

Invisibilmente Audi

Come partire da un sistema ostico come quello dell'Audi A3 e raggiungere ottimi risultati senza stravolgere comandi ed abitudini del guidatore.



Audi è all'avanguardia per i sistemi di "Infotainment" in auto, una parola ostica in italiano, nata dalla crasi tra Information ed Entertainment. In effetti è proprio la fusione tra i sistemi di informazione (delle funzionalità, dello stato e del posizionamento della vettura) e quelli di intrattenimento (audio e video) la vera chiave degli impianti in auto del nostro tempo. Audi ha scommesso già da un po' su questo aspetto ed oggi si trova ad offrire, sui suoi modelli alto di gamma, sistemi estremamente evoluti, con cruscotti dal design filante, liberati da display invisibili, tasti e impugnature racchiusi tutti in ergonomici comandi al volante o nei pressi della grossa manopola accanto alla leva del cambio, nella zona libera dal freno a mano oggi divenuto "elettrico". Una evoluzione che culmina nella nuova TT dove un unico enorme display è piazzato dietro il volante integrando anche la strumentazione di bordo e lasciando libero il cruscotto da ogni necessità di interazione. Da qualche tempo l'Audi ha arricchito tutte le proprie vetture con impianti evoluti e non fa eccezione la A3, versione S-line, protagonista di queste pagine. Il design "pulito" del cruscotto è stato possibile grazie all'adozione di un monitor motorizzato che fuoriesce nella zona superiore e della grossa manopola già menzionata accanto alla leva del cambio. Nel cassetto è racchiuso il cuore e il cervello del sistema: il cuore, con il lettore di dischi ottici (CD e DVD-Video) e di SD Card; il cervello, visto che all'interno dell'unità è integrato l'ampli di bordo ed il controller del display.

Inoltre, è anche dal retro di questo dispositivo il punto da dove si diramano i cabling su cui intervenire.

Su un connettore di ultima generazione, cosiddetto Fakra, sono riportati tutti i collegamenti necessari: alimentazione, consensi, antenne, bus e uscite altoparlanti. Il sistema di bordo prevede un due vie anteriore, due vie posteriore e piccolo sub nel bagagliaio.

Il "salto di qualità"

L'intervento di Car Audio Store su questa vettura è un perfetto esempio di come l'installatore abbia affrontato i quattro punti chiave che abbiamo definito nell'articolo introduttivo di questa nuova rubrica. A cui si aggiunge, a richiesta

del proprietario dell'auto, l'invisibilità totale degli interventi.

Il primo dei punti chiave riguarda l'inserirsi nel sistema di bordo, un'impresa non facile perché viziata dal fatto che gli altoparlanti di serie, al fine di essere sfruttati al meglio, sono equalizzati. È stato inevitabile, quindi, ricorrere all'uso di un DSP e, per mantenere doti di compattezza necessarie per minimizzare l'occupazione di spazi all'interno della vettura, ci si è rivolti al finale Audison Prima AP8.9 bit. Processore digitale a nove canali con otto canali di amplificazione interna, permette di accogliere non solo i segnali ad alto livello dai singoli altoparlanti ma anche di sommare le loro emissioni per completare tutte le frequenze dello spettro acustico da cui far ripartire l'intervento del crossover di bordo. Un secondo finale, un AP1D, mono e digi-

La foto della portiera offre un'idea della posizione degli altoparlanti. La griglia di copertura del midrange è stata sostituita con una dai fori maggiori.



tale, è stato affiancato al primo e connesso all'uscita "numero nove" del processore dell'AP8.9 bit. Il processo di de-equalizzazione, così come la ricerca del livello massimo indistorto della sorgente di serie, è gestito dalla procedura di setup di cui l'AP8.9 bit è dotato.

L'intervento sul primo dei quattro punti chiave del "salto di qualità" ha posto dunque le basi sul secondo punto, ovvero la costruzione di un sistema hi-fi propriamente detto. Grazie al finale Audison Prima, è possibile sfruttare lo schema del tre vie più subwoofer in multi-amplificazione, sostituendo però gli altoparlanti con componenti Audison nati proprio per essere affiancati a questo tipo di amplificatore. È stato possibile, inoltre, approfittare dell'ampio spazio a disposizione in portiera e di un anello adattatore reperito sul merca-

canali dell'ampli lasciata libera dal sistema anteriore. Il sub, come già detto, è pilotato dal suo amplificatore.

