

VW Passat CC

SUM

- Тип системы:** мультимедиа
- Аудио:** 2-полосный фронт + 2-полосный тыл + сабвуфер
- Источник:** Alpine IVA-W520R
- Процессор:** Alpine PXA-H100
- Усилители:** Mosconi AS200.2 , Mosconi AS300.2
- Акустика:** Gladen Audio Zero Pro 165.2 DC , Zero 165
- Сабвуфер:** Gladen Audio SQX 12



Белым по белому

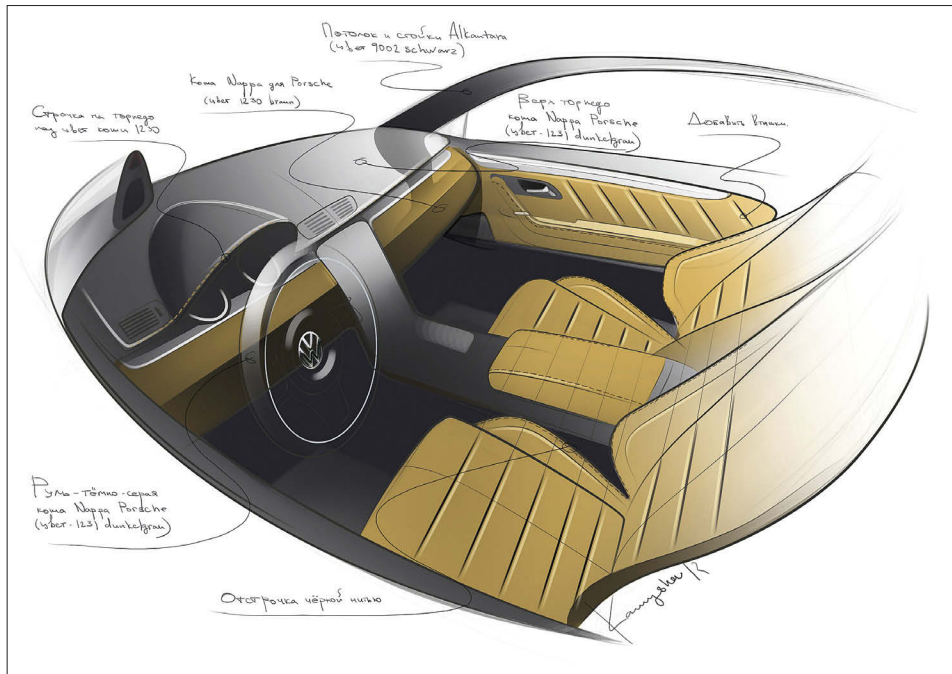
КАК ЧИТАТЕЛЮ «АЗ» СО СТАЖЕМ, МНЕ ИЗВЕСТНО: ЕСТЬ ТРИ РУБРИКИ, КУДА МОЖЕТ ПОПАСТЬ ЭТОТ МАТЕРИАЛ. РЕШАТЬ НЕ МНЕ, НО, ВООБЩЕ-ТО, ИНТЕРЕСНО...

Сейчас объясню, откуда такая неуверенность. «Своя игра»? Там обычно публикуются системы, сделанные руками тех, чья деятельность не связана с автозвуком на постоянной основе, а я много (реально много) лет проработал в установочной студии. «Неместные», где публикуются работы иногородних по отношению к Москве студий? Но здесь от принципиальной схемы до последнего самореза всё сделано с помощью

одной пары рук, и пара эта принадлежит мне. Что остаётся — «Системы»? Но там сотрудники редакции сами оценивают и идею системы, и её звучание, и качество инсталляции, а здесь... Впрочем, как быть с этим, я, кажется, уже придумал. Знаю, к кому обратиться, не выезжая из города. А сейчас я просто расскажу как есть, а дальше пусть редакция решает, где публиковать, а вы — правильно ли они решили.

