля – затея рискованная, а потому в качестве агрегатной основы братья выбрали продукцию BMW (в частности, двигатель от М3), которую совместили с пространственной рамой и кузовом из предельно легких стеклопластиковых панелей. Дебютной моделью бренда стал Wiesmann Roadster с шестицилиндровым двигателем – до сих пор модельный ряд является, по сути, развитием заложенной в этот автомобиль идеи. Висманн подошли к делу серьезно – гоночному прототипу Wiesmann GT удалось установить рекорд круга на легендарной трассе Ле Ман. Описываемый в этой статье автомобиль – младший в семействе родстеров немецкой компании, его мощность 343 л. с., максимальная скорость – 255 км/ч, разгон до сотни занимает 4,9 секунды.