

Мультимедийные ГУ  
Алексей Бережков

Alpine  
2DIN

## Alpine iLX-700

### ДЕЛО ПРИНЦИПА

Ну вот... Приехали... Следующее, о чём нас спросит безобидная с виду «магнитолка», будет «Хотите об этом поговорить?»



Кто сказал – не помню, да и неважно: «Удержаться можно только на принципиальной позиции». Зная это, я во время дорожного движения с лёгкой грустью смотрю на автомобили-гибриды. Их позиция – не принципиальная, даже двуручническая, вроде как на кристально чистом электричестве, но чуть что – и пошли на вход углеводороды, а на выход – парниковые газы. Не удержат они позиций... А вот Tesla (которых я пока во время движения не встречал, только в статике выставочных залов) – это пример позиции принципиальной. Электротяга – и всё. Зато уж её – много...

Замечали ли вы, что головные устройства сейчас проходят неизбежный «гибридный» период развития. Электротяга – это прицепленные к ним смартфоны, бензин – дисковые приводы, встроенная навигация и прочее.

С новой моделью мультимедийной станции Alpine заняла позицию принципиальную. На бензине (любого сорта) iLX-700 не ездит, его и залить-то некуда. А электротягу готова получать только у собрата по принципиальной позиции. Это значит – iPhone. Да ещё не всякий. Так что, если у вас аллергия на надкусанные яблоки, дальше читать не трудитесь. iLX-700 – первая в истории Alpine медиа-станция, не просто использует систему Apple CarPlay, а в своём функционале базируется на ней практически целиком и по существу – полностью. На сайте Alpine USA это устройство вообще названо не Head Unit, а In-dash System. Типа – автомобильное расширение iPhone.

Внешность iLX-700, как вы могли заметить на самом первом снимке – стандартная в смысле, predetermined формате 2DIN и максимальным размером экрана, в этот формат вписывающегося: 7 дюймов по диагонали. Экран – со светодиодной подсветкой и, впервые в медиа-станциях Alpine – емкостной, а не резистивный.

На этом же снимке видно, что количество обычных, «бензиновых» кнопок сведено к минимуму. Главная кнопка (включение и выход в основное меню) в центре и ещё одна –

рядом, об ней – потом. Две пары сенсорных кнопок – громкость и треки (или настройка), всё остальное – чисто электрическое, с экрана и без бензина.



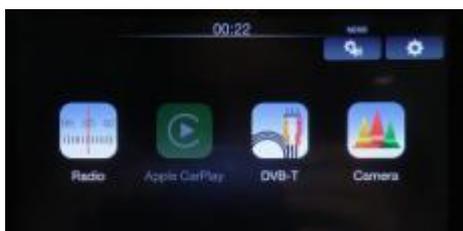
Тыл iLX-700. Слева – разъём объединённого интерфейса внешних устройств: вход камеры заднего вида, AV-вход, выход дистанционного управления устройствами Alpine, подключение CAN-адаптера (разъём UART). Правее – вход для подключения микрофона и датчика проводного дистанционного управления, ещё правее – три выхода предусилителя (фронт, тыл, сабвуфер).

Справа – разъём «автомобильных» соединений, жгут проводов оканчивается коннекторами ISO. Отдельно выведен провод для подключения к стояночному тормозу, к датчику заднего хода и выход Remote. И совсем справа – то, что можно по наивности и добродушию принять за гнездо USB. Флешку убрали, да... Это только с виду USB, на деле - iUSB, прицепить сюда можно только iPhone и только с коннектором Lightning. Думаете, не проверили? Плохо вы нас знаете, у нас тоже есть свои принципы...

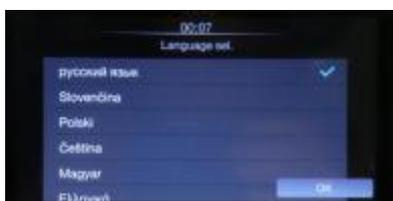


Профиль. В самом глубоком месте – 7,5 см, наверху и того меньше. Кстати, зря не сделали наоборот, тогда разъёмы оказались бы частично утоплены. Хотя и так грех жаловаться.

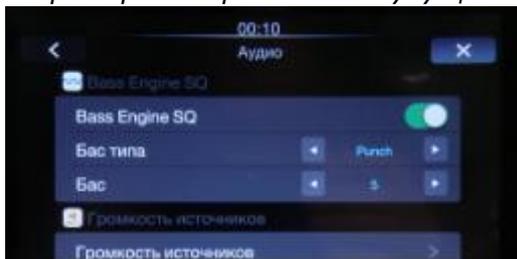
Ну что, включаем? Для начала дадим iLX-700 возможность солировать, зная даже, что устройство для этого не предназначено. Однако для полноты картины -надо.