Grazie alla possibilità del finale Audison di offrire un ingresso ausiliario, ma anche uno digitale, il mondo "chiuso" del sistema originale Audi è stato aperto ad eventuali evoluzioni, prima fra tutte l'impiego di un riproduttore di file in Alta Definizione, già previsto per i prossimi mesi, soddisfacendo così anche il terzo dei punti chiave della nostra rubrica. Con una lavorazione accorta, attraverso tecniche consolidate in anni di esperienza e risorse rese possibili dai componenti di nuova generazione, anche il quarto punto chiave è soddisfatto. Altoparlanti installati attraverso adattatori usando il cablaggio originale, amplificatori impilati ed installati in un fianchetto in maniera da evitare qualsiasi utilizzazione di prezioso spazio in bagagliaio, alimentazione estrapolata dalla fusibileria principale sfruttando una posizione vuota per collocare un fusibile da 60 A e rilanciare l'alimentazione verso i finali, cablaggio per i segnali da inviare al finale ricavato "interponendosi" tra il connettore Fakra del lettore ed il cablaggio originale dell'auto. Il tutto per una semplicità di ripristino del sistema originale davvero disarmante. Anche il trattamento acustico in portiera, volendo, è removibile...



Per l'installazione di altoparlanti che sostituiscono quelli di serie, come nel caso del midrange, sono state sfruttate le strutture dell'auto e solo in casi particolari impiegati adattatori.

Note pratiche e d'ascolto

Sì, d'accordo, ma come suona? L'impianto sulla A3 si presenta come una buona base di partenza per una messa a punto più efficace. Con una taratura che offre ancora margini di miglioramento (d'altro canto il tempo di fermo macchina dichiarato è davvero minimo), l'impianto dimostra delle ottime doti di equilibrio complessivo. Le frequenze ultrabasse, che soffrono delle dimensioni ridotte del cono del subwoo-



Il cruscotto con il monitor estratto. Da notare la presenza della grossa manopola di controllo accanto alla leva del cambio, circondata da pulsanti di selezione.

to degli accessori per dotare l'A3 di un woofer da ben 20 centimetri, l'Audison AP8 che ha affiancato un midrange AP4 ed un tweeter AP1, inseriti nelle rispettive predisposizioni in alto in portiera e alla base del montante.

Un importante intervento, spesso sottovalutato da parte dei meno esperti di audio in auto, è stato fatto all'interno della portiera. Si tratta di un trattamento acustico a base di un prodotto in fogli (STP, il tipo è il "BiPlast 5") necessario per smorzare vibrazioni e per rendere omogeneo il risultato acustico dell'irregolare volume dove il pur possente woofer da 8 pollici è stato inserito. A questo punto il subwoofer, originariamente ricavato nel vano della ruota di scorta, ha visto una semplice sostituzione dell'altoparlante con un modello di pari diametro (un SWS6, 16,5 centimetri della Earthquake), capace di una maggiore tenuta in potenza. Un sistema a due vie, sempre Audison Prima (il kit AP6.5) ma con un solo passivo ha trovato posto nelle portiere posteriori. È pilotato dalla coppia di

L'auto

L'Audi A3 S Line 2.0 TDI 150 CV oggetto della nostra prova è dotata di serie di un sistema di navigazione tra i più evoluti offerti dalla casa tedesca. Si tratta dell'MMI Navigation Plus, che comprende il monitor estraibile da 5,8 pollici ed il comando posto al centro del tunnel, accanto alla leva del cambio. Il monitor offre una buona visibilità e sottintende a molte funzionalità, a partire dalla visualizzazione del computer di bordo fino all'integrazione con i sistemi di climatizzazione. All'interno del cassetto portaoggetti è presente la meccanica del lettore di dischi ottici (in grado di leggere CD e DVD, seppure questi ultimi visualizzabili solo con macchina ferma), su cui sono presenti anche due slot per SD Card, uno per le mappe, il secondo per leggere eventuali contenuti audio/video. Per chi ordina questo sistema, è obbligatorio abbinare il "volante multifunzionale", ed uno dei sistemi di altoparlanti "evoluto": il cosiddetto "8 altoparlanti passivo" di cui questa vettura era dotata, uno denominato "Audi Sound System" o un pregiato Bang & Olufsen.



