

Es zählt, was hinten rauskommt

„Black Diamond“ – so heißt das Chevy-SSR-Projekt bei Rockford Fosgate. Hier kommt ein Showcar-Diamant.

Von Heiko Döbber

Was der Chevy SSR eigentlich ist, lässt sich gar nicht so einfach definieren – er ist Cabrio, Pickup und Spaßmobil, ganz offiziell firmiert er sogar als Lastwagen. Lastwagen? Richtig gehört, der Chevy SSR von Rockford Fosgate ist als LKW zugelassen, da seine Fahrerkabine kleiner geriet als die „Nutzfläche“ dahinter.

Die interessante Mischung aus Retro-Look und imposanten Maßen (4,80 Meter lang, fast 2 Meter breit) ist ein echter Blickfang. Damit eignet sich der Chevy SSR ideal als Showcar. Das dachte sich auch Rockford Fosgate – und beauftragte Dennis Huth von der Garage of Sound in Worms damit, dem V8-Boliden eine Anlage einzubauen, die dem 5,3-Liter-Motor mit 300 PS ebenbürtig ist. Die gigantische Ladefläche des SSR bot sich geradezu an, in

sie eine weitläufige HiFi-Landschaft zu integrieren. Die Konsequenz: Im Innenraum hat man von alledem gar nichts, denn im geschlossenen Zustand schirmt der Deckel die Ladefläche komplett ab. Der SSR soll aber ohnehin nur auf Messen als Showcar dienen, unterwegs muss dann das Frontsystem in der Fahrgastzelle ausreichen.

Damit auch hier ein angemessenes musikalisches Fundament zu hören sein würde, ent-



Schwarzer Diamant: Der SSR ist auch von außen eine Wucht, die mattschwarze Folierung verleiht dem Pickup eine einmalige Optik.





Oben: Die Positionierung der Hochtöner in den A-Säulen sorgt für eine ordentliche Bühnenabbildung bei der Musikwiedergabe.



Steuerzentrale: Über dem Automatik-Wählhebel residiert das Autoradio. Im SSR kommt ein MAX-668 RVD von Clarion zum Einsatz.

schied sich Dennis Huth für den Komplettumbau der Türen und eine großzügige Lautsprecherbestückung. Die neuen Türverkleidungen nehmen nun außer je einem ESX-Monitor (VM 701 S, je 150 Euro) auch den Mitteltöner des Frontsystems Rockford Fosgate T 1652-S (je 280 Euro) sowie zwei zusätzliche Kickbässe aus dem gleichen System auf. Der Hochtöner des Hauptsystems wurde akustisch ideal in neu aufgebauten A-Säulen platziert.

Wenn es richtig krachen soll, muss die Heckklappe des SSR geöffnet werden. Das funktioniert

dank einer eigens für dieses Projekt in Zusammenarbeit mit Multi-Man IT-Systems entwickelten Prozessorsteuerung vollautomatisch und über die Original-Fernbedienung des Autos gesteuert.

Dieser Prozessor übernimmt auch die Steuerung der Lichteffekte – wenn die Klappe öffnet, blinkt der gesamte Kofferraum, wenn sie dann fertig ausgefahren ist, geht die Beleuchtung in den Dauerbetrieb über – cool.

Im Falle des SSR gilt: „Große Klappe, viel dahinter“. Denn was da von der ehemaligen Ladefläche tönt, ist HiFi-Power pur. Insgesamt sechs Rockford-Woofers vom Typ P3 D4 12 (je 300 Euro) pumpen in einem rund 300 Liter großen Bassreflex-Gehäuse, das Dennis Huth so konstruiert hat, dass sich zusammen mit der geöffneten Ladeklappe ein zusätzlicher Horneffekt für extrabrutale Tiefbässe ergibt.

Vier Koaxe sorgen für Pegel

Damit's nicht nur im Bassbereich richtig abgeht, wurden zusätzlich vier Koax-Lautsprecher vom Typ T 1652 (je 150 Euro) verbaut. Diese sitzen wie die Endstufen im Kofferraumdeckel des Chevy. Bei der Verstärkerwahl griff Huth zweimal zu Rockfords Vierkanaler T 1000-4 (je 1300 Euro) für das Frontsystem und die vier Heck-Koaxe – und setzte zusätzlich zwei ultrakräftige T 2500-1 bd (je 1500 Euro) ein, von denen sich jeweils eine um drei Subwoofer kümmert.

Um der Heckklappe genügend Stabilität zu verleihen, damit sie die schweren Endstufen hält und auch bei dem Heckklappen-Umbau von üblichen Gasdruckfedern zum elektrischen Antrieb nicht nachgibt, hat Huth hier extra ein massives Metallstreben-Gerippe eingeschweißt. Ein entsprechender Sen-

sor erkennt sogar, ob die Heckklappe geöffnet oder geschlossen ist und gibt dieses Signal an die selbst entwickelte Prozessor-Steuerung weiter. Die sorgt dann dafür, dass bei geschlossener Haube nur der Verstärker für die Fahrgastzellen-Beschallung aktiv ist – das nennt sich durchdacht.

Für die Show sorgt neben den Monitoren in der Tür eine ausgefuchste Beleuchtung: Dennis Huth verbrachte pro Lautsprecher mehrere Stunden damit, einen passenden Plexiglasring zu fräsen und diesen mit je vier LEDs samt selbst gelöteter Platine zu bestücken, um so jeden einzelnen Lautsprecher zu hinterleuchten.

Auf der Ladefläche illuminierte er zusätzlich das Subwoofer-Gehäuse und die Endstufen. Drei weitere ESX-Monitore in der unteren Ladeklappe sorgen für den Rest.

Fünf Batterien geben Kraft

Um die Stromversorgung auch im Dauer-Power-Messebetrieb aufrecht zu erhalten, kommen neben einem entsprechend dimensionierten Netzteil fünf kräftige Stinger-Batterien vom Typ SP 1000 zum Einsatz. Sie können zusammengekommen im Ernstfall bis zu 10 000 Ampere Strom liefern – das sollte reichen.

Der Hörcheck erfolgte natürlich standesgemäß bei geöffneter Heckklappe. Was dann passierte, kann man getrost als gewaltig bezeichnen. Die Woofer pumpen einen unglaublichen Bass-Wind aus ihren Gehäusen, die vier Koaxe und das potente Frontsystem kamen auch bei hohen Pegeln noch locker mit und erzeugten zusammen mit den Woofern einen Schalldruckpegel, der wirklich jeder Disco gut zu Gesicht stünde.



Bild und Ton: Die neuen Türverkleidungen nehmen außer einem Monitor auch drei 16er-Bässe von Rockford Fosgate auf.