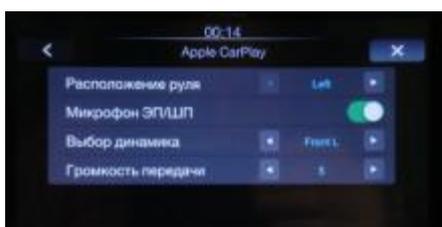
Меню источников в этом случае составлено из допотопного (по концепции) радио, камеры заднего вида, которая может включаться и вручную (вот только зачем?) и от датчика заднего хода (это – понятно, зачем) и AV-входа, название для которого можно задавать из меню. Для этого кадра мы его как бы предназначили для внешнего DVB тюнера. Самая важная иконка – Apple CarPlay, остаётся тёмной и мрачной...



Что можно сделать с iLX-700 в изолированном от общества айфона виде? Ну, например – выбрать язык будущего общения.



Задать базовые (и то – не все) звуковые регулировки.



Наладить (на будущее, пока без телефона) систему hands free.



Радио, столь, казалось бы, архаичное для такого устройства, налаживается настолько, насколько это вообще возможно.



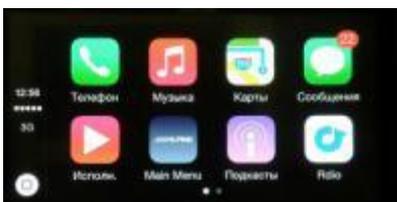
*Доступ к эквалайзеру и прочим сколько-нибудь продвинутым звуковым настройкам, как оказалось – тоже только при подключённом айфоне. Без него – только выбор готовых пресетов, их, правда – много, десятков.*

Теперь – вот о чём. Эта магнитола в отношении внешних устройств занимает позицию предельно принципиальную: даже в USB – ничего, кроме айфона, а айфон – не ниже 5 с операционной системой не ниже iOS 7.1. Если вы думаете, что при приёме на работу журналистам специализированных изданий выдают айфоны, а потом меняют их на новые по мере появления, полнота ваших знаний об этой профессии слегка удручает. Однако не зря придумана крепкая мужская дружба. Нашли. Одолжили. Прицепили. Включили.



*Вот теперь – другое дело. Главная (хоть и стоящая второй в ряду) иконка осветилась радостным весенним колером.*

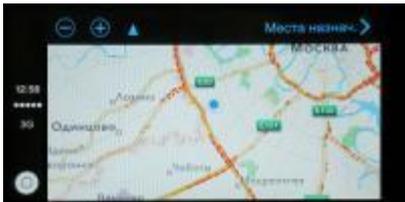
Здесь имеет смысл упомянуть, что Apple CarPlay – это не система «отзеркаливания» головного устройства и смартфона, как MirrorLink. Это – система мгновенной передачи полномочий. При подключении шнура-«лайтнинга» к обоим устройствам никаких вопросов не задаётся, соединение устанавливается и с этих пор главным становится кто-то один из двух. При выборе в качестве источника Apple CarPlay главным становится головное устройство. На экране айфона остаётся иконка, обозначающая, что он подключён по CarPlay. И всё. Можно убирать куда-нибудь в пределах длины шнура. Правда – до поры, есть ситуация, когда роли поменяются.



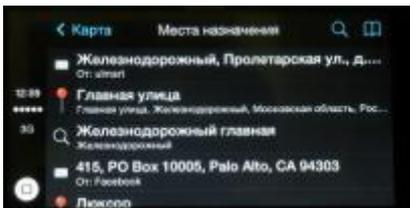
*О том, что работает режим CarPlay, можно судить по левой стороне экрана, куда переносится индикация времени и где появляется информация о сети и до боли знакомая «айфонная» кнопка с квадратиком. Правда здесь она – экранная. На основной части экрана – приложения айфона, с которыми может работать система. Все они теперь управляются с этого экрана, а то и вовсе без него, но в любом случае – не с телефона, говорено же было: уберите с глаз долой.*



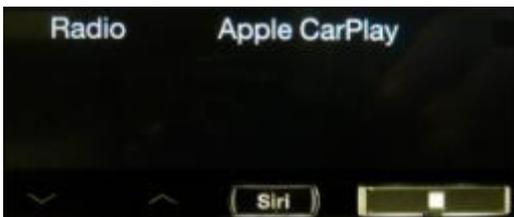
*«Из всех искусств...» для нас главнейшие – музыка и икно, а здесь всё, привычное владельцам айфонов – как на ладони. Только крупнее и удобнее.*



