

DEUTSCHLANDS
GRÖSSTES
UNABHÄNGIGES
PORSCHE
MAGAZIN



FÜR STRASSE UND RENNSTRECKE 996 GT2 mit 462 PS



Extreme Auslegung
935 Baby + 935 GT2 RS



Ideale Besetzung
Boxster + Cayman GTS



Alternative Aufladung
911 SC Kompressor

REPORT – AESTEC GTS

TRANSFER- LEISTUNG

Entworfen von Ferdinand „Butzi“ Porsche, gebaut mit den modernsten Materialien seiner Zeit und daher äußerst leicht, dazu leistungsstark und perfekt ausbalanciert – nicht ohne Grund gehört der 904 Carrera GTS zu den großen Konstruktionen der Porsche-Historie. Lässt sich dessen Spirit aufs 21. Jahrhundert übertragen?



In einer ganz anderen Ecke des weitläufigen Porsche-Universums steht der mehr bescheidene Boxster, der seit jeher als Einstiegs-Porsche gilt. Da aber auch in ihm die ganze Design- und Ingenieurskunst von Porsche steckt, haben mittlerweile viele Fahrer erkannt, wie gut dieses Auto tatsächlich ist. Was würde wohl herauskommen, wenn man diese beiden Modelle verschmelzen ließe?

Aestec-Gründer Alex Schäferhoff, der sich mit 911-Umbauten einen Namen gemacht hat,

war bereits an der Entstehung des 964 ST von PS Automobile beteiligt, eines der ersten Autos, das nach dem sogenannten Restomod-Konzept entstanden ist. Nach weiteren 911-Projekten wollte er – auch künftig mit Porsche-Modellen – wieder einen Schritt aus der Restomod-Ecke hinaus tun.

Die Initialzündung, die zur Entstehung des Aestec GTS führte, lösten die aufsehenerregenden Computergrafiken eines modernen 904 aus, die GWA in den USA erstellt hatte. Aber

es waren eben nur Grafiken. Alex Schäferhoff war nicht daran interessiert, nur schöne Bilder zu machen, und unbeeindruckt vom zu erwartenden Aufwand beschloss er, eine „richtige“ Karosserie zu bauen.

Obwohl er sich mit 3-D-Konstruktionsprogrammen auskennt, ist Schäferhoff ein wenig altmodisch und vertritt die Ansicht, dass es keinen Ersatz dafür gibt, um ein Auto herumzulaufen und es aus verschiedenen Blickwinkeln zu betrachten. Und so sprang er, ohne



genau zu wissen, wie es funktionieren würde, ins kalte Wasser und kaufte in Spanien einen Nachbau einer Karosserie von 1964 – und zersägte sie sogleich in einzelne Sektionen.

ANPASSUNG DER PROPORTIONEN

Geplant war, beim 904-Projekt möglichst viel vom Boxster-Basisfahrzeug zu übernehmen, denn die strengen Zulassungsprüfungen mit Porsche-Standardteilen zu bestehen, wäre wesentlich einfacher als mit Sonderanfertigungen und allen damit verbundenen Crash- und sonstigen Sicherheitstests.

Ein unscheinbarer, aber gut gepflegter Boxster S der Generation 986 wurde bis auf die leere Hülle zerlegt und die zerlegte 904-Karosserie grob darauf montiert, damit man sehen konnte, wie und wo sie angepasst werden musste.

Anpassen bedeutete in diesem Fall mindestens in der Mitte halbieren, denn ein Boxster ist einfach viel größer als ein 904. So erforderten die 200 mm mehr an Breite einen erheblichen Aufwand, denn die Karosserie musste gestreckt werden, und dennoch sollten die entscheidenden Konturen und Proportionen erhalten bleiben. Unterm Strich waren es sieben Monate der Fleißarbeit mit einem Win-

kelschleifer, vielen Trennscheiben und einem Maßband zur Kontrolle.

Auch die Gestaltung der Frontpartie des neuen 904 bereitete einiges an Kopfzerbrechen, da die Boxster-Federbeindome, die für den TÜV unangetastet bleiben mussten, deutlich höher bauen als die Aufnahmen der Doppelquerlenkeraufhängung des 904. Dazu waren auch noch etliche unerwartete Nacharbeiten zu erledigen, denn bei einem Testlauf durch ein Simulationsprogramm stellte sich heraus, dass die Aerodynamik der Frontpartie zu viel Auftrieb erzeugte. „Der ursprüngliche 904 war ja luftgekühlt, hatte also vorne



AESTEC GTS



„DER URSPRÜNGLICHE 904 HATTE VORNE KEINE KÜHLER WIE JETZT DIE BOXSTER-BASIS. DAS MUSSTE BEI DER GESTALTUNG BERÜCKSICHTIGT WERDEN.“

