

CLASSIC DRIVER

Bisimotos Porsche 935 Restomods werden Ihren Blick auf Elektroautos verändern

Lead

Es gibt wenige Leute in der Autowelt, die so fachkundig, passioniert und talentiert sind wie Bisi Ezerioha. Als wir von zwei LA unsicher machenden Porsche 935 Restomods hörten, mussten wir den Tuning-Magier zu einem Gespräch über Elektroautos, Tuning und die Geheimnisse des Universums aufsuchen.



Bisi Ezerioha ist so etwas wie eine Berühmtheit in der Tuningszene von Los Angeles. Nachdem er zunächst durch seine ballistisch getunten Hondas – darunter ein 1000 PS starker Odyssey Minivan – und danach durch seine wilden Porsche Bekanntheit erlangte, ist die Geschichte über seine Anfänge in der Tuning-Szene vielleicht noch faszinierender.

Als ein in Nigeria in eine Familie von Wissenschaftlern Hineingeborener war Bisi von klein auf von Mechanik fasziniert. Während die meisten Eltern ihre Kinder eher davon abhalten würden, technische Geräte zu zerlegen, ermutigten sein Vater, ein Geologe, und seine Mutter, eine Biochemikerin, ihn dazu – natürlich unter der Bedingung, dass er alles, was er zerlegt hatte, auch wieder zusammenbauen würde. Bald entwickelte sich aus dieser Neugierde eine Affinität zu den Naturwissenschaften, und dank seines Talents und seines Fleißes übersprang Bisi einige Klassen. Im Alter von 14 Jahren (!) bestand er seine A-Level-Examen und reiste mit Erlaubnis seiner Eltern nach Amerika, um dort Ingenieurwissenschaften zu studieren. Während beide Eltern verständlicherweise zu sehr mit ihrer Arbeit beschäftigt waren, um ihren Sohn in die Staaten zu begleiten, kam Bisi bei alten Freunden seines Vaters, die er noch aus den 1960er-Jahren kannte und die in einem schönen Viertel von Los Angeles lebten, unter.



Als Bisi 1989 auf dem internationalen Flughafen von LA landete, stellte sich jedoch heraus, dass sich das Viertel namens Compton inzwischen etwas verändert hatte. Während er tagsüber Ingenieurwissenschaften studierte, wandte er sein Wissen nachts bei Straßenrennen an. „So kam ich zu meinem Spitznamen ‚Bisimoto‘, von den Straßenrennen“, erzählt er. „Im Gegensatz zu heute gab es in den frühen 1990er-Jahren nicht viele Teile, wenn man japanische Importfahrzeuge modifizieren wollte. Ich nutzte meine Erfahrungen aus der Schule und dem Chemieingenieurwesen und wandte sie auf meinen 1988er Honda CRX an. Verstehen Sie mich nicht falsch, ich habe eine Menge Mist gebaut und unzählige Motoren in die Luft gejagt, aber das hat mich nicht entmutigt.“ Bisi beschreibt sich selbst als „Jemand, der die Technik liebt, der über den Tellerrand hinausschaut und keine Angst vor dem Unbekannten hat“, und es ist diese fehlende Angst, auf die er seinen Erfolg zurückführt. Dreieinhalb Jahrzehnte, nachdem der nigerianische Teenager in L.A. gelandet war, schlägt er immer noch alle Vorsicht in den Wind und entwickelt einige der wildesten und verrücktesten Konstruktionen in diesem Teil der Milchstraße. Wir haben uns mit dem genialen Ingenieur in seiner Werkstatt im westlich von LA gelegenen Ontario getroffen, um uns die neuesten und besten Bisimoto-Kreationen persönlich anzusehen. Wir können mit Sicherheit sagen, dass wir nicht enttäuscht wurden!

