

Мне всегда было трудно с лошадьми. Посередине они неудобны, а по краям — опасны.

Уинстон Черчилль

Рубрику ведёт Железный ШИХМАН

Конь для премьеры

Лошади не виноваты, что сэру Уинстону не удалось найти с ними общего языка. Видимо, у него были завышены требования к комфорту посередине и обострено чувство опасности по краям.



Студия:

«Автобам»

Руководители проекта:

Алексей Прудников,

Максим Чуркин,

Дмитрий Штырков

SUM

Тип системы: аудио

Состав: 2-полосный фронт + сабвуфер

Источник: штатный

Процессор: Audison Bit Ten D

Усилители: E.O.S. AE-475, AE-350.1

Акустика: ScanSpeak 18W/8531Goo, D3004/602000

Сабвуфер: Sundown Audio SA10

Этот конь премьер-министру, наверное, подошёл бы. Опасность, во всяком случае со стороны головы, здесь не такая, как у иных «Мустангов», в отличие от них, распугивающих своим V8 прочих участников движения, этот оснащён деликатной по американским меркам «шестёркой».

Что же касается комфорта посередине, то именно за этим «Мустанг» элегантной рысью и проследовал в студию. Уровень комфорта посередине был отличным во всём, кроме звукового оснащения, что, разумеется, никого не удивляет. Идея предстоящих улучшений оказалась вполне в духе нынешних тенденций, когда результаты вмешательства в интерьер автомобиля должны быть незаметны.

Это относилось и к штатному головному устройству: оно не только довольно органично вписано в общий дизайн интерьера, но и снабжено, пусть в базовом варианте, Ford Sync — системой голосовых команд и многофункциональным интегрированным блоком Bluetooth-коммуникации.

Остальные компоненты, разумеется, прискакали отдельно от «Мустанга», но и они установлены с максимальным уважением к ярко выраженной заокеанской стилистике салона.

Вмешательство внешне оказалось минимальным — все компоненты вписаны в интерьер, мидбасовые динамики вообще стоят в штатных местах. Но акустика — совсем не автомобильная. Калибр мидбасовых динамиков ScanSpeak



18W/8531Goo составляет 18 см, и посадочное место потребовало серьёзной доработки. Вибродемпфирование и герметизация двери позволили раскрыть потенциал динамиков, бас получился вполне полноценным даже до установки сабвуфера (что не стало, разумеет-



ШТАТНАЯ «ГОЛОВА» И
ЦИФРОВОЙ ПРОЦЕССОР
ЕЩЁ НЕДАВНО
СЧИТАЛИСЬ ИДЕЙНО
НЕСОВМЕСТИМЫМИ



ся, основанием для того, чтобы его не устанавливать).

Купольные пищалки ScanSpeak D3004/602000 — в стойках лобового стекла «по-процессорному», то есть с ориентацией более или менее осью на слушателя. Именно потому, что система задумывалась как процессорная. Штатная «голова» и цифровой процессор в одной системе ещё недавно считались несовместимыми если не технически, то во всяком случае идейно. Эти времена ушли, наиболее современные процессоры с самого начала задумываются как «процессоры-интеграторы», берущие сигнал от штатного источника и приводящие его в сознание до начала собственно обработки и коррекции. Здесь использован именно такой — Audison Bit Ten D. У него четыре



Сохранение штатной «головы», помимо эстетического, имело и практический смысл: так оставалась в строю система Ford Sync

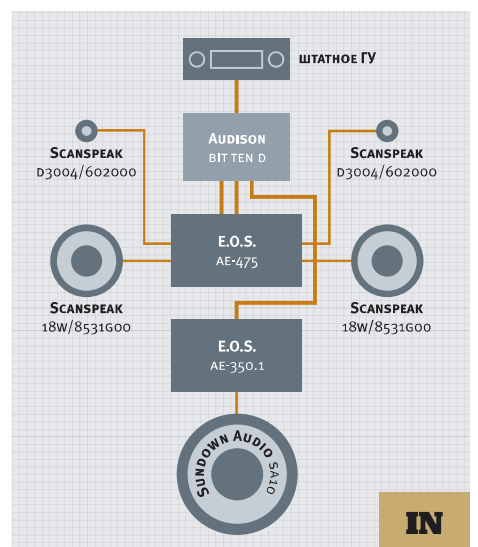


Пищалки Scanspeak (одни из самых компактных) установлены в стойках «по-процессорному»