Свою деятельность в автозвуке я начал в 2002 году в находившейся тогда на гребне славы питерской студии «АвтоАудиоМастер», от которой позже отделилась и зажила своей жизнью студия Custom's Club. Получается, что «Неместные», потому что студия? Не спешите, не получается. Этот проект начался уже после того, как я сменил профиль (но не отрасль) работы: перешёл в «Тига-Авто» на должность менеджера по

Это не прошлые системы, а её будущее: эскиз грядущего переоформления салона



Нормальную рамку бывает найти сложно. Проще сделать





продажам, отсюда доступ к саморезам и полиэфирке не предполагался. А к компонентам, прошу заметить, оставался, в рамках корпоративных правил и регламента.

Окончательный же сигнал к началу работ дал, совершенно неожиданно и очень издалека, Вальтер де Сильва — шеф-

дизайнер «Фольксваген групп», когда решил испортить скучным рестайлингом Passat CC — один из самых красивых автомобилей современности. Пришлось поторопиться и даже поволноваться, чтобы успеть заказать дорестайлинговый CC, когда он прибыл, весь такой белый-пребелый, на фирме его

немедленно прозвали «Белым лебедем», это имя закрепилось и за аудиопроектом, причём, как потом увидите, не без оснований. Дальше оставалось договориться с женой и детками о повышенной нагрузке на всю зиму — работу над машиной мечты я не хотел доверять никому, хотя весь коллектив Custom's Club был готов помогать настолько охотно, что едва успевал отгонять желающих. Впрочем, двоих из коллег (вернее, коллегу и работодателя) я позже, когда готовил эту публикацию, попросил оценить исполнение и звучание системы.

А сейчас, в жанре «Своей игры», о том, как создавался «Белый лебедь». То, что система будет основана именно на тех брендах, которыми мне вменено в профессиональные обязанности заниматься, разумеется, излишне обсуждать, было бы нелепо и противоестественно (о соображениях этики я даже не говорю) продавать «Москони» и «Гладен», а для своей машины выбрать, ну, я





не знаю... «Рокфорд» или хоть «Фокал». Или веришь в качество и потенциал бренда все 24 часа в сутки, а не только с 9 до 18, или бросай это дело.

Изначально, ещё до прибытия «Лебедя», было ясно, что штатная акустическая система будет удалена, и задолго до покупки в голове сложилась схема новой. Слушаю я в основном клубную музыку, что-то из рока, ну, бывает, немного попсы, нужно, чтобы качество звучания было не в ущерб громкости (и наоборот). Решил, что в системе не будет поканалки, всегда нравилась схема «фронт — тыл — саб», за получением хорошей сцены особо не гнался, не те жанры, чтобы гнаться. Кроме того, уже на этом этапе имел в виду, что у акустики Gladen Audio, которая окажется в системе, кроссоверы — с огромным количеством регулировок.

Всё началось с полной разборки салона и тщательной проклейки всего авто виброшумоизоляцией и прокладки всех кабелей. Шумоизоляции дверей было уделено особое внимание, так как это одна из главных составляющих для получения хорошего мидбаса.

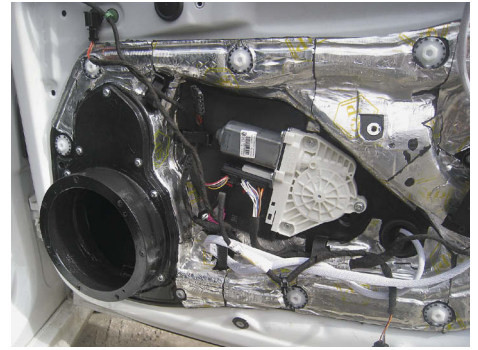
Если бы человечество не изобрело трикотаж, пришлось бы изобретать нам: а то из чего делать подиумы?



