

PORSCHE SCENE LIVE

Nov - Dez/2019 Unabhängiges Magazin für die Porsche-Community Deutschland · € 4,90



The Art of Car
1990er Porsche 911 (964) Carrera 4



Eine Hommage an den 74er Porsche
RSR IROC

- Trackdays Porsche Club Nürburgring
- Saisonfinale Porsche Freunde 1. Mai
- Carrera Cup Deutschland

12 >



Herbstausfahrt
Schweizer 356 Club



Aus Zwei mach Vier!
Porsche 911 Targa Jahrgang '74



Schwäbische Delikatesse
1993er Porsche 928 GTS



Aller guten Dinge sind drei!
996, 997 und 991 GT3 Clubsport



Hommage an einen legendären Renner

904 neu interpretiert
2018er Aestec GTS



Die Linienführung erinnert an das große Vorbild.



Klassische Optik mit moderner Technik und viel Komfort



Bild oben:
Die Auspuffanlage
ist eine Spezial-
anfertigung.

Nicht nur der Elfer ist eine Porsche-Ikone – der 904 ist es ebenfalls. Beide Modelle wurden von Ferdinand Alexander Porsche selbst entworfen. Der 904 gilt als einer der größten Würfe der Automobilgeschichte. Er war nicht nur als Rennsportwagen mit Straßenzulassung der

Der Aestec GTS ist kein Nachbau, keine Replika und kein Restomod-Auto. Er ist etwas völlig Neues. Für die Entwicklung der Karosserie wurde eine originale 904-Karosserie als Modell beschafft und in aufwändiger Handarbeit an die benötigten Abmessungen angepasst, um den einmaligen Look möglichst genau zu übernehmen. Die Karosserie besteht nicht mehr aus GfK, sondern aus Carbon. Die Schöpfer des Fahrzeugs haben den Homologations-Sportwagen 904 GTS neu interpretiert. Dieser 2018er polyantherrote Aestec wird angetrieben von einem 320 PS starken 3,4-Liter-Motor, der in einem KW-Fahrwerk Variante 3 verbaut wurde. Das 6-Gang-Schaltgetriebe aus dem Boxster überträgt die Kraft auf die 18-zölligen Fuchseln mit 225er und 265er Pneus.

Die in Alex Schäferhoffs Firma entwickelte Sonderanfertigung mit der Bezeichnung GTS basiert auf einem erheblich modifizierten Unterbau, einem Boxster der Generation 986. Der wurde in eine Karosserie gekleidet, die trotz der modernen Linienführung dem berühmten Original Respekt

zollt. Als Triebwerk werden Motoren vom Porsche 997 und 997 verbaut – bis hin zum GT4-Motor. Alex, 31, machte sich 2016 selbstständig, nachdem er jahrelang Porsche restaurierte und Porsche-Motoren neu aufbaute.



„Ich wollte etwas Eigenes machen und habe mir für das Projekt den 904 ausgesucht“, erläutert er. Alex kümmerte sich seit 2016 zunächst um die Restaurierung klassischer Porsche und die Überarbeitung derer Motoren, ehe die Idee reifte,

zusammen mit Emil Klingelfuss eine moderne Interpretation des legendären Porsche 904 zu schaffen. „Vom ersten Moment war absolut klar, dass wir keine Replika bauen wollten“, stellt er klar. Mit dem Aestec GTS will Alex an die Ikone der Automobilgeschichte erinnern.

Auf der technischen Seite markierte der 904 GTS in der Autoindustrie den Anfang des Leichtbaus durch den Einsatz von Glasfaser, die vor 60 Jahren als der Werkstoff schlechthin galt, während sich heute alles um kohlenstofffaserverstärkte Polymere dreht.

Die Entwickler des Aestec hatten nie vor, eine exakte Replik des Porsche 904 zu bauen. „Butzi Porsche hätte sich bei dem Gedanken, dass wir dasselbe Auto fünfzig Jahre später noch genauso bauen, im Grab umgedreht“, meint Alex.

