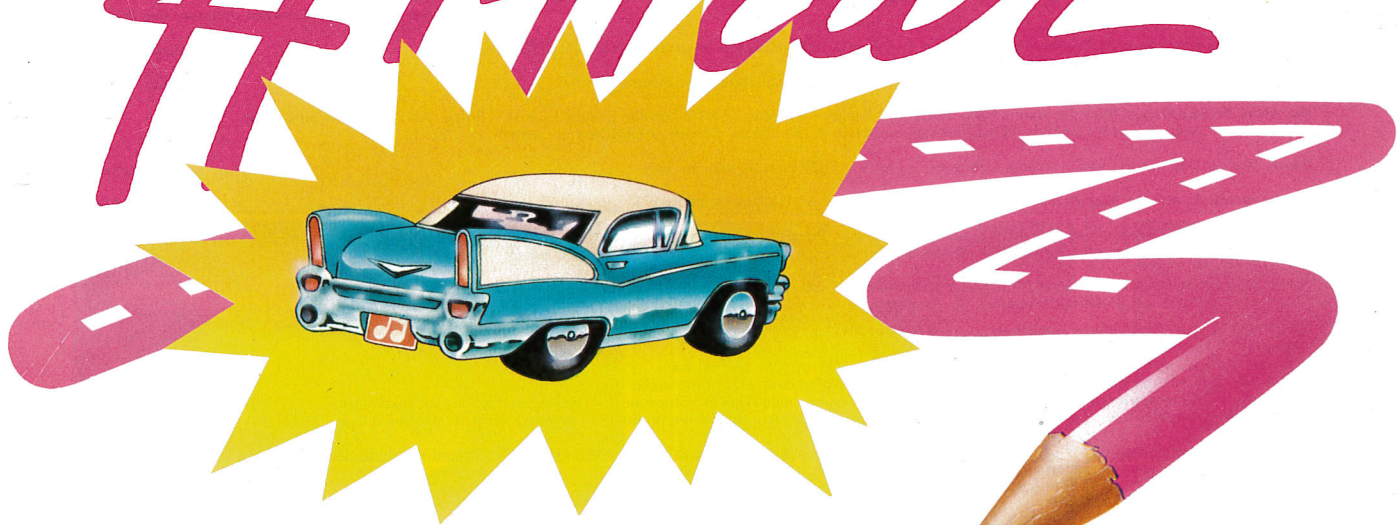


Artificar



Proton e Infinity su Lancia Prisma

*Un impianto complesso e raffinato, tutto made in USA,
studiato non per impressionare, ma per far sentire la musica.*

di Franco Gatta

Autovettura di successo (qui ad AUDIOREVIEW ne «girano» ben tre), la Prisma è disponibile in numerose versioni di cui sono più diffuse le «maggiori»: la 1600 benzina (a carburatori o iniezione) e la 1900 turbodiesel. Queste versioni di punta, brillantissime nelle prestazioni (la 1.6 i.e. supera i 190 km/h), sono tuttavia un po' rigide nelle sospensioni e questo determina una rumorosità di marcia un tantino superiore alla media. L'abitacolo è tuttavia ben rifinito ed i materiali sono in generale molto assorbenti, sicché l'acustica, «di base», risulta favorevole. Dal punto di vista delle predisposizioni audio, l'auto appare invece poco aggiornata: solo due piccoli vani sono presenti, per altoparlanti da 10 cm, e non sono previsti i necessari collegamenti.

Le Prisma «prima serie» possedevano vani altoparlanti, contrapposti «schiena a schiena» ai due lati del tunnel, in posizione decisamente irrazionale; nella nuova serie invece i vani sono ricavati nei pressi

dei passaruota (dove tipicamente vanno a finire i piedi, per intenderci): che sia per la posizione o che sia per la perfetta tenuta d'aria, fatto sta che le nuove Prisma, anche con due semplici altoparlanti in predisposizione, suonano davvero bene, soprattutto in termini di presenza ed immagine del fronte stereofonico.

