

WELT- MEISTERLICH

Laut dem Internationalen Auto-HIFI-Verband IASCA gehört dieser Golf klanglich zur absoluten Creme de la Creme. Der Vizeweltmeister Steven Saller gibt sich die Ehre.

Die vier Rockford-Fosgate-Endstufen wurden in die Rückenlehne der hinteren Sitzbank integriert. Für optimale Spannungsverhältnisse hat Steven Sailer jedem Verstärker einen 1-Farad-Pufferkondensator verpaßt.

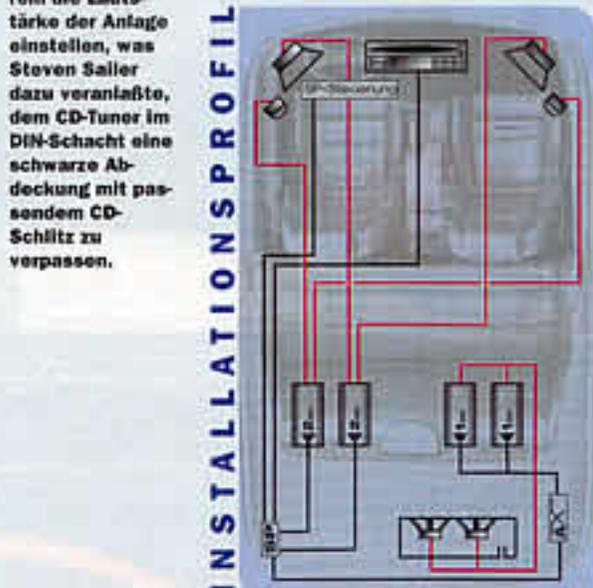
Steven Sailer gehört zu den wenigen Europäern, die letztes Jahr die Mühe auf sich genommen haben, an der Sound-Off-Weltmeisterschaft in Amerika teilzunehmen. Auto verschiffen, Zollformalitäten erledigen, Urlaub opfern, ... Klar, daß das Unternehmen „Weltmeisterschaft“ jede Menge zeitlichen und finanziellen Aufwand bedeutet. Fest steht auch, daß sich ohne fundierte Erfolgsaussichten niemand auf sowas einläßt. Diesbezüglich war Steven Sailer gut gerüstet. Als deutscher, österreichischer sowie italienischer Meister und europäischer Vizemeister hat er sich im Lauf der Jahre den Ruf des österreichi-

schen Einbaugurus erworben. Und weil sich ein Perfektionist ständig verbessern will, baute Steven Sailer seinen Golf II für die ober-Sound-Off-Saison zum wiederholten Male komplett um. Daß er als Europäer bei der Vergabe der Weltmeisterschaftspokale in Greenville/South Carolina mitreden würde, war dennoch nicht zu erwarten. In Anbetracht der amerikanischen Übermacht ist sein zweiter Platz in der „Pro 600“-Klasse (Profis über 600 Watt) schon fast als Revolution zu werten. Höchste Zeit also, den berühmt berüchtigten Golf II näher vorzustellen. Die Eckdaten der Installation machen schnell deutlich, daß der Einbau weniger wirtschaftliche Aspekte erfüllt, sondern vielmehr die Grenze des Machbaren aufzeigen soll. Eine Montagezeit von sage und schreibe 1300 Stunden und Equipmentkosten von knapp 20000 Mark sprechen für sich. Der hohe Einbauaufwand wird auf den ersten Blick deutlich. Das Auto ist zwar durchaus noch alltagstauglich und blendet keineswegs mit einer HiFi-Materialschlacht, vielmehr wurden Verkleidungsteile, Lenkrad, Kofferraum und Armaturenbrett so modifiziert, daß sich die HiFi-Anlage nach optischen und akustischen Gesichtspunkten bestmöglich integriert. Der Innenraum wurde sozusagen der HiFi-Anlage angepasst und nicht umgekehrt. Für die Komplettdämmung mußte die Fahrgastzelle sowieso erstmal leergeräumt werden. Insgesamt hat Steven Sailer satte 100 Kilogramm Dämmmaterial verwendet, um sämtliche Blechteile ruhig zu stellen. In den Kofferraumboden wurde ein maßgeschneidertes Baßreflexgehäuse mit einem Volumen von 120 Liter eingepaßt, wobei sich das Funk-

