

Студия:

Opel Garage

Руководитель

проекта:

Максим Обшивалов

Мне не нужна машина сегодняшнего или завтрашнего дня. Только послезавтрашнего.

**Эмиль Еллинек,
отец Мерседес Еллинек**

Кажется, впервые отец берёт себе имя дочери.

**Эмиль Еллинек-Мерседес,
он же**

Послезавтра

ФОТО МАШИНЫ ДОЛЖНО БЫТЬ ГДЕ-ТО ПОБЛИЗОСТИ, ТАК ЧТО ПРЕДВИЖУ НЕДОУМЕНИЕ: НИЧЕГО СЕБЕ — «ПОСЛЕЗАВТРА». А ВЫ НЕ СПЕШИТЕ.

Дебют семейства W140 в Германии совпал с падением коммунизма у нас с точностью до пары-тройки месяцев (а в США — до пары недель). Оттого ли на всё последовавшее десятилетие автомобили этого семейства (для простоты и по незнанию все подряд объявленные «шестисотыми») стали в России героями народного эпоса?

Может, поэтому. А может — нет. Произведшая W140 на свет фирма возлагала на нового флагмана немалые надежды, и они по большей части оправдались. «Даймлер-Бенцу» не привыкать к первенству, с этого всё и началось, «Бенц Патент-Моторваген» впервые появился на публике в 1886-м, за три года до рождения той самой Мерседес Еллинек, чьё имя теперь так популярно у людей со средствами.

Постарались инженеры Daimler-Benz AG при подготовке к выпуску первого S-Klasse (до W140 этой классификации вообще не было) изрядно, по мнению некоторых — даже чересчур. Здесь впервые появились, например, двойное остекление, самозакрывающиеся двери, характерные металлические пипки, выезжавшие из задних крыльев для облегчения парковки, стали всего лишь предтечей первого серийно устанавливаемого парктроника, их вскоре заменившего. Ну и прочее подобное.

Так что скепсис в отношении новых технологий был бы здесь неуместен. А вынесенное в эпиграф высказывание Эмиля Еллинека, подарившего автомобилям «Мерседес» имя дочери и силу предпринимательского ума, оказалось пророческим. Сегодня как раз послезавтра, и если человек



SUM

ТИП СИСТЕМЫ: аудио/видео + навигация

АУДИО: 3-полосный фронт + сабвуфер

ИСТОЧНИК/МОНИТОР: Alpine INA-W910R

ПРОЦЕССОР: Alpine PXA-H800

УСИЛИТЕЛИ: Alpine PDX-F4, Alpine PDX-M6

АКУСТИКА: Alpine SPX Z-18T

САБВУФЕР: Alpine SWR-T10





Золотое время car audio: двухдиновая «голова» стоит в консоли как родная

Исторический экспонат: первый серийный парктроник. На послезавтра...

В тексте об этом не сказано, но вы же понимаете: с салоном тоже поработали

ГЛАВНОЕ ОТЛИЧИЕ
«СТО СОРОКОВОГО»
КУПЕ ОТ СЕДАНА:
ЗДЕСЬ ЧЕЛОВЕК
ЗА РУЛЁМ НЕ ВЕЗЁТ,
А ЕДЁТ



Когда в Штутгарте делали этот карманчик, про USB в машине ещё никто не думал

за рулём (а не на заднем сиденье) четырёхдверного седана W140 может показаться кого-то куда-то везущим, то про короткобазное (по меркам сто сорокового семейства) купе C140 таких гипотез не провоцирует, здесь сразу видно: едет, а не везёт.

