

*Швед, русский — колет, рубит,
режет.*

А.С. Пушкин, «Полтава»

*Воин был храбрый и хитр на
устроение полков.*

В.Н. Татищев,
«История Российская»

Общая победа



**Редкий, должен вам сказать, автомобиль.
Редчайший. Что? Только проехал мимо?
Да я не в этом смысле...**

Я в двух других смыслах. Во-первых, если вы взглянете на путеводитель по рубрикам «Системы» и смежным с ними на сайте журнала, то обнаружите: на эту марку отдельную категорию не заводили, потому что один SAAB отметился на страницах в 2001 году, другой, довольно вскользь, в виде иллюстраций к беседе с одним итальянцем — в 2007-м и... И всё. «Астон Мартин» и то было больше. Почему — не спрашивайте. Вероятно, просто потому.

Есть в редкости этой породы и другой смысл. Я кое-что про это знаю, а другого случая рассказать может ещё долго не случиться

(из-за первого смысла). SAAB (урождённая Svenska Aeroplan AB) — единственная компания, в которой специалисты автомобильного отделения обучали тонкостям аэродинамики специалистов авиационного департамента. Именно так, а не наоборот. И обучили. И победили сопротивление несносного воздуха: в течение многих лет непостижимым для большинства образом угловатые с виду, с почти вертикально стоящим лобовым стеклом SAAB 900 были самыми аэродинамичными автомобилями мира, превосходя по обтекаемости другие, все такие вытянутые и зализанные, в разы.

Теперь, когда облегчил душу, освободившись от нерастрченного



Студия:

«СТ-Групп»

Руководители

проекта:

Евгений

Ермолаев,

Александр

Анненков

SUM

Тип системы: аудио

Состав: 2-полосный фронт + тыл + сабвуфер

Источник: Alpine CDE-178BT

Усилители: Polk Audio PA D4000.4, PA D1000.1, Sierra SC2.120

Акустика: Polk Audio DB6501, DB651s

Сабвуфер: Kicker S10L74

Пищалки решили ставить сюда, где для них было подготовлено место. А это требует «устройства полков»



ОДИН **SAAB** ОТМЕТИЛСЯ НА СТРАНИЦАХ В 2001 ГОДУ, ДРУГОЙ В 2007-м... **И ВСЁ.** «АСТОН МАРТИНОВ» И ТО БЫЛО БОЛЬШЕ



знания — к предмету. Автомобиль, сам по себе исключительно стильный, к моменту монтажа аудиосистемы ещё более похорошел снаружи после установки обвеса — шведского и очень дефицитного, потому что мало кто берётся вмешиваться в аэродинамику этой машины; и внутри, мощность повысили чип-тюнингом, поставили прямоточный выхлоп. В результате мощность довели до 300 сил.

Основным посылом при создании системы было сделать всё по классике. Сохранить интерьер неизменным, а качество звучания — наоборот, поднять до высот небывалых. Интерьер трогать было нежелательно, он тут весь какой-то... Какой-то такой. Один ключ за-

жигания рядом с ручным тормозом чего стоит.

Но музыку ставить надо, это не обсуждается. Хозяин автомобиля Антон музыку слушает современную, динамичную — и при этом качественно сведённую и записанную. Поэтому и требования к тональному балансу, микро- и в особенности макродинамике были предъявлены повышенные. К сцене — не столь высокие, многоуровневого эшелонирования не требовалось, но «право-лево» и «вверх-вниз» должны были быть там, где положено.