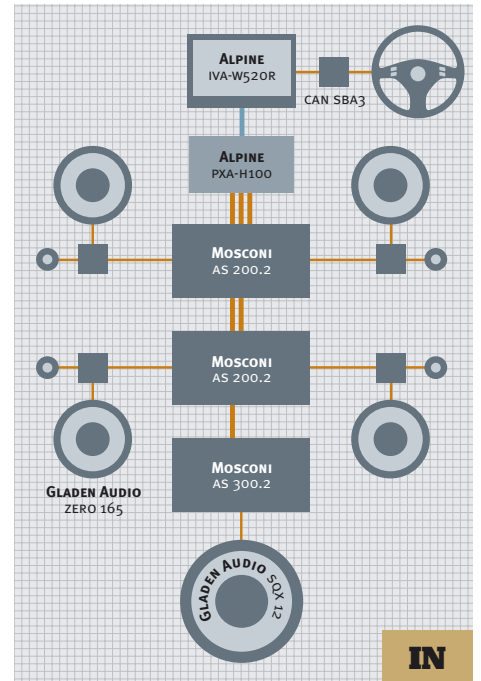
Все провода уложены в кабельной оплётке (змеиная кожа), закреплены стяжками к самоклеющимся площадкам и дополнительно прижаты сверху виброизоляцией. В общем, всё как положено. Акустическая проводка проходит в двери через штатный разъём, для чего пришлось высверлить в разъёме свободные пины. Кроссоверы как на фронтальной, так и на тыловой акустике установлены под обшивками дверей на специально изготовленных кронштейнах.

Фронтальная акустика Gladen Audio Zero Pro 165.2 DC и тыловая Zero 165 выбиралась так, чтобы получить качественное звучание с хорошим панчем, нерезкими верхами и большим запасом звукового давления.

Для установки мидбасов были изготовлены проставочные кольца из MDF и жёстко закреплены к двери. Для того чтобы эти кольца не впитывали влагу, я основательно их покрасил, а поверх высохшей краски дополнительно промазал силиконовым герметиком. Итог — жёсткая конструкция с влагоотталкивающей поверхностью. Фронтальные твитеры задумал ставить в треугольники, звучание с такой установкой мне всегда нравилось больше, чем когда пищалки ставятся в стойки. Установка



Мидбасы в дверях устроены с максимальным комфортом: жёстко и сухо





Откинутая спинка заднего сиденья открывает вид на корпус сабвуфера, процессор (справа) и арматуру силовой проводки (слева)

твитеров выполнена по «чулочной» технологии: выставил кольца, натянул ткань, а дальше — как обычно, полиэфирная смола, шпатлёвка и шкурка. По окончании готовые подиумы отдал в покраску. Тыловые твитеры решил установить на штатные места, на обшивке дверей под сеткой.

Теперь о головном устройстве. На эту роль был выбран Alpine IVA-W520R — хорошая мультимедийная «голова» с качественным звучанием. Всё же система строилась не только для себя, детки тоже любят мультики смотреть, а их у меня двое, мальчик и ещё мальчик.

Для установки ГУ были изготовлены металлические кронштейны, которые крепятся

к торпедо взамен штатной «головы». Нужна была ещё переходная рамка под 2DIN, перерыв все магазины, как розничные так и интернетные, понял, что хорошо сделанную рамку мне не купить, все они — из ужасного пластика и с невозможными зазорами. Решено было делать её самому из стеклоткани, готовая рамка вместе с подиумами для твитеров была отдана на покраску, краску взяли матовую чёрную, идеально попав в фактуру и цвет салонного пластика. Конечно же, был установлен блок рулевого управления, для переключения треков, смены источника и регулировки громкости с руля.

