

# Sitzt



# & basst

**Ein fertiger Reserverad-Subwoofer? Praktisch! Die Syrincs Wheelbomb ist der erste Vertreter dieser Spezies.**

Von Holger Seybold

**E**infach genial: Man verbannt das Reserverad aus seiner Mulde im Kofferraum und platziert dort stattdessen den Subwoofer. Außer bei Fahrzeugen, die bloß ein Notrad oder ein Tire-Fit-System an Bord haben, reicht der Platz dafür in der Regel aus.

Nun gibt es mehrere Wege, den Sub in die Mulde zu bekommen. Ganz simpel ist eine passgenaue Bodenplatte mit Woofer-Ausschnitt, an deren Unterseite man das Chassis mon-

tiert. Allerdings wird dies nicht immer hundertprozentig dicht, auch ist das Muldenblech nicht gerade stabil. Das Chassis muss überdies die nötigen Parameter besitzen, um mit diesen Gegebenheiten zurechtzukommen.

Man kann sich auch ein individuelles Gehäuse bauen, entweder mit einem MDF-Rundzylinder (siehe Einbaukurs in *autohifi* 4/2005) oder aus GFK. Dies erfordert aber Geschick und kostet Zeit.

Dank Syrincs gibt es nun einen dritten Weg, der am wenigsten Arbeit macht – einen Subwoofer, der bereits im fertigen Reserveradgehäuse schlummert und nur noch eingesetzt zu werden braucht. Das gute Stück heißt Wheelbomb und ist für 680 Euro zu haben.

Die äußeren Abmessungen des fertigen Reserverad-Subwoofers orientieren sich am Wolfsburger Dauerbrenner Golf IV. Mit

gut 66 cm Durchmesser und einer Bauhöhe von knapp 20 cm passt die Radbombe prinzipiell in alle Fahrzeuge mit vollwertigem Ersatzrad. Speziell für den Vierer-Golf ist die

Vorderseite leicht zurückgeformt, damit sie sich an die Heckverkleidung anschmiegt.

Die Oberfläche in Silbergrau-Metallic ist pulverbeschichtet und hinterlässt einen sehr wertigen Eindruck. Die Schriftzüge „Syrincs“ und „Wheelbomb“ sowie der bekannte Syrincs-Vogel sind eingefräst, wobei das Auge des Maskottchens in Form einer blauen LED leuchtet. Den Strom erhält die Leuchtdiode über Anschlussklemmen, die zusammen mit dem massiven und vergoldeten Schraubterminal des Woofer's an der Unterseite der Kiste versenkt sind.

Befestigt wird das Konstrukt am besten mit der Zentralschraube des Reserverads. Dafür muss man das Chassis entfernen und ein entsprechend großes Loch in das Gehäuse bohren. An der vorgesehenen Stelle befindet sich innen bereits eine große Metallscheibe, die nun als Unterlegscheibe fungiert. Später schützen vier Streben die Membran vor Wasserkräften und Hartschalenkoffern.

Die Reflexöffnung sollte allerdings frei bleiben, damit sie einwandfrei funktioniert. Wer ein bisschen Zeit hat, der kann sich aus einer dünnen Holz- oder Faserplatte eine neue Kofferraumabdeckung samt Ausschnitt bauen.

Bei ausgebautem Chassis kann man den aufwendigen Verlauf des Reflexkanals im Inneren schön erkennen. Er beginnt mit einer gebogenen Mündung, zieht dann parallel zur Außenwand und führt schließlich in einer Art Rutsche zur Oberseite mit einer gut 18 x 14 cm großen Öffnung.

Daran haben die Syrincs-Mannen offensichtlich lange ▶

## Die Wheelbomb passt in die Reserveradmulden von Golf IV und Co.

getüftelt. Die Abstimmfrequenz liegt mit 45 Hz zwar nicht allzu tief, ist jedoch praxisgerecht gewählt.

Der 30-cm-Woofer stammt aus der italienischen PA-Schmiede Eighteen Sound. Die PA-typische Papiermembran weist sieben Versteifungsringe auf, die normale Gummisicke signalisiert hingegen eine höhere Auslenkung, als sie bei PA-Chassis üblich ist. Angetrieben wird der Konus von einer üppigen 3-Zoll-Spule (76 mm), die in insgesamt vier Lagen sowohl innen als auch außen auf dem Träger gewickelt ist.

Durch zahlreiche Schlitz zwischen Polplatte und der doppelten Zentrierspinne ist der Antrieb gekühlt, nominell 400 Watt RMS dürfen über die verchromten Push-Terminals zufließen.