Главное устройство выбрали из серии «современная классика»: однодиновое, чисто звуковое, дисковое, но из свежего модель-

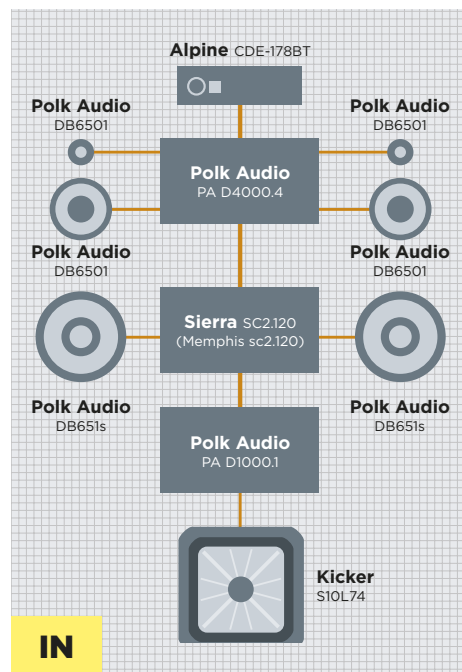
ного ряда Alpine, что, помимо прочего, означает и расширенные возможности работы с внешними источниками. Кнопки управления на руле подружили с аппаратом при помощи интерфейса ACV, в

Классика классикой, а без USB теперь никак нельзя...





Центральная консоль SAAB — редкое по нынешним временам зрелище, всё так нордически перпендикулярно...



Долгий взгляд в багажник, где не видно ничего, кроме затянутой в ковер плоскости, благотворно сказывается на состоянии нервной системы, попробуйте

номенклатуре фирменных интерфейсов Alpine SAAB почему-то не числится.

Архитектура была принята без прений — двухполосный

фронт с поканальным усилением и коаксиальный тыл. Тыл — исключительно для задних пассажиров, в обычной конфигурации он убран фейдером. На роль фронтальной

Обивки дверей менее нордические, но установке акустики это не помешало

акустики при этом взяли комплект Polk Audio DB6501, очень подходящий именно для такой схемы. Вот почему. Пищалки решено было установить в штатных





No user serviceable parts inside. Поэтому с лакокрасочными покрытиями не заморачивались

местах, они здесь — на торпедо, с большой, даже преобладающей, долей отражённого от стекла сигнала. В этих условиях большинство пищалок теряют пруть уже на 10 — 12 кГц. С DB6501 этого не происходит, найдите

момент взглянуть на результаты теста (№3/2013). При излучении по оси АЧХ пищалок существенно поднята, а под углом 50 градусов — горизонтальна до 11 — 12 кГц, для работы «на отражёнку» это оптимальный вариант.

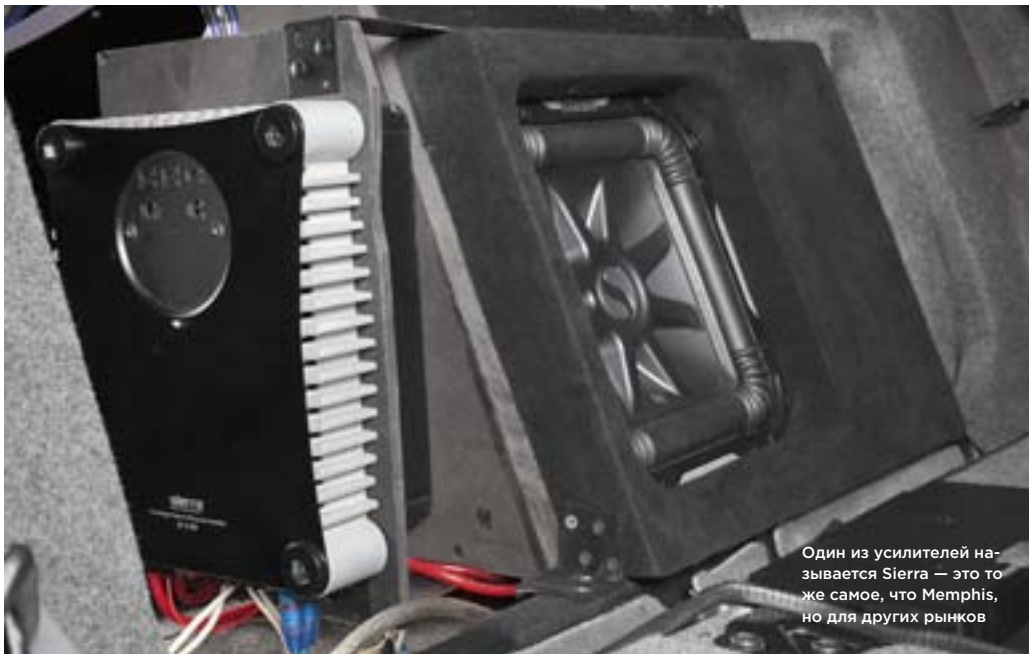
Фронтальные мидбасы и тыловые коаксиалы размещены в дверях, разумеется, с доработкой штатных мест и полной шумовиброизоляцией. Внешне всё вы-



