

Каждый имеет право на жизнь.

Конституция
Российской Федерации.
Статья 20 — пункт 1.

Правоведение

СКОЛЬКО ПОМНЮ СЕБЯ ГРАЖДАНИНОМ СВОБОДНОЙ РОССИИ, СТОЛЬКО РОССИЙСКИЕ БЮРОКРАТЫ ПЫТАЮТСЯ ЗАПРЕТИТЬ ПРАВЫЙ РУЛЬ.

Предпочитают, правда, делать это издали и анонимно, а то можно огрести даже в европейской части страны, про Дальний Восток и говорить неуместно, всё уже сказано. Для любителей правовых атак на правый руль (извините, затасканный

лет (не знаю, как сейчас, да это и не важно) действовала классификация автомобилей, по которой исчислялся налог на них. Как только автомобиль становился длиннее 4,7 м, он переходил в существенно более налогооблагаемую категорию. Многие годы Toyota выпускала Mark II разных поколений, длина всех



приём, но трудно было удержаться) эта машина была бы идеальной мишенью. Хотя родилась она благодаря бюрократам прошлого, а её потомки исправно служат бюрократам наших дней. Хотите, расскажу?

Вижу, что хотите, меня два раза просить не нужно. Автомобиль марки Toyota, выпускавшийся в течение 35 лет и все эти годы живший у себя на родине под именем Mark II, а на чужбине — под разнообразными псевдонимами, родился благодаря бюрократическим правилам. В Японии много

моделей от бампера до бампера при этом колебалась в пределах 4,64 — 4,67 м. такие авто охотно покупали и сами бюрократы, возможно, те же самые, что приняли правила классификации: машина получается большая и удобная, а налог — как с малолитражки.

Есть и другой занимательный аспект в жизни этого автомобиля: современная Toyota Camry, боевой конь бюрократа средней руки — прямой потомок Mark II. Не только это племя, разумеется, оценило генеалогию Mark II, у меня есть знакомый, который, перебираясь

SUM

Тип системы: аудио + мультимедиа

Аудио: 2-полосный фронт + сабвуфер

Источник аудио: чейнджер Alpine DNA-S690

Источник мультимедиа:

Alpine INA-V910R

Мониторы: Alpine TME-780EM

Процессор: Alpine PXA-H800 + RUX-C800

Усилители: Poweramper PA-60, Audison VR-209, E.O.S. AE-1500LE ver.2

Акустика: Bewith A-50, Hertz ML165

Сабвуфер: Morel Ultimo SC12

Студия:

Eclectic Audio

Руководитель

проекта:

Виталий Карев

ТОЙОТА САМРУ,
БОЕВОЙ КОНЬ
БЮРОКРАТА
СРЕДНЕЙ РУКИ
— ПРЯМОЙ
ПОТОМОК
MARK II



В укромном месте, разумеется, пристроился и iPhone, ему правый руль не помеха



ЛУЧШАЯ Система месяца

из Краснодарского края в Москву, продал тамашнее скромное жилище по бартеру, в обмен на Mark II то ли 1982-го, то ли 1983 года рождения. С правым рулём, разумеется, иначе машина называлась бы иначе. Идиотом его в связи с этим поступком считает только законная жена, но она и так бы осталась при этом мнении. Остальные же диву даются, что хозяин машины так и не решил, где её ремонтировать — пока не потребовалось.

Этот краткий портрет автомобиля понадобился, чтобы яснее стала идея системы. Это не когда

в старый автомобиль втыкают первые попавшиеся компоненты из подешевле, это — продукт осознанного выбора, причём исключительно придирчивого. Автомобиль не как у всех, а тот, что самому реально нравится, система — уж точно как нравится самому. И не как у всех, вы это скоро увидите.

Формально система отнесена к разряду мультимедийных, потому что три экрана, кино, навигация и все дела. По сути же она мультимедийно-аудиофильская. При её формировании исходили из максимального качества двух-

**Расположенный
наверху «родной»
дисплей тоже
оказался при деле**

канального звучания: для музыки именно оно и необходимо, а кино хороший стереозвук точно не испортит.

