

Студия:
SoundLab
Руководители
проекта:
Александр Степанов
и Александр Лысенко

Нетяжёлые ВОСПОМИНАНИЯ



Так получилось (хотя и не договаривались), что у всех составляющих этого проекта есть история той или иной длины. Есть что вспомнить, и воспоминания не будут тяжёлыми, я ведь сразу предупредил.

Взять хотя бы автомобиль. Он ведь неспроста сделан таким, а в память о том, первом, Mini, появившемся уже больше полувека назад и в конце минувшего столетия признанного самыми авторитетными экспертами Европейским Автомобилем Столетия. В рейтинге звания Всемирный Автомобиль Столетия Mini стал вторым. Первым признали Ford T. Есть о чём вспомнить, верно?

Этот конкретный автомобиль с добрыми воспоминаниями сам по себе непрост. Версия Mini Cooper S GP Kit выпущена ограниченной серией из 2000 экземпляров,



«Как было раньше»: самая тяжёлая часть воспоминаний о проекте



SUM

Тип системы: аудио

Состав: 3-полосный фронт + сабвуфер

Источник: Alpine CDA-117Ri

Чейнджер: Alpine DHA-S690

Процессор: Alpine PXA-H800

Усилители: Phoenix Gold Roadster 66, Boston GT 2125

Акустика: Alpine F#1 Status SPX-Z18T

Сабвуфер: Alpine SWR-T12

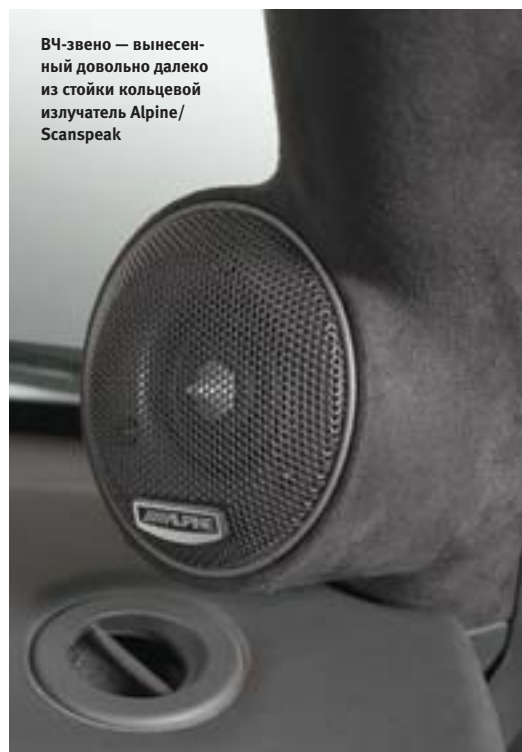
каждый пронумерован, а 450 из пронумерованных фирма (теперь уже BMW) обязалась продать в Великобритании, как бы в знак признательности за подаренный миру Автомобиль Столетия. Эта машина — из предпоследней сотни пронумерованной серии.

Осмотр эксклюзива в студии... Тоже, между прочим, прославлен-





Пищалка и басовик трёхполосного фронта размещены вполне традиционно, среднечастотник — не вполне



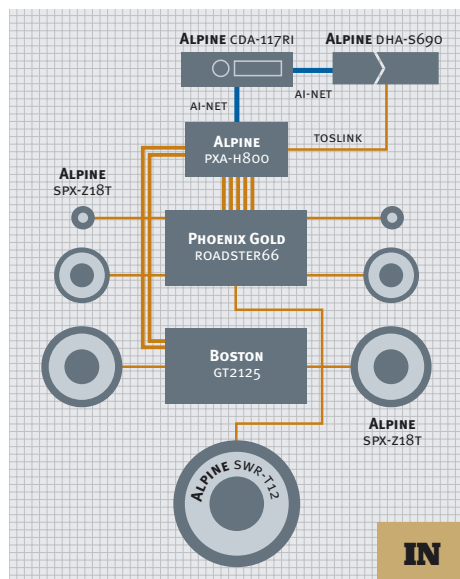
ВЧ-звено — вынесенный довольно далеко из стойки кольцевой излучатель Alpine/Scanspeak



Рабочие моменты строительства фронта



Присмотревшись и сравнив с «как было» на первой странице, можно заметить: ручка открывания двери съехала вниз и назад



IN



— только здесь серийный номер «зашит» внутри встроенного диагностического микрокомпьютера. Новая схемотехника и высококачественные детали позволили получить великолепное звучание, немалый вклад в него внесли и мощные блоки питания, обеспечивающие быструю реакцию на любое изменение сигнала.

