

Sportscars Auto Bild

GROSSER VERGLEICH

Neuer Focus ST im ersten harten Schlagabtausch



ERSTE FAHRT

Unterwegs im neuen Audi S3 mit 310 PS



BMW



SO KOMMT DER 4ER WIRKLICH!

NEUE SERIE

Groß gegen klein – muss es wirklich Supra sein?



TECHART GTstreet RS

Tuning-Turbo besser als Serien-GT2?



Auslandspreise: € 5,00
€ 5,20 € 5,20 € (Cont.) €
(I.B., I.C.) 5,80 € 8,20
CHF: 200 CZK: €
46,95 DKR: 72,00 SEK



0 3

4 195755 404404

904 reloaded

Für viele sind die schönsten Porsche die von früher. Im Aestec GTS steckt hinreißend viel von dieser alten Linie – aber auch ganz viel Modernes. Eine Zeitreise mit Mittelmotor-Boxer

**Aestec
GTS**

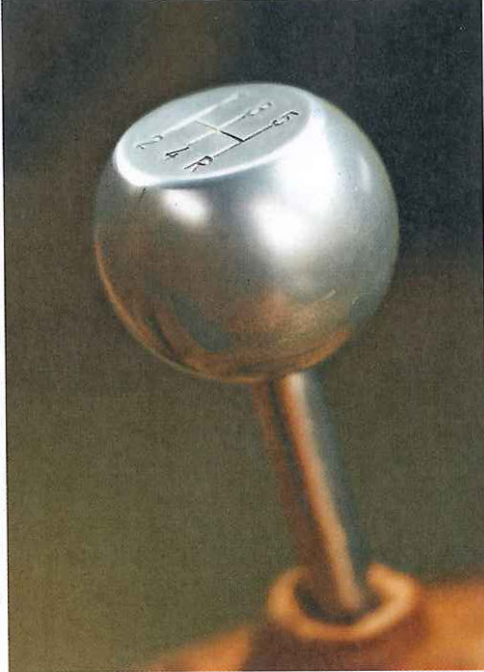


Das Vorbild: Porsche 904

Als Rennauto gedacht, dann auf die Straße gebracht und als Carrera GTS verkauft. Der 904 (1963–1966, bis 185 PS) gilt als Urmeter der besonders sportlichen Porsche



Da steppt der Bär: liebevoll ausgeschlagenes hinteres Kofferräumchen, für schnöde Einkäufe definitiv zu schade



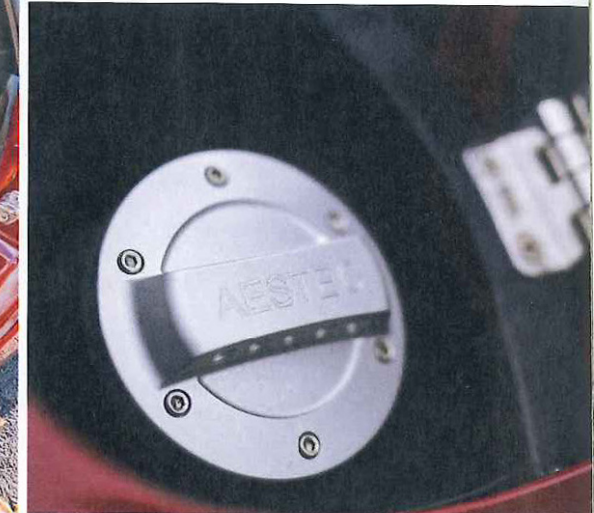
Aus dem Vollen gedreht: Der Aluknauf unterstreicht den Manufakturcharakter des Aestec



Die aerodynamischen Scheinwerferhauben sind dem Vorbild gekonnt nachempfunden



Klassisch anmutende Schalensitze mit appetitlichem Leder und festem Seitenhalt



Nicht einmal der Tankdeckel verrät die technische Basis: Aestec- statt Porsche-Schriftzug

Es geht um Fingerspitzengefühl. Im wahrsten Sinne des Wortes. Nicht, dass der Aestec GTS über Gebühr sorgfältig behandelt werden sollte und leicht etwas kaputtgehen könnte. Oh nein – ganz im Gegenteil. Das Ding ist bei aller Eleganz der Hülle und bei allem organischen Fluss seiner betörenden Retroform kantig, kernig und robust. Und erträgt es richtig gern, hart rangenommen zu werden. Aber die Faust muss warten. Wir bleiben erst mal bei den Fingerkuppen.

Streichst du über den Lack am Dach des GTS, melden die Tastzellen feine Fadenstrukturen zurück. Das ist waschechter kohlenstofffaserverstärkter Kunststoff – sprich Carbon –, der sich da als filigran gewebte Lage durch die dünne

Schicht Lack abzeichnet. Am Lenkrad schmeichelt eine feine Narbung in dickstem Leder den Handballen. Die starren Schalensitze im klassischen Look umfassen dich mit inzigem Flankendruck, hart und herzlich gleichzeitig.

