

Я наблюдаю за Вами семь дней и пришёл к выводу, что Вы меня достойны!

Г. М. Садовников,
сценарий т/ф «Большая перемена»

Большая перемена



ПЕРЕМЕНА ПОЛУЧИЛАСЬ ДЕЙСТВИТЕЛЬНО БОЛЬШОЙ, А СЛУЧИВШИЕСЯ ЗА ЕЁ ВРЕМЯ ПЕРЕМЕНЫ — ЗНАЧИТЕЛЬНЫМИ. НО НЕ ВСЁ МЕНЯЕТСЯ, КАК ВЫЯСНИЛОСЬ...

Одна из работ этой самарской студии у нас печаталась. Десять лет назад, когда студии было два годика, а журналу — пять. Тем интереснее взглянуть, что изменилось, а что мы вправе записать по разряду вечных ценностей.

Не изменилось, например, место прописки студии. Сегодня, когда в журнале есть рубрика «Неместные», эта работа должна была бы попасть туда, но она оказалась здесь, в «Системах». Потому что прибыла на фотосессию и прослушивание прямо к порогу редакции, а значит — привезла сюда и переложила на наши плечи и уши всю ответственность за изложенные ниже факты и впечатления. Но, сохраняя преемственность рубрик, предоставляю слово идейному вдох-

новителю проекта, а в свободное от этого время — хозяину машины Дмитрию Матяеву.

«Благодаря моим родителям, в особенности — отцу, любовь к музыке у меня с детства. Мой отец Александр Матяев — известный музыкант, создатель гитарной школы, умер в 2006 году, но память о нём живёт — в декабре 2012 года в Кирове прошёл уже второй международный фестиваль-конкурс классической гитары имени Александра Матяева. И этот музыкальный проект в некоторой степени тоже посвящён ему.

Для меня погружение в автозвук началось в 2000 году, тогда предметом забот был ещё ВАЗ-2110. Его оснащением занимался Александр Григорьев (его проект на базе ВАЗ-21093 был в «АЗ» №8/2003). Жизнь менялась, в том

Студия:

«Лаборатория Автозвука», Самара

Руководитель проекта:

Александр Григорьев



SUM

Тип системы: мультимедиа

Аудио: 2-полосный фронт + 2-полосный тыл + сабвуфер

Источники: Alpine INA-W910R, Alpine TUE-M4CI

Усилители: Mosconi AS 100.4, AS 200.2

Акустика: Morel Elate 6.2 LE

Сабвуфер: Morel Ultimo SW-10

числе и в смысле автомобилей, дав возможность оценить штатные аудиосистемы многих иномарок (от Bose на Audi A4 до Bang & Olufsen на Audi Q7). Системы были разные, а вывод — один: в любой машине систему нужно строить под себя».

Исходя из этого, Mercedes Benz GL-350 TDi 4Matic был заказан в базовой комплектации, а дооснащением занялся Александр Григорьев, получив тем самым возможность



ВОЗМОЖНОСТИ
ГОЛОВНОГО УСТРОЙСТВА
ИСПОЛЬЗОВАНЫ
ЗДЕСЬ НЕ НА 100%,
А ЧУТОЧКУ БОЛЬШЕ.
ПРИМЕРНО НА 146%



Дооснащение
автомобиля
сопровождалось
и дооформлением
салона

вновь, после десятилетней перемены, презентовать свою работу на наших страницах. Дмитрий ставил нестандартные задачи, Александр искал решения, в результате плодотворного творческого сотрудничества автомобиль полностью преобразился, причём не внешне, а по существу. Занял процесс четыре месяца, что, по нашим меркам, не так уж и много — помимо впечатляющей набором функций мультимедийной системы, автомобиль получил новый салон, даже на подголовниках вышиты инициалы владельца.

Что изменилось, а что осталось прежним в стиле мастера установки? Сохранилась приверженность главным устройствам Alpine. Вот только с ними самими случились немалые перемены, произошли они и с требованиями, которые



В перчаточном
ящике поместился
основной блок
«компонентного»
видеорегастратора
и интерфейс для
«i-десерта»

сейчас к этой технике предъявляются. Источником сигнала стал мультимедийный комбайн Alpine INA-W910R, теперь, разумеется, двухдюймовый, разумеется — мультимедийный, разумеется — с навигацией. Возможностей у аппарата



Привычка к Alpine сохранилась. Сами Alpine стали другими...