Ma non ci occupiamo qui di una installazione in predisposizione, bensì di una complessa realizzazione multiamplicata su Prisma 1600 prima serie, eseguita da «Sound Wawe» di Campogalliano in provincia di Modena.

Si tratta di un sistema «integrale» nel senso che le sorgenti sonore sono state infilate un po' dovunque s'è trovato spa-

zio... Scherzi a parte, si tratta del classico sistema «front + rear» completato da un potente subwoofer.

Gli altoparlanti

Tutti gli altoparlanti sono della Infinity. Il sistema anteriore è equipaggiato da un midrange modello RS A42, montato in un piccolo volume ricavato nella parte bassa della portiera, sotto il bracciolo, al limite delle possibilità consentite da questa automobile.

La gamma alta è affidata ai particolari tweeter che hanno reso famosa la casa californiana: gli «EMIT» supersottili (meno di un centimetro) che nella versione car sono fissati in una flangia di diametro pari a 95 mm e di altezza, griglia compresa, pari a 18 mm; grazie alle loro dimensioni offrono enorme versatilità all'installatore: il modo più semplice per fissarli è l'adesivo (silicone, ad esem-



Il sintonizzatore Proton 203 CD è la sorgente principale dell'impianto.



pio) e la posizione può essere scelta a piacere tra i pannelli delle portiere, il cruscotto, il parabrezza, il tetto...

Nella nostra Prisma sono stati collocati per l'appunto ai lati del cruscotto, in una zona dove la superficie è ampia e perfettamente piana e dove il flusso dell'aria climatizzata non va ad offendere la preziosa membrana piana dell'EMIT.

Il sistema posteriore è equipaggiato dagli stessi componenti, collocati questa volta nella classicissima configurazione «a cap-

pelliera», su un robusto pianale in vetroresina ricoperto da sky bianco di piacevolissimo effetto estetico: è l'ideale per le grandi occasioni, ma per l'audio di «tutti i giorni» c'è anche un pannello con tela acustica da sovrapporre alla bella mercanzia per nasconderla efficacemente a sguardi di troppo interessati...

Come vedete dalle foto, midrange e tweeter sono stati collocati nella posizione consueta, cioè agli estremi del pianale, ed il tweeter è vicino al lunotto in modo da enfatizzare la riflessione da parte della

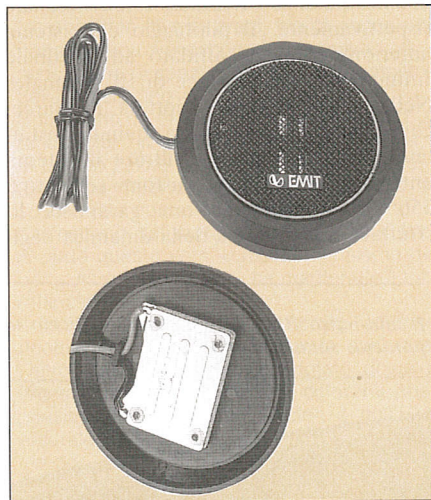
superficie vetrata.

Completano l'impianto una coppia dei nuovissimi woofer RSDS10 da 250 mm, nella consueta configurazione «subwoofer», tagliati una volta tanto, come si conviene, sufficientemente in basso da lavorare realmente da subwoofer e non da «gamma bassa» con tutti i problemi che ciò crea, in primo luogo lo scorretto spostamento dell'immagine stereo alle spalle degli ascoltatori...

I componenti impiegati in quest'auto sono ancora dei prototipi: nella versione definitiva dovrebbero presentare una calotta protettiva posteriore.