tionsprinzip auch ändern läßt. Per Neodymmagnete verschließt eine Platte mit Schallöffnungen für die beiden 30er-Edel-Subwoofer von Rockford die Reflexrohre, womit sich die bessere Impulsivität einer geschlossenen Box auskosten läßt. Zudem kann durch eine unter dem Auto zugängliche Öffnung nach draußen das Gehäusevolumen vergrößert werden. Eine nicht gerade konventionelle Lösung, die allerdings mehr Tiefgang zur Folge hat. Der restliche Kofferraum verbirgt jede Menge Elektronik. So sind in der Rückenlehne der hinteren Sitzbank vier Endstufen und je ein 1-Farad-Pufferkondensator integriert. Rockfords Top-Verstärker der 250er-Power-Serie stellen nicht nur je Menge Leistung zur Verfügung, sondern bieten mit getrennten Netzteilen für jeden Kanal auch HighEnd-Features. So sind zwei Punch 250.2 für die aktive Ansteuerung des vorderen 2-Wege-Systems zuständig, während die beiden nach Rockford-Manier verschalteten 250.1-Monos die parallelgeschalteten 8-Ohm-Subwoofer mit satten 1000 Watt versorgen. Die Kofferraum-Verkleidungen mit Staufächern für die Vorverstärkerelektronik wurden allesamt aus GFK angefertigt. Wer dieses Material schon mal verarbeitet hat und sich die Qualität im Sailer-Golf anguckt, kann verstehen, wieso der Österreicher in der Branche als GFK-Profi bezeichnet wird. Nie war der Ausdruck „Maßarbeit“ treffender. Öffnen sich die Staufächer per Modellbau-Servomotor, kommt man endgültig ins Schwarze. Im Kofferraumboden sitzen die Siche-



Das Bedienteil des Signalprozessors wurde in Maßarbeit ins Lenkrad eingepaßt. Damit läßt sich unter anderem die Lautstärke der Anlage einstellen, was Steven Sailer dazu veranlaßte, dem CD-Tuner im DIN-Schacht eine schwarze Abdeckung mit passendem CD-Schlitz zu verpassen.



Erklärung der Symbole siehe Seite 58

runghalter und im rechten Seitenteil kommt Rockfords Aktivweiche Punch 3x zum Vorschein. Die 3-Wege-Weiche mit einer Flankensteilheit von 12 Dezibel wurde von Steven Sailer so umgebaut, daß der Subwoofer bei 60 Hertz mit 24 Dezibel abgetrennt wird und bei Baßreflexabstimmung ein Subsonicfilter mit gleicher Flankensteilheit zugeschaltet werden kann. Im linken Staufach des Kofferraumes sitzt Rockfords vielprämiertes Signalprozessor EPX2, der neben einer 10-Kanal-Aktivweiche und einem Vorverstärker mit einer Ausgangsspannung von maximal 8 Volt auch einen 28-Band-Equalizer. Das alge-

7909 sieht man nämlich nur den Schlitz des CD-Einzugs. Der Rest wird von einem schwarzen Überzug verdeckt. Das Display der Klangmaschine wurde in die Instrumententafel ausgelagert und die Steuerung erfolgt über kleine Taster am Blinker- und Scheibenwischerhebel. In Sachen Satellitenlautsprecher hat der Österreicher ebenfalls eine extravagante Lösung gefunden, die kompromißlos auf Klang und Frontstaging gezüchtet ist. Der Golf hat nicht nur keine Hecklautsprecher an Bord, sondern das Frontsystem sitzt auch in einem Panel im Fußraum, wobei zugunsten eines besseren Abstrahlverhaltens die untere Hälfte



brushte Wolf-Motiv von Rockford Fosgate verleiht ihm im Sailer-Golf die nötige individuelle Note. Der EPX2 speist den Tief-/Mittelton-Verstärker mit Frequenzen von 60 Hertz bis 2 Kilohertz und den Hochtonverstärker ab 2 Kilohertz, während der Ausgang für die externe Subwooferweiche ausschließlich für die Pegelanpassung zuständig ist. Gesteuert werden die EPX-Funktionen samt Einstellung der Lautstärke vom Fahrersitz aus, denn Steven Sailer hat das zugehörige Bedienteil perfekt ins Lenkrad integriert. Ist Understatement angesagt, verschwindet es hinter einer maßgeschneiderten, lederbezogenen Abdeckkappe. Dann tut man sich schwer, überhaupt irgendwelches HiFi-Equipment auszumachen. Vom Steuer- teil, dem legendären Alpine-CD-Tuner

des Armaturenbretts komplett umgearbeitet wurde. So mußten die weit vorstehenden Ablagefächer einer nach hinten geneigten Verkleidungsplatte weichen. Als Schallwandler kommt mit dem Esotec-Hochtöner ein Home-HiFi-Chassis der Nobelmarke Dynaudio zum Einsatz. Der 20er-Tief-/Mitteltöner MW 170 ist dagegen aus dem Car-HiFi-Programm, wobei er im Golf an die Einstiegsleiste und sogar an das hintere Seitenteil ankoppelt, so daß ihm ein mit Dämmaterial bearbeitetes, geschlossenes Volumen von knapp 30 Liter zur Verfügung steht. In Sachen Optik sorgen maßgeschneiderte Teppich- und Lederbezüge für die entsprechende Individualität. Schließlich bewerkstelligt eine zusätzliche Batterie von Steet Wire eine potente Stromzufuhr. In punkto Klang



