



## **EXTRATOUR**

S GEHT UM Fingerspitzengefühl. Im wahrsten Sinne des Wortes. Nicht dass der Aestec GTS über Gebühr sorgfältig behandelt werden sollte und leicht etwas kaputt gehen 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 gerne, 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 dem Handballen. Die starren Schalensitze umfassen dich mit innigem Flankendruck, hart und herzlich gleichzeitig.

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 zusammengehört. Aus Porsches 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 zu fahren. Alte Form trifft auf moderne Funktion – so heißt das sinnliche Rezept.

Knauf oder schon Kunst?
Schaltstock verlängert, mit Alikugel.
Hapitsch eine Wome, harte Anschlage

Wir lösen die Zutatenliste auf: La Retro im Detail: L. Roadster schneidet Firmengründer Käfigkonstruktion schützende- und des Boxster vollständig, montiert. La Klar Porsche: L. Behördenangelegenheiten, Finderscheiter vollständig.

Wir lösen die Zutatenliste auf: Das Rassig-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 bringt das Ganze dann in Bestform. Aestec, eine kleine Fahrzeugbaufirma in Werl, fügt somit zusammen, was richtig gut zusammengehört. Aus Porsches

A Retro im Detail: stehende Heckscheibe aus Makrolon, Lufthutze an genau richtiger Stelle. Und: Dekorstreifen! Roadster schneidet Firmengründer Alex Schäferhoff quasi das Filetstück – Mittelmotor-Antriebseinheit 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.

A Klar Porsche:
Aestec setzt
eigene Logos ins
Leder, übernimmt
dafür Typisches.
Den großen
Drehzahlmesser
mittig zum Beispiel

Oldtimer? Eigenbau? Beides steckt drin.

Polyantharote Flunder mit Mittelmotor

und Teilen aus 911 und Boxster

gerspitzen auf dem Lack, Exkurse in die Porsche-Historie – genug wachsweiche Einordnung. Dem GTS fühlen wir jetzt mit Nachdruck auf den Zahn, der rechte Fuß muss ran. Im Vergleich zu einem Boxster wirkt der Aestec viel fester, in der Folge zielgenauer. Außerdem stützen härtere Federn die Karosserie, steifere Lager packen die Querlenker. Ergebnis: Ein Auto wie ein großes Kart, nur mit viel mehr Dampf. Der kommt aus dem 3.4er-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 Grenzbereich fein zwischen Schiebebetrieb und Zug

zu balancieren. Wie früher, sehr ehrlich. Nur mit sichererem Gefühl. Stabile Seitenlage dank 265er-Hinterreifen. Und ESP fährt natürlich auch mit. Falls das Fingerspitzengefühl fehlt.



 Auspuff ordinär voluminös, unverspielte Endrohre mittig - richtig so.
 265er-Reifen hinten halten das Paket

AUTOBILD.DE 18. DEZEMBER 2019