Отсюда — выбор источников сигнала. Они отдельные для мультимедиа и для звука. Мультимедийный источник, который находится под рукой — это станция Alpine INA-W910R, один из немногих на сегодня аппаратов, сохраняющий и оптический интерфейс, и шину управления. Видеосигнал передаётся на два дополнительных монитора Alpine TME-780 в подголовниках передних сидений, с беспровод-



Благодаря Dual Zone и ИК-наушникам галёрка может смотреть видео, не отвлекая водителя

частот, излучалось не из-под ног, а на уровне головы слушателя. При этом желательно, чтобы СЧ и ВЧ-излучатели, совместно решающие эту задачу в разных частотных полосах, находились бы поближе друг к другу, не разрывая звуковое поле. В этой системе оба требования выполнены предельно последовательно. Низкие (для фронта) частоты отданы в ведение 6-дюймовых мидбасов в дверях, а средние и верхние излучаются одним и тем же динамиком, уникальным во многих отношениях Bewith A-50.

Эта (вернее, аналогичная той же фирмы) акустика побывала у нас в тесте больше двух лет назад, в марте 2010-го, и впечатление произвела сильнейшее. Независимо от нас (или не независимо, он же не признается) столь же сильно впечатлённым оказался и Виталий Карев, с некоторых пор он к своим титулам добавил и звание лучшего специалиста по работе с Bewith.

У Виталия есть при этом авторская манера — срассивать в одной системе СЧ/ВЧ-головки Bewith с мидбасами других производителей. Собственные мидбасы Bewith

ными наушниками, разумеется, лучшее — детям и так далее.

Звуковой источник (для взрослых) — чейнджер Alpine DHA-S690, с которого сигнал в цифровом виде поступает по оптоволоконной линии на процессор Alpine PXA-H800, осуществляющий деление частотных полос и необходимую коррекцию. И вот отсюда начинается уже торжество

аудио. И не как у всех (я уже говорил, да?).

Формально архитектура системы классически проста, в её основе — поканальный двухполосный фронт. С точки же зрения практической автомобильной акустики фронт здесь — вершина эволюции трёхполосной технологии.

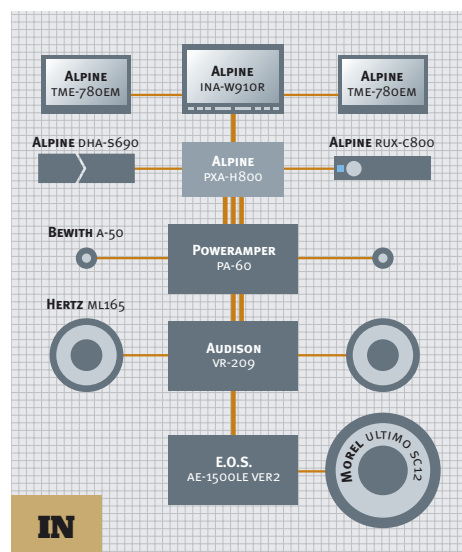
Ведь смотрите, нам трёхполоска зачем? Чтобы всё, кроме нижних



Для уверенной работы от 500 Гц «Бевиту» нужен минимальный объём, с полстакана



Формально (и на вид) двухполосная акустика работает как трёхполосная с совмещёнными СЧ и ВЧ



IN



для МУЗЫКИ
НЕОБХОДИМО
ДВУХКАНАЛЬ-
НОЕ ЗВУЧАНИЕ,
А КИНО ХОРОШИЙ
СТЕРЕОЗВУК
НЕ ИСПОРТИТ



Бас попадает в салон напрямую, минуя лабиринты багажного отделения

весьма своеобразны и подходят не для любой системы, в частности, из-за небольшого калибра (только 130 мм) и специфических параметров, требующих фазоинверторного оформления.