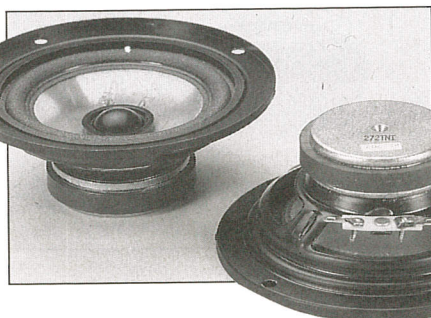
Le elettroniche

Il sistema è abbondantemente multiamplificato ed il suo «cuore» è il crossover elettronico Proton 270. Si tratta di un componente del tutto particolare, come potete notare leggendo il suo schema a blocchi, molto opportunamente riportato sul dorso stesso dell'apparecchio. Il 270 possiede due coppie di ingressi, destinate alle uscite «front» e «rear» della sorgente, ma queste due coppie d'ingressi sono tra di esse miscelate, in modo che il dispositivo



I tweeter EMIT delle Infinity, sottilissimi, sono impiegati sia nel sistema anteriore che in quello posteriore.

I mid-basso Infinity RSA 42 sono impiegati sia in portiera che a lunotto posteriore. Nel primo caso sono tagliati a 350 Hz, nel secondo caso a 75 Hz.



I COMPONENTI

Tweeter Infinity EMIT
prezzo: L. 197.000 la coppia, filtro incluso.
Mid-basso Infinity RSA 42
prezzo: L. 173.500 la coppia.
Woofer Infinity RSDS 10
prezzo: L. 297.500 l'uno.
Finale Infinity MRA 90 prezzo: L. 538.000.
Finale Proton 230 prezzo: L. 430.000.
Finale Proton 275 prezzo: L. 780.000.
Crossover Proton 270 prezzo: L. 194.000.
Sintolettore Proton 203 CD
prezzo: L. 973.000.
Distributore: Definitive Audio, P.zza dei Caracci 33, 00196 Roma. Tel. 06/3939536.

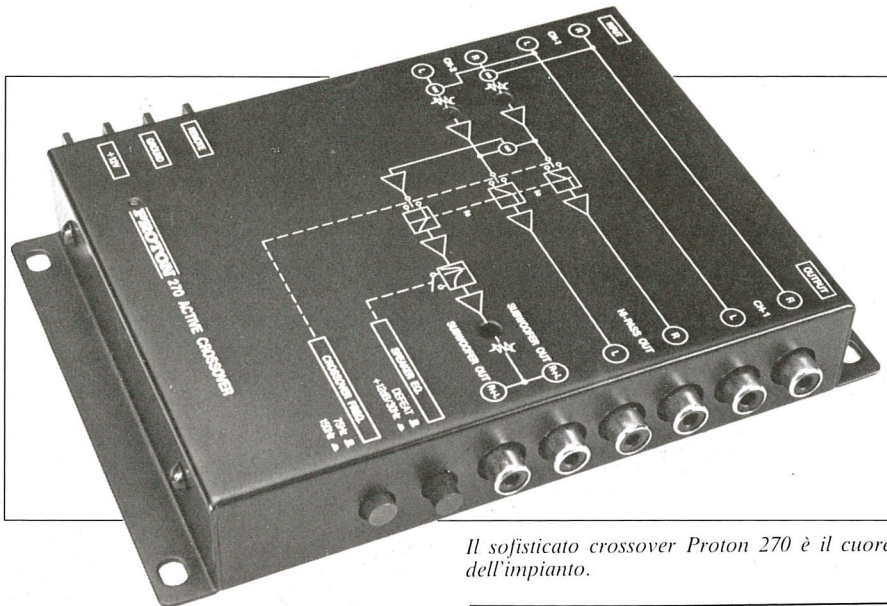
I 25 cm Infinity impiegati come subwoofer sono due prototipi del modello RSDS 10: montati a lunotto posteriore, sono tagliati a 75 Hz.





accetta, senza bisogno di particolari commutazioni, sia autoradio con doppia uscita, sia autoradio con sola uscita «front». È chiaro che nel primo caso (come avviene in questa Prisma) non sarà possibile, agendo sul controllo fader dell'autoradio, azzerare completamente il programma sonoro su una delle due sezioni; ma questa necessità, all'atto pratico, si presenta solo quando si è in vena di esperimenti...