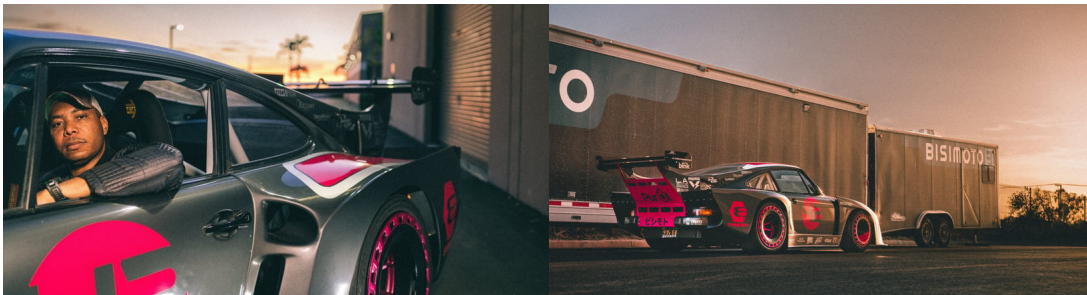


Bisi, es ist ein echtes Privileg, mit Ihnen sprechen zu dürfen. Sie haben zwei 935 hier, und obwohl sie sich auf den ersten Blick sehr ähnlich sehen, wissen wir, dass sie unter der Oberfläche sehr unterschiedlich sind. Könnten Sie uns etwas mehr darüber erzählen, angefangen mit dem blauen Auto?

„Das blaue Auto ist eine Hommage an die amerikanische Reaktion auf die 935 von Kremer. Als das Porsche-Werk den Bau von Kunden-935er Anfang 1980 eingestellt hatte, sprang Kremer mit seinem K3 in die Lücke. Der Porsche 935 M16 war dann Amerikas Antwort auf die Kölner 935er. Er hat einen Bodykit von AIR (American International Racing), mit Doppelscheinwerfern und einer Karosserie, die nicht nur sehr schnittig, sondern auch aerodynamisch ausgefeilt ist. Es handelt sich um ein wirklich cleveres Design und es ist auch noch deutlich gestreckter als bei einem K3. Das war wirklich sehr aufregend für mich, auch weil ich in den USA als DER Spezialist für 935er bekannt werden wollte. Zumal ich das Gefühl hatte, dass viele Leute nicht viel über diese Modelle wussten.“



„Das Fahrgestell dieses Wagens stammt von einem 911er aus dem Jahr 1975, den ich in meinem Bestand hatte. So konnte ich nebenbei auch ein kleines Schlupfloch ausnutzen, denn in den USA gilt ein Auto, das vor 1975 gebaut wurde, als historisches Fahrzeug und kann, obwohl es mit Benzin betrieben wird, weil von den heutigen Abgasgesetzen befreit legal für den Betrieb auf der Straße zugelassen werden. Wie Sie sich vorstellen können, liebe ich die luftgekühlten 935er-Rennwagen von früher, bin aber kein großer Verfechter alter Technik. Deshalb habe ich in dieses Fahrzeug einen wassergekühlten M96-Boxer mit 903 PS und Doppelturbo aus einem 996er eingebaut. Das Schöne daran ist, dass man dank der Wasserkühlung ohne viel Ladedruck verdammt viele PS erzeugen kann.“



Es besteht kein Zweifel: Ihr 935 M16 ist ein Monster! Aber Sie haben heute ein noch interessanteres Auto hier. Können Sie uns bitte erzählen, wie Ihr 935 K3V entstanden ist?

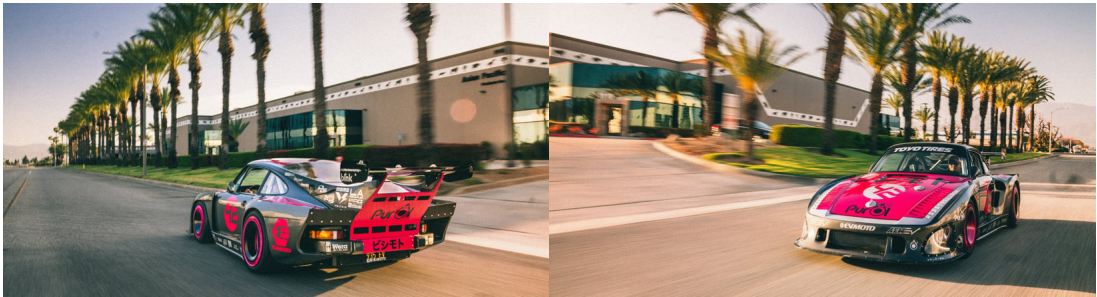
„Ob Sie es glauben oder nicht, der 935 K3V hat etwa 300 PS weniger als der M16, aber beschleunigt schneller von 0 auf 100 km/h! Dieses Fahrzeug wurde vor dem M16 gebaut und war ursprünglich ein serienmäßiger 1984er SC; ich hatte ihn in meiner Werkstatt und musste etwas damit machen. Der Marketingleiter eines meiner technischen Partner kam auf mich zu – ich hatte in der Vergangenheit Autos für ihre Stände auf der SEMA gebaut – und wollte, dass ich etwas Verrücktes mit einem Porsche mache. Ich hatte von einem der Kuratoren in Monterey originale Kremer-Gussformen gefunden, also sagte ich, warum machen wir nicht einen Porsche 935? Niemand hatte zuvor einen straßenzugelassenen 935 gesehen – und wir einigten uns per Handschlag auf eine Summe.“