18-сантиметровые неавтомобильные мидбасы удавалось пристроить в дверях, благо двери — огромные



Немалую часть объема сабвуферного корпуса удалось задвинуть внутрь крыла



входа высокого уровня с новой системой настройки оптимальной чувствительности и пять независимых аналоговых выходов.

Собирать воедино сигнал от штатной системы здесь не пришлось, в этой комплектации он на выходе появляется не замученный, остаётся принять, облагородить и раздать потребителям. Возможности для этого богатейшие: многополосный кроссовер с частотами

среза, ограниченными только границами звукового диапазона, эквалайзер и система временных задержек во всех каналах. Для оперативной подстройки смонтирован блок управления DRC, а базовые настройки выполняются с ноутбука по USB.

Усилителей в системе два: для поканального фронта — четырёхканальный E.O.S. AE-475 — класс АВ с достаточным током покоя,



Всё, кроме правого заднего угла багажника, осталось (или выглядит) свободным

ПОДАЧА БАСА
МОЩНАЯ, НО
АККУРАТНАЯ, БЕЗ
ПРИЗНАКОВ ГУЛА И
РЫЧАНИЯ ДАЖЕ
НА БОЛЬШИХ
УРОВНЯХ





RTA



Выбранного объёма эспизльному по замашкам сабвуферу хватало с лихвой, звуковое давление нарастает по мере снижения частоты вплоть до 25 Гц. При этом сабвуфер идеально интегрирован с мидбасами фронта. На средних частотах есть заметные нерегулярности вблизи 300 Гц и 1,2 кГц, именно они, наиболее вероятно, и придают звучанию индивидуальность. В принципе, возможность скорректировать АЧХ в этой области есть (процессор, не забыли?), но решили не спешить, наработать статистику. Пищалка в зоне своей ответственности ведёт себя образцово и не теряет пыла даже на самых верхних частотах.

самое то для фронта. Впрочем, и сабвуферный моноблок E.O.S. AE-350.1 работает в классе АВ, что в наше время уже становится редкостью.

Самое же интересное во всей этой истории — сабвуфер. По общему убеждению, Sundown Audio — бренд «давилый», но Алексей, «ведущий конструктор» проекта, решил по-своему — и не ошибся. Голос у сабика оказался чистый и сильный, притом что объём закрытого корпуса невелик, всего

При поднятой (на газовых упорах) раме доступ к запаске ничем не затруднён

Оба усилителя и процессор смонтированы внутри довольно плоской подъёмной рамы

15 л, и его удалось в значительной мере скрыть в правом крыле.

Усилители и процессор установлены на подъёмной раме, закрывающей нишу запасного колеса в полу. Сверху рамы — фальшпол, функциональность багажника (выше пола) не пострадала, отсек запаски тоже остался в прежнем виде. В общем, на этом краю «Мустанга» не то что опасности, но и неудобства не появилось.



SQ

Прослушивание проходило по стандартной программе с диска АМТ.

Тональный баланс выстроен отлично, особенно это относилось к средним и высоким частотам. Струнные и духовые инструменты звучат очень реалистично, без искажений и призвуков, вокал ясный. Определённый индивидуальный почерк у системы есть: голоса кажутся как бы крупнее и ближе, чем обычно, но это только способствует комфортности восприятия.

Нижний бас и суббас выделены заметно, но без фанатизма. Подача баса мощная, но очень аккуратная, даже на очень больших уровнях громкости не было признаков гула и рычания, запас по перегрузочной способности у мидбасов и сабвуфера немалый.

Звуковая сцена стабильная, хорошо позиционирована по ширине, хотя и не очень высокая. Впрочем, при низкой посадке водителя, полагающейся этой машине, высота сцены оказывается вполне достаточной.