Rumorend erwacht der Boxer hinter den Sitzen

Das Zündschloss liegt links – wo auch sonst? Drehst du den Schlüssel, rumort es, vibriert so schön ordinär, sechszylindrig, direkt hinter dir. Liegen die Hände dann auf dem kalten Aluminiummaterial des langen, hochfrequent sirrenden Schaltstocks, melden die Nervenzellen in den Fingerkuppen spätestens jetzt ans Gehirn: Schluss mit warmem Blutfluss in den Adern, schalte die Herzklappen auf 98 ROZ um! Der

Aestec GTS ist eines dieser seltenen Autos, die bereits faszinieren, ohne auch nur einen Meter gefahren zu sein. Alte Form trifft auf moderne Funktion – so funktioniert dieses überaus sinnliche Rezept.

Wir lösen die Zutatenliste auf: Das rassistig Retrohafte holt der GTS aus seinem optischen Vorbild, dem legendären Straßenrennwagen Porsche 904 Carrera GTS von 1963. Das technische Gerüst zerrt der moderne GTS dagegen aus der jüngeren Porsche-Historie: Es ist der Boxster der Baureihe 986 (1996–2004). Teures Material und gekonnte Handarbeit bringen das Ganze dann in Bestform. Aestec, eine kleine Fahrzeugbaufirma in Werl, fügt somit zusammen, was richtig gut zusammengehört. Aus Porsches Roadster schneidet Firmengrün- »

Technische Daten*	
Motorbauart	B6
Einbaulage	Mitte hinten längs
Hubraum	3387 cm ³
kW (PS) bei 1/min	243 (330) / 6800
Literleistung	97 PS/l
Nm bei 1/min	350 / 4600
Getriebe	5-Gang manuell
Antriebsart	Hinterrad
Reifengröße vorn	225/40 R18
Reifengröße hinten	265/35 R18
Maße L/B/H in mm	4390/1780/1170
Leergewicht	1260 kg
Leistungsgewicht	3,8 kg/PS
Normverbrauch	11,0 l Super Plus
Norm-CO ₂ -Ausstoß	261 g/km
0-100 km/h	ca. 5,0 s
Höchstgeschwindigk.	250 km/h
Preis	ca. 120 000 €

*Herstellerangaben



Die Kombination verschiedener klassischer Brauntöne verleiht dem Boxster-Cockpit Sixties-Appeal



Auf der technischen Basis des Boxster, aber um einiges leichter, fährt der Aestec GTS wie entfesselt



der Alex Schäferhoff quasi das Filletstück – die Mittelmotor-Antriebs-einheit inklusive Chassis – heraus und setzt der Bodengruppe einen viel leichteren Karosseriehut auf. Statt der originalen Überrollbügel des Roadsters übernimmt nach Aestecs Eingriffen eine verschweißte Käfigkonstruktion schützende und stützende Aufgaben.

Kurz: Das macht ihn leichter, steifer, direkter. In Verbindung mit Fahrwerks- und Bremskomponenten aus dem Porsche 911 wird aus dem GTS dann eine selten eindeutige Fahrmaschine – außerdem eine brandneue! Schäferhoff überarbeitet die Bodengruppe des Boxster vollständig, montiert ausschließlich Neuteile an Achsen und Lenkung, baut Sechszylinder-Boxer sowie Getriebe mit neuem Innenleben ein. Alt ist dann nur noch die Fahrgestellnummer. Sie übernimmt Aestec ebenso wie die zeitlich dazu passenden Abgas-/Geräuschvorschriften. So klappt's dann auch mit der Zulassung.

Ein großes Kart – nur mit viel mehr Dampf

Behördenangelegenheiten, Finger-spitzen auf dem Lack, Exkurse in die Porsche-Historie – genug wachsweiße Einordnung. Dem GTS fühlen wir jetzt mit Nachdruck auf den Zahn, der rechte Fuß muss ran. Im Vergleich zu einem Porsche Boxster wirkt der Aestec viel fester, in der Folge zielgenauer. Außerdem stützen härtere Federn die Karosserie, steifere Lager packen die Querslenker. Ergebnis: ein Auto wie ein großes Kart, nur mit viel mehr Dampf. Der kommt aus dem 3,4-Liter-Boxer. Ein Sport- und Saugmotor alter Schule, mit dem längeren Atem hoher Drehzahlen. Locker kurbelt sich der Sechszylinder über die 7000er-Marke. Direkt, laut, mechanisch gesund – es ist ein Höllenspaß, den Wagen im Grenzbe-reich fein zwischen Schiebetrieb und Zug zu balancieren. So wie früher, sehr ehrlich und direkt – nur eben mit einem sichereren Gefühl. Viel Grip und verlässliches Handling spenden die 265er-Hinterreifen, und ESP fährt natürlich auch mit. Falls das Fingerspitzengefühl mal fehlen sollte.

Jan Horn