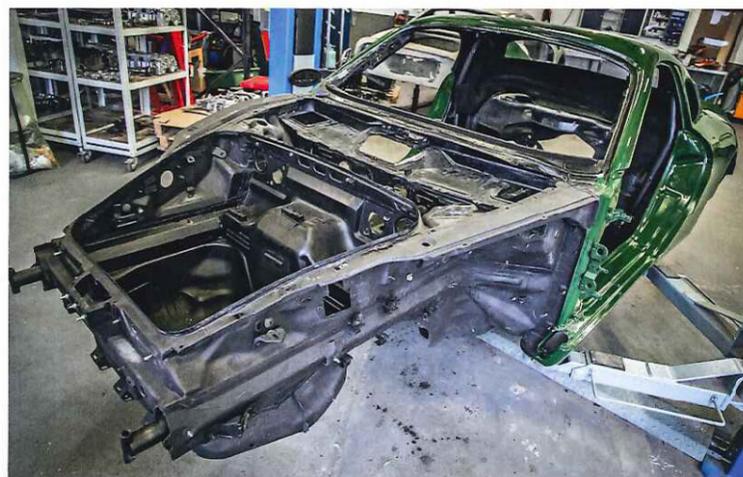
keine Kühler wie jetzt die Boxster-Basis. Das musste bei der Neukonstruktion berücksichtigt und die Fahrzeugnase entsprechend gestaltet werden“, erklärt Alex Schäferhoff.

HILFSRAHMEN UND ÜBERROLLKÄFIG

Das Endergebnis weist sehr harmonische und fließende Konturen auf. Dazu merkt Schäferhoff an, dass der schwierigste Teil das Herausarbeiten der Linienführung vom hinteren Türende über die Hinterräder war. „Die ausgestellten Radhäuser waren zur Abdeckung der Räder erforderlich, ich wollte aber nicht,

dass sie zu mächtig werden. Ich habe viele Stunden investiert, um das richtig hinzukriegen.“ Gleiches gilt für die seitlichen Ansaugöffnungen, die deutlich größer als beim 904 ausfallen mussten, da der moderne Hochleistungsmotor viel mehr Ansaugluft benötigt als der Vierzylinder-Boxer des Originals.

Zwischen den Radhäusern ist nicht mehr viel vom Boxster-Aufbau übrig, da fast alles hinter dem Cockpit entfernt wurde, um durch einen maßgeschneiderten Hilfsrahmen und Überrollkäfig ersetzt zu werden. „Wenn es einen Schwachpunkt beim Boxster gibt, dann ist es die geringe Verwindungssteifigkeit des



Gehirnschmalz und Handarbeit. Die offene Boxster-Basis vom Typ 986 wird in vielen Schritten zu einer geschlossenen 904-Hommage umgebaut.





Chassis. Der neue Überrollkäfig und die zusätzlichen Querträger beseitigen das. Aber auch hier war es eine Menge Arbeit, die dafür erforderlichen Werkzeuge herzustellen.“

Der eigene Hilfsrahmen vereinfacht auch das Anpassen der Aufnahmen für die verschiedenen Motorausführungen, mit denen ein Aestec ausgerüstet werden kann. Die Bandbreite reicht vom 3,2-Liter-Basismotor bis zu einem 3,8-Liter; aber leider steht der begehrte 3,8-Liter von Mezger aus dem 997 GT3 nicht zur Verfügung. „Das ist zwar einer der besten 911-Motoren, den man bekommen kann, allerdings ist er durch die außenliegenden Steuerketten einfach zu lang, um ihn einbauen zu können.“

ERSTE TESTFAHRT 2018

Eine Motorvariante, auf deren Einbau Schäferhoff sich besonders freut, ist der 3,8-Liter des GT4. Aber es hat eine Weile gedauert, das Motorsteuergerät für die neuen Anforderungen des Aestec umzuprogrammieren. Diese Aufgabe war so komplex, dass sie von Automobiltechnikstudenten der nahe gelegenen Universität übernommen wurde. Das erste Auto mit diesem potenten Triebwerk wird bald für die ersten Testfahrten bereit sein.

Im Frühjahr 2018 konnte der erste Aestec-Prototyp bewegt werden – und natürlich tauchten Probleme auf. Am meisten beunruhigten die relativ hohen Betriebstemperaturen. Die Lösung war eine Überarbeitung des vorderen Lufteinlasses, wonach die eintretende Kühlluft direkt auf die Kühler geleitet wird.

Ein weiteres Problem war ein seltsames Geräusch beim Fahren, das durch den Frontscheibengummi verursacht wurde und nur mühsam zu ermitteln war. Negativ fiel auch die Fahrwerksabstimmung auf. Daher gibt es jetzt einen Satz voll einstellbarer Federbeine von K&W, sodass jedes Auto leicht den Bedürfnissen der einzelnen Besitzer angepasst werden kann.

