

Elegantemente... fuori serie

Claudio non voleva un'auto qualunque. Ha scelto una vettura molto particolare. E non voleva un impianto qualunque. Ed ha scelto installatori molto particolari...

Claudio non è un appassionato di "primo pelo". Nonostante la sua giovane età ha una discreta esperienza in fatto di impianti hi-fi in auto, di installazioni e di soluzioni per ottenere risultati di un certo pregio all'interno dell'abitacolo della propria vettura. Conosce perfettamente le possibilità che il mondo della musica in auto offre e quali sono quei "must" che un impianto deve avere per ottenere risultati di classe superiore. E quali sono quelle attenzioni nella lavorazione che fanno dell'installazione un'"integrazione" invece che un semplice "montaggio".

È stato un paio di anni fa. Claudio ha deciso di cambiare l'auto e di salire a bordo di un piccolo gioiellino davvero particolare. Siamo in casa Opel e la vettura è una Corsa. Cosa c'è di particolare? La versione curata dalla Opel Performance Center, una divisione che ha allestito una vettura estremamente interessante, un 1.600 cc turbo benzina da ben 207 cavalli che Claudio ha subito iniziato a sfruttare, con grande soddisfazione. Un'auto "particolare", dunque, che sembrava dovesse davvero resistere "poco" senza un impianto hi-fi all'altezza. Invece Claudio ha preso tempo, per pensare, per programmare, per decidere infine di affidarsi alle cure di uno dei centri di installazione più "esperti" d'Italia per ottenere un risultato che fosse sobrio ed elegante nell'estetica dell'instal-



lazione, concreto nelle finiture ma curato al punto di non precludersi la partecipazione futura a qualche competizione, non nascosto ma ottimamente integrato nelle strutture dell'auto. Richieste senz'altro legittime che sembrano scontate da un punto di vista installativo ma che spesso non riescono a soddisfare appieno clienti esigenti come Claudio.

Sound Folies

Stefano e Valentino, ovvero Sound Folies, hanno tanta esperienza. Dalle autoradio a cassetta fino allo streaming, dalle

auto d'epoca fino alle fuoriserie, dal lavoro quotidiano della tranquilla provincia bergamasca fino allo star system dei palcoscenici e dei podi delle Finali Europee che, più volte, da installatori professionisti e da concorrenti hanno calcato. Ed hanno tanta esperienza di clienti e delle loro richieste, anche particolarmente "originali". Ciò che Claudio ha chiesto loro non era però molto "strano", tuttavia estremamente circostanziato, con dovizia di particolari ed una buona dose di volontà di partecipare alle decisioni da prendere in corso d'opera, anche nei dettagli. E così, tra un commento ed uno scambio di opinioni, tra una serie di step



Il cruscotto della Opel Corsa OPC di Claudio non offre grossi spunti, avendo mantenuto (per ora) la sorgente di serie. Molto interessante, invece, l'unità medio-alti alla base dei montanti.



Perfettamente integrati, ottimamente rifiniti e, non meno importante, dalle membrane ben protette, i due altoparlanti che compongono l'unità medio-alti sono stati angolati in funzione della resa sonora.



Aver mantenuto la sorgente di serie significa poter usufruire ancora dei comandi al volante e delle altre funzioni integrate. Ma l'uso di una sorgente diversa non significa necessariamente perdere queste comodità.



La portiera non rivela il grande lavoro di insonorizzazione e di protezione dell'altoparlante svolto.

successivi in cui sono stati affrontati, un po' per volta, vari aspetti dell'impianto, la Opel Corsa OPC di Claudio ha avuto, pian piano, un sistema hi-fi potente ed integrato, elegante e grintoso, semplice nella sua complessità e, soprattutto, installato a regola d'arte. Il che vuol dire cura dei particolari, di ogni minimo particolare, di ogni dettaglio costruttivo, tecnico, acustico e soprattutto progettuale. Non un'opera artigianale, che spesso vuol dire fatta a mano "cucendo" il lavoro addosso alla vettura per approssimazioni successive. Vuol dire un progetto vero e proprio, fatto di schemi, diagrammi e disegni (quotati) delle parti che lo compongono. Insomma, tutt'altro che banale. Concettualmente, l'impianto non è molto complesso. La Opel Corsa OPC offre una sorgente di serie che, almeno in questa fase, si è scelto di non alienare dall'auto (ma che sarebbe doveroso poter rimpiazzare e prevedere la possibilità di farlo). Per contemplare entrambe le possibilità, tenere o rimuovere la sorgente di serie, è opportuno affidarsi ad uno dei processori più moderni e versatili, il 6to8 della Mosconi, in grado di accogliere il segnale di serie o, un domani, segnali di linea analogici e digitali di una eventuale sorgente aftermarket. Il processore Mosconi provvederà a pilotare

ben otto canali diversi, destinati a pilotare un sistema a tre vie stereo più subwoofer, con woofer in portiera, unità medio-alti tra cruscotto e montante e subwoofer in bagagliaio, insieme alle elettroniche.