В результате распределение задач между усилителями оказалось

необычным: за низкие частоты на фронте отвечает двухканальный усилитель, а пятиканальный — за сабвуфер, средние и высокие частоты. Прослушивание подтвердило правильность принятого решения: двухканальный продемонстрировал более чёткий контроль мидбаса.

Когда определились с наиболее крупными компонентами системы, в игру вступил Алексей Чвокин — дизайнер, компьютерной кисти

Задача стояла не только сделать элементы системы компактнее и легче (по возможности), но и разместить их ближе к центру масс машины

которого обязаны многие работы студии. От карандашного наброска через несколько итераций трёхмерного рендера пришли к окончательному варианту и приступили к его реализации.

Источник сигнала получился как бы комбинированный: головное устройство Alpine CDA-117Ri выполняет главным образом функции центра управления и радиоприёмника, основной же ис-



Строительство ключевых элементов очень комбинированного сабвуфера: металлопластикового силового кольца и «деревянной» оболочки



Замыкает объём стеклопластиковая скорлупа, выклеенная в кузове «по факту»





ЛОГОТИП MINI НА УСИЛИТЕЛЕ ПОЧТИ
МЕТРОВОЙ ДЛИНЫ СМОТРИТСЯ
ОЧЕНЬ МИЛО

точник сигнала — подключённый по шине Ai Net чейнджер Alpine DHA-S690. Именно он — основной, поскольку в нём есть оптический выход TOSLINK. Сигнал от чейнджера по оптоволоконной линии поступает на процессор Alpine PXA-H800, установленный рядом с усилителями, а уж он знает, как правильно готовить сигнал.

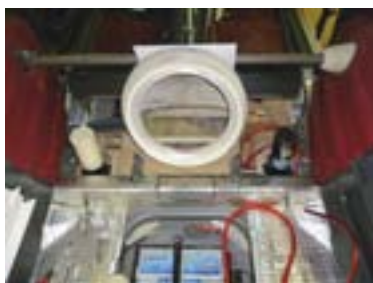
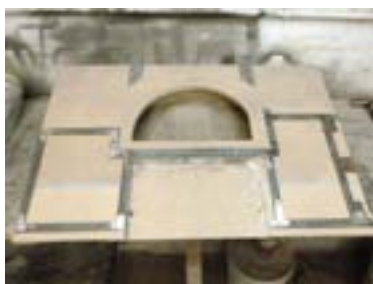
Главное устройство поставили на место штатного, не вполне

стандартных габаритов и с совсем нестандартным креплением. Для этого достали лицевую панель штатного «радио» с кассетой, из неё сделали рамку, а «рукав» для нового головного устройства спаяли из фольгированного стеклотекстолита, приделав к нему крепёжные лапки по оригинальным размерам.

Готовый и усиленный сигнал идёт, само собой, на акустику, в этой роли выступает трёхполос-

Чейнджер в передней части усилительного «обтекателя» на самом деле — главный источник сигнала. Из-за оптики

ный комплект Alpine F#1 Status SPX-Z18T, неоднократно засветившийся в лучших инсталляциях. Как известно, излучатели системы SPX-Z18T разработаны при участии датской фирмы ScanSpeak, одним из достижений инженеров стали расширенные диапазоны работы головок, что значительно увеличивает пространство для манёвра при выборе частот раздела. Рабочий диапазон мидбаса, например, от





При взгляде сверху видно, насколько удалось конструкторам задвинуть оснащение в центр машины



Таинственные «часовые» по сторонам сабвуфера — буферные ёмкости



35 Гц до 8 кГц, среднечастотников — от 250 Гц до 15 кГц, дели где хочешь, если знаешь, где хочешь и умеешь хотеть, где лучше всего. Забегая вперёд, скажу: видимо, знали, за то время, что я веду эту рубрику, систем с таким качеством звучания слушать ещё не приходилось. Какие-то отдельные моменты бывали и получше, но чтобы всё вот так и сразу, «в одной посуде» — пожалуй, не было.

