Che suono!

Salire su una vettura e non voler più scendere. Cercare un brano e sentirlo suonare come non mai. Scoprirsi a desiderare di portare la propria auto dallo stesso installatore. Forse non è da critico indipendente. Ma, per una volta, lasciatemelo passare: quest'auto suona davvero bene!

Ecco, lo sapevo che prima o poi ci ricascavo. Non ci si può lasciar suggerire una vettura da una persona che sai che "ci sente". È successo durante l'ultimo My Special Car Show di Rimini. Neppure se la macchina è in una posizione relativamente tranquilla ed invoglia all'ascolto, allo stand Mosconi di cui impiega dei componenti. E soprattutto, non si può dar retta a persone che ti dicono: vedrai, è proprio vicino al tuo modo di ascoltare la musica. Ma ormai non potevo rinunciare, la curiosità era grande e mi sono avvicinato. Sono stato colto da un atteggiamento

Una visione d'insieme degli interni della BMW. L'impianto è quasi completamente invisibile, se si eccettua il tweeter rivolto verso gli ascoltatori; integratissime le portiere e l'autoradio il cui valore è noto solo agli addetti ai lavori, ma una sorgente non di serie, su una vettura di questa età, non desta molti sospetti. Impianto elegantissimo e ben mimetizzato.

La sorgente in plancia: insieme al processore DEQ-P9 è una delle migliori scelte.

La struttura che integra il woofer in portiera è elegantemente raccordata con la portiera seguendo le linee estetiche originali BMW. Un vezzo il logo rotondo del centro di installazione.

decisamente scettico ed ho fatto mente locale su questa vettura guardandola dal di fuori. Una BMW 320, modello di qualche anno fa che però mostra una cura maniacale da auto d'epoca nonostante qualche particolare, di quelli che un appassionato conosce bene (es. tubo di scarico, dischi freni attraverso i cerchi, plastiche dei fari), indichi che la macchina è comunque usata quotidianamente. Esternamente non presenta alcun segno distintivo e lo sguardo corre all'interno, dove due baldi giovani ascoltano ed annuiscono, decisamente seri. Noto un tweeter sul crucotto. È tutto ciò che riesco a vedere. Anzi no. Un Pioneer P9 in plancia. OK, qui si ascolta musica. Attendo il mio turno per salire a bordo.

Ascoltare e avere la sensazione di essere spiazzato!

Omar mi accoglie a bordo dopo aver permesso un rapido ricambio d'aria. Lo riconosco tra i frequentatori del centro che ha curato il progetto dell'impianto e la sua installazione. Mi confessa che dall'inizio della manifestazione sono cresciute esponenzialmente le richieste di ascoltare l'impianto e che per accontentare tutti non riesce più ad uscire dall'auto. Annuisco, anche se dall'entusiasmo di chi me l'ha suggerita ritengo di far parte anch'io di quel passaparola che c'è fra gli appassionati più "eso" quando scoprono una buona vettura da ascoltare, e penso che gli appassionati sanno essere l'unica vera guida tra gli impianti "che suonano" presenti in una fiera.
Omar comincia a darmi info sul sistema. Lo fermo. Preferisco ascoltare. Ne parliamo dopo.
La sessione inizia con "Brothers in Arms" dei Dire Straits. La sorgente è un CD, nel senso che la musica è incisa su CD. La scena si staglia granitica sul cruscotto. No, mi correggo, in quello spazio di fronte a me occupato "anche" dal cruscotto. L'eterea intro del brano mi affascina ma la voce, profonda, proveniente da un paio di metri davanti a me, mi stordisce. L'impressione è fantastica. La profondità, fino alla sua articolazione bassa, è leggendaria ed usata in tanti test. Ma qui viene resa in maniera egregia. Non è il posizionamento sulla scena sonora, precisissima, anteriore, alta fino alle frequenze più basse, non è solo la profondità e la scalatura dei piani. È la compattezza dell'intero spettro che caratterizza questa sorgente sonora a stupire. E la sua resa calda, piena, "analogica". Una sensazione che da qui in avanti caratterizza tutto l'ascolto.
Abbiamo ascoltato chitarre e voci femminili. La sensazione non è cambiata. La precisione di un sistema digitale col timbro raffinato di un si-