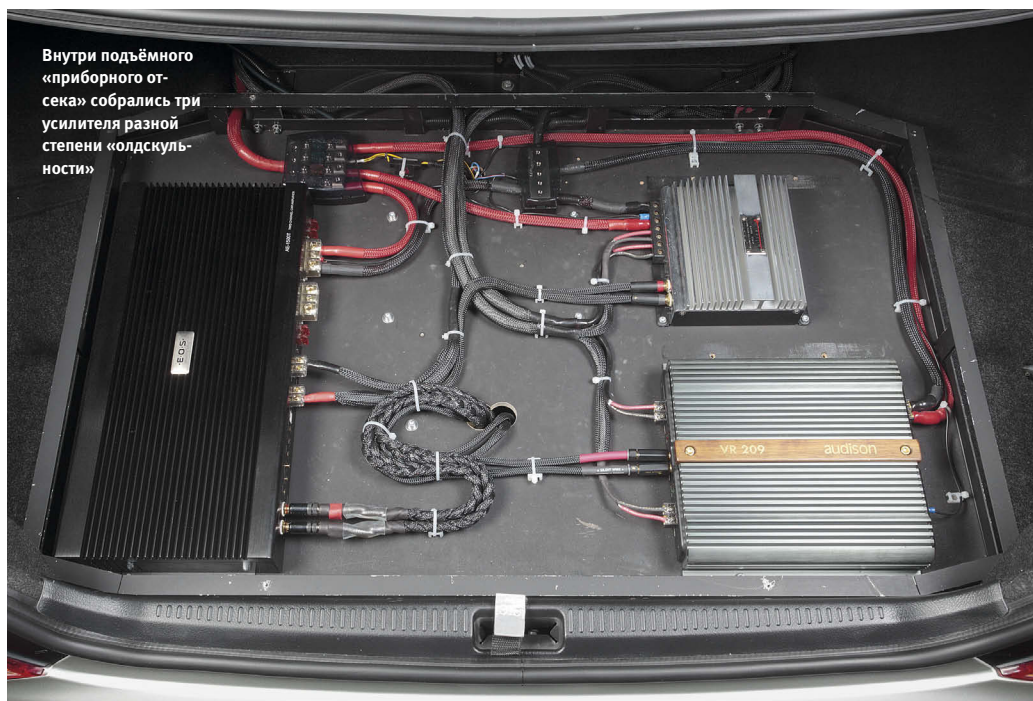
В этой системе Карев скрестил экзотические Bewith с куда более известными и заслуженно популярными Hertz ML. Мидбасы стоят в основательно доработанных штатных местах (за грилями от «Морелей», на это у мастера были свои резоны), двери позже перешиты алькантарой. ML 165 занимаются только басовой частью спектра, заходя в среднечастотную область лишь до 500 Гц. А начиная с этой частоты всю нагрузку берут на себя 50-миллиметровые диффузорики А-50, установленные в стойках подобно тому, как обычно устанавливают пищалки.

Тем, кто не очень в теме, пора, пожалуй, сообщить: решение это — исключительно эффективное и элегантное, но совершенно не бюджетное, А-50 — довольно-таки про деньги.

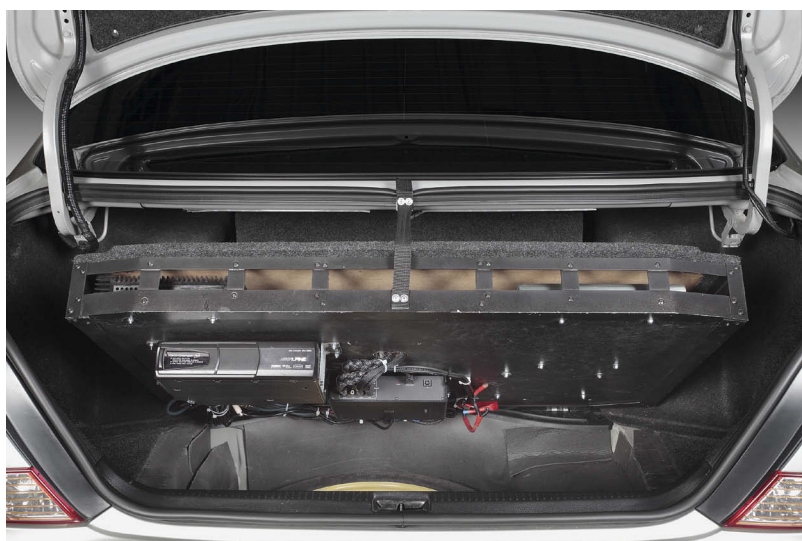
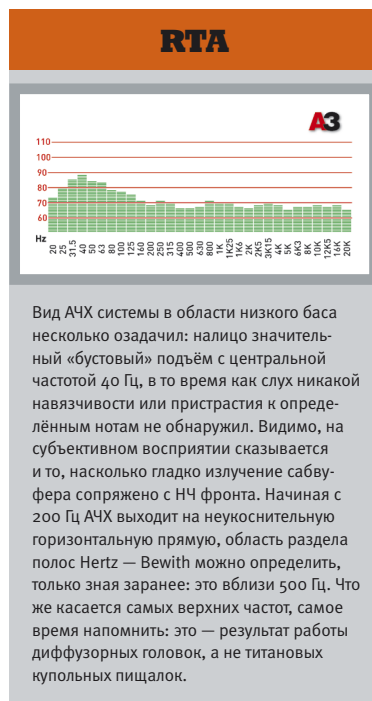
При таком построении фронтальной акустики вполне логичным оказалось и следующее решение — применить отдельные двухканальные усилители для каждой полосы, а не привычный четырёхканальный. И усилители для этой цели Карев отыскал «не как у всех»,



