

DOTTOR JEKYLL e Mr. HYDE

Realizzata da un affiatato team capitanato da Stefano Nava e dal suo vice Valentino Arnoldi del centro di installazione Sound Folies, ecco finalmente sulle pagine di ACS la premiatissima Opel Tigra di Roberto Brugnetti. A presentarla è lo stesso proprietario (chi altro potrebbe farlo meglio di lui?)

ROBERTO BRUGNETTI

Nel famoso romanzo della letteratura inglese di fine '800, il benevolo Dott. Jekyll divide la sua esistenza con il suo "alter ego" Mr. Hyde, un "essere" che rappresenta il lato oscuro del dottore e che riesce a portarne alla luce le fantasie più nascoste. In egual modo l'auto in questione si presenta agli appassionati in due vesti contrapposte: una formale, cioè quella dotata di un'estetica strettamente simile alla vettura di serie, con colori, tessuti, strutture molto simili all'originale, ed una d'impatto, con colori contrastanti, illuminazione e movimentazioni funamboliche, il tutto legato da un unico filo conduttore, l'ele-

vato grado di finitura e di pulizia della realizzazione.

Parlando di realizzazione, come alcuni degli appassionati già sanno, questa vettura è stata realizzata da Sound Folies, un team di appassionati facenti riferimento al titolare del centro Stefano Nava, con la collaborazione del suo vice Valentino, ed al proprietario della vettura Roberto Brugnetti, che con l'impiego di circa 2500 ore di lavoro ha prodotto questo piccolo gioiello nella speranza di continuare a ben figurare nelle competizioni ad alto livello e soprattutto di potersi divertire in compagnia di tanti altri appassionati. (Nota: questo piccolo team in tre anni di

competizioni ha collezionato nelle categorie d'appartenenza: due Campioni Italiani NCA '98-'99, un titolo di campione GASCA '99 in categoria Internazionale, due primi, un secondo, ed un terzo posto alla finale SCAI '99, più circa una quarantina fra 1°, 2° e 3° posto raccolti in varie competizioni).

Esaminiamo ora la vettura. L'impianto è così strutturato: la sorgente è una Clarion DRX 9375 R, abbinata al CD changer Clarion CDC 1805; entrambi sono collegati mediante fibra ottica al processore di segnale Clarion DPH 9300, ed entrambi forniscono il segnale al parco amplificatori composto da tre Sinfoni, di cui un





La portiera egregiamente modificata ospita un altoparlante più grande di quello di serie, in questo caso un woofer AD 200 SPL.



La predisposizione del midrange letteralmente inventata sul cruscotto con la sua particolare conformazione. Da notare che tutti i trasduttori presenti in questo impianto sono coperti da griglie appositamente realizzate per proteggerne i preziosi coni.



La pulsantiera installata sul volante e collegata ad un telecomando Clarion opportunamente "sezionato" realizza ciò che si definisce telecomando a volante.

Amplitude 45.2 per midrange e tweeter, un Amplitude 90.2 per i woofer ed un altro Amplitude 90.2 per i subwoofer. Tutti i finali sono dotati di scheda crossover interna per il taglio attivo; è presente inoltre un crossover passivo autocostruito, con componenti selezionati e condensatori carta-olio, posto in un alloggiamento sul cruscotto della vettura che provvede al taglio fra midrange e tweeter e alla rotazione di fase dei woofer.