Für den Maximalpegel von 118 dB bei 70 Hz sind genau 1000 Watt notwendig; diese Leistung darf allerdings nicht dauerhaft anliegen, sonst droht dem Chassis der Hitzetod. Bei 30 Hz kam er aufgrund seiner höheren Abstimmung folgerichtig nicht auf Rekordwerte.

In unserem Test-Golf IV machte sich der reduzierte Tiefbass akustisch allerdings kaum bemerkbar. Bis in tiefe Lagen hing die Wheelbomb richtig gut am Gas und schälte die Bass-Strukturen sauber aus der Musik heraus. Punchige Bässe schmetterte sie derartig trocken in den Innenraum, dass das Zwerchfell in rhythmische Wallung



geriet. Sauber und punktgenau trafen die Schläge. Herrlich!

Dank seiner impulsiven Spielweise gelang auch die Ankopplung ans Frontsystem wunderbar. Erst bei komplexeren Tracks mit

Tiefbass-Teppich und gleichzeitigen Kicks hätte noch eine Portion mehr Durchsetzungsvermögen in höheren

Pegelregionen gutgetan. Dennoch ist die SyrinCS Wheelbomb mit ihren 37 Klangpunkten der am besten klingenden Gehäuse-Subwoofer unserer Bestenliste.

**Fazit: Die pfiffige Wheelbomb ist schnell installiert und klingt auch noch super – was will man mehr?**

**Treibende Kraft: Das 30-cm-Gusskorb-Chassis besitzt einen kräftigen Antrieb.**

**Backstage: Auf der Unterseite sitzen die Terminals für den Subwoofer und die Leuchtdiode.**

## Die Wheelbomb ist einer der am besten klingenden Gehäuse-Subwoofer



Discovery Channel: Der Reflexkanal ist sehr aufwendig geformt.

Passgenau: Die Wheelbomb sitzt in der Reserveradmulde, die Streben halten Gepäckstücke fern.

## DATENBLATT



**Wheelbomb 680 Euro**

Vertrieb: SyrinCS Audiotechnik www.syrinCS.de  
Büchnerstraße 6, 38118 Braunschweig

### Top & Flop

- + hervorragende Verarbeitung
- + solides Chassis
- + pfiffiges Design
- nicht billig

### autohifi-Messergebnisse

Gehäuse 27 l, Bassreflex  
Chassis-Bestückung 1x30 cm  
Abstimmung Reflexkanal -180 cm<sup>2</sup>, -65 cm lang

Abmessungen (Ømin/Ømax xT) 66,5/62 x 19,8 cm

Nennimpedanz 4 Ω

Minimale Impedanz 5,3 Ω

Schalldruckpegel (70 Hz, 2 V, 1 m) 88,2 dB

Maximaler Schalldruckpegel

70 Hz/50-Hz/30 Hz 118 dB/113 dB/93 dB

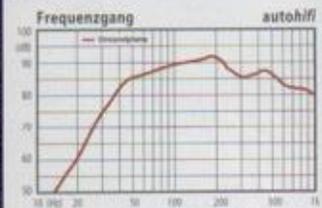
**Ausstattung Chassis:** 30-cm-Aluminium-Druckgusskorb, Belüftungsschlitze, verstärkte Papiermembran mit sieben Versteifungsringen, Gummisicke, 76-mm-Schwingspule, Ferrit-Antrieb, trompetenförmige Polkerbohrung mit Schutzgitter, verchromte Push-Terminals

**Ausstattung Gehäuse:** MDF-Rundgehäuse, doppelte, teils dreifache Frontplatte, vier verchromte Schutzbügel, gefräste Schriftzüge und Logo, LED-Beleuchtung, Effektlack, metrische Wooferschrauben, aufwendiger Reflexkanal mit Rutsche, vergoldete Schraubterminals versenkt

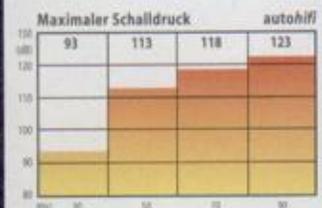
Empf. Verstärkerleistung 1000-2000 Watt

Empfohlene Trennfrequenz <60 Hz

Empfohlene Flankensteilheit >18 dB/Okt.



Unterhalb von 40 Hz steiler Abfall, darüber leicht ansteigender Verlauf, tiefe und steile Weichen-Trennung ratsam.



Steigende Maximalpegel zu hohen Frequenzen hin, geringe Ausbeute bei 30 Hz, Messung bei 50 Hz durch Kompression begrenzt.

### autohifi-Bewertung (max. 100 Punkte)

Klang (50)	37
Maximaler Schalldruck (40)	18
Verarbeitung (10)	8

### autohifi TESTURTEIL

Spitzenklasse **63** Punkte

Preis/Leistung ★★★★★