Пищалки стоят достаточно предсказуемо — на стойках лобового стекла. Менее обычно поставлены среднечастотники: в верхней части двери, максимально близко к пищалкам. Для этого пришлось немного доработать саму дверь и перенести ручки открывания на новое место. Мидбасы установлены в доработанных штатных местах в переднем нижнем углу двери и вынесены над обшивкой, ибо посадочная глубина немаленькая.

Сабвуфер в системе — плоский Alpine SWR-T12, он (это было отмечено у нас при его тестировании) удивительным образом сочетает компактность собственно головки с небольшим объёмом, требуемым для нормальной работы. По данным нашей тестовой бригады, получилось, что оптимальный объём закрытого ящика (другие варианты оформления даже не обсуждались) для этой головки — около 20 л. Здесь взяли чуть больше — 24, разница невелика. Но сформировать этот объём, не нарушая принятых технических требований, было сложнее. Так на свет появилась комбинированная конструкция: силовое кольцо из алюминия, МДФ и

стеклопластика соединяется с полукруглым (почти) шпангоутом обочкой, выклеенной из деревянных брусков и усиленной стеклопластиком, а ниже шпангоута (и панели усилителей) «по факту» выклеена из стеклопластика завершающая часть объёма. Оба усилителя, процессор и чейнджер установлены на панели в едином блоке с сабвуфером, причём огромный Roadster 66 обзавёлся логотипом Mini (на аппарате с габаритной длиной 80 см смотрится забавно). Панель со всем оснащением (там ещё две буферные ёмкости, как часовые по обе стороны от сабвуфера) может быть демонтирована одним блоком. Если что...

Эстетическую завершенность салону придала замена всего алюминиевого декора карбоновым. Не имитацией, замечу, а настоящим карбоном.

Ну и на закуску — кабели. Ни один из них не автомобильный, зато все — профессионально-музыкантские (школа, как и было сказано). На мидбас и среднечастотники идёт кабель Chord Odyssey сечением 2,5 кв. мм, на пищалки — Chord Rumour 1,5 кв. мм. На саб — мощный Wireworld Solstice 3,5 кв. мм. Межблочные кабели того же класса: в каналах СЧ и ВЧ Wireworld Silver Eclipse (затмение), в каналах НЧ и сабвуфера — тоже Wireworld, но уже Equinox (равноденствие).

В общем, получилась сказка, затмение в день равноденствия. И на вид, и особенно на слух. Возникло желание попросить убежища от прозы и серости окружающего мира и предаться воспоминаниям. Не тяжёлым, эта система — не для них...

Честно говоря, сидел в машину уже в предвкушении чуда. Эксклюзивные компоненты предполагали соответствующее звучание, а в мастерстве инсталляторов я не сомневался — не один год знакомы.

Первое впечатление при прослушивании: этого не может быть! Хотелось восхищённо материться (что я и делал, благо свидетелей в салоне не было). Ни одного призвука, ни одного резонанса ни от салона, ни от акустической системы. Тональный баланс бесподобен: ровный и мягкий бас, исключительно детальные середина и верх.

И на максимальной, и на средней громкости звучание очень сбалансированное, слитное и при этом отменно разборчивое. И отличная сцена. Нет. Не так — СЦЕНА. Симметричная, широкая, глубокая — такую встречаю точно в первый раз. Локализация и фокусировка источников звука не поддаётся сравнениям — уверенно определяется расположение барабанов не только по высоте, но и по глубине (на реальной сцене это в пределах 30 — 40 см). Рояль оправдал своё королевское происхождение, размеров был вполне натуральных. Звуки нижнего регистра приходили слева, верхнего — справа, как и положено. Нет, в консерватории звук не такой интересный...

