



«ВДРУГ В ГОРОДСКИЕ
ВОРОТА ПОСТУЧАЛИ,
И СТАРЫЙ КОРОЛЬ
ПОШЁЛ ОТВОРЯТЬ»

Считается хорошим тоном
ругать штатные сетки, но эти,
с отверстиями разного диа-
метра, будут лучше многих
нештатных



Установка Adventure: надёжнее пайки может
быть только качественная пайка

а ставший винтажным «семьсот
первый» пришлось заказывать
издалека, у японского императора
на аукционе. Не очень приятным
сюрпризом оказалось то, что в
«пятьсот двадцатой» нет цифрового
оптического выхода, и подключать



«Датская горошина», установленная в оконных «микропроёмах», работает с плоскости, в наилучших условиях

С пищалками штатный вариант не проходил — «родные» места располагались слишком далеко, под лобовым стеклом, да ещё и в ушах. Образовавшийся рупор мог здорово испортить звучание на средних частотах (что успешно и делал, когда всё-таки попробовали). Поэтому пищалки пришлось не только заменить, но и перенести подальше от стекла, поближе к ушам. Для них изготовили подиумы, которыми закрыли изнутри небольшие треугольные стёклышки по бокам лобового стекла — такое решение в Accent-Audio уже опробовано. Окошки эти в современных машинах не редкость, столь же нередко ими жертвуют в обмен на козырное место для ВЧ-излучателя, который начинает работать «с плоскости», практически в идеальных с точки зрения дифракционных искажений условиях. Окончательный ответ здесь всегда за владельцем машины: нужны ему эти амбразуры — ищем альтернативное решение, не нужны — выбираем оптимальное. В данном случае система приоритетов заказчика... впрочем, вы уже



Сабвуфер-тумбочка — плод техзадания, справа и слева от него можно по-прежнему возить длину

видите на фотографиях, какая у него система приоритетов.

Раскачивает акустику четырёхканальный усилитель E.O.S. AE-980F LE. Последние буквы означают принадлежность к ограниченной серии. Из такой же серии взят и двухканальный AE-1500T LE, работающий мостом на сабвуфер.

По традиции места для усилителей и процессора хватило с трудом, компактно установить всю технику удалось, расположив трёхэтажную конструкцию под углом, на одной стороне фанерной панели — два усилителя, на другой



АРХИТЕКТУРА
СИСТЕМЫ, ПУСТЬ
И НЕ МОНУМЕНТАЛЬНЫХ
ПРОПОРЦИЙ, САМАЯ
ПРОГРЕССИВНАЯ



Установленный на краю монтажной панели вентилятор дует сразу на всю стопку компонентов

— процессор. При такой упаковке для охлаждения пришлось завести специальный вентилятор, зато межблочные кабели Klotz получились короче некуда — по 15 — 20 см. Вся этажерка установлена в правом заднем крыле. Треугольный лючок, хорошо видимый на фотографиях, нужен для доступа к лампам фонаря, настройка всё равно идёт с процессора.

Утрамбовать сабвуфер в крыло даже и не пытались, хотя поместился бы как миленький. В техзадании была оговорена установка сабвуфера за откидным подлокотником в спинке заднего сиденья, чтобы было прямое излучение в салон через дырку, из которой должны,



по идее, торчать лыжи. А лыжам при этом было предложено торчать сбоку, при откинутой секции спинки. Напрашивавшийся на это место плоский ящик во всю спинку отпал как несоответствующий...

В итоге корпус саба напоминает небольшую тумбочку почти кубической формы, передняя

Спасибо «итальянской» компоновке E.O.S.: все соединения на виду

RTA



Правы были коллеги: «тот самый HEX» в 18 л закрытого объёма забирается в самую глубину инфразвука, на нашем графике его останавливает лишь левая граница поля. Этот подъём и хорошо сопряжённый с ним средний и верхний бас и придавали основательности всему нижнему регистру. Некоторая «волнистость» АЧХ, не критичная, правда, отмечена в диапазоне 250 — 500 Гц. В области средних и высоких частот всё гладко и плавно. Пусть на вид АЧХ не идеальна, но и никаких огрехов, за которые должно было бы зацепиться ухо, здесь нет, оттого на слух оказалось не просто приятно, а очень приятно.

стенка которой прилегает к спинке сиденья. По бокам осталось пространство для тех самых длинномеров, которым положено торчать. Выполнен корпус сабвуфера из фанеры толщиной 22 мм, передняя стенка — аж из трёх слоёв. Несмотря на внешнюю компактность, объём получился не таким уж



Корпус сабвуфера сделан мощным по кругу, а передняя панель — трижды мощной



При откинутом подлокотнике сабвуфер вещает в салон прямым излучением, как заказывали

маленьким — 18 л, чего для Eton 10-630 HEX более чем достаточно. Я сказал «более чем», потому что тест этого сабвуфера в «АЗ» тоже нашёл и тоже изучил. Там говорится, что в таком объёме (рекомендованном изготовителем) немалая часть энергии уйдёт в инфранизкие частоты, если этого не требуется, можно объём брать вдвое меньше. Насколько это будет соответствовать наблюдениям в данной машине, мы увидим при измерениях, а пока (ознакомившись с тестом в №10/2011) могу лишь приветствовать выбор сабвуфера, достойного особы королевской крови.

