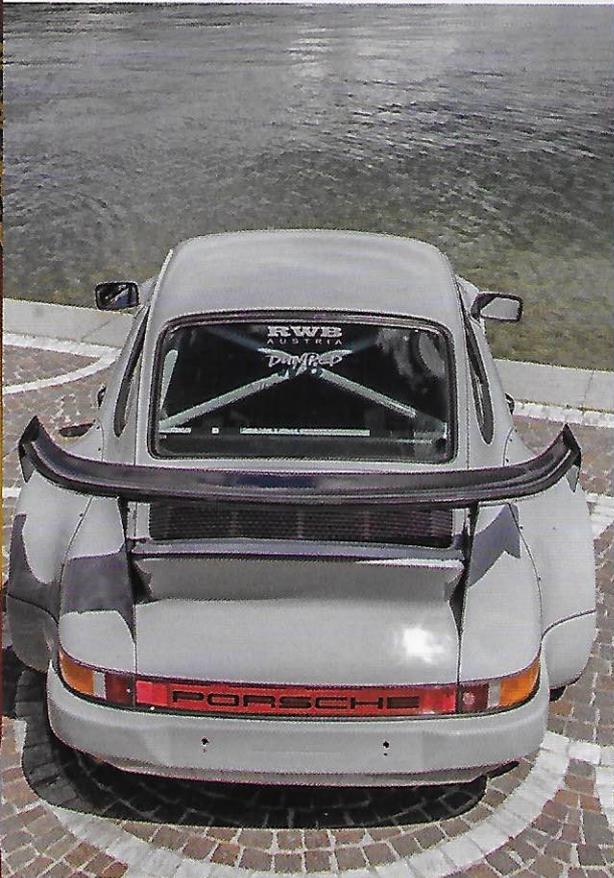


CHAMPION WING: der Mega-Heckflügel hat das Format eines kleinen Flugzeugleitwerks!



Die RWB-Werke erinnern an die Rennwagen der Siebziger.



Um den massiven Zuwachs von Spur und Rad-Reifen-Kombi zu generieren, mussten die originalen Kotflügel aufgeschnitten werden.

**E**rinnern Sie sich noch an die ersten Breitbau-Elfer des Japaners Akira Nakai? Böse Zungen behaupteten damals, er sei der Mann, der einen klassischen Porsche für Geld zersägt. Sein erstes Werk, ein Porsche 930, schnitt Nakai Anfang der Neunzigerjahre auf. Name des Ur-Projekts: „Stella Artois“ – benannt nach der Lieblingsbiermarke des Japaners. Der Stil des Autos ist schnell umrissen: Der Turbo ist massiv breit, extrem tief, hat einen riesigen Spoiler und eine matt-schwarz gerollte Karosserie. Ein kompromissloser Race-Look und ein Stil, den Akira Nakai bis heute beibehalten hat.

Die Frage nach den Beweggründen für derart radikale Umbauten beantwortet am ehesten eine Reise in die Vergangenheit von Akira Nakai. In jungen Jahren tobte sich der bekennende Speedfreak auf den Straßen und Rennstrecken im Hinterland von Tokio aus. Sein favorisierter Race-Style waren Drift-Challenges, bei denen er selbst als 'Drifter' für das Team 'Rough World Drift Crew' an den Start ging. Seine Performance soll legendär gewesen sein. Das führte dazu, dass Nakai zu den Großen der Szene aufstieg – übrigens schon damals mit selbstgebaute Drifttools, wie seinem heiß gemachten Toyota AE86.

Mit dem Umbau des 930er-Porsche erfüllte er sich letztlich einen lang gehegten Traum. Der Elfer sollte sich zu einem Drift-Tool im derben Race-Look verwandeln. Ein Vorhaben, womit Herr Nakai

offenbar einen Nerv getroffen hatte. Plötzlich klingelten Leute aus aller Welt an seiner Tür, die ihn darum baten, ein Derivat des heißen Race-Elfers für sie zu bauen. Koste es, was es wolle. So entwickelte sich der einst kritisierte Tuner zum gefeierten Star, zum Breitbau-Papst.

Die Ergebnisse seiner Auftragsarbeiten sind stets eine Mixtur aus Aerodynamik-Paketen und Eye-Catchern. Der Stil des fertigen Autos ergibt sich dabei indes nicht allein aus den Kundenwünschen. Denn bei seinen Arbeiten folgt Akira einer äußerst entspannten Arbeitsweise: Er tut, wozu er Lust hat und was seinen Geschmack von Coolness trifft – ganz Künstler eben. Diese Einstellung machte ihn zum gefeierten Star, der die Porsche-Bodykits mittlerweile weltweit über Partnerwerkstätten vertreibt. Mit einer klaren Auflage: Die Vorarbeiten wie Lackierung und Co. übernehmen die Werkstätten. Die Endmontage bleibt allein Akira Nakai überlassen.

Soll heißen: Er jettet für jedes Auto ins Land des Auftraggebers!

„Das gilt auch für zerlegte und wieder neu zusammengebaute Autos“, weiß Sebastian Scherb. Das weiß er, weil