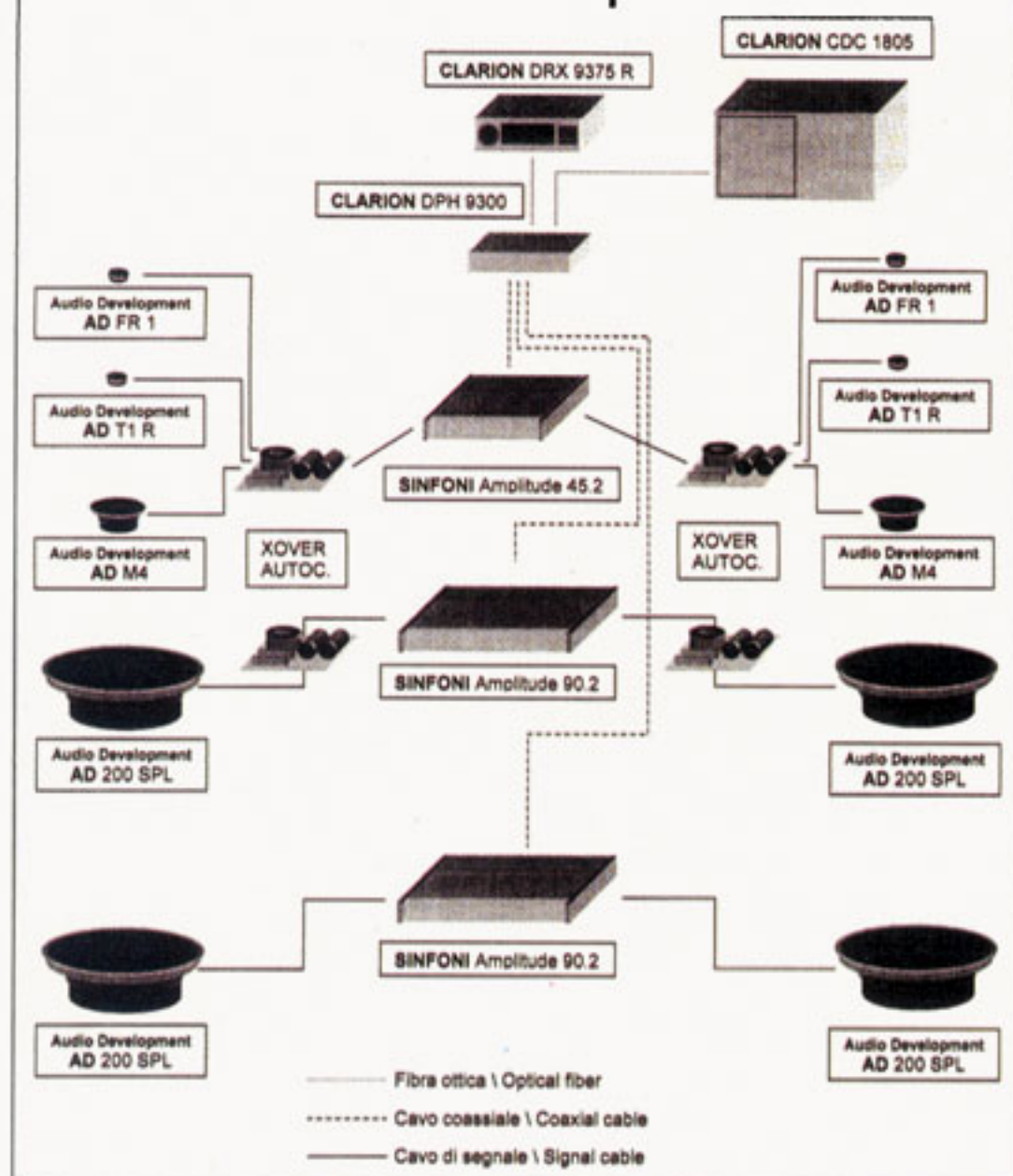
Il sistema anteriore a 3 vie è composto da una coppia di woofer Audio Development AD 200 SPL alloggiati nelle porte, una coppia di midrange sempre Audio Development siglati AD M4 posizionati sul cruscotto e l'immane supertweeter, l'Infinity Emit-n, posizionato sui montanti. Per la sezione ultrabassa è stata utilizzata un'altra coppia di AD 200 SPL posizionati in due volumi chiusi raccordati verso l'abitacolo, ricavati in prossimità dei sedili posteriori nei due fianchi della vettura.

L'alimentazione è assicurata dalla presenza di una batteria Optima 1000 CA in sostituzione all'originale che rifornisce, per mezzo di cavo Spectrum Cable con sezione 2 AWG, due condensatori Audiolink FC 1000 da 1 farad l'uno, i quali a loro volta servono uno l'amplificazione del sistema di altoparlanti anteriore, l'altro l'amplificazione del sub. Da segnalare che eccezion fatta per le fibre ottiche, di produzione Clarion, l'intero cablaggio dalla sorgente agli altoparlanti è realizzato con cavi e connettori Monster Cable, i quali contribuiscono in modo sostanziale ad elevare la qualità finale dell'impianto.

Osservando questa vettura dal punto di vista del normale utilizzo quotidiano, la prima cosa che colpisce, complice la scelta dei materiali e le particolari soluzioni progettuali, è senza dubbio la totale fruibilità di ogni parte del mezzo, tanto da rendere quasi non tangibile l'intervento dell'installatore. In altre parole l'impianto a bordo di questa coupé non ha compromesso in alcun modo né l'utilizzo, né tantomeno il già poco spazio destinato sia alle persone sia ai bagagli, anzi si può affermare con certezza che lo studio accurato degli ingombri ha permesso di utilizzare al meglio anche vani originariamente non sfruttati.