Экскурс в историю мне показался уместным (а вам что, нет? Смотрите, а то больше не стану), потому что аудиосистема в этом «гигакупе» на удивление гармонична с собственно автомобилем. Мастера из Opel Garage — специалисты не только по «Опелям», но и по «Алпайнам», об этом не-



Здесь вот было отражение мидрейнджа в стекле, убрали при обработке, но можно себе представить: отражение — точно анфас



У салона C140 «крупные черты лица», поэтому ни 170-миллиметровый мидбас, ни крупногабаритная пищалка не выглядят инородными телами

Тут дело в том, что кроссовер кроссоверу рознь. Те, что входят в топовый трёхполосный комплект SPX Z-18T, по гибкости настроек не уступят иному процессору, при этом обеспечивая идеальную совместную работу именно тех головок, что составляют именно этот комплект. Что же касается поканалки, то конструкторы такое подключение имели в виду с самого начала, кроссоверы легко конфигурируются для подключения три-ампингом — с отдельными входами фильтров НЧ, СЧ и ВЧ. Штатные места под мидбас оказались очень удачными. Самой собой, дверь пришлось основательно задемпфировать, чтобы не подпевала. Посадочное место и облицовку двери доработали, причём косметическая интегра-

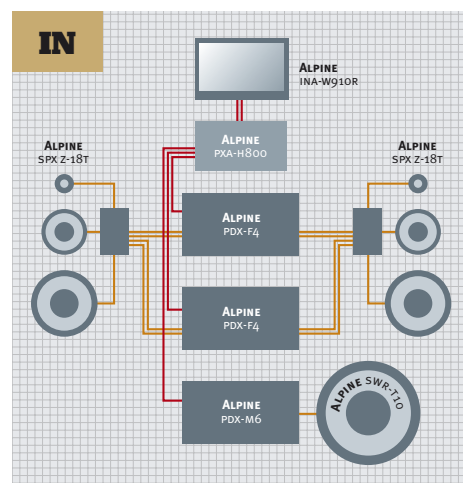


трудно судить по прежним работам студии, регулярно попадавшим на наши страницы. Систему решили делать монобрендовую, причём практически все компоненты, и новейшие, и уже некоторое время выпускаемые, характеризуются тем же, чем и W140 в момент своего рождения — технологических изысков и новаций для них не жалели.

Выбранное для этой системы головное устройство Alpine INA-W910R — универсал широчайшего профиля: встроенная навигация, аудио-видео без ограничений (включая даже DVD-Audio, у других этого не найдёшь) и уж, разумеется, BT, SD, USB — всё на месте. А поскольку времени с

момента дебюта не только парковочных «пипок», но и первого парктроника прошло немало, и технология этого манёвра ушла вперёд, интерфейс здесь предусматривает работу даже не с одной, а с двумя камерами.

Структура звукового тракта была выбрана «S-класса» — трёхполосный фронт с «поканалкой» и цифровым процессором. Но хотя применённый здесь Alpine PXA-H800 позволяет разгрузить все частотные полосы своими силами, от этих задач его решили освободить. Процессор используется только для внесения временных задержек, а разделение частотных полос целиком возложено на пассивные кроссоверы.



Сабвуфер серии Thin занял «ничейную зону» между задними сиденьями, а благодаря малой глубине и миниатюрному объёму оформления за пределы этой зоны не сделал и полшага



ция решёток вышла настолько удачной, что воспринимается, как заводское решение. 10-сантиметровые среднечастотники встали на торпедо, работая на отражении от лобового стекла. При этом на одной из фотографий видно (если не убрали при обработке), как с водительского места отражение диффузора мидрейнджа в лобовом стекле (обычное, не звуковое) видится без каких-либо искажений, налицо классическая ориентация осей излучателей: правые — на водителя, левые — на пассажира. Для пищалок изготовили небольшие подиумы обтекаемой формы.



Камера заднего вида — ещё один гость из послезавтра в машине, готовый к приёму таких гостей

Усилителей в системе три, с общим числом каналов девять, что не означает, будто усилительным хозяйством забит весь багажник. Все усилители — на основе новых технологий (как и было сказано), импульсные PDX. Два четырёхканальных PDX-F4 обслуживают фронт. Один включён на среднечастотники и пищалки обычным образом, второй на мидбасы — менее обычным, мостом, отсюда и показавшееся избыточным число каналов. Моноблок PDX-M6 занимается прямым своим делом — питает басовым сигналом сабвуфер.