Чтобы поверить, что там, в глубине багажника, сабвуфер 42 литра нетто, об этом надо знать заранее



Внутри подъёмного «приборного отсека» собрались три усилителя разной степени «олдскульности»



На этаж ниже усилителей расположились процессор и главный музыкальный источник

стью. Даже больше: у каждого есть право принимать участие в автозвучковых соревнованиях. Права на победу, правда, никто не гарантирует, её придется добывать самостоятельно. Было решено: принимать и добывать. Добычей стало звание чемпиона России в классе «Новичок 4000» в формате ЕММА. Добыча, заслуженная по праву...

«олдскульные», как он сам выразился. На широкополосники работает прославленный в кругах автомобильных аудиофилов Powerampер PA-60, 30 Вт на канал, никаких фильтров, усилитель в чистейшем виде. Мидбасы качает не менее известный в тех же кругах Audison VR-209 мощностью 2 x 120 Вт.

Сабвуферный усилитель — тоже аудиофильский E.O.S. AE-1500LE ver.2. Работает в классе АВ и в мостовом включении развивает мощность 620 Вт на нагрузке 4 Ом. На нагрузке 1 Ом будет 1,5 кВт, но аудиофилы низкоомную нагрузку не используют — страдает демпфирование динамика. В данном случае важна не громкость, а качество звучания, поэтому и сабвуфер взят четырёхомный. Само собой, никаких фазоинверторов, контрабас обязан быть именно контрабасом,

а не топотом динозавра. Хотя и с топотом система тоже должна справляться, потому выбор остановили на калибре 12 дюймов. Morel Ultimo SC12 — динамик аудиофильского класса: литой бумажно-карбоновый диффузор, огромная звуковая катушка, глухая корзина. Работает он здесь в закрытом корпусе объёмом 42 л. Геометрия багажника Mark II такова, что корпус сабвуфера, расположенный между колёсными арками, совершенно слился с пейзажем и своего присутствия в багажном отделении ничем не выдаёт. Не слишком рекламируют себя и остальные компоненты: усилители, процессор и чейнджер установлены в багажнике на подъёмной раме, закрывающей запаску.

Право на выбор автомобиля, компонентов и схемы системы хозяин Mark II реализовал полно-

Прослушивание не обмануло ожиданий. Никаких «острых углов», звучание мягкое, завораживающее. И на максимальной, и на средней громкости — идеально (именно идеально) сбалансированное, слитное и отменно детальное, эту особенность Bewith я, правда, уже знал, так что не очень удивился. Макро- и микродинамика — и мельчайшие нюансы звучания как на ладони, и фортиссимо оркестра не превращается в кашу.

Сцена выстроена отлично — равномерно, высоко и абсолютно стабильно. Общий tonальный баланс просто великолепен — даже придаться не к чему. Бас чёткий и глубокий, уверенной фронтальной локализации — сказывается выбор частот раздела и распределение уровней сигнала. Хотя, наверное, не только...

SQ