В багажнике изготовлена конструкция, объединяющая корпус сабвуфера и два

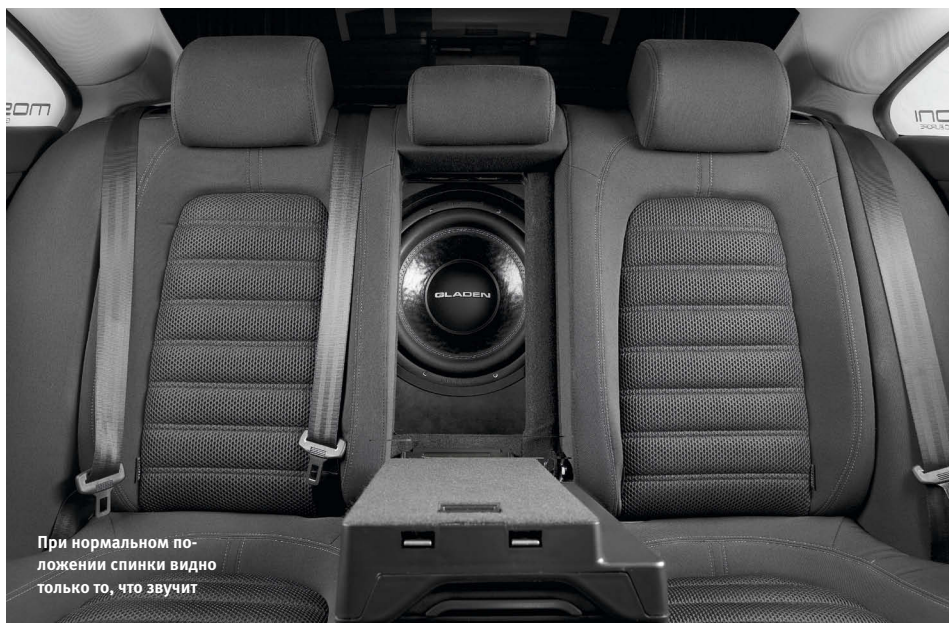
Мнение Игоря Петровича Кононенко, двукратного чемпиона Европы 2004 — 2005 гг., обладателя Гран-при за лучший звук, верховного судьи ЕММА Европа, в свободное время — работодателя автора системы.



Я не могу требовать от сотрудников любви к музыке, это как-то само получается — она у нас везде звучит и в офисах, и в комнатах прослушивания, и в КБ. И почти у всех ребят в машинах установлены системы того или иного уровня сложности. А я (это по секрету, только для читателей журнала) по качеству звучания этих систем определяю, что чего стоит.

Что сказать после прослушивания Костиного «Белого лебедя»? Целевая картина получается. Звуковая среда в машине очень «плотная», все частоты сбалансированы, ничто не «вылезает». Меня порадовала универсальность системы — такое редко бывает, когда и клубная музыка, и хард-рок звучали одинаково правильно и реалистично. Особенно выделю великолепные нижний, средний бас и середину без провалов на вокале, это не так часто удаётся. Из недостатков звучания — несколько отстаёт нижний бас, но, думаю, это вопрос настроек — машину слушали через три дня после «спуска со ступеней».

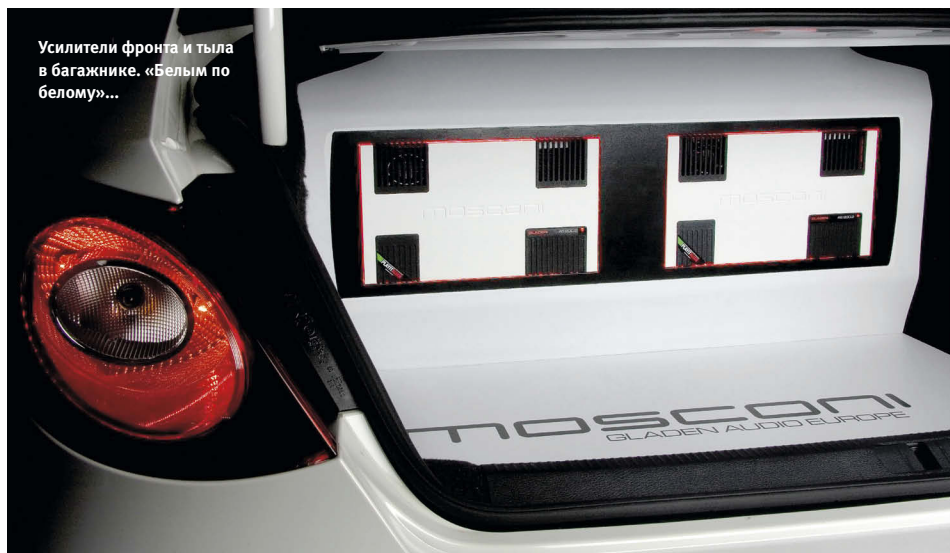
По поводу качества инсталляции (а у меня отношение к этому аспекту трепетное) — всё «по-немецки» чётко и аккуратно, простое и логичное оформление багажника, в салоне всё «как с завода».