Сабвуфер? Тоже, разумеется, на основе новых технологий. Это SWR-T10, где специалистам Alpine редчайшим образом удалось совместить физическую компактность собственно головки («Т» в индексе означает Thin, в цифрах это 82 мм установочной глубины) с компактностью акустического оформления. В данном случае 10-дюймовая головка работает в закрытом корпусе объёмом всего 9 л, что почти в точности соответствует рекомендованному изготовителем оптимальному объёму. Думаю, здесь можно верить: у нас в тесте была такая же, но 12-дюймовая модель, так и для неё достаточно было





Усилитель и процессор (новые технологии) занимают места не больше, чем пассивный кроссовер (технологии классические)

RTA



Вот очередное подтверждение известного факта: бас звучит навязчиво не когда он мощный, а когда он кривой. В данном случае уровень в сабвуферном канале поднят сильно, но сабвуфер свою партию от 50 Гц и ниже отыгрывает почти безупречно, потому и звучит суббас убедительно, но не нахально. Второй факт, получающий здесь подтверждение: «десятка» — басовый инструмент аудиофила. Что же касается поведения АЧХ на остальной части диапазона, заметим: при кажущейся волнистости АЧХ она по большей части укладывается в коридор ± 3 дБ, грех жаловаться.

17 л закрытого объёма. При этом инноваций и изысков в SWR-T10 — на троих хватит, обращённая магнитная система с 100-миллиметровой катушкой, многоволновый подвес и чуть ли не тремя патентами защищённая схема системы охлаждения, так что моноблок здесь может не стесняться показать силушку.

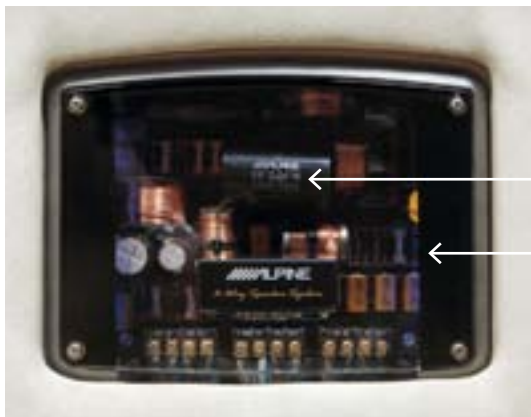
На практике компактность (в обоих смыслах) позволила скомпоновать сабвуфер в «ничейной зоне» между отдельными задними сиденьями, без вторжения как в пределы багажника, так и в салон. Как там говорил Эмиль Еллинек-Мерседес, «послезавтрашнего дня?» Вот-вот...

ТРИ УСИЛИТЕЛЯ С ДЕВЯТЬЮ КАНАЛАМИ ВО ВСЕ НЕ ЗАБИЛИ ВЕСЬ БАГАЖНИК. ПОТОМУ ЧТО — НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

SQ

Прослушивание подтвердило уже сложившееся впечатление о системе как сделанной с изяществом, только через другие органы чувств.

Тональный баланс приятен на слух, суббаса в меру (но и без дефицита, это от 10-дюймовой головки в миниатюрном ЗЯ и в условиях довольно-таки большого салона), звучание ровное и гладкое практически по всему диапазону. Бас-гитара и контрабасы в полном порядке, с чётко и рельефно проработанной атакой. Средняя часть звукового диапазона просто идеальная, скрипичная группа мелодична и музыкальна. Небольшие шероховатости замечены лишь в области верхней середины, но они не портят общего впечатления. Это даже прибавляет выразительности звучания, особенно на женском вокале. Детальность звучания, макро- и микродинамика тоже достойны похвалы, импульсные PDX сегодня чуть ли не в одиночку поддерживают репутацию новых технологий усиления. Звуковая сцена не во всём ровная (сказывается разнос динамиков в пространстве), но стабильная и глубокая.



Корпус кроссовера наполовину занят отборными компонентами...

...а на вторую половину — многочисленными перемычками, устанавливающими режим работы каждого из фильтров