Ein 1303 mit Porsche-Technik? Nein, das trifft es nicht. Ein Porsche mit Käfer-Silhouette? Bingo. Genau das ist der Bugster 9.03. Was es dazu braucht und wie das geht weiß allein

DER MIXXER

Oben links: Zentrales Endrohr der Boxster-S-Sportauspuffanlage mit passendem Ausschnitt im gewölbten Abschlussblech **Oben mitte:** Wie am Porsche zieht der Sechszylinder die Ansaugluft über seitliche Öffnungen **Rechts:** Der 986er Instrumententräger bildet mit dem Armaturenbrett des 1303 eine perfekte Einheit, einschließlich Airbag -Lenkrad **Links:** Siegfried Rudolf schuf die ideale Symbiose von Käfer und Sportwagen

TEXT KLAUS MORHAMMER
FOTOS ROMAN BUCHTA

Käfer auf Porsche-Bodengruppe? Da denkt man unweigerlich sofort an den legendären Nordstadt-Käfer. Custom-Pionier Günter Artz vom Hannoveraner Autohaus Nordstadt hatte ihn 1972 auf VW-Porsche 914-6-Basis geschaffen. Klar, auch Sigi Rudolf kennt dieses Auto. Dennoch ging die Initialzündung zu seinem Porsche-Käfer-Projekt nicht auf den Artz-03 zurück, sondern erfasste ihn bei einem gedankenverlorenen Blick in die heimische Garage. Dort stand der Boxster seiner Frau, daneben sein getuntes Käfer Cabrio. Und plötzlich war sie da, die Vision der perfekten Symbiose aus geliebtem Käfer und bewundertem Zuffenhausener Sportwagen. Vor seinem geistigen Auge verschmolzen beide zu einer Einheit, die das Thema Mittelmotor-Käfer in modernster Form neu auferstehen lassen sollte. Käfer-Haus auf Boxster-Bodengruppe schrauben, so einfach funktioniert das freilich nicht. 1300 Stunden sind in diesem Umbau versenkt, von der Idee bis zur Fertigstellung vergingen drei Jahre. Zunächst wurde ein 986 besorgt, ein Unfall-Auto mit Seitenschaden und daher bestens geeignet. Besser noch: Der Bodengruppenspender war ein 3,2 Liter Boxster S. Die Karosserie wurde komplett gestrippt. Übrig blieb allein die Bodengruppe einschließlich der Federbeindome vorne und hinten, dazu die vordere Stehwand und der hintere Kofferraumboden. Das Leitbild war festgelegt: Es sollten praktisch alle technischen Komponenten des Boxsters übernommen werden, genauer gesagt, an ihrem originalen Porsche-Platz verbleiben: Vorder- wie Hinterachse, Motor, Getriebe, Antriebswellen, Lenkung und Bremsanlage. Einschließlich aller modernen technischen Errungenschaften, angefangen beim ABS, dem ESP, der Wegfahrsperre, der Servounterstüt-

Oben VW 1303 S, drunter Porsche Boxster S. Ein neues, modernes Kapitel Mittelmotor-Käfer

zung der Lenkung bis hin zum Fahrer-Airbag. Lediglich die Klimaanlage fiel der Metamorphose zum Opfer, allein aus Gewichtsgründen. Denn darüber bestand kein Zweifel: An Vmax würde es der Käfer seiner Aerodynamik wegen mit dem Boxster nicht aufnehmen können. In Sachen Beschleunigung aber, da könnte etwas gehen. Vorausgesetzt, der Käfer würde deutlich leichter als der Porsche. Um es vorweg zu nehmen: Die Kalkulation ging auf. Am Ende sparte der 1303 fast 250 Kilo und lässt heute den Boxster S mit 4,7 beim Null-Hundert-Sprint um eine ganze Sekunde stehen. In der Höchstgeschwindigkeit freilich erreicht er bei 235 das Ende der Fahnenstange, der Boxster läuft derweil bis 260. Dazu bräuchte der Käfer jedoch deutlich mehr Power. Eine GT3-Maschine vielleicht? Nur keine falschen Vorstellungen, Sigi Rudolf schmiedet längst derartige Pläne! Technisch wäre das, nachdem der Prototyp nun steht und auch bereits ausgiebig positiv getestet ist, ohne große, weitere Klimmzüge möglich. Doch im Moment fahren wir noch Boxster – und das ist der 1303 auch zulassungstechnisch geblieben: ein 986 mit geändertem Aufbau. Dabei passt beides viel besser als damals beim Nordstadt-Auto.