„Also begann ich ohne eine Vorauszahlung mit dem Bau, was für mich extrem teuer war. Die Karosserie wurde auf das SC-Chassis aufgepfropft, und alles sah gut aus. Der Wagen sollte mit Benzin betrieben werden, geplant hatte ich einen 964er-Motor mit zwei Turboladern und sequentieller Schaltung. Dann wurde der Herr, dem ich die Hand geschüttelt hatte, von der Firma gefeuert, weil er Gelder veruntreut hatte, und unser Projekt wurde auf Eis gelegt. Ich saß also mit diesem halb fertigen Auto, in das ich eine Menge Zeit und Geld investiert und für das ich keine Entschädigung erhalten hatte, fest. Es stand als Rohkarosserie in einer Lackiererei und ich wusste nicht, was ich jetzt damit machen sollte.“



Das klingt wirklich nicht gerade ideal! Wie haben Sie dieses Pech dann in den Erfolg verwandelt, zu dem der 935 K3V am Ende doch noch geworden ist?

„Nun, wir bauten einen 700 PS starken Hyundai für den Stand von Harmon Kardon auf der CES – der großen elektronischen Konsumermesse in Las Vegas – und ich bekam die Gelegenheit, die Messe zu besuchen. Ich war einfach überwältigt von dem, was ich dort sah: Die Stände waren größer als die auf der SEMA, und die Budgets waren zehnmal höher als das, was ich je erlebt hatte. Vor fünf Jahren war ich ein eingefleischter Petrolhead und dachte, Elektroautos seien etwas für Baumumarmen und Leute mit Hanfsandalen. Als ich jedoch alle meine Partner mit Elektrofahrzeugen an ihren Ständen sah, wurde mir klar, dass ich mich damit anfreunden musste, ob es mir nun gefiel oder nicht. Also beschloss ich, die Sache positiv zu sehen und das Chassis, das ich hatte, für den Bau eines elektrischen 935 zu verwenden.“



„Der 935 K3V war bis dahin das teuerste Auto, das ich je gebaut habe. Warum? Nun weil ich so viele Fehler gemacht habe. Ich habe mit Bekannten aus der ganzen Branche gesprochen, und alle gaben mir die falschen Ratschläge, also kaufte ich viele Komponenten, die ich dann gar nicht verwenden konnte. Nach elf Monaten und vielen gebrochenen Antriebswellen hatte ich den Wagen dann endlich fertig: Er hat einen 636 PS starken, speziell angefertigten 3-Phasen-Wechselstrom-Induktionsmotor, der mit einem Ein-Gang-Getriebe verbunden ist. Als ich ihn das erste Mal fuhr, hätte ich mir fast in die Hose gepinkelt. Er schafft den Sprint von 0 auf 60 Meilen oder 96 km/h in 2,06 Sekunden! Die Tatsache, dass das Drehmoment so unglaublich ist und der Sound dieses einzigartige Kompressor-Heulen hat, hat mich über Nacht zu einem Fan von Elektroautos gemacht. Es war das Geilste, was ich je gefahren bin.“

„Es war nur bedauerlich, dass mein Wissen über Elektroautos nicht auf persönlichen Erfahrungen beruhte, sondern auf dem, was ich von anderen hörte. Wie dem auch sei: Viele Leute sagen, dass Elektroautos langweilig seien, aber das ist nicht wahr. Wenn man ein wirkliches Hochleistungs-Elektroauto fährt, ist das ein völlig anderes Erlebnis. Das Schlüsselwort ist ‚anders‘. Das Auto hat immer noch eine Seele, und man bekommt in bestimmten Bereichen sogar mehr Feedback. Vor fünf Jahren hätte ich Sie aus meinem Geschäft geworfen, wenn Sie Elektroautos auch nur erwähnt hätten; jetzt sind die meisten Kundenautos in meinem Betrieb EVs.“



Neben dem verrückten Bodykit erregte vor allem die atemberaubende Optik des K3V unsere Aufmerksamkeit. Welche Geschichte steckt hinter der Lackierung?