Честно говоря, не ожидал я от мультимедийной «головы» «пять в одном» столь впечатляющего результата. Процессор справился и с формированием сцены, и с тональным балансом. Да как справился — бас оказался совершенно натуральным, притом — ярко выражено передним. И остальной тональный баланс не подкачал. Особенно хороша верхняя часть диапазона — без единого нарекания, прозрачная и воздушная. И на максимальной, и на средней громкости звучание очень сбалансированное, слитное, с великолепной прорисовкой деталей. Не буду перечислять все музыкальные инструменты — претензий к тембрам не было ни в одном случае.

Панорама — широкая и глубокая, без перекосов и загибов. Центральный образ на месте и безупречно сфокусирован. Высота сцены не поражает, но и неприятия не вызывает.

SQ



реклама



MEMPHIS CAR AUDIO RESPECT



КОМПАНИЯ

MUSIC-TEAM

(495) 968-29-80

sale@memphiscaraudio.ru

techsupport@memphiscaraudio.ru

www.memphiscaraudio.ru

**Официальный
дистрибьютор
на территории
России и стран СНГ.**



процессор пришлось по шине, зато удалось без ухищрений подключить штатный рулевой пульт, без которого сегодня в свет выезжать как-то не принято.

Дальше всё просто: сигнал по шине поступает в процессор, установленный в багажнике рядом с усилителями, а оттуда — на динамики. Вот теперь — о динамиках, среди которых оказалась та самая сказочная датская горошина.

Основной выбор пал на Eton Adventure A1-160SG — достойнейшая акустика в своей (далеко не простонародной) категории. Материал диффузора мидбаса — трёхслойная композиция Hexasone с центральным сотовым слоем из магниевого сплава и стеклопластиковыми внешними слоями. Готовя эту публикацию, я заглянул в архив тестов: такая модель, с индексом SG, в тесте побывала (как до неё — предшественница без SG). Там, в №5/2010, мои «тестовые» сослуживцы отметили уникальные качества мидбаса, неплохие — пищалки и вдрызг разнесли кроссовер, настоятельно посоветовав включать эту акустику поканально, с активной фильтрацией.

Насчёт поканально — это было решено сразу, на этапе эскизно-

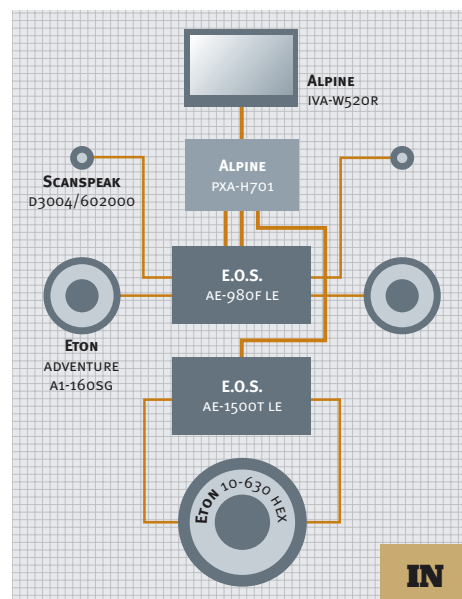
БЕЗ ШТАТНОГО РУЛЕВОГО ПУЛЬТА СЕГОДНЯ В СВЕТ ВЫЕЗЖАТЬ КАК-ТО НЕ ПРИНЯТО

го проекта, но в этой системе и пищалка входного фильтра не прошла. Если уж всего помалу, пусть будет лучше.

На роль пищалок пригласили «датские горошины» ScanSpeak D3004/602000. Пищалки изначально не автомобильные: мониторингового типа, предназначены для прослушивания в ближнем поле, то есть — с малыми искажениями и широкой диаграммой направленности. То, что нужно для автомобиля — недаром эта марка встречается в машинах чемпионов.

Не экономя на динамиках, соответствующим образом подошли и к их установке. Мидбасы — в штатные места, и снаружи изменений не заметно. Но обработка

дверей проведена с перевыполнением плана. Внутренняя поверхность двери обработана вибродемпфером STP Gold, а технологические отверстия во внутренней панели защиты стеклопластиковыми пластинами, поверх них уложен слой STP и слой сплена. Динамики установлены на фанерных проставках, закреплённых на панели двери болтами. Облицовки дверей обработаны не менее фундаментально.



IN