

Peugeot 308

Цветов не более пяти, но изменений этих пяти цветов всех и видеть невозможно.

Сунь-цзы,
Искусство войны, 5, 5.

Сезонный цвет

Это выражение, вообще-то, не из нашего лексикона, им привыкли оперировать специалисты в области моды.

Фото: Алексей Гудь

Принято считать, что на нашу строгую отрасль это не распространяется. У нас чёрное здесь, серебристое — там, левый канал белым, правый — красным... Хотя как сказать: уже который сезон цвет светодиодов на усилителях — синий. А что касается вот этого, то, белло пролистав новостной раздел нескольких номеров журнала, я заметил: фиолетовые вспышки появляются всё более регулярно.

Я начал с самого заметного в этой машине, хотя, разумеется, смена окраски — лишь внешний слой проекта. Перефразируя живущего классика, тюнинг автомобиля закончить нельзя — его можно

только остановить. Когда был остановлен (наверняка не навсегда) этот проект, Peugeot 308 2011 года выпуска получил от хозяина собственное имя «Фиолетовая горилла». В авторской орфографии FioletGorilla, что меня поначалу озадачило, я никак не мог уразуметь, на каком языке этот цвет называется так. Ответ: ни на каком. В этом-то всё и дело. А на каком надо было? На всех по-разному, на языке автомобиля фиолетовый будет *pourpre*, кто же такое напишет; на языках (двух) усилителей и акустики — *lila*, тоже как-то не того. На сабвуферном — *purple*, хоть что-то знакомое.

Вот и решил Иван Ратников, заказчик и идеолог этого проекта,

SUM

Тип системы: аудио + мультимедиа

Аудио: 3-полосный фронт

Источник: CarPC

Монитор: Lilliput Double DIN HL-702

Процессор: Alpine PXA-H701 + DRC RUX C700

Усилители: DLS CA 450, ESX Q-Two, ESX SEI200D

Акустика: German Maestro SW 6509, EV 4008, ET 20

Сабвуферы: RE Audio REX 8 (2 шт.)

написать так, чтобы никому не было обидно, зато всем понятно. Техническое обоснование нового имени автомобиля дало покрытие PlastiDip компании PlastiMaster. А под сезонным цветом — много видимого и невидимого, но осязаемого. Диски, подвеска, двигатель, обвес. Дошло дело и до слышимого. Система в машине сделана с фантазией и даже иногда с



Студия:
DEMOCAR.PRO
Руководитель
проекта:
Станислав Беспалов

СИСТЕМА
СДЕЛАНА
С ФАНТАЗИЕЙ
И ДАЖЕ ИНОГДА
С ЭЛЕМЕНТАМИ
ОБЩЕСТВЕННОГО
ВЫЗОВА



элементами общественного вызова, убедитесь сами.

Источником сигнала стал автомобильный компьютер CarPC, решения из века минувшего даже не рассматривались. Основной блок медиакомпьютера расположился в бардачке, там же USB-хаб — портов надо много. Помимо ставших уже привычными флэшек, нужно подключить беспроводную мышь,

Льва на носу машины временно отпустили на волю...