«Квадратиш» диффузор оказался очень «практиш» с точки зрения использования площади люка в спинке сиденья

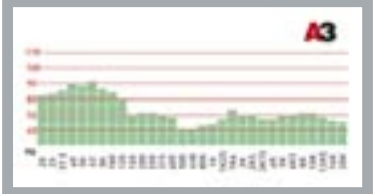


Со стороны салона диффузор сильно утоплен в глубину передней стенки корпуса сабвуфера



Один из усилителей называется Sierra — это то же самое, что Memphis, но для других рынков

RTA



Басовая часть АЧХ — внушительная, и по амплитуде в сравнении со средними частотами и выше, и по глубине, максимум отдачи приходится на «коренной» бас, 40 — 80 Гц, но и к нижнему краю звукового диапазона энергетика сохраняется почти без потерь. Средние частоты, действительно, довольно изрезанные, это было слышно. А верхние (и это тоже было слышно) очень удались: при заведомо невыгодном положении пищалок они свою партию отыгрывают ровно, «на отражёнке» такое удаётся далеко не всегда. Хорошо устроили здесь «Полки»...



глядит так, как будто машина в заводской комплектации.

Сабвуфер — Kicker S10L74. Квадратиш, практиш, гут. Понятно, почему здесь квадратиш — это практиш: запас по звуковому



давлению требовался немалый, ведь на ходу сабвуферу придётся соперничать с могучим рыком прямоточного глушителя, а басовый выхлоп решили устроить через люк в спинке заднего сиденья, площадь

Остальные усилители — Polk Audio, импульсные, независимо от назначения

которого хотелось использовать по максимуму. Сабвуфер установлен в закрытый корпус рекомендованного объёма 25 л, обмотки соединены параллельно (результатирующий импеданс 2 Ом).

Корпус сабвуфера — трапециевидный ящик за спинкой заднего сиденья. По бокам ящика установлены усилители: четырёхканальный Polk Audio PA D4000.4 на фронт, моноблок Polk Audio PA D1000.1 — на сабвуфер. Дополнительный усилитель для тыловой акустики — Sierra SC2.120, в наших краях известный как Memphis SC2.120. Усилитель достался «по наследству» от предыдущего автомобиля и вписался в концепцию системы, если обратили внимание — все усилители импульсные (класса D, если вам так привычнее), так удалось помирить мощность системы с её же энергопотреблением. Вся композиция закрыта легкосъёмной панелью на «липучках».

Воплощение идей проводилось в два этапа и двумя группами лиц: замену динамиков и сопутствующие работы Антон провёл самостоятельно под чутким руководством Евгения Ермолаева, известного своей хитростью в обустройстве «Полков», багажник полностью делали в «СТ-Групп». Победа стала общей...

Звучание системы весьма своеобразное — с очень мощным басовым и суббасовым диапазонами. Средние частоты заметно приглушены, на этом фоне выделяются инструменты с высокочастотными составляющими — металлические ударные, флейта. При этом звучание не становится излишне акцентированным — фортепиано не обзавелось визгливыми нотками, да и флейта во «Временах года» не стала назойливой. В целом тональный баланс очень комфортный.

Звуковая сцена не идеальна — фокусировка источников со стороны водителя нечёткая, и сцена закономерно сжата (напомню, процессора нет). Высота и глубина сцены — в пределах нормы, позиционирование источников звука — уверенное. Собственно, всё в рамках техзадания.

SQ