ЛУЧШАЯ
Система месяца



ТРЕБОВАНИЯ
ХОЗЯИНА К КАЧЕСТВУ
ЗВУЧАНИЯ БЫЛИ
НЕ НИЖЕ ТРЕБОВАНИЙ
К ДИНАМИКЕ
И УПРАВЛЯЕМОСТИ.
ГДЕ ТАКИЕ БЕРУТСЯ,
ИНТЕРЕСНО?

ной и тоже есть что вспомнить, кто затруднится вспомнить — милости просим на сайт «АвтоЗвука», там разделчик «Парад лауреатов», он хорошо освежает воспоминания. Впрочем, я как-то отвлёкся и, чтобы два раза не вставать, обращаю ваше вооружённое опытом внимание на строчку, где указаны руководители этого

проекта. Мы как-то привыкли, что SoundLab — значит Лысенко, здесь ведущий конструктор — другой, хотя и без традиционного всё бы так не заиграло, как оно заиграло. Процесс это естественный, МиГ-29 был задуман, вычерчен на кульмане и поставлен на производство не Микояном и тем более не Гуревичем, а летает

— будь здоров как. Называется — школа...

На чём меня прервали? А, вот. Осмотр эксклюзива в студии и обсуждение аванпроекта с заказчиком произвели смешанное впечатление. С одной стороны, необыкновенная удача — отсутствие в версии GP каких-либо признаков заднего сиденья, в штатной комплектации на

Проработка дизайна началась с карандашных набросков и продолжилась целой серией компьютерных рендеров





его месте — распорка, увеличивающая жёсткость кузова при жутких поворотах на дикой скорости (или наоборот). Казалось бы — раздолье анлимитед, щас туда поставим усилителей от души, а сабвуферов — от сердца. Но тогда, как мотивированно, с карандашиком, намекнул хозяин «Купера», возможности машины по части жутких и дикой будут ущемлены. Перегрузить зад мощной переднеприводной машины означает ухудшить и разгон, и торможение, и устойчивость. За что тогда боролись Джон Купер со товарищи?

Значит, порешили, делать надо легко (в весовом смысле), а компоненты устанавливать по возможности ближе к центру масс. Из чего логично вытекает концепция системы: магнитолка, динамики, усилитель какой-нибудь немудрёный — и гоняй себе на здоровье. Не тут-то было. Требования хозяина к качеству звучания были не ниже его же требований к динамике и управляемости машины. Где такие берутся, интересно? Ведь именно благодаря таким заказчиком инсталляционное искусство достигает того, чего оно иногда достигает. Если бы их не было, надо было бы их выводить методами геной инженерии. Но, слава богу, есть...

При таких раскладах выбор структуры был сделан быстро и единогласно: трёхполосный фронт с раздельным усилением по полосам и сабвуфер. По второму тоже прения закончились, не успев начаться — Alpine в лице лучших представителей каждого класса. Но от соблазна сделать монобрендовый автомобиль воздержались, в достижении максимального результата очевидный выбор не всегда автоматически становится лучшим.

Поиски оптимума вывели на авансцену усилитель с историей. Даже с двумя: одна покороче, другая — подлиннее. Phoenix Gold Roadster 66 — реинкарнация великолепного усилителя Route 66, выпускавшегося в 90-х.

Это — история покороче. Подлиннее — про названия усилителей.

Своё имя оба, и новый, и особенно старый, получили в честь знаменитого шоссе Route 66, идущего от Чикаго до Лос-Анджелеса (с остановками в Оклахоме, Аризоне и Нью-Мексико), его в Америке символично называют Mother Road. Есть ещё песня с этим названием, в «Википедии» упоминается о 49 её различных исполнениях, от Джерри Ли Льюиса до «Депеш Мод» (с остановками на Чаке Берри, Бинге Кросби и «Роллинг Стоунз»). Есть о чём вспомнить... Единству идеи

Итоговый вариант проекта: со стороны багажника, со стороны салона и при взгляде на приборную панель

способствовало и то, что Roadster 66 тоже выпущены ограниченной серией всего в 500 экземпляров, этот идёт за номером 35.