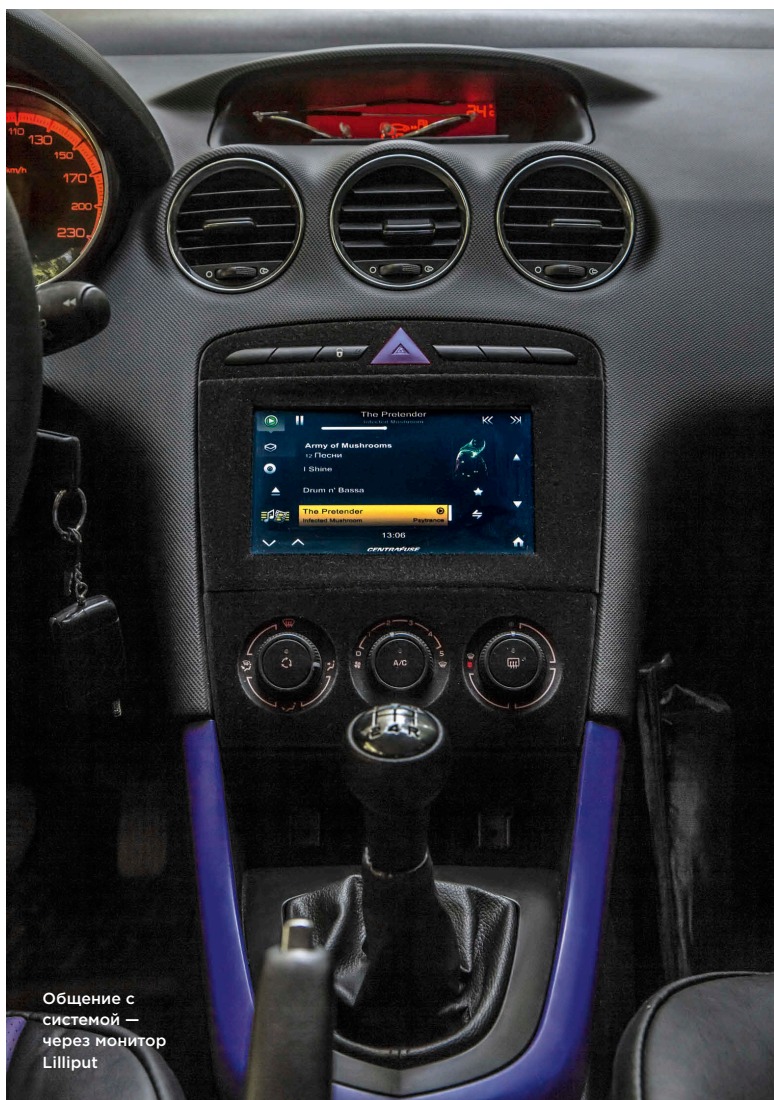


Вместе с бумагами и прочим неизбежным в бардачке находится главный компонент системы



при необходимости — клавиатуру и джойстик. Дисковод в компьютере тоже имеется — не только как дань прошлому, но и для переноса медиафайлов на жёсткий диск. Для управления используются мышь и монитор Lilliput с сенсорным экраном, интегрированный в центральную консоль через переходную рамку.

Сигнал в цифровом виде по оптическому кабелю поступает на звуковой процессор Alpine PXA-N701 — модель классическая, на грани винтажности. Полноразмерный (а не уменьшенный, как у более поздних моделей) пульт управления RUX-C700 установлен на потолке между солнечными козырьками на месте плафона освеще-



Общение с системой — через монитор Lilliput

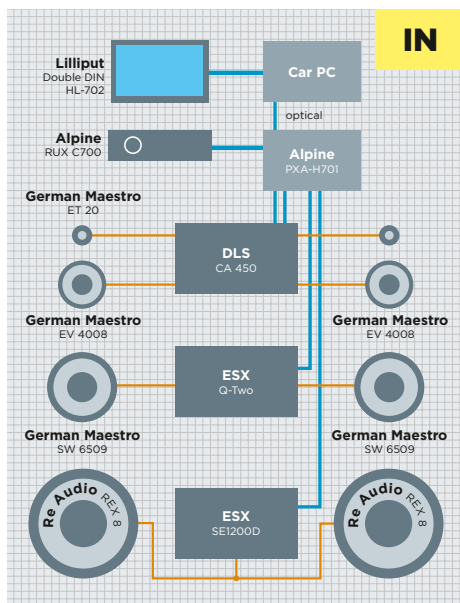
щения. Сам плафон переехал ближе к центру салона и конструктивно объединён с подиумом пульта.

Фронт трёхполосный, с полной поканалкой — но конструктивное решение оригинальное, применяемое намного реже, чем оно того заслуживает — коаксиальная установка ВЧ и СЧ-головок. Тысячу ведь раз было говорено: принципиально коаксиальная акустика ближе всего к совершенной, идеальной модели излучателя, а в том, что на практике далеко не все коаксиалы вызывают в памяти слова «идеальный» или «совершенный», виновата чаще всего не геометрия, а реализация. Характеристики головок, степень их соответствия друг другу и в огромной степени — способ установки пищалки в центре СЧ-динамика.

Здесь применён агрегат индивидуальной постройки: пищалка German Maestro ET 20 при помощи врезной чашки установлена в центре защитной решётки четырёхдюймового среднечастотника German Maestro EV 4008. Динами-

ки — на стойках лобового стекла в закрытых корпусах объёмом около 1,5 л, частота раздела полос СЧ/ВЧ — 5 кГц.

Кстати, установка пищалки не на мостике или стойке, а непосредственно на сетке применялась



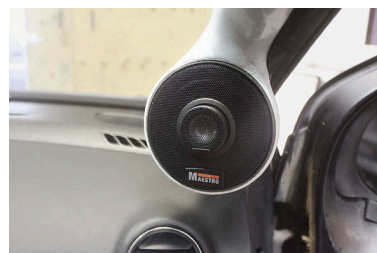
Начало процесса изготовления стоек — самое обычное



Установленная на место, она уже вызывает вопросы: система-то трёхполосная



Правильно, трёхполосная. Просто третья полоса поместилась в центре второй



в динамиках Sony лет так 20 назад... Потом отказались, а зря, на динамиках малого калибра работающая центральная часть диффузора даёт ощутимый выигрыш по отдаче. Диаграммой направленности можно при желании управлять при помощи рассеивающего конуса под сеткой — но вот как-то не увлекла эта тема большинство. Сегодняшний случай принадлежит к меньшинству.