много, и здесь они использованы даже не на 100%, а чуть больше — на 146%, благо в линейке Alpine есть вся необходимая периферия и не нужно решать задачи сопряжения разнородных устройств в одно целое — сохраняется един-

ство управления и полная функциональность всех компонентов. Единственным отходом от монобрендового принципа построения мультимедийной и управляющей обвязки стал «рулевой» интерфейс, его выбрали модели Phonicar CAN.

Большому автомобилю хороший обзор необходим, поэтому



На задних окнах — антенны для приёма цифрового телевидения

установили камеры — переднюю Alpine HCE-C212F и заднюю Alpine HCE-C210RD. Штатная камера в такой машине тоже бывает, но вы бы ещё штатную акустику



Пульты есть, и наготове, но нужны они не всегда благодаря рулевому интерфейсу

вспомнили... Тем более что на экране монитора можно просматривать изображение с двух камер одновременно.

Затем настал черёд цифрового DVB-T-тюнера Alpine TUE-M4CI с двумя антеннами Alpine KAЕ-210DV. Тюнер управляется через тачскрин монитора Alpine, то есть пульт ДУ от самого тюнера брать

Мидбас установлен в штатное место, но внутри (потом увидите) оно устроено необычно



В штатном месте и пищалка, но по этому поводу у нас позже возникнут вопросы

в руки не придётся. Наличие двух AV-входов позволяет использовать тюнер и как коммутатор для подключения дополнительных источников — чем не преминули воспользоваться.

В каком-то смысле ещё одним источником сигнала стал видеорегистратор Intro SDR-G40. Встроенный GPS-модуль фиксирует координаты автомобиля, что позволяет впоследствии просматривать видеоконтент с привязкой к Google Maps. Сам блок находится в перчаточном ящике, а просмотреть запись событий можно в любой момент на мониторе головного устройства.

Регистратор может вести запись одновременно с четырех видеокамер, в данном случае ограничились одной фронтальной, установленной перед зеркалом заднего вида. Сюда отлично вписалась камера Intro VDC-HF,



Это не кнопка запуска двигателя (хотя похоже). Это — управление видеокамерой

изначально предназначенная для автомобилей Honda. Рядом поселился радар-детектор Escort Passport 8500 X50. Формально он отношения к системе не имеет, но из песни слова не выкинешь... На закуску, как теперь полагается, i-десерт: iPod, iPad, iPhone. Для их подключения тоже предусмотрено всё необходимое.



С источниками сигнала и их сложными взаимоотношениями, кажется, разобрались. Теперь настал черёд аудиотракта. Тут всё не в пример проще, можно сказать — классика в чистом виде: двухполосные фронт и тыл плюс сабвуфер, для мультимедийной системы тыл перестаёт быть тылом и становится полноправным участником процесса воспроизведения.

А вот как эта архитектура реализована на практике — интересный материал по разделению происходящего на «большие перемены» и «вечные ценности». Прежде всего обращает на себя внимание иной подход к монтажу новых компонентов. В ВАЗ-2109 любой нештатный элемент улучшает дизайн. В «Мерседесе», как известно, ухудшает. Пусть не гарантировано, но с большой вероятностью. Поэтому и фронтальная, и тыловая акустика стоит по штатным местам и работает с «родными» пассивными кроссоверами. Кроме того, если в 2003 году трёхполоска с купольными среднечастотниками была естественным выбором для системы премиум-класса, то к 2013-му взгляды на этот вопрос несколько изменились.

Акустика в этой системе — и вечные ценности, и большие перемены одновременно. Вечные — потому что Александр любит акустику Morel, умеет её ставить и делал так и до начала «Большой перемены», и сейчас. Сама акустика стала другой: сюда взяли два комплекта Morel Elate 6.2 LE. Модель с точно таким же названием, но без LE существует параллельно, и это совсем другая