Natürlich ist der Aestec viel mehr als nur ein einfacher Nachbau oder ein Restomod, daher verläuft die erste Begegnung etwas anders als bei einem 911-basierten Umbau. Aus einigen Perspektiven ist noch der Boxster zu erkennen, wie zum Beispiel beim Blick über die Tür auf die Frontpartie; schaut man aber in einem Winkel von 45 Grad nach hinten, ist es eine gelungene aktuelle Nachbildung des 904.

Natürlich mussten beim Design Kompromisse eingegangen werden. Die Oberseite des Türfensters ist beim 904 ziemlich eckig, beim Boxster dagegen weich abgerundet. Besser gepasst hätten die Türscheiben eines 996, aber

„DER 3,8-LITER-MOTOR AUS DEM 997 GT3 IST EINER DER BESTEN 911-MOTOREN, ALLERDINGS IST ER ZU LANG, UM IHN EINBAUEN ZU KÖNNEN.“

„NATÜRLICH KÖNNTE DER WAGEN LEICHTER SEIN, ABER WENN MAN ANFÄNGT, MIT KOHLEFASER ZU ARBEITEN, WIRD ES SEHR SCHNELL SEHR TEUER.“



das hätte zusätzliche Kosten und Arbeit bedeutet. Daher behielt man die runde Scheibe bei und setzte in die hintere obere Ecke des Türausschnitts ein Karosserieteil ein, das den kantigen Verlauf imitiert und gleichzeitig die entstandene Öffnung abdeckt.

Für die europäische Straßenverkehrszulassung müssen die Blinker von der Seite sichtbar sein. Daher mussten sie etwas auffälliger sein, als es ursprünglich beabsichtigt war, was allerdings nicht weiter stört. Und die eher schlicht aussehenden Stahlfelgen des 904 wären für den Aestec nicht geeignet gewesen, also fiel die Wahl auf Fuchs-Felgen aus geschmiedetem Aluminium. Sie sind leicht, sehen gut aus und passen so ziemlich zu jedem klassischen Porsche.

Das großflächig verteilte Plastik des serienmäßigen Boxster-Cockpits hätte dem Anspruch des GTS nicht genügt. Als Sitze dient ein Recaro-Paar des Typs Pole Position, neu gepolstert mit Bentley-Leder und eingesticktem Aestec-Logo. Mit einer 8 cm tieferen Sitzposition entsteht der Eindruck, als gäbe es im Vergleich zum Boxster jetzt viel mehr Platz im Innenraum.

Obwohl der 3,4-Liter-Motor aus einem 911 stammt, klingt er wie ein Boxster, denn alle Nebenaggregate wie Wasser- und Ölpumpe und Lichtmaschine geben durch das Mittel-

motorkonzept ihr unverwechselbares Surren direkt hinter dem Sitz von sich.

Der strömende Regen eines trüben Herbsttages schafft nicht wirklich ideale Voraussetzungen, um das Potenzial des Aestec auszuloten – zu schade! Trotzdem, die Leistung und vor allem der Sound der eigens angefertigten und sehr kurzen Auspuffanlage passen.

3,4-LITER-MOTOR AUS 911

Alex Schäferhoff hat diesen Wagen mehr als jeder andere auf Herz und Nieren geprüft und ist sehr zufrieden damit. „Das Chassis ist viel steifer als das eines Boxster, und das Auto ist so quirlich, dass es unvergleichlichen Fahrspaß bereitet. Ich würde sagen, dass es sich wie ein klassischer Porsche 911 anfühlt, aber mit viel mehr Komfort.“

Der 904 brachte gerade einmal 665 kg auf die Waage, mit 1290 kg ist der Aestec allerdings nicht viel leichter als ein Boxster, der 1350 kg wiegt. Denn obwohl allerhand Material aus dem Boxster entfernt wurde, wie bspw. das Dach und sein Mechanismus, wurde wieder viel Metall in den Überrollkäfig gesteckt, um das Chassis zu versteifen. „Gewichtseinsparung stand nicht an vorderster Stelle“, verrät Schäferhoff. „Wir könnten einen Rennwagen bauen, aber damit wäre das Fahren schon nach kurzer Zeit sehr anstrengend. Natürlich könnte der Wagen ein wenig leichter sein, aber wenn man anfängt, mit Kohlefaser zu arbeiten, um hier und da ein paar Kilos zu sparen, wird es sehr schnell sehr teuer.“

Eine Rohkarosserie ist lackiert und aufbau fertig, eine weitere steht kurz vor dem Feinschliff und ein zerlegter Boxster wartet auf einem Montagegestell, sodass Schäferhoff nur ein Jahr nach Fertigstellung des ersten Prototyps sozusagen in der Produktion steht. Drei Aestec sind bereits auf den Straßen unterwegs, vier weitere wurden bestellt, sodass er sein selbst vorgegebenes Ziel von zehn Autos pro Jahr sicher erfüllen wird. ◀

Text + Fotos: Robb Pritchard