

Коготок увяз — всей дикой кошке пропасть.

Бразильская народная мудрость

Рубрику ведёт **Железный ШИХМАН**

Студия:

Accent-Audio

Руководитель

проекта:

Дмитрий Малыгин



По научной классификации ягуар — это кошка. Даже не кот, а именно кошка. А у кошек (да и котов тоже) бывают свои кошачьи недуги. Надо только иметь на примете хорошего ветеринара...

Hоный Jaguar XF после прошлогоднего рестайлинга — машина неоднозначная. Вместе с наследственными благородными обводами и мощным двигателем автомобиль получил в приданое довольно шумный салон. Собственно, для устранения этого недостатка ягуар и подкрался к воротам ветклиники Accent-Audio. И голос, как показалось хозяину зверя, у него какой-то странный. Может, подлечить надо?

Оказалось — таблетками тут не обойтись, лечить надо всерьёз. В ходе рестайлинга автомобиля аудиосистема была «улучшена» знахарями-маркетологами до крайней, хронической стадии. В понимании маркетологов — чем больше динамиков, тем лучше. Каких и куда — уже не важно. В результате при прослушивании тестовых записей обнаружились даже не дефекты звучания, а его частичные пропажи — куда-то исчез рояль, например... Ну, может,

не совсем исчез, но то, что осталось — это не рояль. Многие инструменты изменили размеры и тембр. Массовое внезапное ухудшение слуха исключалось, исцелять хищника решили современными радикальными средствами.

Подумывали о пересадке сердца (в смысле головного устройства), но решили оставить штатное. Оно интегрировано в систему настолько фундаментально, что замену могло оправдать лишь низкое качество источника, что, к счастью, не так. Вот в отношении акустики это, к несчастью, так. Однако расположение динамиков пришлось принять как данность — любое вмешательство в благородный интерьер было бы кощунством. И вообще, вся установка должна была быть максимально скрытной — полный «стелс», если угодно. Если не угодно — чтобы не попортить шкуру ценного зверя.

Единственным предметом, который не удалось в полной мере убрать с глаз долой, стал сабвуфер

— но его сделали максимально компактным. Закрытый (а как же иначе) корпус объёмом всего 15 л нежно обнимает арку правого заднего колеса. Фасонная задняя и боковые поверхности выkleены по новой «мозаичной» технологии из стеклоткани с вкраплениями кусочков фанеры. Новое слово в технологии сабостроения, между прочим. Будь это в рамках госпрограммы



SUM

Тип системы: мультимедиа

Аудио: 3-полосный фронт + сабвуфер

Источник: OEM

Процессор: Alpine PXA-H800/Alpine RUX-C800

Усилители: EOS AE-4100LE

Акустика: EOS PL-XT, Eton 3-401/A4/25MG, SEAS Lotus Performance PW 165/1 Loo18-04S

Сабвуфер: EOS AA-WB10

УСТАНОВКА должна была быть МАКСИМАЛЬНО СКРЫТНОЙ, чтобы не попортить ШКУРУ ЦЕННОГО ЗВЕРЯ



и за бюджетные деньги, назвали бы «инновационным нанофрактальным биокомпозитом». Малый бизнес в отношении терминологии менее креативен, потому что неизвестно. В инновационном корпусе установлена сабвуферная головка EOS AA-WB10, разработанная для компактных оформлений. Не исключите данные на ней в каталогах — головка выпускается по спецзаказу исключительно для Accent-Audio (буковки «AA» в названии об этом и говорят).

Количество, формат и расположение динамиков фронтальной системы были заданы конструкцией двери, к счастью — весьма удачно. Неудачными были лишь динамики. Оказывается, загубить звучание трёхполосной акустики легче, чем двухполосной...



Раньше селектор коробки был бы самой крупной деталью на этом виде. Теперь найти его не так просто

динамиков сложился интересный, не подчиняющийся примитивной логике: пищалка EOS PL-XT, мало-габаритный диффузорный среднечастотник Eton 3-401/A4/25MG и мидбас с именем, которое невозможно запомнить, его надо записывать — Lotus by SEAS Performance PW 165/1 Loo18-04S. Впрочем, две закономерности прослеживаются: все динамики высококачественные, при разумной стоимости, повадки всех в студии хорошо изучили.

Тыловые динамики не трогали, они по-прежнему подключены к головному устройству, но в нормальном режиме работы системы не используются, потому и на схеме не показаны.

