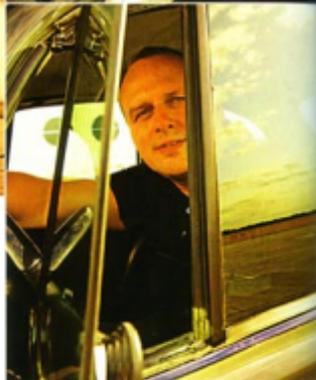


5



Forsch Nicht das Opfer einer halbblutigen Organverpflanzung, sondern die Konsequenz eines detailveressenen Projekts: So ist die Form des Heckspoilers Ergebnis von Aerodynamik-Messungen an der HFL Möding. Die 18-Zähler hat Siegfried Rudolfs Team ebenfalls untergebracht. Erstaunlicherweise.

des ambitionierten Tüftlers aus: „Ich wollte zeigen, was möglich ist.“ Wichtiger Nachsatz: „Aber ohne den Käfer mit Spoilern und Schwellern zu verunstalten. Der Charakter sollte erhalten bleiben, das Motto war Edel-Retro plus Understatement mit moderner Technik.“ Letztere besorgt im Wesentlichen ein 2001er Porsche Boxster, der sich in eine Leitplanke verfügt hatte. Diesen Freizeit-Sportler einer betülchten VW-Käfer-Schale unterzubehalten war prinzipiell einfach, hören doch beide auf 420 cm Radstand. Auch dem Mittelmotor-Layout stimmte sich der 130er nicht wirklich entgegen, die breitere Spur und die größeren Radkästen erforderten dann aber doch eine Menge Handarbeit. Schicht um Schicht zogen Rudolf und seine Hirtenberger Crew dem Boxster sein neues Kleid über – vor dem Gesetzgeber läuft das Gerät demzufolge als Boxster-Umbau –, verbreiterten die Fronthaube um zwei Zentimeter, trieben für die 18-Zöller neue Kotflügel, frästen Trittbretter und bauten Stoßstangen nach. „Das Wichtigste war, trotz der veränderten Proportionen das Gesamtbild zu erhalten. Die Neuteile haben wir originalgetreu

nachgebaut, ansonsten haben wir so viel wie möglich in Leichtbau gemacht.“ Mit exakt 1001 kg Gewicht bringt die Neuschöpfung dann auch 270 kg weniger als der Organspender auf die Waage. Im Gegenzug hat man zusätzliche 20 PS in den Ganglien des 3,2-l-Sechszylinder-Boxer-motors gefunden, was dem Camouflage-Bomber 235 km/h Topspeed beschert.

Absiebt der Leistungskur wartet der Anabolika-Käfer nach insgesamt 1300 Arbeitsstunden und einer entsprechenden Wertsteigerung auf 120.000 Euro für den Prototyp mit nachgerade detailverliebter Ausgestaltung auf: Rundchronos, Bedien-Paneele, Heizungsdüsen wurden vom Boxster übernommen, mit Rauleder garniert und in die Käfer-Grundform eingebügelt. Vehemente Ernsthaftigkeit signalisieren rüdig beleederte Sparco-Sitze – nettes Fun-car ist er schließlich nicht, der ... Namenlose. Alles hat Siegfried Rudolf durchkalkuliert, geplant, aufs Perfekteste auf die Räder gebracht – nur einen Namen hat seine irre Kreation nicht. „Mir ist einfach noch nichts G'scheites eingefallen. Käfer-Boxster klingt ein bisschen fad.“ Alles andere als fad ist der Namen-

lose, wird er einmal losgelassen: Rüde schießen die 270 PS in die Hinterräder, Erste, Zweite – flieg, Käfer, flieg, Drinnen, hinterm Lenkrad, darf man mit der Schizophrenie klarkommen, unter einer opulenten Blechkuppel samt steil aufragender Windschutzscheibe zu sitzen und astreine Sportwagen-Werte abzurufen.

Noch blöder schauen nur die da draußen, die eine vertraute Silhouette im Fast Forward-Modus vorbeisuchen sehen. Sympathiebekundungen inklusive. Rudolf: „Das ist eigentlich das Schönste: Keiner neidet einem dieses Auto, die Leute winken einem sogar zu.“ Ein gutes Gefühl, das der Mann für 85.000 Euro auch anderen zukommen lassen will. Eine weitere Eskalationsstufe Porsche-VW-Fusion ist bereits in der Pipeline: Das tragende Element der neuen Beziehung hört auf den schlichten Namen „GT3“. Das wären dann 415 PS. Was für ein Freak. ●



Plattformstrategie. Man nehme einen etwas verunfallten 2001er Porsche Boxster als technischen Unterbau und eine 1303er-Käfer-Karosserie als optische Zierde (nicht umgekehrt!) und füge die beiden dank nahezu identem Radstand einfach zusammen. Könnte man meinen. Tatsächlich aber stecken im Ergebnis zwei Jahre Tüftelerei, viele Sonderanfertigungen und 1300 Arbeitsstunden. Finaler Schmuck: das Edel-Grau „Grigio Telesio“, eine Lamborghini-Farbe.