Подобно многим современным пятиканальникам, здесь фактически два независимых усилителя в общем корпусе: четырехканальник (4 x 78 Вт), который работает в классе АВ, и сабвуферный моноблок D-класса (400 Вт).

Второй усилитель системы — двухканальный Boston GT 2125. Тоже, кстати говоря, номерной



Штатное «радио» по размерам и креплению не отвечало принятым стандартам. Сняв размеры и раздобыв «морду» кассетной версии, сделали «колодец» по размерам DIN



ЛУЧШАЯ
Система месяца



ТРЕБОВАНИЯ
ХОЗЯИНА К КАЧЕСТВУ
ЗВУЧАНИЯ БЫЛИ
НЕ НИЖЕ ТРЕБОВАНИЙ
К ДИНАМИКЕ
И УПРАВЛЯЕМОСТИ.
ГДЕ ТАКИЕ БЕРУТСЯ,
ИНТЕРЕСНО?

ной и тоже есть что вспомнить, кто затруднится вспомнить — милости просим на сайт «АвтоЗвука», там разделчик «Парад лауреатов», он хорошо освежает воспоминания. Впрочем, я как-то отвлёкся и, чтобы два раза не вставать, обращаю ваше вооружённое опытом внимание на строчку, где указаны руководители этого

проекта. Мы как-то привыкли, что SoundLab — значит Лысенко, здесь ведущий конструктор — другой, хотя и без традиционного всё бы так не заиграло, как оно заиграло. Процесс это естественный, МиГ-29 был задуман, вычерчен на кульмане и поставлен на производство не Микояном и тем более не Гуревичем, а летает

— будь здоров как. Называется — школа...

На чём меня прервали? А, вот. Осмотр эксклюзива в студии и обсуждение аванпроекта с заказчиком произвели смешанное впечатление. С одной стороны, необыкновенная удача — отсутствие в версии GP каких-либо признаков заднего сиденья, в штатной комплектации на

Проработка дизайна началась с карандашных набросков и продолжилась целой серией компьютерных рендеров





его месте — распорка, увеличивающая жёсткость кузова при жутких поворотах на дикой скорости (или наоборот). Казалось бы — раздолье анлимитед, щас туда поставим усилителей от души, а сабвуферов — от сердца. Но тогда, как мотивированно, с карандашиком, намекнул хозяин «Купера», возможности машины по части жутких и дикой будут ущемлены. Перегрузить зад мощной переднеприводной машины означает ухудшить и разгон, и торможение, и устойчивость. За что тогда боролись Джон Купер со товарищи?

Значит, порешили, делать надо легко (в весовом смысле), а компоненты устанавливать по возможности ближе к центру масс. Из чего логично вытекает концепция системы: магнитолка, динамики, усилитель какой-нибудь немудрёный — и гоняй себе на здоровье. Не тут-то было. Требования хозяина к качеству звучания были не ниже его же требований к динамике и управляемости машины. Где такие берутся, интересно? Ведь именно благодаря таким заказчиком инсталляционное искусство достигает того, чего оно иногда достигает. Если бы их не было, надо было бы их выводить методами геной инженерии. Но, слава богу, есть...

При таких раскладах выбор структуры был сделан быстро и единогласно: трёхполосный фронт с раздельным усилением по полосам и сабвуфер. По второму тоже прения закончились, не успев начаться — Alpine в лице лучших представителей каждого класса. Но от соблазна сделать монобрендовый автомобиль воздержались, в достижении максимального результата очевидный выбор не всегда автоматически становится лучшим.