Il 270 possiede una coppia di uscite stereo per i «satelliti», mentre la via bassa destinata al sub viene miscelata ed inviata quindi ad una coppia di uscite mono: il dispositivo, in pratica, obbliga l'utilizzatore a collegare in mono i due altoparlanti destinati alla gamma bassissima. Questa scelta non porta conseguenze se non positive sul risultato finale in quanto permette di sfruttare al massimo la dinamica del finale impiegato; in più, migliora la versatilità del sistema



Il sofisticato crossover Proton 270 è il cuore dell'impianto.

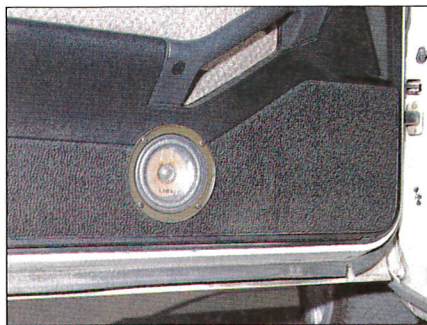


I tweeter EMIT, grazie al loro minimo spessore, hanno trovato una perfetta collocazione ai lati del cruscotto.

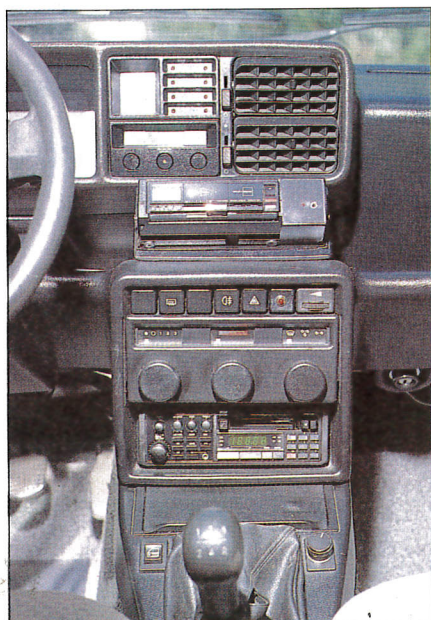
perché ancora una volta consente di impiegare indifferentemente uno o due altoparlanti (e di conseguenza un finale stereo o un finale mono) senza la necessità di effettuare alcun particolare collegamento o commutazione. La frequenza di taglio è selezionabile tra 75 e 150 Hz mentre è possibile, sulla via del subwoofer, inserire una enfasi «a campana» (+ 12 dB) della gamma centrata attorno ai 30 Hz: lo scopo, evidente, è quello di donare presenza all'estremo bas-

sissimo della gamma audio compensando eventuali, probabili carenze del sistema di altoparlanti.

Proton sono anche i finali destinati al pilotaggio del sistema posteriore: il grande 275 (provato su AUDIOREVIEW n. 68) per i due subwoofer ed il piccolo 230 (provato su AUDIOREVIEW n. 51) per il sistema satellite: entrambi del tipo «alta dinamica», offrono in regime impulsivo potenza dell'ordine di 200 W/canale e 100 W/canale rispettivamente. Il pilotaggio del sistema anteriore è invece affidato ad un finale Infinity MRA 90, capace di 50 W/canale. Nella configurazione adottata l'apparecchio lavora a banda estesa, quindi l'installatore ha provveduto a filtrare il sistema anteriore con un filtro «custom» regolato a 350 Hz: questa soluzione garantisce lo sfruttamento ottimale della dinamica degli



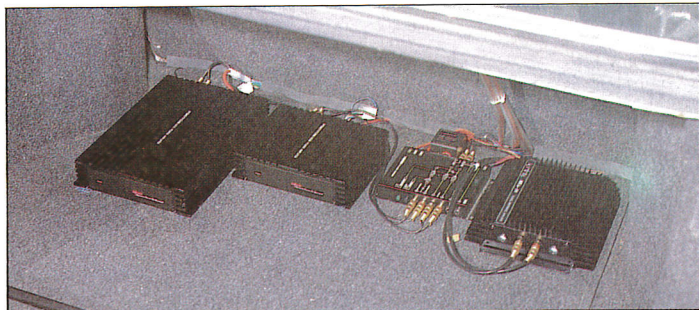
Il mid-basso RSA 42 è un po' sacrificato in portiera, sotto il maniglione.