Der Radstand des Boxsters ist gerade mal fünf Millimeter kürzer als der des 1303, der ja als Federbein-Käfer mit langem Vorderwagen nicht die käfertypischen zwei Meter vierzig aufweist, sondern 20 Millimeter mehr. Günter Artz musste seinerzeit ganze 30 Millimeter optisch an den hinteren Kotflügeln ausgleichen, was der Seitenansicht des Ur-Mittelmotor-03 nicht wirklich gut bekam. Am Verbreitern der Kotflügel führte jedoch auch beim Boxster-Käfer kein Weg vorbei. Die Radabdeckungen sind innen mit Blechstreifen erweitert, die schön rund in Form getrieben wurden. Entsprechend waren neue Trittbretter anzufertigen. Die hintere Stoßstange erhielt mittig ebenfalls ein Stück eingesetzt. Das Käfer-Haus ist mit der 986-Bodengruppe zu einer selbsttragenden Einheit verschweißt. Lediglich am Vorderwagen mussten dazu die Seitenwände rund einen Zentimeter nach außen gedrückt werden, um den Federbeindomen des Porsche genügend Raum zu gewähren. Das hatte zur Folge, dass auch die Kofferraumhaube um dieses Maß in die Breite wuchs. Längsverstärkungen halten die neue Einheit in Form. Leider verlangte der Gutachter zudem, dass das Schiebedach der 03-Karosse zugunsten höherer Steifigkeit der Dachpartie zu entfernen sei. Der Mann hat studiert und wird's wohl wissen. Schade drum ist's in jedem Fall. Er bestand auch auf eine Abrisskante am Heck. Diese Vorgabe ließ sich mithilfe eines modifizierten New Beetle Spoilers jedoch relativ einfach umsetzen. Als aufwändiger Akt erwies sich dagegen die Kühler-Platzierung. Statt der beiden jeweils seitlich in der Front angeordneten Porsche Wärmetauscher sit-

Unter der originalen Boxster-Abdeckung steckt auch im 1303 der wassergekühlte 3,2 Liter Sechszylinder-Vierventilboxer als Mittelmotor, eingefasst in flauschiges Porsche-Velour

Sogar der Lack ist ein Konzernprodukt: Grigio Telesto Metallic vom Lamborghini Gallardo Superleggera

Oben: Ungewohntes Ambiente unter der Motorhaube. Statt eines Lüfterrads steht hier nur ein Kühlwasser-Ausgleichsbehälter **Rechts oben:** Optimiert bringt es das 986-S-Aggregat auf 270 statt 252 PS **Rechts:** Die Sparco-Schalen sind in Leder und abgesteppptes Alcantara gehüllt

1. Hier sind 03-Karosse und Boxster-Bodengruppe bereits zu einer selbsttragenden Einheit verschweißt 2. Bis auf diesen knappen Rest wurde die Boxster Silhouette gestrippt. Das ist die Ansicht von schräg vorne 3. ... und das die Ansicht von schräg hinten 4. Vom gesamten Aufbau des erstaunlich gut erhaltenen Käfers blieb am Ende nur noch die äußere Hülle

BUGSTER 9.03

SIEGFRIED RUDOLF

KAROSSERIE: Käfer 1303 mit Porsche 986 Boxster S Bodengruppe, selbsttragend verschweißt, Käfer Baujahr 1973, Boxster Baujahr 2001, Kotflügel in Blech verbreitert, geschlitztes Frontblech, Trittbretter angefertigt, Boxster Lufteinlässe, modifizierter New Beetle Heckspoiler, Heckstoßstange verbreitert, Colorverglasung

INTERIEUR: Leder-Alcantara-Porsche-Velour-Ausstattung, Sparco Sitze, Boxster Instrumententräger, Boxster Airbag-Lenkrad, Alcantara-Himmel

MOTOR: 3,2 l Porsche Boxster S Vierventil-Sechszylinder als Mittelmotor, wassergekühlt, Steuergerät und Abgasregelung optimiert, 270 PS, E-Gas, Motronic ME 7.2, sequentielle Multipoint-Einspritzung, VarioCam-Nockenwellenverstellung, integrierte Trockensumpfschmierung, Boxster Sportauspuffanlage

GETRIEBE: Boxster S 6-Gang-Getriebe

FAHRWERK: McPherson Federbeine vorne und hinten, Porsche Boxster S Sport-Gewindefahrwerk, Stabilisatoren, innenbelüftete Bremsscheiben, Vierkolben Monobloc-Bremssättel, ABS, ESP, Servolenkung, BBS LeMans Räder, vorne 8,5x18 ET56, hinten 9x18 ET50, Bereifung vorne 205/40, hinten 225/40

KONTAKT: www.bugster.at

zen beim Käfer nun zwei zwar weniger hohe, dafür breitere Kühleinheiten in der Reserveradwanne hintereinander. Dahinter wiederum fanden die beiden originalen Kühlermasken mit ihren Ventilatoren nun nebeneinander Platz. Die Luftversorgung des Triebwerks gelang dagegen leichter. Wie beim Boxster zieht der Sechszylinder seine Ansaugluft über seitliche Einlässe.

Am höhenverstellbaren Sportfahrwerk aus dem Porsche-Programm und der Vierkolben-Monobloc-Bremsanlage des Boxster S stecken klassische BBS LeMans in achteinhalb und neun mal 18 Zoll mit pulverbeschichteten Sternen, bereift mit 205 und 225/40er Gummi. Innen fühlt man sich wie in einem Neuwagen. Da ist die originale Instrumenteneinheit mit Konsole vom Boxster verschmolzen mit der Schalttafel des 03, zweifarbig in Leder und Alcantara gehüllt wie auch die Sparco-Schalen. Der Himmel ist ebenfalls mit der wildlederähnlichen Microfaser bezogen. Die Türverkleidungen tragen schwarzes Leder, in Original-Optik abgenäht. Die Motorklappe hinter den Sitzen umschmeichelt Velour-Teppich. Links neben dem Airbag-Lenkrad sitzt das Zündschloss. Dieser 1303 ist eben doch ein echter Porsche! □

Die Fusion zweier Generationen. Nun hat der Porsche-Käfer auch einen Namen: Bugster 9.03