R. Patriarca

fer, sembrano essere leggere, con poca concessione verso elevati volumi di ascolto. Ciò però viene fuori solo su brani "specializzati", volti a evidenziare proprio i limiti dell'impianto. D'altro canto il venti centimetri a portiera offre un'ottima estensione verso le basse e soprattutto un'energia insospettabile che lascia intendere i motivi dell'intervento di trattamento acustico. Il basso ha un ottimo "punch", con una buona velocità ed una discreta capacità di scendere che si fonde decisamente bene con il "riempimento" che il subwoofer opera nella parte inferiore dello spettro emesso. La posizione del medio e del tweeter favorisce una buona ricostruzione



L'installatore ha sfruttato la possibilità di impilare i finali della serie Audison Prima interpretando però il concetto in maniera "verticale" e alloggiandoli in un punto "strategico": protetto e allo stesso tempo senza sottrarre spazio prezioso.



Nel vano all'interno della ruota di scorta alloggiava il box in plastica del subwoofer di serie. L'installatore ha cambiato l'altoparlante scegliendo quello che meglio si adattava al volume a disposizione.

della scena sonora ed una buona riproduzione della parte media ed alta dello spettro. Le chitarre grintose ed energiche, le voci pulite e ben definite, offrono un risultato davvero insospettabile per un impianto destinato a sostituire quello di serie. Le funzionalità della vettura sono rimaste comunque tutte operative. Nessuna delle funzioni è stata in qualche modo limitata e

Lo specialista

Car Audio Store ha davvero una posizione invidiabile nella Roma trafficata e caotica di questi anni. Posto su una direttrice importante, la Via Tuscolana, all'altezza dell'Arco di Travertino, offre un interessante piazzale, posto anteriormente all'ingresso dei locali, situato quasi completamente sotto un porticato, in modo da poter offrire una sistemazione temporanea a diverse vetture in visione, in taratura o per semplici riparazioni. La zona officina può ospitare comodamente un'auto, anche di grosse dimensioni, pur lasciando spazio per agire comodamente su di essa, con annessi locali di falegnameria, di manutenzione, di laboratorio e, non meno importante, di ristoro (strategicamente dotato di ottimo dispensatore di caffè). Nel locale a fianco, è presente la zona vendita. Oltre al car audio di qualità, vero protagonista dei lavori del centro dopo le fiammate praticamente mai considerate di SPL e alta efficienza, si effettuano quelle lavorazioni proprie dei centri di installazione più evoluti, dalle pellicole oscuranti fino alla fornitura ed installazione di localizzatori e di antifurti satellitari, anche legati a polizze assicurative.

Titolari sono Fabrizio Pezzetti, espertissimo installatore operativo dagli anni '80 e gestore di un centro sin dagli anni '90, e Roberto Capasso, che si è unito tempo fa alla passione di Fabrizio dedicandosi soprattutto agli aspetti gestionali e commerciali. Insieme, hanno deciso di trasferirsi in questi locali nel gennaio 2010 dove operano con la collaborazione del valente David Faiola.

R. Patriarca

Car Audio Store

Via Tuscolana 503 b/c/d - 00181 Roma - Tel./Fax 06 98878676
www.caraudio-store.it - caraudiostore@libero.it



tutte le operazioni si svolgono attraverso la sorgente di serie ed i suoi comandi. L'installatore ha voluto infatti rinunciare all'inserimento del controller del DSP per offrire al proprietario dell'auto la consueta user experience.

Conclusioni

La prima vettura a inaugurare la nuova versione della nostra rubrica *Salto di Qualità* ha evidenziato gli aspetti salienti dell'approccio che sta avendo il massimo successo tra gli installatori di tutto il mondo alle prese con impianti di serie più o meno blindati, più o meno complessi. Massimo rispetto verso le strutture e gli spazi esistenti e ottimi risultati all'ascolto, mantenendo al 100% le operatività preesistenti e offrendone un recupero al 100% in caso di rimozione dell'impianto, ad un prezzo decisamente interessante, con la differenza di una qualità di ascolto incomparabilmente superiore alla precedente. È la nuova

frontiera del "salto di qualità" nell'ascolto della musica in auto.

Rocco Patriarca

Tempi e costi

L'impianto descritto, che prevede l'impiego di un finale Audison Prima con processore sonoro e di un finale mono per subwoofer, di un sistema a tre vie Audison Prima e di un sistema a due vie nella portiera posteriore, oltre al subwoofer, viene offerto a 1.800,00 euro, comprensivi di manodopera, trattamento acustico, cablaggio, tarature. Il tempo di fermo macchina è stimato in due giorni lavorativi.

R. Patriarca