Das Ziel war, einen GT-Sportwagen zu entwickeln,

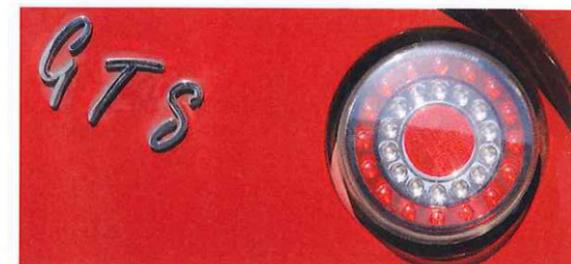
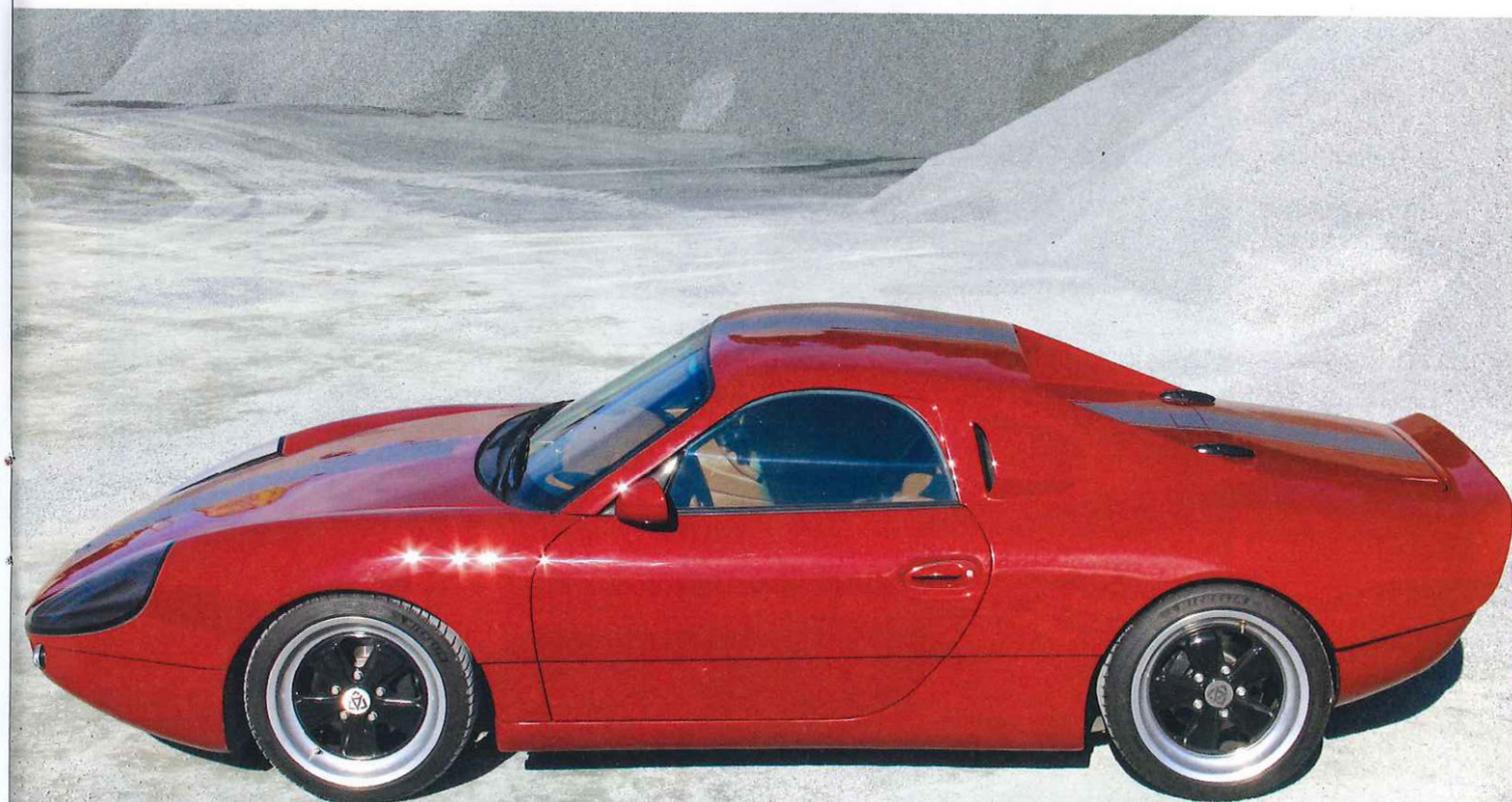


Bild links:
Eine gelungene
Hommage an den 904





mance und Exzellenz erfüllen. Der Innenraum orientiert sich mit einem klassischen Teppich und den kleeblattförmig angeordneten Instrumenten am 904, bietet aber dank Klimaanlage, bequemen Sportsitzen und einem modernen Infotainment-System alles, was von einem heutigen Sportwagen erwartet wird.



„Ich bin sehr stolz und zufrieden mit der Performance dieses Autos. Uns ist ein echter Gran Turismo-Sportwagen gelungen“, freut sich Alex. „Eine der größten Herausforderungen bestand darin, den Wasserkühler sowie das Lufteinlasssystem in der Front zu integrieren. Es gibt vorne nicht viel Platz für die Kühlanlage, aber das Fahrzeug ist als Mittelmotorkonzept ausgelegt und die größeren Motoren verlangen eine höhere Kühlung. Der Sound des Lufteinlasses begeistert und der Fahrer spürt im Cockpit den direkten Luftstrom zum Triebwerk. Alle modernen Sicherheitsaspekte sind an Bord, es gibt genügend Gepäckraum und sogar Apples CarPlay-System.“ Man darf gespannt sein auf das Szene-Echo!