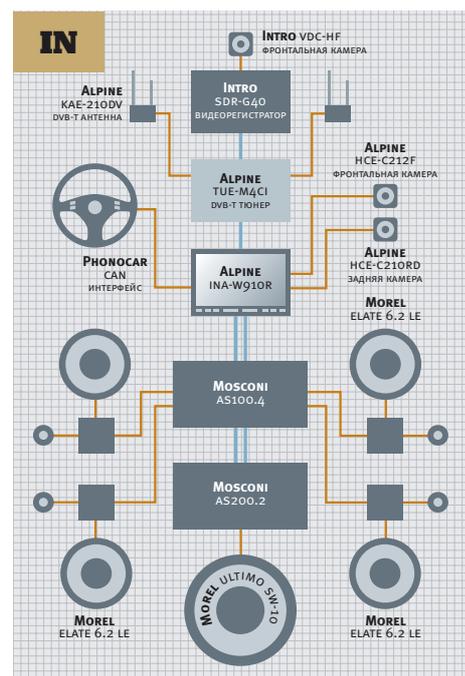
Мидбас Elate LE (карбон взамен полипропилена) смонтирован на мощном опорном кольце



Двери у этой машины разборные, отсюда — доступ к тылам динамика при монтаже



Новые кроссы Morel — не чета старым по возможностям настройки





Усилители и буферная ёмкость вписались в багажник, как будто заранее знали: здесь им жить



АРХИТЕКТУРА СИСТЕМЫ — ЭТО И «БОЛЬШИЕ ПЕРЕМЕНЫ», И «ВЕЧНЫЕ ЦЕННОСТИ»

Рабочий момент (чуть не забыли): рама усилителей, размеченная под будущих жильцов



модель, достаточно сказать, что у одной (той, что старше и без LE) диффузоры полипропиленовые, у другой (моложе и LE) — сэндвич на основе углеволокна. И кроссовер теперь — не то, что было когда-то в «девятке», с широчайшими возможностями настройки, включая выбор крутизны среза и уровня.

Динамики установлены на панелях дверей через переходные кольца с болтовым креплением. Автомобиль сравнительно тихий, поэтому тотальную виброобработку делать не стали — ограничились только дверьми. Эта модель автомобиля, надо отметить, предоставляет установщику редкие возможности работы с дверьми: внутренние панели снимаются целиком после высверливания заклёпок, открывая удобный доступ ко всем полостям.

Сабвуфер — Morel Ultimo SW-10, четырёхомный. Тогда, до перемен, сабвуферов Morel почти не было, а Xtant — были (такой как раз стоял в «девятке»). Теперь — наоборот... Сабвуфер поместили в левом заднем крыле в закрытом корпусе объёмом около 30 л.

Усилители — тоже результат больших перемен. В «девятке» эту роль с большим успехом у аудитории играли знаменитые в прошлом (но, увы, оставшиеся в нём) Xtant. Зато появились такие,





Видеокамер на машине много. Точнее — столько, сколько надо



Плоды глобализации: израильский сабвуфер за мерседесовской звездой...

уникальный экранированный провод КСФЭ ТУ-16-505.798-75. Почему несуществующей? Да там клеймо стоит: 17 октября 1989 года. А это значит — СССР... Разъёмы на них установлены EOS PR-1036, импортные. Или... Ну хорошо, пусть будут считаться импортные. А результат... вновь передаю слово хозяину: «Меня часто спрашивают, доволен ли я машиной. Конечно, у меня же Alpine...»

SQ

Звучание оказалось собранным, детальным и аккуратным, впрочем, я этого ожидал, исходя из теоретических положений: общепризнанно яркая манера подачи звукового материала Alpine здесь сочетается с мягким почерком Morel. Звуковой диапазон в целом неплохо сбалансирован, но не без замечаний: в области нижней середины есть шероховатость — вероятнее всего, вследствие низкой установки динамиков. Средние частоты подаются пастельно, без резкости, в области высоких присутствует некоторая «хрустальность» — звучание многих записей от этого стало более выразительным. Бас звучит «аккуратно, но сильно». Макро- и микродинамика хороши, звуковой сцене не помешала бы более тщательная фокусировка.

которых не было тогда: Mosconi из серии Audio System — четырёхканальный AS 100.4 обслуживает фронт и тыл, двухканальный AS 200.2 в мостовом включении работает на сабвуфер. Оба усилителя и буферный конденсатор Stinger 901501 расположены под

задним сиденьем на специально изготовленной сварной раме. Межблочные кабели... Обычно мы этот вопрос обходим, здесь обойти никак нельзя. Кабели сделаны по индивидуальному проекту, для их изготовления из закровов уже не существующей Родины извлечён