Поиски оптимума вывели на авансцену усилитель с историей. Даже с двумя: одна покороче, другая — подлиннее. Phoenix Gold Roadster 66 — реинкарнация великолепного усилителя Route 66, выпускавшегося в 90-х.

Это — история покороче. Подлиннее — про названия усилителей.

Своё имя оба, и новый, и особенно старый, получили в честь знаменитого шоссе Route 66, идущего от Чикаго до Лос-Анджелеса (с остановками в Оклахоме, Аризоне и Нью-Мексико), его в Америке символично называют Mother Road. Есть ещё песня с этим названием, в «Википедии» упоминается о 49 её различных исполнениях, от Джерри Ли Льюиса до «Депеш Мод» (с остановками на Чаке Берри, Бинге Кросби и «Роллинг Стоунз»). Есть о чём вспомнить... Единству идеи

Итоговый вариант проекта: со стороны багажника, со стороны салона и при взгляде на приборную панель

способствовало и то, что Roadster 66 тоже выпущены ограниченной серией всего в 500 экземпляров, этот идёт за номером 35.

Подобно многим современным пятиканальникам, здесь фактически два независимых усилителя в общем корпусе: четырехканальник (4 x 78 Вт), который работает в классе АВ, и сабвуферный моноблок D-класса (400 Вт).

Второй усилитель системы — двухканальный Boston GT 2125. Тоже, кстати говоря, номерной

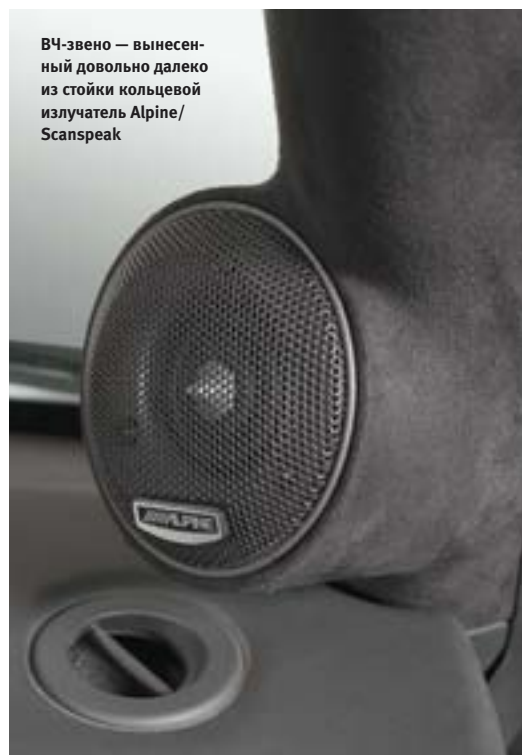


Штатное «радио» по размерам и креплению не отвечало принятым стандартам. Сняв размеры и раздобыв «морду» кассетной версии, сделали «колодец» по размерам DIN





Пищалка и басовик трёхполосного фронта размещены вполне традиционно, среднечастотник — не вполне



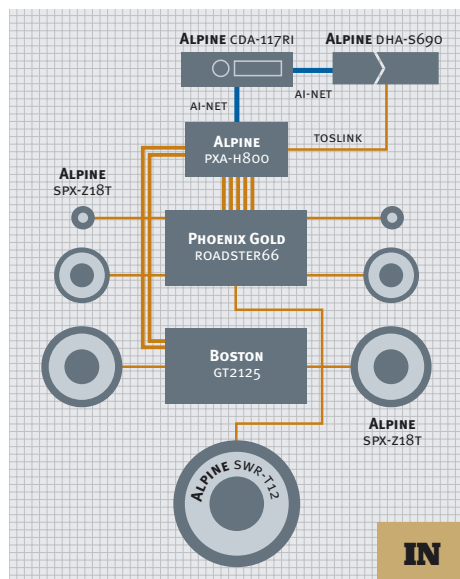
ВЧ-звено — вынесенный довольно далеко из стойки кольцевой излучатель Alpine/Scanspeak



Рабочие моменты строительства фронта



Присмотревшись и сравнив с «как было» на первой странице, можно заметить: ручка открывания двери съехала вниз и назад



IN



— только здесь серийный номер «зашит» внутри встроенного диагностического микрокомпьютера. Новая схемотехника и высококачественные детали позволили получить великолепное звучание, немалый вклад в него внесли и мощные блоки питания, обеспечивающие быструю реакцию на любое изменение сигнала.