Мидбасовые излучатели German Maestro SW 6509 — в передних дверях почти в штатных местах. Заводские динамики были установлены на дверной карте и оказывались в «колодце» под очень рельефной (ради красоты) штат-



Басовики в дверях — почти на штатных местах. Вот почему «почти»...

Потолочному плафону разместили новое место



На старом построен подиум для пульта управления процессором

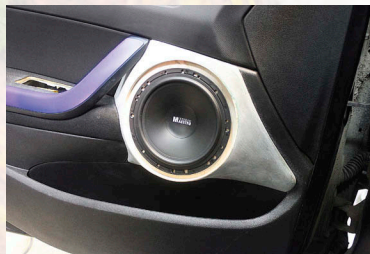


Оказывается, всё помещается и никто не в обиде...



У подиума НЧ-головки большая высота, чтобы вытащить динамик из глубины двери

Потом пространство между двумя ярусами герметизируется



Сверху, на обивке, формируется рельеф, в плане соответствующий бывшей штатной сетке

НА КАКОМ ЯЗЫКЕ
ЭТОТ ЦВЕТ
НАЗЫВАЕТСЯ **ТАК?**
НИ НА КАКОМ.
В ЭТОМ-ТО **ВСЁ И ДЕЛО**





ной решёткой. Новые динамики вынесли на плоскость облицовки, повернули в сторону слушателя и немного сдвинули назад — чтобы не упирались в торпедо. Переходные кольца для динамиков интегрированы в облицовки двери на месте штатной решётки. После

Основа сабвуферных корпусов. Плоское — из фанеры, таков закон

Компоненты системы, как нетрудно заметить наметанным глазом, пришли из разных стран и из разных эпох — от самых современных до крутого винтажа. В этой области правила «сезонных цветов» не действует, у автозвуковой моды — свои законы...



Неплоское — из лайкры, она для этого рождена



Пропитка смолой превращает портновский материал в конструкционный



Корпуса сабвуферов, набравшие толщину стенок и жёсткость

монтажа облицовки на место кольцо скрепляется с установленным на дверной карте внутренним подиумом, затем ставится динамик. В результате он действует на полный внутренний объём двери, а объём под облицовкой акустически изолирован. Про тотальную вибро- и противошумовую обработку двери говорить излишне — укатана на-смерть.

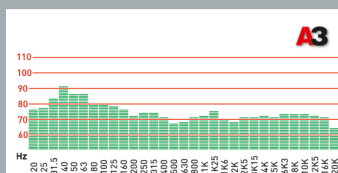
Усилителей в системе три, разной не только породы, но и природы. Четырёхканальный «аналоговый», то есть традиционного класса AB DLS CA 450, обслуживает каналы средних и высоких частот, компактный импульсный двухканальник ESX Q-Two работает на мидбас, импульсный моноблок ESX SE1200D — на сабвуферы. Сабвуферов два — восьмидюймовые RE Audio REX 8 установлены в отдельных корпусах объёмом всего по 10 л каждый за спинкой заднего сиденья. Корпуса изготовлены по технологии, уже фактически ставшей классической: фанера, лайкра, стекловолокно. Усилители и процессор — в отдельном отсеке под фальшполом, в его передней части скрыта силовая проводка, предохранители и дистрибьюторы.

В подполье багажника разместились весь сигнальный тракт



Прослушивание оставило приятное впечатление — сцена автомобиля очень хорошая, но, как это свойственно тщательно выверенным процессорным системам, весьма критична к положению головы слушателя. После того как положение моей головы совпало с требуемым, все инструменты встали на свои места. Тональный баланс комфортный, хотя далёк от канонического (в сторону «высоких энергий»). Очень солидный нижний и средний бас, из-за чего многие инструменты как бы увеличились в размерах. На нижней середине заметна небольшая шероховатость, верхняя середина ровная, несколько пастельная. Верхние частоты не доминируют, но прорисованы отчётливо. И вообще, мне понравилось, как звучит СЧ/ВЧ-звено, оформленное в виде коаксиала haute couture...

RTA



Бас, действительно, выведен от души: наибольшее давление приходится на «околобустовую» полосу 30 — 60 Гц, с отдельным акцентом на совсем бустовой частоте 40 Гц. Средний и верхний бас не отстают от нижнего, потому звучание и имело такой фундаментальный характер. Середина (300 Гц — 2 кГц) несколько волнистая, это слышно, но не вызывает отторжения. Зато СЧ/ВЧ-коаксиалы отработали на отлично, с минимальной неравномерностью, включая область раздела частот (она была упомянута не просто так). Вблизи 5 кГц, как видите, не происходит абсолютно ничего «такого».

SQ