La struttura del gruppo medioalti a cruscotto, con midrange a cono direzionato verso il parabrezza e tweeter in asse con gli ascoltatori. Non solo risulta essere poco invasivo rispetto alla struttura originale dell'auto, ma è molto efficace nel ricreare una immagine sonora straordinaria ed un timbro decisamente intrigante. Naturalmente in cooperazione con un ottimo processore digitale.

stema analogico. La scena è ampia, gli altoparlanti non esistono. Le sorgenti sono compatte, tutte, dalle percussive ai più delicati fiati e archi. La voce femminile è "corposa" e trasparente. Quella maschile profonda e riflessiva. Talvolta (ma devo per forza cercare il pelo nell'uovo?) la mediobassa esagera un po' e rende il messaggio sonoro un po' eufonico, e devo dire che neanche mi dispiace troppo, rispetto ad un freddo sistema digitale.
Continuo la prova d'ascolto con brani scelti da Omar. Il tempo passa ed io mi rendo conto che non ho alcuna voglia di scendere. Mi rendo conto che questo non è un impianto da gara, nonostante la cura maniacale dei dettagli del suono. La sua dinamica è travolgente, la capacità di suonare forte ce l'ha tutta e la precisione nella riproduzione timbrica è ottima, anzi forse migliora ancora, a volumi più che sostenuti. La scena sonora si staglia prepotente davanti a me, con una precisione straordinaria che mi consente di apprezzare ogni dettaglio. La timbrica è calda e raffinata, straordinaria sulle voci e sui fiati, energica con piano e percussioni. Soprattutto ciò che colpisce è la straordinaria naturalezza con cui la musica fluisce. La musica, oltre che il suono.

La sintesi e l'esperienza

Esco dall'auto e mi faccio raccontare del percorso suo e di questo impianto, ancora turbato da una prova d'ascolto che certamente rimarrà scolpita nella mia memoria.
Per prima cosa Omar mi parla della vettura. Oltre 200.000 chilometri e un po' di vita vissuta. Ma dopo molta riflessione, ha deciso di farla sistemare piuttosto che cambiarla. Tanto fa il suo dovere. L'impianto, invece, è nato diverso tempo fa ma ha subito da poco un importante upgrade. È il momento di svelarlo e le sorprese non mancano. Può essere descritto con due parole: sintesi ed esperienza. L'esperienza è quella che Valentino e Stefano, cioè i titolari di "Sound Folies", centro di installazione alle porte di Bergamo, hanno accumulato portando avanti un importante progetto, destinato ad accogliere numerosi riconoscimenti internazionali e finire più volte sulle pagine della nostra rivista e sulle principali riviste europee: la Opel Astra Campione d'Europa. La sintesi è quella dell'esperienza accumulata. Niente di quell'esperienza è rimasto confinato all'interno di quell'auto. Ciò che hanno imparato in anni di sperimentazioni è un preziosissimo bene comune a disposizione dei loro clienti. Ed Omar ha saputo approfittarne.
Lo schema dell'impianto è dunque quello classico di una vettura da "competizione internazionale" ma con alcune importanti varianti. Sorgente e processore digitale "spinto", con 4 coppie di finali a pilotare il sistema di altoparlanti anteriore a tre vie e la sezione subwoofer. Se questo è lo schema di principio, le varianti del progetto di Sound Folies sono le seguenti: la sorgente è un Pioneer RS-D7R installato in plancia al posto di quella di serie che pilota un processore ODR DEQ-P9. Le sue connessioni in digitale salvano l'impianto da disturbi ed assicurano sulla qualità del trasporto del segnale. La precisione della sorgente viene immediatamente trasferita ai quattro finali. Anzi, alle due coppie di Mosconi Gladen Zero.4. Questo amplificatore, protagonista di un approfondito test pubblicato sul numero scorso della rivista, ha la particolarità di offrire due coppie di canali dalla potenza differenziata (dichiarati 2x100 + 2x210 watt su 4 ohm) e ciò ha permesso di pilotare sub e mediobassi con i canali più potenti e midrange e tweter con i canali meno potenti. Incrociando però i compiti: sub e tweeter il primo, woofer e medi, il secondo. Processori e finali sono ospitati da una struttura ricostruita sul fondo del bagagliaio, struttura che può spettacolarmente offrire alla vista il gruppo dei finali che affiancano il processore, posto tra loro (in modo da minimizzare i percorsi del cavo di segnale), ma che permette anche di occultare e tenere protette le elettroniche durante l'uso

Il piccolo subwoofer anteriore è posizionato all'interno del cruscotto rivolto verso i piedi del passeggero. Ha un volume di circa 13 litri.