Im maßgeschneiderten GFK-Seiten-
teil sitzt Rockford Fosgate's legendarer
Signalprozessor. Der alig-
brushte „Rockford-Wolf“ sorgt für in-
dividuelle Optik.

räumliche Tiefe. Tonal legte die Golf-An-
lage einen sehr audiophilen, warmen
Klangcharakter an den Tag. Da nervte
kein aggressives HiHat oder eine vor-
laute, dünne Stimme. Im Gegenteil, bei
manchen Musikstücken wirkte die Vor-
stellung fast etwas verhalten - eben
warm, rund, sprich audiophil. Überzeu-
gend war auch die Baßwiedergabe. So
fügte sich der präzise Tiefbaß nicht ort-
bar zum restlichen Klanggeschehen und



kam es Steven Sailer vor allem darauf
an, daß der Golf auf dem Fahrer- und
Beifahrersitz gleich gut klingt. Die meis-
ten Installationen bevorzugen klar den
Fahrersitz. „Das Staging mit der Lauf-
zeitkorrektur eines digitalen Signalpro-
zessors für den Fahrer zu optimieren, ist
einfach. Ich wollte dagegen mit einer
kompromißlosen Lautsprecheranord-
nung und einem optimierten Abstrahl-
verhalten gleiche Bedingungen für Fahr-
er und Beifahrer erreichen.“, so der
Österreicher. Im Hörtest machte sich der
Aufwand bezahlt. Stimmen wurde
exakt vor den beiden Frontpassagie-
ren abgebildet und Instrumente
standen so präzise fokusi-
ert überm Armaturen-
brett, daß
der Vergleich
mit einer
hochwertigen
Home-HiFi-
Anlage auf-
kam. Diesbe-
züglich fehlte le-
diglich die nötige



Die Staufächer des Kofferraumes beherbergen Vorverstärker-
elektronik, Aktivweiche sowie Sicherungshalter und lassen
sich elektrisch öffnen und schließen.



TESTPROFIL

VW Golf II

Einbauteil: Exclusive Car-Audio, A-8412 Tello/Tord



Preis (ohne Einbau): um 10570 Mark

- + audiophiler Klang mit sehr guter Bühn
- + äußerst extravaganter, perfekter Einbau

Testurteil **Mobil**
Preis/Leistung nicht relevant

das vordere 20er-Chassis übernahm
gleichermaßen druckvoll, wenn auch
nicht ganz so impulsiv den Kickbaßbe-
reich. Gepaart mit der überragenden
Einbaugüte zählt der Vizeweltmeis-
ter-Golf sicherlich zur aufwendigsten
und besten Installation, die uns je unter
die Augen oder besser Ohren kam. Da
können wir nur schwer verstehen, wes-
halb Steven Sailer seinen vielprämierten
Golf jetzt zum Kauf anbietet. Aber der
österreichische Einbauguru braucht ein-
fach eine neue Herausforderung. Wir
sind gespannt.

Peter Kipfelsberger

EINBAUPROFIL

- CO-Tuner Alpine 7809L (um 1800 Mark)
- Signalprozessor Rockford Fosgate EPX2 (um 1800 Mark)
- Aktivweiche Rockford Fosgate Punch 3x (um 350 Mark)
- 2 x Zweikanal-Endstufe Rockford Fosgate Punch 250.2 (je um 1800 Mark)
- 2 x Einkanal-Endstufe Rockford Fosgate Punch 250.1 (je um 1800 Mark)
- Tief-/Mitteltöner (Front) Dynaudio MW 170 (um 800 Mark)
- Hochtöner (Front) Dynaudio Esotec 0260 (um 600 Mark)
- 2 x Subwoofer Rockford Fosgate PWR 812 im Badreflexgehäuse (je um 1000 Mark)
- 4 x Pufferelke Rockford Fosgate 1-Farad RP 7410 (um 300 Mark)
- Einbaumaterial (um 3500 Mark)
- Einbauzeit (um 1300 Stunden)