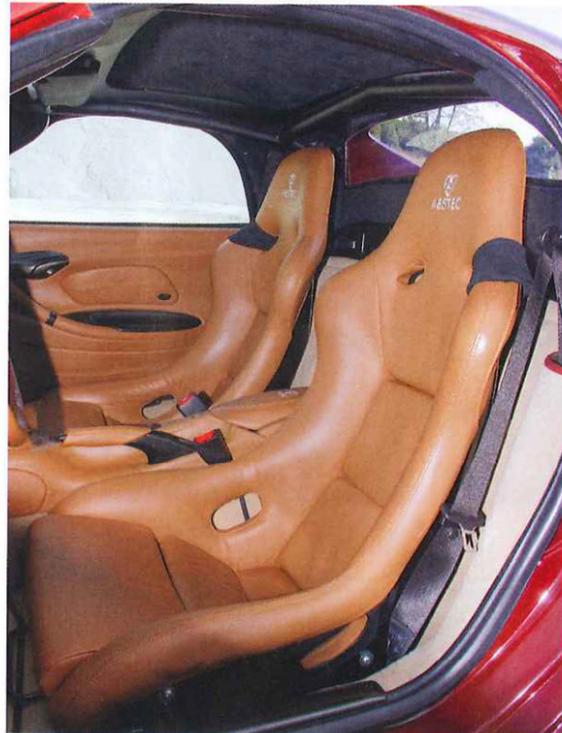
18-Zoll-Füchse

Fotos: Heinz-Peter Keller (BM)

Text: Thomas Borowski



Porsche-Fan Alex Schäferhoff



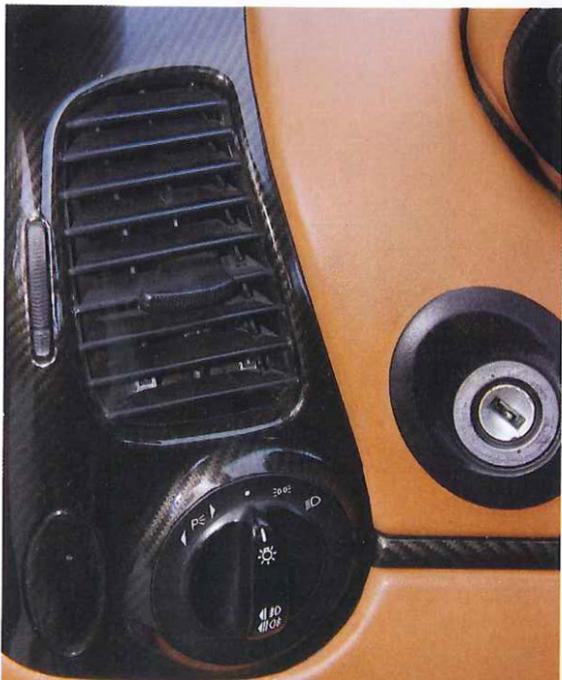
Blick ins sportliche und komfortable Interieur mit Recaro Pole Position Sitzen

der genügend Raum für Gepäck bietet, aber auch mit der Leistung für schnelle Runden auf einer Rennstrecke aufwartet. Dabei wurde die DNA des Porsche 904 nie aus den Augen verloren: ein Mittelmotorkonzept, umfassen von einer klassisch schönen Karosserie. Weil das Original so klein war, hatten viele Fahrer Probleme, hinter Steuer zu schlüpfen. Im Aestec dagegen können die Piloten komfortabel sitzen.

Zunächst kaufte man eine 904-Karosserie und studierte die Dimensionen und Maße, ehe man nach einem passenden modernen Chassis Ausschau hielt – eines, das etwas größer als das Original war, aber eine gute technische Grundlage für den weiteren Aufbau und das Update erlaubte. Und so entschied man sich für das Chassis des Boxster 986. Es wurde ein Modell gebaut und dazu Windkanal-Simulationen genutzt, außerdem musste man die Werkzeuge entwickeln.

Danach widmete man sich der technischen Seite und brachte Bremsen, Unterboden, Chassis und Motor auf den neuesten Stand. Dieser Sportwagen sollte zeitgemäße Ansprüche an Perfor-

Das Zündschloss sitzt natürlich links.



TECH-SPECS (Halteangaben, abgeglichen mit Herstellerangaben)

Aestec GTS (2018)

Typ: Aestec GTS (2018)
Karosserie: selbsttragend, CfH, 2 Türen, Coupé
Motor: 6-Zylinder-Boxermotor als Mittelmotor, wassergekühlt, Schmiedekolben, 24 Ventile, 2 Nockenwellen pro Zylinderbank, Einspritzung
Hubraum: 3.387 ccm
Bohrung x Hub: 96,0 x 78,0 mm
Verdichtung: 11,3:1
Abgasanlage: Sonderanfertigung

Leistung: 320 PS
Antrieb: Heckantrieb, 6-Gang-Schaltgetriebe Boxster G86
Fahrwerk: KW-Gewindefahrwerk Variante 3, Tieferlegung
Bremsen: innenbelüftete Scheibenbremsen
Räder: Fuchsfelgen 8J x 18 Zoll ET52 vorne und 10J x 18 Zoll ET65 hinten
Reifen: Michelin Pilot Sport 225/40-18 vorne und 265/35-18 hinten
Innenausstattung: Armaturenbrett mit Leder bezogen, Sportsitze Recaro Pole Position, Lenkrad eigenes Design, Schalthebel Sonderanfertigung