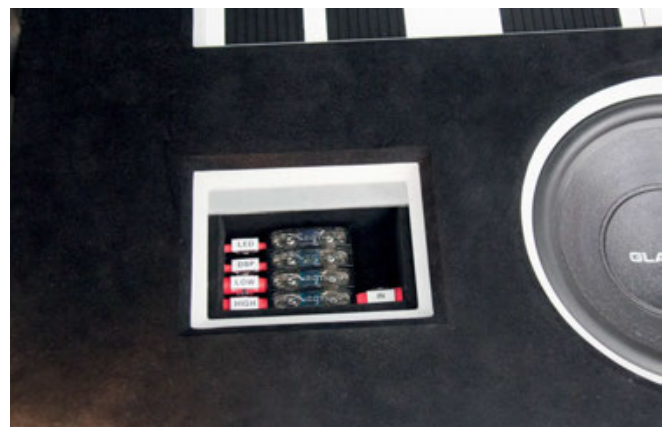
Raffinato ed elegante

Un lavoro puntiglioso, degno della migliore scuola italiana di installazione, su cui qualsiasi giudice internazionale non deve avere nulla da ridire. È stato questo l'approccio con la Corsa OPC di Claudio. La scelta dei componenti, come già notato con la scelta del processore, è caduta su Mosconi Gladen. Il set di altoparlanti a tre vie anteriore è stato ottenuto impiegando un sistema composto da un woofer da sedici centimetri ed un tweeter a cupola siglato 165.2 D2, un sistema della linea Zero Pro della Gladen che ha dalla sua la caratteristica di presentare un'impedenza nominale di 3 ohm. Per completare l'impianto è stato adottato un midrange a cono, sempre della linea Zero Pro, che è andato a comporre una unità medio-alti che ha trovato posto all'angolo tra cruscotto e montanti laterali. È qui che Valentino in particolare si è sbizzarrito. Con una costruzione in legno

e resina ha ricavato un volume interno di circa 1,5 litri, smorzandolo ulteriormente con del materiale posto internamente. Ha ricostruito la struttura in grado di ospitare entrambi gli altoparlanti perfettamente orientati verso l'ascoltatore virtuale, re dell'attenzione. È importante notare che l'angolazione data agli altoparlanti è il risultato di prove e prove fatte direttamente sulla vettura.

Il woofer in portiera è stato inserito nella predisposizione dopo che la stessa è stata "avvolta" da una struttura in legno che ha consentito di installare saldamente il woofer e di evitare cortocircuiti acustici e soprattutto dopo un attento piano di insonorizzazione dell'intera portiera, allo scopo di rinforzare le strutture, controllarle acusticamente e sigillarne gli sfiati tra altoparlante e pannello, pur mantenendo le funzionalità di scolo dell'acqua.

Estrema attenzione anche nella realizzazione del cablaggio, effettuato mettendo a nudo le strutture dell'auto (via interni, sedili, tappetini e insonorizzazioni) e facendo passare i cavi sul fondo, fissandoli opportunamente e fascettandoli ad intervalli regolari, come il regolamento dei trofei impone. Il massimo però è stato raggiunto nel bagagliaio. La struttura del subwoofer è dominante rispetto al



La "finta" elettronica che fa il "paio" con il processore per rendere simmetrico il disegno del bagagliaio, realizzato a partire da un telaio di un processore originale Mosconi, in realtà nasconde i fusibili delle elettroniche.

I particolari che fanno la differenza

Spesso nella descrizione di un impianto in auto si parla di installazione di alto livello, allo stato dell'arte, e lo si fa descrivendo attività e lavorazioni difficili da comprendere per molti "profani" del settore. Le foto eseguite dagli installatori durante la sua realizzazione permettono di evidenziare alcuni aspetti "nascosti" di una vettura installata e curata per ottenere non semplicemente "musica in auto", ma un vero e proprio impianto hi-fi.