La struttura della cappelliera ricostruita dagli installatori. Al centro il subwoofer in cassa chiusa, volume circa 35 litri, con l'altoparlante che emette direttamente in abitacolo.

quotidiano della vettura. Woofer in portiera, mid e tweeter a cruscotto e sezione sub completano il tutto. Ma le particolarità cominciano proprio da qui.

Il progetto dell'impianto

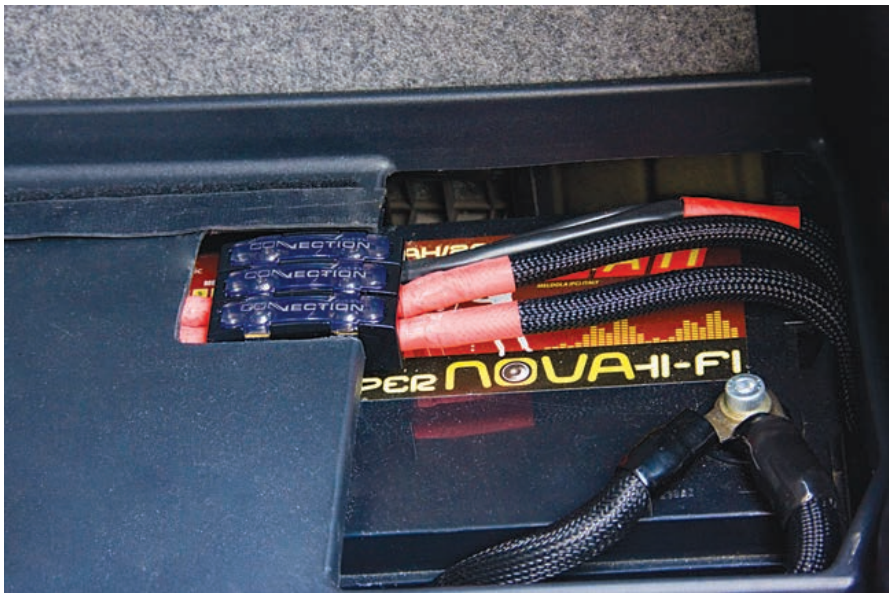
L'esperienza accumulata sulle vetture da competizione e sull'Astra in particolare ha permesso a Stefano e Valentino di offrire ad Omar un due vie a cruscotto davvero particolare. La coppia di midrange a cono della Gladen (sono degli Zero Pro 80) è stata inserita ai due lati del cruscotto, dopo averlo forato e averne determinato una buona tenuta pur non costruendo dei volumi ad hoc. Il midrange emette verso l'alto e l'emissione raggiunge gli ascoltatori attraverso la riflessione operata dal parabrezza. Il tweeter, parte del kit a due vie Gladen Zero Pro 165.2 PP, è invece installato rivolto direttamente verso il centro dell'abitacolo. La sua "voce" viene percepita in asse dagli ascoltatori. Questo tipo di scelta nel posizionamento permette di minimizzare le reciproche influenze delle emissioni in modo da poter mantenere saldo il loro controllo, anche perché il tweeter da 28 millimetri riesce ad estendere con facilità la sua emissione verso frequenze tipiche del midrange, non garantite, però, dall'emissione fuori asse.

Il midwoofer, dalla classica misura di 6,5 pollici (altro componente del kit a due vie di cui fa parte il tweeter), è stato installato in portiera dove è stato eseguito un profondissimo lavoro di trattamento acustico sebbene, anche in questo caso, non sia stato previsto un volume chiuso. Un lavoro decisamente complesso ma niente a che vedere con le scelte operate nella sezione subwoofer.