Nel comodo vano portaoggetti della Prisma è stato inserito il lettore CD Philips CD 10 con la sua plancia di fissaggio.



Bellissimo l'effetto di questo pianale rivestito in sky bianco come la carrozzeria.



Finali e crossover sono tutti collocati nel bagagliaio.

altoparlanti, ma non quella dell'amplificatore, che si trova a lavorare sempre sull'intera gamma audio. Noi avremmo preferito «tagliare» elettronicamente anche il sistema anteriore.

Le sorgenti

La sorgente destinata a pilotare il sistema è un sintonizzatore Proton 203 CD. Nella

versione 203 è stato provato su AUDIOREVIEW (n. 45), quindi potete saperne tutto andando a rileggere quella prova. Ricordiamo soltanto che si tratta di un apparecchio dotato, sì, di un finalino low power destinato a sonorizzazioni di fortuna, ma nato per essere amplificato e dotato quindi di uscite front e rear con controllo di bilanciamento; la più moderna versione «CD» è equipaggiata pure di un ingresso

ausiliario (compact disc, appunto) in doppia versione: RCA per installazioni fisse e jack a pannello frontale per collegamenti occasionali.

E questa possibilità è stata sfruttata. Infatti, nell'ampia ansa portaoggetti della Prisma è stato sistemato un lettore CD Philips CD-10 con sua «plancia» amplificata. Pur non essendo un lettore specificamente progettato per l'uso in auto, possiede buona resistenza alle vibrazioni ed il proprietario ne è soddisfattissimo...

Della plancia amplificata non viene naturalmente usato il finalino, né i controlli; in realtà ne viene sfruttata solo la funzione di supporto, giacché il controllo passa interamente al 203 CD.

Risultati

Come quasi tutti gli impianti car, anche questo mostra una sua forte «personalità», chiaramente la personalità dell'installatore

UN IMPIANTO PER ASCOLTARE LA MUSICA

Primo impegno per il marchio statunitense sulle pagine di AUDIOREVIEW e prima conferma della qualità di fondo che ne caratterizza tutti i prodotti.

La berlina di casa Lancia non ha subito stravolgimenti per accogliere il sistema di altoparlanti che ha dato buona prova di sé in questa installazione; l'unica particolarità è stata l'utilizzazione di un secondo vano, ricavato tra cruscotto e plancia, che ha reso possibile il montaggio del lettore CD portatile Philips con la sua slitta. Il resto dell'impianto, tutto di un certo livello, era perfettamente integrato con la struttura del veicolo, cosa che all'ascolto ha evidenziato alcune particolarità nell'emissione acustica.

Ho ascoltato diversi brani, ma la «voce» di questo impianto è venuta fuori subito: non si tratta di una vera bomba dinamica, né di un ricamino da signorine, ma di certo la sensazione di spazialità che questo impianto ha tirato fuori si pone un gradino al di sopra della media fino ad oggi ascoltata.

Soprattutto un brano mi ha impressionato, quel «I've got the music in me» (T. Huston) che tante volte ho ascoltato nella nostra sala di ascolto.

In questo pezzo risaltano, di tanto in tanto, delle trombe che fanno come da contrappunto alla voce della solista: ebbene, seduto al posto di guida, quelle stesse trombe, che solitamente non si scollano dal cruscotto, si percepiscono chiaramente come provenienti dall'esterno dell'abitacolo, attraverso il finestrino!

A parte questa vera «chicca», l'insieme degli altoparlanti non ha brillato per una dote in particolare, ma piuttosto ha mantenuto il totale della sua prestazione su un livello alto, direi raffinato.