Prendiamo, ad esempio, il posizionamento dell'unità medio-alti. Nelle foto sembra che essa sia "nata" con l'auto. Invece è frutto di un lavoro certosino, fatto di tanta esperienza ma anche di studio nel posizionamento, nella direzionalità, nelle giuste proporzioni che tengano conto dell'acustica, sì, ma anche della sicurezza della vettura. Ecco (1) uno dei momenti iniziali dello studio. Una volta trovata la posizione dei due altoparlanti, si procede alla realizzazione del modello in legno che poi verrà resinato, preparato, e stuccato (2). Non è così semplice ed immediato come lo sto descrivendo. Così come non è semplice ed immediato carteggiarlo, rifinirlo e verniciarlo al punto che sembri come l'auto. Solo i migliori riescono ad ottenere risultati esaltanti (3).

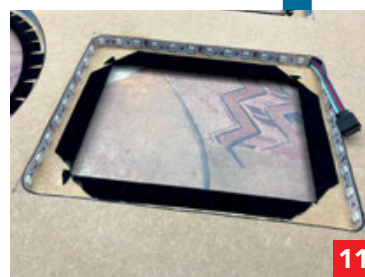
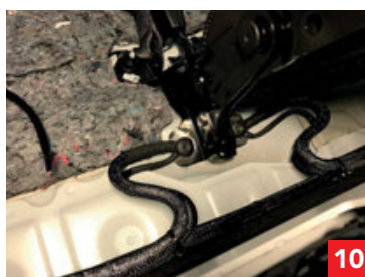
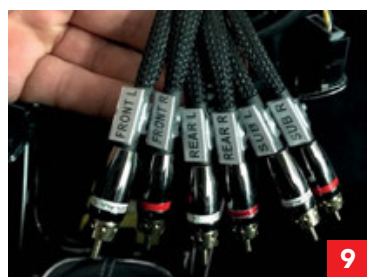
Il woofer in portiera potrebbe essere installato semplicemente al posto di quello di serie. Ciò vanifica quasi completamente le prestazioni di qualsiasi woofer, anche i più prestanti. Per ottenere il meglio da un woofer in portiera, è stata realizzata una robusta dima in legno che lo sosterrà in tutta la sua irruenza, ma è stata anche eseguita un'insonorizzazione dell'interno della portiera in maniera da ridurre vibrazioni e risonanze (4). Anche la lamiera esterna viene abbondantemente trattata allo stesso modo ma con materiali smorzanti diversi (5).

La realizzazione del bagagliaio ha richiesto un dispendioso tempo di studio per integrare le elettroniche ed il subwoofer. La forma del subwoofer cerca di sfruttare al massimo le geometrie del bagagliaio ed in questo caso nasce già sagomato per sfruttare la base, con l'altoparlante che viene installato su una parte che sporge verso l'alto (6). Lo scopo è quello di allineare sullo stesso piano esterno i vari componenti. Importantissimo, in questo frangente, il cablaggio. Cavi di segnale, di alimentazione e degli altoparlanti convergono tutti verso questa zona e devono essere condotti con arguzia per minimizzare disturbi o pericolosi percorsi (7).

Il processore concentra i segnali in arrivo e quelli appunto processati. È importante "codificare" i cavi in uscita, magari con fascette o scritte, per chiarificare i percorsi. Inutile sottolineare la precisione e l'impatto estetico di questa installazione (8). L'uso di guaine, tubi termorestringenti e, in generale, l'abitudine di un cablaggio ordinato e bene seguito, è garanzia di precisione ma anche di grande affidabilità dell'impianto (9). I cavi corrono lungo tutto il telaio dell'auto, usato come massa. In questa immagine è possibile apprezzare la precisione e la perfetta realizzazione e protezione di una "messa a massa" su due punti, oltre che del resto del cablaggio (10).

E poi ci sono i segreti. Ecco il segreto per l'illuminazione del plexiglas con colori variabili. Una striscia di LED nella zona inferiore della fresatura del pannello, per un tocco scenicamente apprezzabile oltre ad una nota di colore nell'impianto (11). Da notare che nella foto del bagagliaio illuminato non si vedono i puntini dei LED. Bravura e perizia dell'installatore...