Ho sinora parlato sempre di "sezione" subwoofer. In effetti i subwoofer sono due, entrambi in volumi controllati, ed operano in perfetta simbiosi sull'estremo inferiore della gamma audio in base a delle scelte precise. Il primo subwoofer, realizzato con un woofer Gladen Zero 10 Pro singola bobina, è stato inserito in un volume chiuso da circa 35 litri ed è stato integrato nella cappelliera dell'auto allo scopo di emettere in abitacolo. Il secondo sub impiega un woofer Gladen SQX 08 in un volume di circa 13 litri ed è posto sotto il cruscotto, davanti ai piedi del passeggero. Mentre al primo subwoofer è affidato il compito di "coprire" le ottave più basse, con un taglio (ripido, 36 dB/ottava) in frequenza che gli permette una riproduzione fino a 40 Hz, al secondo è affidato il compito di garantire il "punch" del sistema anteriore con un taglio più alto e meno ripido. Anche i woofer in portiera hanno beneficiato dell'intervento in termini di energia del subwoofer anteriore e sono stati tagliati a circa 80 Hz. Importante sottolineare che tutto ciò è stato possibile grazie alla

A lavoro finito, il subwoofer mostra tutte le sue potenzialità e l'elegante integrazione. È prevista una copertura mimetica (e protettiva) del cono dedicata all'uso quotidiano.

Se esternamente l'impianto è mimetizzato, le strutture sono state realizzate a regola d'arte. La portiera, in particolare, ha subito un pesante trattamento acustico.



Una cura particolare è stata dedicata al cablaggio. Cavi inguainati e protetti corrono lungo tutta la vettura in posizioni ben studiate per evitare interferenze. Anche i cavi di alimentazione, che nella BMW godono del vantaggio che la batteria è posta sotto il sedile e quindi vicino alla zona, nel bagagliaio, in cui sono posizionate le elettroniche, sono opportunamente dimensionati e protetti.

versatilità che un processore elettronico, ed il Pioneer ODR in particolare, offre nell'indirizzare i singoli canali.

E Omar mi confessa...

Al termine della chiacchierata, ancora con i postumi dell'ottimo momento musicale trascorso nella BMW, Omar mi confessa che vuole portare questa macchina sul campo gara. Bene, sono contento perché i "padrini" (e non fraintendetemi) di questa creatura sanno il fatto loro. Ma, ho chiesto, di non snaturare quella splendida sensazione di suono grande, anzi, travolgente che ho avuto anche ad alto volume, cosa che solitamente, nelle competizioni internazionali, non è neanche tenuto in considerazione. Lascio Omar con quella sensazione che riassumerei in "peccato sia già finita". Ma non potevo trattenermi oltre, la fila era cresciuta. Ma c'è un pensiero nella mia mente di cui mi compiaccio: l'esperienza accumulata in anni di ricerca dagli autori di questo impianto, ricerca solo in parte dedicata alla realizzazione di sistemi da gara ma volta soprattutto al miglioramento delle tecniche di riproduzione acustica in auto, è stata impiegata per offrire una travolgente resa musicale. Un patrimonio inestimabile a disposizione di ogni appassionato.

Rocco Patriarca

I componenti dell'impianto

Sorgenti: Pioneer RS-D7R. **Processore:** Pioneer DEQ-P9. **Amplificatori:** 2 x Mosconi Gladen Zero 4. **Altoparlanti:** kit 2 vie Gladen Zero Pro 165.2 PP; midrange Gladen Zero Pro 80; subwoofer Gladen Zero 10 Pro, Gladen SQX 08.

Per informazioni

Sound Folies
Via Tavani 6, 24030 Mozzo (BG)
Tel. 035.52.76.57 - Fax: 035.52.76.57
www.soundfolies.com

Alla base del bagagliaio sono state installate le elettroniche. I due finali Mosconi affiancano il processore Pioneer, in una struttura che oltre ad assicurare la giusta ventilazione ai finali permette una esibizione spettacolare dell'insieme ma anche una loro sicura copertura durante l'uso quotidiano.