

SUM

Тип системы: аудио
Состав: 3-полосный фронт + сабвуфер
Источник: Alpine DVA-986ii
Процессор: Alpine PXA-H800
Драйвер: Phant Audio Tube Driver Model Six
Усилители: DLS A4, A5
Акустика: DLS Scandinavia, AD M35Neo, Morel Supremo Piccolo
Сабвуферы: Challenger MAX-Line 10WF



НЕМНОГО ТЕРПЕНИЯ

Мне понадобилось немало терпения, чтобы дождаться выхода этой публикации. Эти строки я дописывал в уже третий вариант.

Сначала я думал, что всё пойдёт гладко: написал, отснял, прислал, напечатали, похвастался перед друзьями... Но сначала не успели, потом не поместилось, а в прошлом номере, которого я ждал с особым нетерпением, всё оказалось посвящено мотоциклам. Против мотоциклов я ничего не имею, но у всякого терпения есть предел. И вот, наконец...

Запаситесь терпением, как большинство участников этой рубрики, я начну с самого начала. Там, в самом начале, были 90-е, тогда на свете жили кассетные деки «Яуза» и «Вега» и колонки S-90. Тогда (как у многих) всё и началось. Однако настоящий качественный звук появился позже, вместе с домашним кинотеатром класса High End. Возможно, если бы маршруты моих поездок по Москве были проложены как-то иначе, так бы всё и осталось, но довольно часто мне приходилось проезжать по проспекту Мира в районе метро Рижская, где трудно не заметить яркой вывески с названием

Pioneer. Заехал из любопытства, убедился, что это не Pioneer, а студия Sound Lab, посмотрел, поспрашивал, поговорил... Ну и, как вы понимаете, попал. Не я первый, не я последний оказался поражён тем, что можно построить сцену и идеальное звучание в машине. Оказалось, что один раз услышать важнее, чем сто раз увидеть вывеску.

Купив новый автомобиль VW Jetta, отправился за советом к уже знакомым профессионалам из SoundLab. Первоначальный план был таков: добиться хорошего звучания, не меняя дизайна салона, сохранив объём багажника и даже оставив штатное головное устройство. Никто в студии меня не собирался впутывать в мегапроект, дали консультацию строго в соответствии с планами. В частности, посоветовали, благо машина — седан, поставить сабвуфер с самым компактным оформлением, а это, как известно, free air. Но только поставить не один 12-дюймовый, а два 10-дюймовых. Забегая вперёд, скажу, что это оказался самый долговеч-

Что хорошо у «Фольксвагенов»: снимается внешняя панель двери, и делай с ней что хочешь. А хочешь, разумеется — виброизоляцию





Раньше в стойках стояли купольники DLS



По габаритам AD оказались как раз нужного размера



Составные части будущего СЧ-гибрида



Подиумы пищалок были отданы на аутсорсинг



При закрытой двери фланец пищалки частично прячется за подиумом СЧ



Пульт управления процессором

ный компонент системы, и даже сейчас альтернативы я ему не вижу.

Остальными компонентами стали пятиканальный усилитель EOS и двухполосная акустика DLS. Головное устройство осталось штатным, а чтобы максимально использовать возможности поканального фронта, между источником и усилителем

был включён процессор Alpine PXA-H650. На тот момент казалось, что желаемый результат достигнут и лучшего уже не добиться, однако спустя полгода довелось сравнить звучание двухполосной системы с трёхполосной на похожих компонентах. Вывод ясен: в систему были добавлены среднечастотные динамики DLS UP 2.5j,

Готовый фронт. Обратите внимание на углы разворота осей динамиков

Протяжка акустического кабеля в дверь через отверстия в разъёме



В передних дверях помимо виброизоляции требовалось и обустройство места для мидбасов





Изготовление и монтаж рамы процессора



Вид на багажник из салона. Собственно, вида и нет, багажник пуст



Виброизоляция багажника — само собой, ведь это одновременно и корпус сабвуфера



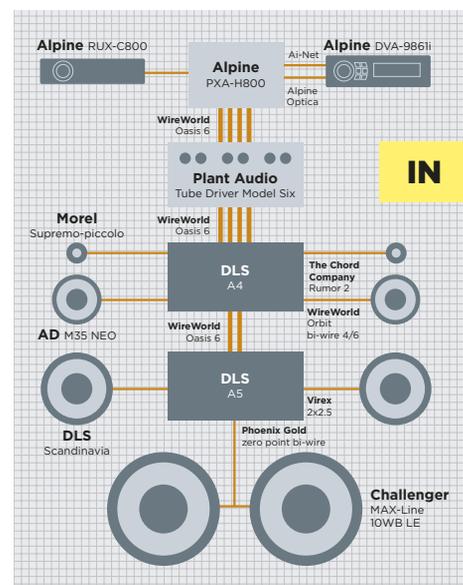
Ранняя версия компоновки, без лампового драйвера