Два четырёхканальных усилителя EOS AE-4100LE (опять же стоимости далеко не заоблачной) подвешены под задней полкой встык и «сливаются с местностью». Всё-таки у седана помимо компоновочных минусов есть и плюсы. Один усилитель работает с пищалками и среднечастотниками,

«Родная» конструкция включала в себя мидбас примерно посередине высоты двери, среднечастотник в верхней части и пищалку в треугольнике зеркала. Посадочные места под новые динамики облагородили и укрепили фанерными

кольцами фирменного оранжевого цвета. Это в студии стало традицией на грани суеверия. Не покрасишь в оранжевый, а оно возьмёт и не заиграет, кому охота рисковать? Двери основательно выбродемпфировали и шумоизолировали. Набор



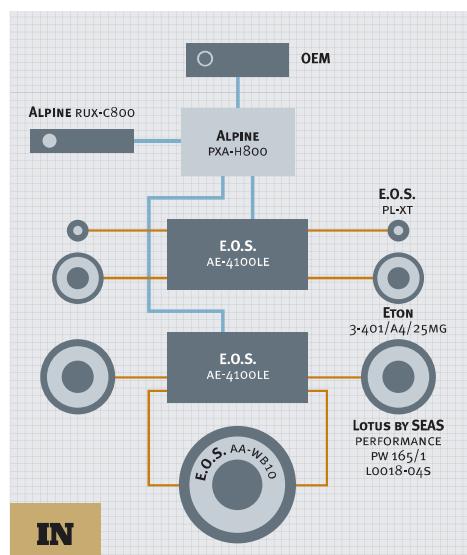
Штатную акустику в нештатную превратил выбор динамиков, тщательная проработка посадочных мест и, разумеется, «счастливая» оранжевая краска