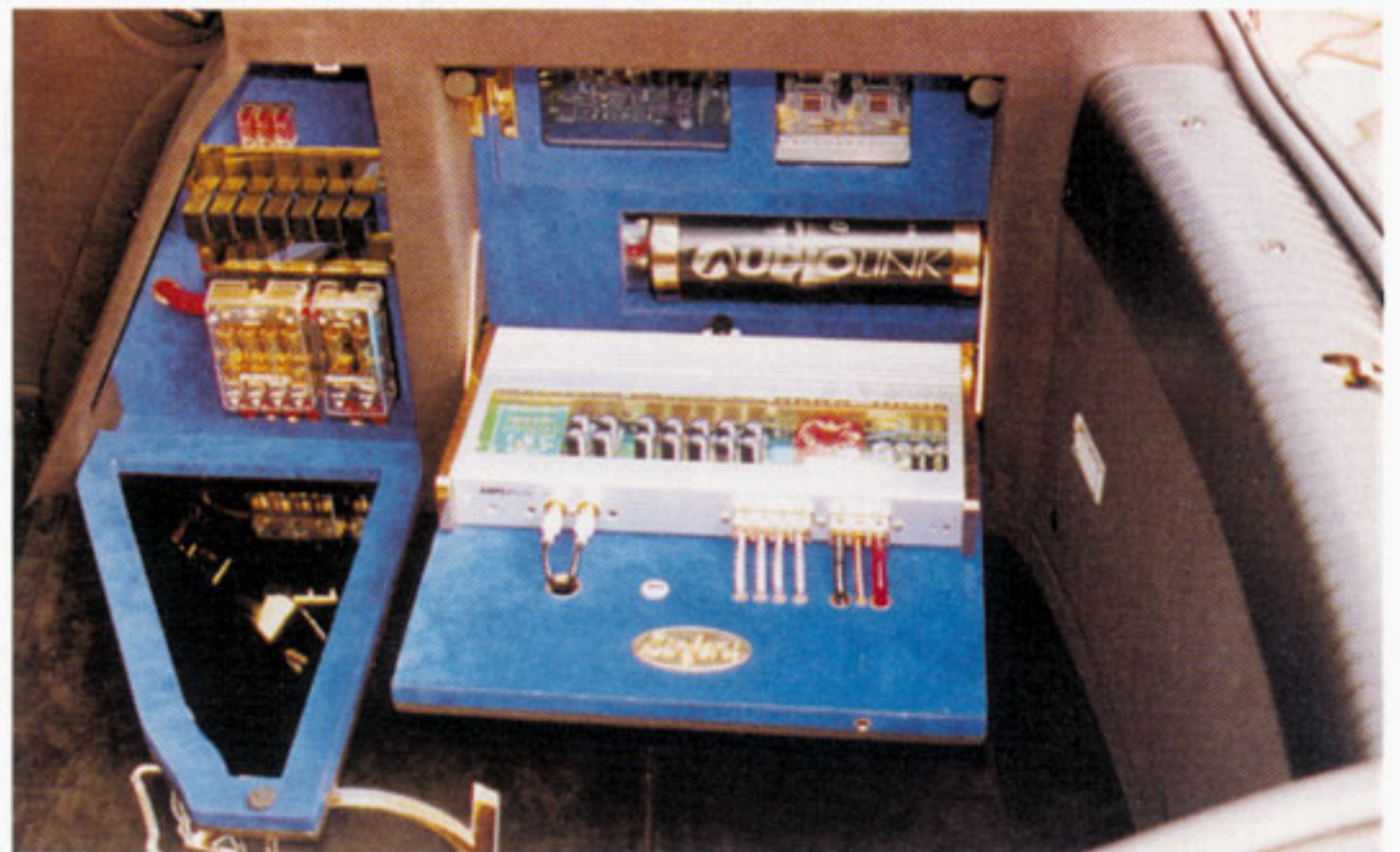
Questo risultato, ricercato e fortemente voluto da chi ha ideato il sistema installato su questa vettura, nasce per dimostrare, an-

Schema dell'impianto





Il lato destro del bagagliaio ospita il CD changer, il DSP, un condensatore e due amplificatori finali Sinfoni modelli Amplitude 45.2 e 90.2.



Sul lato sinistro troviamo l'altro amplificatore, un altro condensatore, dei crossover passivi, un gruppo relè, ed una fusibiliera, il tutto eseguito con cura maniacale come tutto il resto della realizzazione.

costruita con l'ausilio di varie tecniche al fine di ospitare un woofer da 200 mm, posto in posizione inclinata di circa 5,5 gradi verso il motore e verso l'alto, il tutto in una struttura composta da 4 parti, le quali consentono anche il non facile accostamento dei materiali di rivestimento dovuto al loro diverso spessore (0,5 mm per l'alcantara e quasi 4 mm per il tessuto spugnoso originale), il tutto protetto da una griglia metallica di ben 1 mm di spessore. Per l'insonorizzazione è stato utilizzato un particolare sandwich di neoprene e piombo, associato nelle parti esposte all'acqua a smorzante bituminoso applicato a spruzzo. Passiamo ora alla lavorazione del cruscotto, che, in origine privo di predisposizioni, è stato modificato con

l'ausilio di vetroresine, al fine di permettere il posizionamento dei midrange nella posizione che potete vedere, e successivamente protetto con due strutture appositamente sagomate sul cruscotto, per mimetizzare al meglio il comunque pesante intervento effettuato. I tweeter di questa vettura sono posizionati come su molte altre sui montanti anteriori, ma in questo caso sono stati volutamente occultati montandoli direttamente sulla parte metallica del montante e modificando quella in materiale plastico con l'aggiunta di una sottile griglia metallica che protegge il tweeter, il tutto ricoperto con tela acustica nera: il risultato finale è un montante indistinguibile dall'originale a tutto vantaggio dell'estetica e della funzionalità.