При нормальном положении спинки видно только то, что звучит



Басовый Mosconi смонтирован на задней полке, переделанной, разумеется, вдоль и поперёк



Усилители фронта и тыла в багажнике. «Белым по белому»...



Основа усилительно-сабвуферного агрегата — из MDF



Со стороны багажника вертикальная стенка зашита листом алюминия

усилителя Mosconi AS200.2W. Корпус закрытого типа сделан из MDF и направлен динамиком в подлокотник, на роль сабвуферного динамика выбрана головка Gladen SQX12 — новинка в ассортименте компании, уже успевшая, правда, успешно выступить на соревнованиях в Германии. Такую головку нужно и прокормить хорошенько, на роль кормильца вышел двухканальный усилитель Mosconi AS300.2W, который я решил установить на заднюю полку со стороны салона. Были мысли монтировать усилители на потолок, хотелось чего-то необычного, потом подумал, это перебор, доработал штатную обшивку полки, изготовил подиум и декоративную накладку, обтянутую алькантарой.

Усилители Mosconi серии AS выпускаются в двух цветах — сером и белом, в Россию всегда завозили аппараты серого цвета, наверное, считая, что они лучше сочетаются с нашим небом семь месяцев в году. Для этой системы... Ну вы же понимаете... В общем, прибили крылья и хвост для «Белого лебеда».

Панель, на которой крепятся усилители, сделана из 10-миллиметровой MDF, к ней приклеен лист алюминия для того, чтобы получить тонкую, лёгкую и прочную стенку. Фальшпанель для этих усилков выгибалась из оргстекла, подгонялась под багажник и оклеивалась матовой плёнкой (разумеется, белой). К фальшпанели крепится декоративная рамка, под которую я установил подсветку в виде светодиодной ленты, которая имеет множество вариантов цветов. Подсветка загорается только при условии,

что открыт багажник при включённом ГУ, для этого пришлось спаять небольшой блок из реле.

Ну и в завершение — о процессоре. Изначально ставить процессор не планировал, хотя подозревал, что сабвуфер с тяжёлой «подвижкой», установленный в подлокотник, будет сложно подтянуть вперед, и он

Мнение Валерия Селищева, верховного судьи ЕММА Европа.



«Белый лебедь» задумывался как классический пример «чистого стока», ну разве что ярко, но стильное оформление багажника и усилителей — «лёгкий кастом». Дизайн машины (и её цвет) идеально сочетаются со стилистикой Mosconi, тут грех было не воспользоваться моментом. По качеству установки это — соревновательный автомобиль без всяких скидок, всё продумано и подогнано, без экономии на сложной и трудоёмкой проводке. А исполнение многослойной шумоизоляции и подбор материалов для неё — моя особая гордость, Костя сполна воспользовался опытом Custom's Club в этом важнейшем деле.

Качество звучания — ожидаемое при продуманном подборе компонентов, их грамотном размещении и бескомпромиссной установке. Получилась добротная система, которая удовлетворит по 80% любителей R'n'B, клубной музыки и рока. Не 100% из каждой категории, таких систем не бывает, но три раза по 80 — это 240% (даже больше, чем 146). Понравился большой запас по суббасу и комфортное звучание на ВЧ. Свойственная системе некоторая ограниченность по динамике относится скорее к выбранному недорогому процессору, нежели к акустике и усилителям, намекну, что Mosconi DSP 6to8 был бы более к месту.

P.S. И кино смотреть кино не скучно, заводит.

станет запаздывать. Так и вышло. Было принято решение поставить Alpine PXA-N100, заодно и тыловую акустику удалось вытянуть, чтобы твитер, расположенный в задней двери за водителем, не играл ему прямо в ухо.

Такой получился «Белый лебедь». Оценку звучания системы я попросил сделать своих именитых сослуживцев (прошу прощения, сослуживца и начальника). Попросил, чтобы всё как есть. Они сказали, что перешлют в редакцию, если напечатают, то и я прочту. Теперь жду...