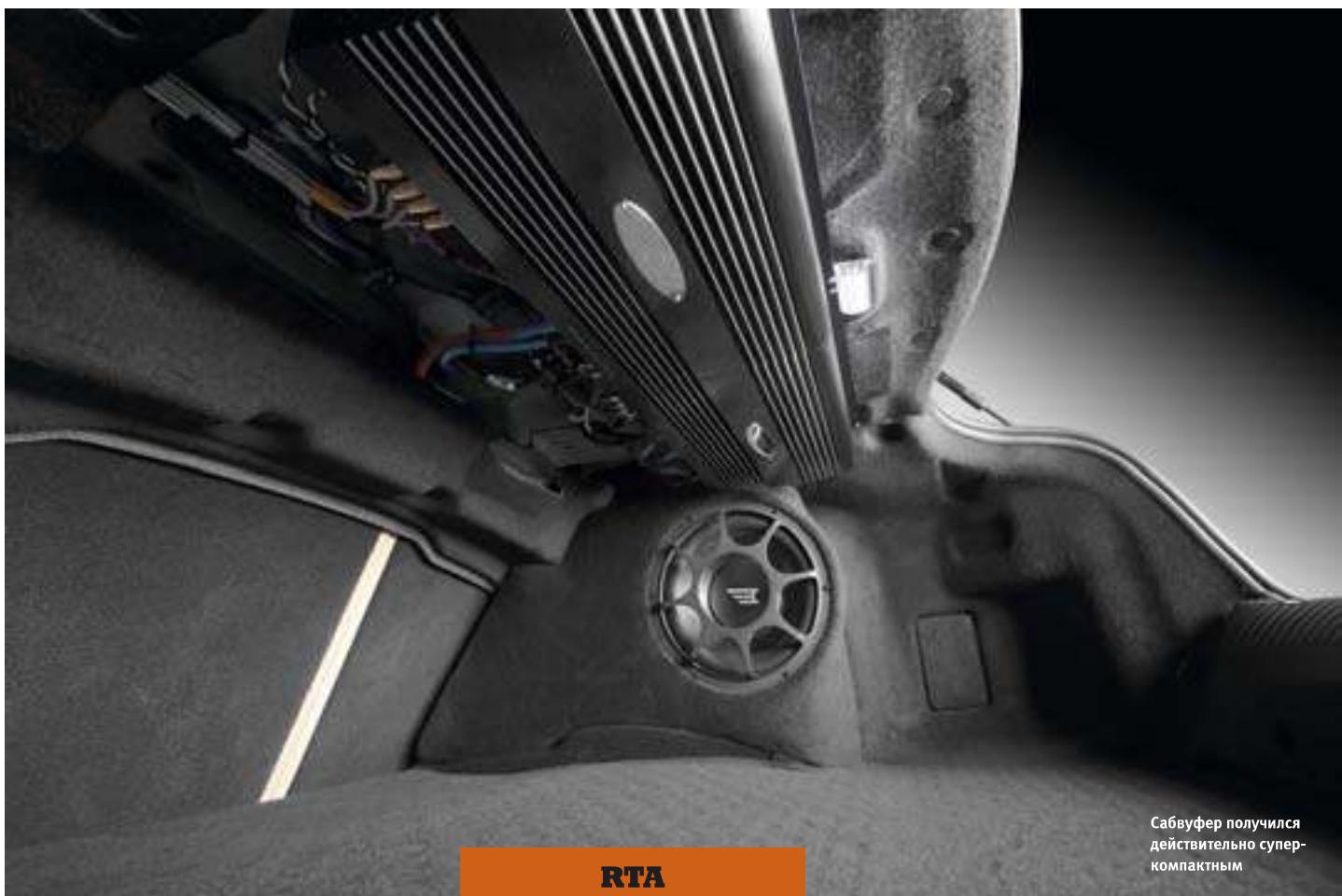


второму отдан на откуп весь бас в формате «2 + 1»: мидбасы в отдельных каналах и сабвуфер в мостовом включении. Элегантно, и при этом полностью устранена возможность интегримодуляции. Влияние сабвуфера на мидбас (буде оно возникнет) не распространится на зону средних частот — там действует уже другой усилитель.

Звуковой сигнал сняли с выходов высокого уровня. Организовывать линейные выходы не стали — по опыту студий качества звучания современных штатных «голов» (в отличие от систем прошлых лет) от этого уже не выигрывает, поэтому

У седана имеются и свои достоинства: есть куда подвесить усилители





Сабвуфер получился действительно суперкомпактным



Слева в багажнике промстился блок управления процессором



Ход АЧХ на самых низких частотах наводит на мысль, что 15 л для этой головки всё же маловато. Хотя особенно жаловаться грех: сабвуфер доигрывает до 30 — 35 Гц, когда так играет домашняя, дорогая и большая напольная акустика — все хлопают в ладоши от счастья. Выше 100 Гц (а это уже давно зона ответственности фронтальных басовиков) АЧХ идёт ровно и спокойно, провалы на 400 Гц и 1,5 кГц именно потому и заметны, что на фоне ровной АЧХ. Они при этом не излишне глубоки и для слуха оказываются скрыты. На верхних частотах характеристика у системы редкая: безуокоризненно гладкая и явно заходящая в область ультразвука без малейшего спада отдачи, даже немного наборот. Вот они где, «воздух и пространство».

овчинка не стоит выделки. Сигнал высокого уровня от штатного ГУ поступает в процессор Alpine RXA-H800, который занимается тем, ради чего и был создан — сборкой и обратной коррекцией сигнала. А потом — разделением на полосы частот и временной коррекцией. В общем, «собрать и поделить». Процессор установлен в

левом крыле под боковиной и виден только на рабочих фотографиях. Более заметен управляющий им пульт Alpine RUX-C800, но и то — лишь при открытом багажнике. По обоюдному согласию заключили, что, когда система нормально настроена, крутить процессор на регулярной основе бесполезно, а ещё чаще — вредно. Поэтому

пульт установлен на левой облицовке багажника, в глаза не бросается, зуд в руках не провоцирует.

Когда хищник покидал студию, шаги его (в салоне) были уже совсем не слышны, а голос улучшился до неузнаваемости. И ценный мех никак не пострадал...

Прослушивание меня впечатлило SQ
сильнее обычного. Не ожидал такого мягкого и приятного звучания от системы со штатным источником. Значит, можно и так. Бас не самый глубокий, но убедительный и музыкальный. Остальной диапазон отыгран на редкость гладко, несмотря на навязанную автостроителями (и не бесспорную) компоновку акустической системы. Тональный баланс выстроен отлично, особенно это относится к средним частотам. Детальность звучания очень хорошая, причём пики громкости не ставят систему перед выбором «пропеть или проприпеть». Есть панч, и очень выразительный, а что особенно покорило — необыкновенное ощущение воздуха и пространства на хороших записях. Сцена получилась отличной: высокой, стабильной, с неплохой фокусировкой. Понятно, что без задержек добиться такого результата было бы невозможно — особенно при таком расположении динамиков.