R. Patriarca



resto. L'altoparlante scelto, un Gladen Zero Pro 10, singola bobina da 4 ohm, è stato inserito in un volume di poco meno di 30 litri ottenuti realizzando una cassa larga quanto la base del bagagliaio, con una zona rialzata nella parte centrale e anteriore che ospita il woofer. Nella parte di fondo, sopra la struttura che sarà all'fine visibile dall'esterno, hanno trovato posto i due finali Mosconi Gladen AS 100.4, per un totale di 8 canali di cui due, a ponte, pilotano il sub. Anche il processore è sistemato a vista, con la sua scritta Mosconi sul dorso. A questo punto si è evidenziato un problema, principalmente estetico. Gli unici due spazi liberi erano quelli ai lati dell'altoparlante del sub mentre da sistemare era rimasto solo il processore con la scritta "Mosconi" sul dorso. Giusto renderlo visibile ma sbilanciava l'estetica simmetrica anche dei due finali. È stato perciò recuperato un telaio di un 6to8 (grazie alla complicità del costruttore) ed è stato affidato alle cure di un incisore della zona del bergamasco (che in quanto a lavorazioni sui metalli... non ce n'è per nessuno) per ottenere, dopo numerosi tentativi, un componente estetico simile, anche per font impiegato, ad un componente Mosconi originale. E nessuno si stupisca del soggetto della scritta. Se lo sono meritato.

L'ascolto

Grazie ad un'installazione allo stato dell'arte, componentistica di gran pregio, una buona insonorizzazione ed una taratura pur poco approfondita in termini di tempo, la resa sonora di questa vettura appariva ben caratterizzata e di buon livello. Una buona voce centrale, piena e soddisfacente, ha inaugurato la seduta d'ascolto proseguita poi con Mark Knopfler, Zucchero e diverse altre tracce tratte dai titoli contenuti nell'archivio del proprietario dell'auto. La prerogativa principale, però, è quella di saper trovare il modo di esprimere un grande dettaglio nella riproduzione dei brani appena descritti, un dettaglio vivo e concreto nelle diverse sorgenti sonore, nonostante, ripeto, si tratti di un impianto "giovane" che deve ancora crescere dal punto di vista della messa a punto. Come ogni buon progetto ambizioso, partito con un'installazione allo stato dell'arte e componenti che, insieme, presuppongono il raggiungimento di risultati d'ascolto di livelli quantomeno analoghi a quelli d'installazione, anche l'impianto di Claudio prevede un periodo di assestamento e di tarature successive che lo porti, lentamente ma inesorabilmente, ad esprimere tutte le proprie potenzialità. Nelle basse frequenze, ad esempio, che necessitano di essere asciugate. O nelle voci femminili, che soffrono un po' di nasalità e di poca presenza. E forse anche nella precisione della scena sonora, ampia, stabile ma ra-

Lo specialista

Più maturi, più esperti, Stefano e Valentino, nel loro nuovo e perfettamente "calzante" centro di installazione a Lallio, nei pressi dell'uscita autostradale di Dalmine, in provincia di Bergamo. Alternano lavorazioni esclusive ad interventi sugli impianti di serie, come oggi il mercato richiede. Ma sono incredibilmente pronti a realizzare ogni più ambizioso desiderio degli appassionati che frequentano questo storico centro di installazione, oggi più attivo che mai.

R. Patriarca

Sound Folies

Via Vaglietta 40 - 24040 Lallio (BG) - Tel. e Fax 035 527657
www.soundfolies.com - info@soundfolies.com



Valentino Arnoldi e Stefano Nava, in una parola, Sound Folies...



Il bagagliaio nella versione "exhibition": la resa è altamente spettacolare oltre che sobria ed elegante. Il colore del bordo del plexiglas che protegge le elettroniche è variabile sull'intera gamma cromatica.

refatta nelle zone laterali. Tuttavia le poche indecisioni riscontrate sono destinate a essere ridotte fino a sparire con le prossime sedute di taratura a conclusione del processo di "evoluzione" che questa vettura è destinata a percorrere. Nel frattempo, però, si può godere di quelli che sono i pregi già acclarati, ovvero una gamma alta definita ed estesa che premia formazioni rock, dove il basso non sia estremamente selettivo, e una buona immagine sonora, laddove sia evidente la presenza di protagonisti al centro della scena. E poi, tutti quei brani che godono della buona potenza e della grande dinamica messe a disposizione dei finali Mosconi che certo non hanno bisogno di presentazioni.

Conclusioni

La vettura di Claudio rivela una grandissima cura nell'installazione ed alcune chicche, come il "finto box" con l'incisione del nome del centro e la realizzazione dell'unità medio-alti, davvero straordinarie. Altrettanto curate sono le

prestazioni sonore, già molto buone, ma con ampi margini di crescita su aspetti decisivi che la possono rendere ancor più interessante. Una vettura che nasce "speciale" e che lo è ancor di più grazie alla musica di bordo, raffinata e... "fuori serie".

Rocco Patriarca



Il nostro protagonista, Claudio, con la sua auto.