Il tweeter EMIT mi è sembrato adattissimo all'uso automobilistico, sia per il suo ridottissimo spessore, sia per la sua resa esuberante ma abbastanza controllata. Tra l'altro questo impianto era dotato di un controllo che consentiva di regolare il livello emesso dal tweeter per tre differenti posizioni; secondo i miei gusti usufruendo della possibilità di diminuire l'efficienza dell'EMIT si raggiungono risultati più piacevoli della naturale metallicità a cui tende il componente stesso, che a volte può non convincere troppo.

Quello che proprio non mi ha convinto per niente, è stato il posizionamento degli altoparlanti a portiera, imposto, pare, dalle caratteristiche strutturali dell'auto. Io credo che chi veramente ha intenzione di dotare la sua Prisma di un ottimo impianto stereofonico e opta per gli altoparlanti chiusi in portiera, sicuramente troverà il modo di spostarli verso l'anteriore della pannellatura.

Il sistema posteriore, nonostante i woofer di generose dimensioni, non è prodigo di bassi e soltanto spingendo un po' coi controlli di tono si riequilibra la situazione, che di base è nettamente a vantaggio delle ottave superiori.

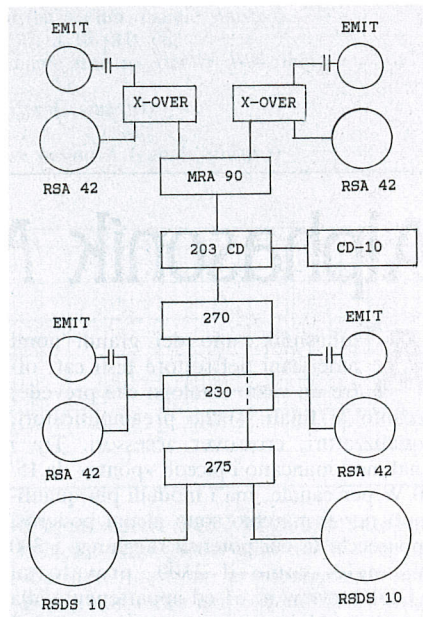
Visto che stavolta non potevamo disporre di basse frequenze provenienti dall'anteriore, l'alleggerimento della emissione posteriore, a vantaggio dell'anteriore, non ha dato i frutti che andiamo cercando sempre più insistentemente: il grosso dell'impatto viene sempre dal di dietro.

Comunque è chiaro che questo deve e vuole essere un impianto dedicato, nel senso che i discotecomani non troveranno pane per i loro denti, e nemmeno i patiti della musica sinfonica, ma certamente chi ama il jazz, ed è disposto a rinunciare ad un po' di contrabbasso, apprezzerà l'estrema definizione delle spazzole e la entusiasmante prospettiva sonora che soprattutto l'anteriore è in grado di ricreare.

Anche gli amanti della musica da camera possono rimanere soddisfatti visto che non richiedono grosse portate dinamiche, ma estrema pulizia del messaggio.

Insomma, questo è un impianto particolare (ma quale impianto car non lo è?) e l'insieme sarà sicuramente gradito da coloro che amano più la musica che le forti sensazioni.

Federico Rocchi



Schema semplificato dell'impianto.

e/o del proprietario committente. Qui non discutiamo la «qualità» pura e semplice del suono, che è indubbiamente elevata (merito a nostro avviso degli altoparlanti Infinity e soprattutto dei finali Proton), ma piuttosto la capacità di ricostruire la prospettiva stereo e di «sbrogliare» il messaggio sonoro. L'impianto proposto, per come è stato concepito a tavolino e per come è stato bilanciato in sede di messa a punto, immerge magnificamente gli ascoltatori nel flusso dei suoni, all'insegna di un «edonismo musicale» tutt'altro che riprovevole; crea tuttavia qualche difficoltà a chi cerca in primo luogo «informazioni» nel messaggio musicale. Con qualche modifica alla messa a punta il risultato può diventare a nostro avviso più corretto, ferma restando l'elevata qualità del suono che questa «importante» sonorizzazione è in grado di offrire.