*Навигация, естественным образом – «эппловская», так они вам и дали поставить другую. Но работает исправно, пробки подкачивает, в адресах не путается.*

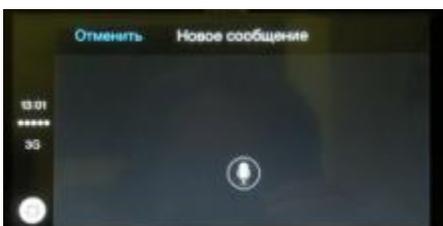


*Все родные нам названия на русском воспроизводятся так, как нам привычно. Но это уже никакая не сенсация. Писать по-русскому все научились (в разной степени). Вот говорить...*



*Вот в увеличенном виде вторая и последняя аппаратная кнопка на передней панели. Совсем не зря она так стратегически расположилась. Этой кнопкой активизируется система распознавания речи Siri, благодаря которой речевыми командами можно управлять множеством функций аппарата (отсюда и вопрос на экране, с которого мы начали). Именно во время работы над этой публикацией вышло обновление iOS 8.3, в котором Siri стала русскоговорящей.*

*Это не просто мило и хорошо, это – исключительно важно, потому что есть ещё кое-что, в чём iLX-700 занимает принципиальную позицию. Вот, например...*



Работая с телефоном, система CarPlay, понимает, оперирует и сообщениями, принимая их и отправляя по вашему приказу. Но читать их с экрана не даст по мотивам безопасности движения, а писать – тем более. Только с голоса, отсюда и столь лаконично устроенный экран в этом режиме. И теперь (именно теперь) нет ничего, что помешало бы прослушать сообщение Серёги, что «он уже на районе» или отправить SMS Виолетте, напоминая, что сегодня вы приглашены на частный концерт виолончельного авангарда. Это – по вкусу. Siri ничего не навязывает.

А как же всё-таки добраться до звуковых регулировок, что в отсутствие подключённого айфона оказалось на 90% невозможным? Вот именно здесь роли меняются. Как только из основного меню выбирается режим настройки звука, командиром становится айфон, а iLX-700 слушает и повинуется. При условии, что машина поставлена на ручной тормоз (у них) или соответствующий провод замкнут на массу (у нас).



Дальше всё происходит на экране айфона. Заодно и батарейку зарядим доброму самаритянину. Здесь сразу три скриншота. Левый – трёхполосный регулятор тембра. Средний – девятиполосный (то есть – октавный) параметрический эквалайзер. Над движками регуляторов указаны центральные частоты полос, нижнюю можно догнать до 20 Гц, верхнюю – до 20 кГц, внутри диапазона – на октаву вверх и вниз, но без перекрытия полос. Справа – графическое представление на экране процесса регулировки в выбранной полосе. Глубина регулировки – по 7 дБ вверх и вниз, значений добротности – три (3-4-5).



Фильтры регулируются отдельно по выходам (фронт-тыл-сабвуфер). Для фронта и тыла это ФВЧ с частотой среза от 20 до 200 Гц с крутизной 6 – 12 – 18 – 24 дБ/окт. для сабвуферного выхода – ФНЧ с такими же характеристиками.



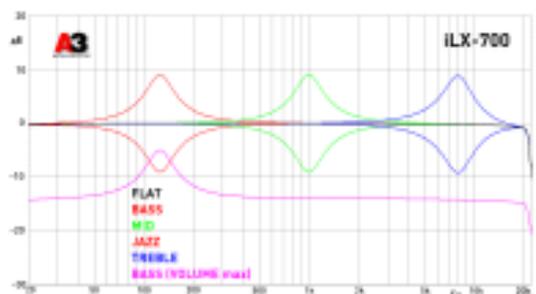
Настройка звукового поля возможна в двух вариантах. В первом, детсадовском – путём установки требуемого сочетания баланса и фейдера. Взрослый режим – это нормальные временные задержки по всем шести каналам, вводить которые можно по перечню каналов или по схеме салона.



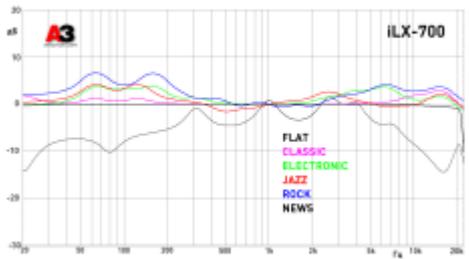
Ну и, разумеется, есть функция TuneIt, когда регулировки можно не вводить, а получать готовые. Левый экран – поиск желаемого, средний – выдача из самых новых, правый – выдача для своей модели автомобиля.