„Es gab ein japanisches Rennteam namens Gozzi, das mit Porsche 935 Rennen fuhr. Am bekanntesten ist sicher der von Kremer 1980 in Le Mans eingesetzte K3 mit Startnummer 42 in diesem rosa-weißen Farbschema. Für mich als jemand, der früher an japanischen Autos gearbeitet hat, gab es da eine Verbindung. Durch meine Beziehung zu EA lernte ich diesen sehr talentierten Grafiker namens Andy Blackmore kennen, ein toller Typ. Ich entschied mich für seine Unterstützung und sagte ihm, dass Gozzi ein Team sei, das ich immer bewundert habe und dass ich an meinem Porsche eine Anspielung auf sie machen wollte, jedoch auch mit einem starken Bisimoto-Touch. Da viele meiner Autos in sehr metallischen, leuchtenden Farben glänzen, wollte ich nicht das rosa-weiße Motiv wie beim Le Mans-Porsche von 1980 verwenden. Andy hatte dann die Idee für eine schiefergraue Farbe mit diesen leuchtenden Akzenten in Pink; das war ganz allein sein Entwurf. Und wir haben ihn auf der Grundlage seiner Zeichnungen zum Leben erweckt.“



„Ich liebe die Romanreihe ‚per Anhalter durch die Galaxis‘. Sie werden also ein paar Anspielungen finden. Wie die Startnummer 42: die Antwort auf die ultimative Frage nach dem Leben, dem Universum und allem. Das Auto hat auch einen speziellen Modus, den ich den ‚unendlichen Unwahrscheinlichkeitsmodus‘ nenne, weil er alle meine Sicherheits-Protokolle ignoriert: Ich habe ihn zweimal benutzt und werde es nie wieder tun, weil ich beim letzten Mal fast gegen einen Baum geprallt wäre! Es gibt einen Schalter im Inneren, um ihn zu aktivieren, und wenn man ihn betätigt, erscheinen die beiden Mäuse aus dem Film auf dem Bildschirm. Es sind die kleinen Dinge wie diese, die ich liebe.“



Sie haben gerade den absolut fantastischen 935 MOBY X vorgestellt. Was ist anders an ihm und wie hat sich das Auto im Vergleich zu den beiden 935, mit denen wir Zeit verbracht haben, entwickelt?

„Der K3V ist im Wesentlichen der Vorgänger des MOBY X, und der MOBY X ist das Essenz aus allem, was ich aus dem K3V gelernt habe. Die größte Veränderung betrifft das Batteriesystem. Ob Sie es glauben oder nicht, der K3V verwendet noch luftgekühlte Batterien, und ich erkannte, dass ich eine bessere thermische Kühlung brauchte, also spendierte ich dem MOBY X wassergekühlte Akkus. Außerdem habe ich von Anfang an eine Schnellladefunktion eingebaut. MOBY X war ein Neuanfang, also ist das, was Sie sehen, das, was ich von Anfang an machen wollte. Es war mir auch sehr wichtig, dass er mehr nach Erstausrüster und nicht nach Nachrüster aussieht. Deshalb sieht sogar die Pedaleinheit des MOBY X wie eine Werksanfertigung aus, es fehlt nur ein Kupplungspedal.“