Eccellente il lavoro di ricostruzione delle fiancate posteriori che ospitano i subwoofer, realizzati con una seconda coppia di AD 200 SPL.



Immaneabile a bordo delle auto che partecipano a trofei "internazionali" la cassetta con gli attrezzi, utilissimi in caso di problemi tecnici all'impianto.

Rimanendo nella zona anteriore della vettura, da notare i comandi al volante, costituiti da due tastiere prodotte per la Opel Vectra e modificate "fondendole" con un telecomando Clarion, dal quale sono stati estrapolati alcuni dei comandi base per il funzionamento dell'impianto; è presente inoltre nella zona sottostante il posacenere un piccolo check-control che monitorizza costantemente la tensione della batteria, e a scelta mediante un pulsante posto in prossimità del controllo la temperatura di ogni amplificatore. Anche questo accessorio che si presenta coperto da un plexiglas fumé risulta invisibile

quando l'impianto non è in funzione. Osserviamo ora la zona dei sedili posteriori: qui troviamo una delle soluzioni più apprezzabili per chi vuole come si suol dire "salvare capra e cavoli", infatti, sfruttando il fatto che essendo di fronte ad una vettura priva di porte posteriori lo spazio che si trova di fianco ai sedili risulta essere inutilizzato, e anche se con non poche difficoltà (come potete vedere dalle fotografie il pistone a gas che sostiene il portellone posteriore attraversa completamente la zona in questione), si è ottenuto per ogni lato un volume chiuso di circa 25 lt, dove viene fatto lavorare in

configurazione bass reflex (l'accordo è ben visibile nella foto) un driver da 200 mm. La struttura che costituisce questo particolare sub è piuttosto complessa, ma ricalca a grandi linee la struttura delle porte, da cui riprende anche la soluzione della griglia metallica a protezione dell'altoparlante.

Infine prendiamo in considerazione il vano bagagli della vettura, a prima vista il baule sembra non aver subito modifiche rispetto all'originale, basta però togliere il piccolo cuscino rivestito d'alcantara nera che ne protegge il fondo durante l'uso quotidiano e subito si vede apparire il grande logotipo del centro d'installazione, che troneggia nel suo color oro immerso nel nero dell'alcantara che riveste non solo il piano, ma anche il lamierato sottostante, la ruota di scorta e persino il triangolo d'emergenza. A questo punto per la prima volta compare nelle mani del proprietario della vettura un telecomando provvisto di quattro pulsanti, ed al solo tocco di uno di essi improvvisamente il logo sul fondo del baule inizia a brillare di una bellissima tonalità azzurro/blu... un altro pulsante, seguito immediatamente da uno ancora, e come per magia senza alcun intervento esterno i due lati verticali del baule si schiudono come due scrigni, ruotando verso il basso, lasciando apparire tutto quello che di prezioso vi è contenuto: l'interno dei due vani è completamente ravvivato dall'illuminazione blu emanata da tubi neon posti all'interno, i quali stanno a sottolineare il rivestimento delle strutture con alcantara blu elettrico. Il resto giudicatelo voi osservando le fotografie: nel fianco destro potete vedere il CD changer, il processore di segnale, il condensatore, che attraverso la fusibiliera a due vie alimenta i due amplificatori, che sono stati dotati di due aperture non previste di serie che permettono la visione degli stampati (da notare che i cablaggi "spariscono" per così dire in uno spessore di soli 20 mm); nel fianco sinistro potete osservare, oltre al condensatore che serve il sottostante amplificatore dedicato al sub, incastonati nello sportello che consente l'accesso al vano ricavato posteriormente, i relais che sovrintendono al funzionamento delle motorizzazioni e la scheda di ricezione del telecomando... ah!, forse alcuni di voi si staranno chiedendo a cosa serve il quarto pulsante del telecomando?

Presto detto, una leggera pressione e il CD changer, un cosiddetto triple-six, cioè un caricatore da ben 18 CD, si muove verso il centro del baule, portandosi in posizione visibile e meglio accessibile. Da notare che il CD changer è facilmente rimovibile dalla sua sede per consentire la sostituzione delle lampadine del faro destro, ed allo stesso modo tramite lo sportello nel vano a sinistra è possibile effettuare la stessa operazione all'altro faro. ■