Теперь оценим гармонию алгеброй. В смысле...

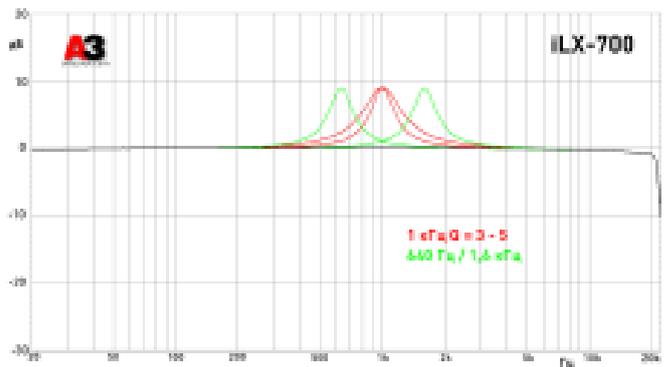
## Измерения



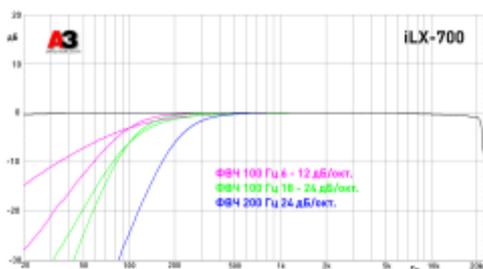
Регулировка тембра. Можно предположить (и не ошибиться), что это – три полосы эквалайзера, поставленные в нужные места на частотной шкале. Интересно (и похвально), что если начать крутить тембр в какой-либо полосе в плюс при максимальной громкости, аппарат будет пропорционально уменьшать общее усиление, предотвращая перегрузку.



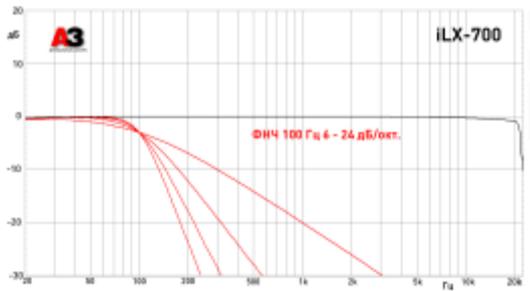
Пресеты. Не все, а столько, сколько надо, чтобы понятен был принцип. От классики до рока – разная степень подъёма на низах и верхах, унылого цвета кривая NEWS – выделение речевой полосы.



Эквалайзер во «взрослом» режиме (для примера – в полосе № 5). Диапазон добротности, как видим, необычно узок. Показанные пределы перестройки центральной частоты связаны с ограничением по перекрытию полос, мы такое встречали и в других «Алпайнах».



Фильтры во фронтальных и тыловых каналах (они одинаковы). Кривые для разной крутизны показаны для частоты среза 100 Гц, синяя кривая – максимальная частота среза. Интересно, что для крутизны 6 и 12 дБ/окт. частота среза берётся по -3 дБ, а для 18 и 24 дБ/окт. – по -6.



*ФНЧ канал сабвуфера. Те же 100 Гц, тот же набор значений крутизны, но здесь по -3 дБ – всегда. Почему так сделано – не знаем.*

## **Мёд & Дёготь**

iLX-700 – определённо новое явление автозвуковой культуры, когда работа со смартфоном стала не одной из функций, и даже не главной функцией, а, практически – единственной, превратившись из функции в призвание. Apple, как нам стало известно, очень долго муржила Alpine в ходе тестирования системы, ибо один из принципов компании имени С.Джобса: либо система работает безукоризненно, либо лицензии не будет. Лицензия есть, отсюда – единственно возможный вывод о стабильности совместной работы iPhone и iLX-700.

Что не понравилось. Главное, конечно – уж очень суровый классовый подход (наверняка навязанный эппловцами): либо новый (а лучше – новейший) iPhone, либо ничего, вам за магнитолкой – в райцентр, магазин «Автозапчасти». Уж простой USB вход сделать – не убыло бы. Второе – полноценный шестиканальный процессор можно было бы приспособить и для более сложных систем, чем «фронт-тыл-сабвуфер».

Однако в остальном возможности связки –огромны, управление – предельно продуманное и интуитивно понятное айфонному поколению, при том даже, что многие возможности аппарата остались за рамками теста, например – интеграция по CAN шине с системами автомобиля или работа с продвинутой камерой заднего вида.