Изготовление задней полки: акустической и приборной



процессор сменён на PXA-H800, усилитель EOS — на DLS A4 и DLS A5, штатное ГУ — на Alpine DVA-9861i. Система зазвучала по-новому. Уверенный в том, что стремиться больше не к чему, решил поучаствовать в соревнованиях АМТ-Евразия. С пакетом необходимых документов и уверенностью в победе в августе 2012 года отправился в Казань где, к сожалению, проиграл. Поначалу возникло чувство разочарования, но после анализа систем конкурентов оно сменилось готовностью идти дальше. Самое большое впечатление на меня произвело звучание Opel Astra победителя в классе «Звук», я отчетливо почувствовал разницу между моей системой и той, с ламповым драйвером и другим составом фронтальной акустики. План действий сложился, надо было лишь запастись терпением и всё сделать как следует. К следующему сезону система была переделана. ВЧ-динамиками в новой системе стали Morel Supremo Piccolo, среднечастотные из купольных стали диффузорными AD M35 Neo, а между процессором и усилителями появился 6-канальный ламповый драйвер Phant Audio. Мидбас решил оставить прежним — DLS Scandinavia с акустическими проводами Virex 2x2,5. А вот акустические провода для твитеров и мидрейнджей решил поменять





Межблочники впаяны в процессор напрямую, без разъёмов



«Боковой» усилитель в багажнике



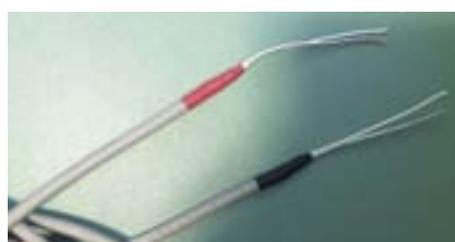
В хорошую погоду — free air...



Когда дождь — закрытый ящик...



Разделка и подготовка кабелей



на Rumor 2 и WireWorld Orbit Bi-wire 4/6. Купив всё необходимое, начал разборку и переделку машины.

AD M35Neo я решил установить в те же места, что и прежние DLS, по габаритам всё подходило, но не было годных грилей. Решил переделать пластиковые кольца грилей купольника: купол UP 2,5i по диаметру меньше диффузора M35Neo, поэтому нуждался в расточке. В домашних условиях это удалось сделать так: взял стеклянную бутылку от газированной воды, обмотал её наждачной бумагой и стал растачивать грили изнутри, по мере увеличения диаметра отверстия наматывая малярный скотч на бутылку для увеличения диаметра. На всё

Главный автомат на аккумуляторе



ушло 1,5 часа плюс покраска и полюбоваться делом рук своих.

А вот с твитерами своим рукам не доверил, чтобы не накосячить, и поехал на поклон под уже знакомую вывеску. Мастера Sound Lab к моей радости согласились мне помочь, и через пару дней подиумы были готовы. Теперь поддела оказалось сделано: фронт собран, провода заменены, осталось собрать багажник. Взяв красивую коробочку под названием Phant Audio, стал думать, куда её забубенить, всё время получалось, что либо лампы не лезут, либо проц упирается. В итоге решил сварить раму для установки процессора на арку колеса, а лампы воткнуть не как у других, а кверху жопой. Ещё немного терпения, ещё пара выходных, и вот приближается момент истины. Фронт собран, усилители



Вид на багажник с пола багажника: потолочная часть и второй усилитель (за фальшпанелью с вентиляторами)

стоят, ожидая сигнала с процессора, остаётся только всё подключить. Если бы купил ламповый драйвер с впаянными линейными RCA, то это было бы минутным делом. Но я хотел всё сделать по высшему классу, а это означало (по совету разработчика драйвера) попытку обойтись без разъёмов в этом звене тракта. Разложив провода на столе, начал по очереди их вымерять и впаивать в драйвер припоем с серебром. На весь процесс ушло около 5 часов, зато получилось с душой. Проверив все соединения, включил автомат у аккумулятора

(дым не пошёл, а это уже удача), пождав ещё немного, достал ноутбук и залил в процессор настройки, сохранённые с прошлого сезона. Отъездив около 100 часов, я отправился в Sound Lab для окончательной настройки системы. Приехал не поздно, но результат был достигнут лишь к часу ночи, качественная настройка требует терпения. Зато система заиграла действительно по-новому. Поблагодарив мастеров настройки, отправился домой, через 4 часа меня ждала дорога в солнечный Краснодар, на открытие сезона АМТ-Евразия 2013. Терпение

принесло свои плоды: Гран-при за лучший звук среди непрофессионалов. А пока я терпеливо ждал, когда в очередном номере найдётся для меня площадь, успех удалось закрепить: первое место в классе на этапе АМТ в Воронеже. Буду готовиться к новому сезону. И ждать его. С нетерпением...



Другая сторона багажника, с процессором