В результате распределение задач между усилителями оказалось

необычным: за низкие частоты на фронте отвечает двухканальный усилитель, а пятиканальный — за сабвуфер, средние и высокие частоты. Прослушивание подтвердило правильность принятого решения: двухканальный продемонстрировал более чёткий контроль мидбаса.

Когда определились с наиболее крупными компонентами системы, в игру вступил Алексей Чвокин — дизайнер, компьютерной кисти

Задача стояла не только сделать элементы системы компактнее и легче (по возможности), но и разместить их ближе к центру масс машины

которого обязаны многие работы студии. От карандашного наброска через несколько итераций трёхмерного рендера пришли к окончательному варианту и приступили к его реализации.

Источник сигнала получился как бы комбинированный: головное устройство Alpine CDA-117Ri выполняет главным образом функции центра управления и радиоприёмника, основной же ис-



Строительство ключевых элементов очень комбинированного сабвуфера: металлопластикового силового кольца и «деревянно-пластиковой» оболочки



Замыкает объём стеклопластиковая скорлупа, выклеенная в кузове «по факту»





ЛОГОТИП MINI НА УСИЛИТЕЛЕ ПОЧТИ МЕТРОВОЙ ДЛИНЫ СМОТРИТСЯ ОЧЕНЬ МИЛО

точник сигнала — подключённый по шине Ai Net чейнджер Alpine DHA-S690. Именно он — основной, поскольку в нём есть оптический выход TOSLINK. Сигнал от чейнджера по оптоволоконной линии поступает на процессор Alpine PXA-H800, установленный рядом с усилителями, а уж он знает, как правильно готовить сигнал.

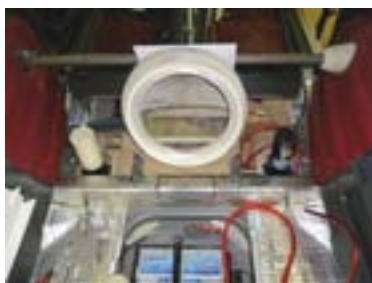
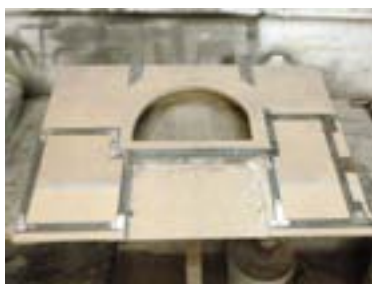
Главное устройство поставили на место штатного, не вполне

стандартных габаритов и с совсем нестандартным креплением. Для этого достали лицевую панель штатного «радио» с кассетой, из неё сделали рамку, а «рукав» для нового головного устройства спаяли из фольгированного стеклотекстолита, приделав к нему крепёжные лапки по оригинальным размерам.

Готовый и усиленный сигнал идёт, само собой, на акустику, в этой роли выступает трёхполос-

Чейнджер в передней части усилительного «обтекателя» на самом деле — главный источник сигнала. Из-за оптики

ный комплект Alpine F#1 Status SPX-Z18T, неоднократно засветившийся в лучших инсталляциях. Как известно, излучатели системы SPX-Z18T разработаны при участии датской фирмы ScanSpeak, одним из достижений инженеров стали расширенные диапазоны работы головок, что значительно увеличивает пространство для манёвра при выборе частот раздела. Рабочий диапазон мидбаса, например, от





При взгляде сверху видно, насколько удалось конструкторам задвинуть оснащение в центр машины



Таинственные «часовые» по сторонам сабвуфера — буферные ёмкости



35 Гц до 8 кГц, среднечастотников — от 250 Гц до 15 кГц, дели где хочешь, если знаешь, где хочешь и умеешь хотеть, где лучше всего. Забегая вперёд, скажу: видимо, знали, за то время, что я веду эту рубрику, систем с таким качеством звучания слушать ещё не приходилось. Какие-то отдельные моменты бывали и получше, но чтобы всё вот так и сразу, «в одной посуде» — пожалуй, не было.