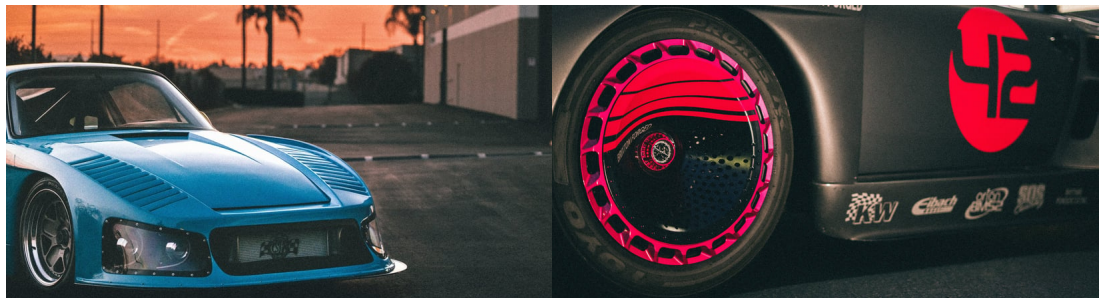
„Es hat noch nie einen straßentauglichen Moby Dick gegeben. Ich habe auch Gussformen des originalen Porsche 935 Moby Dick gefunden; das Einzige, was mein Entwurf nicht hat, ist ein Heckspoiler. Als ich den K3V auf der SEMA 2019 vorstellte, stellte ich fest, dass der Anstellwinkel des Flügels zwar großartig war, um Abtrieb zu erzeugen, und er sah auch cool aus, aber meine Reichweite ging beim Fahren auf der Straße den Bach runter. Als ich also den MOBY X baute, wollte ich die Reichweite im Vergleich zum K3V verbessern, also kein Heckflügel! Auch wenn die Hardware ähnlich ist, wollte ich die Form flüssiger machen und die Anzahl der Öffnungen am Auto reduzieren. NACA-Düsen sind eine großartige Möglichkeit, kühle Luft zu erzeugen, ohne dass der Luftwiderstand zu stark zunimmt, und alle Einlässe am Auto sind funktional. Es ist übrigens riesig! Viel größer als alle anderen Autos, die ich bisher gebaut habe, und es passt kaum auf einen meiner Anhänger. Wirklich das Nonplusultra in Bezug auf das, was ich aus meinen bisherigen Projekten gelernt habe.“



Wie hebt sich das Fahrerlebnis Ihrer E-Fahrzeuge von anderen Produkten auf dem Markt ab?

„Die Menschen, die sich dem Bau von Elektrofahrzeugen beschäftigen, sind in erster Linie Ingenieure. Wenn man sich anschaut, wie diese Autos hergestellt werden, haben einige Bildschirme zum Einschalten, andere haben eine Vielzahl von Schaltern, die der Fahrer verstehen muss. Wenn ich meine leistungsstarken Elektroautos baue, dann so, dass auch eine Großmutter sie fahren könnte, wenn sie wollte.“

„Ich versuche eine vereinfachte, saubere und nostalgische Erfahrung mit moderner Technologie zu verschmelzen. Das Alte zu würdigen und gleichzeitig das Neue anzunehmen. Kürzlich nahm ich mit dem K3V an einer 100-Meilen-Porsche-Rallye teil, und er war das einzige Elektroauto dort. Während andere nach einer Bergprüfung anhalten mussten, um zu tanken, konnte ich mir das sparen, weil ich auf dem Weg nach unten mit Hilfe der regenerativen Bremsen die Batterie wieder nachladen konnte.. Ich möchte den Fans solcher Autos diese Möglichkeit eröffnen, damit sie sich auf das konzentrieren können, was sie lieben: das Autofahren!“



Und schließlich: Wie sieht die Zukunft von Bisimoto aus? Sehen Sie, dass sich Ihr Unternehmen weiter in Richtung Elektroautos bewegt, oder wird es immer eine Old-School-Verbrenner-Tuning-Komponente in Ihrem Geschäft geben?

„Wir werden das Tuning von Benzinmotoren niemals ganz aufgeben. Wenn also ein Kunde meine Hilfe braucht oder wenn wir Autos warten, die wir gebaut haben, werden wir immer da sein. Leistung wird immer unser Standpunkt sein; sich Autos vorzunehmen, die ziemlich aufregend sind, und sie noch spektakulärer zu machen, wird immer unser Ding sein. Wir werden uns aber auch immer für neue Technologien öffnen. Wenn die Zukunft Wasserstoff bringt, werden wir es tun! Was Sie bei uns immer wieder finden werden, sind coole Autos mit historischer Bedeutung und moderner Technologie. Egal ob es sich um einen Porsche 911, einen Caterham oder einen Rolls Royce Silver Shadow handelt. Es muss nicht unbedingt ein Elektroauto sein; wir sind an jeder Technologie interessiert, die unseren Kunden ein tolles Fahrerlebnis bietet.“

Fotos von Huckleberry Mountain für Classic Driver

Fotos von MOBY X von Khyzyl Saleem

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/bisimotos-porsche-935-restomods-werden-ihren-blick-auf-elektroautos-verandern>
© Classic Driver. All rights reserved.