Пищалки стоят достаточно предсказуемо — на стойках лобового стекла. Менее обычно поставлены среднечастотники: в верхней части двери, максимально близко к пищалкам. Для этого пришлось немного доработать саму дверь и перенести ручки открывания на новое место. Мидбасы установлены в доработанных штатных местах в переднем нижнем углу двери и вынесены над обшивкой, ибо посадочная глубина немаленькая.

Сабвуфер в системе — плоский Alpine SWR-T12, он (это было отмечено у нас при его тестировании) удивительным образом сочетает компактность собственно головки с небольшим объёмом, требуемым для нормальной работы. По данным нашей тестовой бригады, получилось, что оптимальный объём закрытого ящика (другие варианты оформления даже не обсуждались) для этой головки — около 20 л. Здесь взяли чуть больше — 24, разница невелика. Но сформировать этот объём, не нарушая принятых технических требований, было сложнее. Так на свет появилась комбинированная конструкция: силовое кольцо из алюминия, МДФ и

стеклопластика соединяется с полукруглым (почти) шпангоутом обочкой, выклеенной из деревянных брусков и усиленной стеклопластиком, а ниже шпангоута (и панели усилителей) «по факту» выклеена из стеклопластика завершающая часть объёма. Оба усилителя, процессор и чейнджер установлены на панели в едином блоке с сабвуфером, причём огромный Roadster 66 обзавёлся логотипом Mini (на аппарате с габаритной длиной 80 см смотрится забавно). Панель со всем оснащением (там ещё две буферные ёмкости, как часовые по обе стороны от сабвуфера) может быть демонтирована одним блоком. Если что...

Эстетическую завершенность салону придала замена всего алюминиевого декора карбоновым. Не имитацией, замечу, а настоящим карбоном.

Ну и на закуску — кабели. Ни один из них не автомобильный, зато все — профессионально-музыкантские (школа, как и было сказано). На мидбас и среднечастотники идёт кабель Chord Odyssey сечением 2,5 кв. мм, на пищалки — Chord Rumour 1,5 кв. мм. На саб — мощный Wireworld Solstice 3,5 кв. мм. Межблочные кабели того же класса: в каналах СЧ и ВЧ Wireworld Silver Eclipse (затмение), в каналах НЧ и сабвуфера — тоже Wireworld, но уже Equinox (равноденствие).

В общем, получилась сказка, затмение в день равноденствия. И на вид, и особенно на слух. Возникло желание попросить убежища от прозы и серости окружающего мира и предаться воспоминаниям. Не тяжёлым, эта система — не для них...

Честно говоря, сидел в машину уже в предвкушении чуда. Эксклюзивные компоненты предполагали соответствующее звучание, а в мастерстве инсталляторов я не сомневался — не один год знакомы.

Первое впечатление при прослушивании: этого не может быть! Хотелось восхищённо материться (что я и делал, благо свидетелей в салоне не было). Ни одного призвука, ни одного резонанса ни от салона, ни от акустической системы. Тональный баланс бесподобен: ровный и мягкий бас, исключительно детальные середина и верх.

И на максимальной, и на средней громкости звучание очень сбалансированное, слитное и при этом отменно разборчивое. И отличная сцена. Нет. Не так — СЦЕНА. Симметричная, широкая, глубокая — такую встречаю точно в первый раз. Локализация и фокусировка источников звука не поддаётся сравнениям — уверенно определяется расположение барабанов не только по высоте, но и по глубине (на реальной сцене это в пределах 30 — 40 см). Рояль оправдал своё королевское происхождение, размеров был вполне натуральных. Звуки нижнего регистра приходили слева, верхнего — справа, как и положено. Нет, в консерватории звук не такой интересный...