

Fahr ihn doch einfach!

Dieser Artikel gibt den Stand zum Zeitpunkt seiner Veröffentlichung wieder. Der Inhalt kann inzwischen veraltet sein.

04/10/2017 Kris Clewell sagt, es sei kein Trend. Er habe einfach nur das gemacht, was sich für ihn richtig anfühlte. Also restaurierte der Mittdreißiger aus Minnesota seinen 1972er 911 T auf eine vollkommen neuartige Weise. Nämlich gar nicht. Stattdessen macht er heute vor allem eins: Den Klassiker mit Vollgas und Genuss bewegen.

Dieses Minnesota sieht tatsächlich aus wie in „Fargo“, dem grandiosen Kultfilm der Coen-Brüder. Verschneit. Weit. Einsam. Leer. Nur diesmal ohne Tote. Und als das Tor zur Garage vor uns urplötzlich hochschießt, bittet uns Kris Clewell schnell in das geräumige Innere einzutreten. „Hi, Jungs, ich friere.“ Augenscheinlich spricht man nicht allzu viel in Minnesota und trägt auch in den zähen Wintern hier im Mittleren Westen einfach T-Shirt.

„Warum seid ihr nicht im Sommer vorbeigekommen sollen, da hätten wir ihn richtig schön ausfahren können“, sagt Kris und deutet hinter sich auf seinen 911 T, Baujahr 1972. Dann streift er sich eine dicke Daunenjacke über, langsam schieben wir das Auto gemeinsam nach draußen auf den Schnee. Kris lässt

den 3,2-Liter-Motor an. Zunächst stottert das Teil ein bisschen, doch je wärmer er wird, desto satter, voller klingt er. Kris drückt ein paar Mal das Gaspedal durch. Wow, was für ein Vintagesound. Auch deswegen sind wir hierhergekommen.

„Mein Kindheitswunsch war immer", sagt der 35-Jährige Vater zweier kleiner Töchter, „irgendwann mal einen luftgekühlten 911 zu besitzen. Doch das blieb viele Jahre lang ein Traum für mich." Im Sommer 2011 wird der Traum endlich Realität. Im Süden des US-Bundesstaates Arkansas, schlappe 1500 Kilometer von zu Hause entfernt, findet Kris seinen Traum, denkt er: einen weißen Porsche 911 SC, Baujahr 1983.

„Ich habe sofort zugeschlagen, ohne ihn je physisch gesehen zu haben"

Gemeinsam mit seinem Schrauberfreund Aaron Hatz von Flat Six Inc., einer auf Porsche spezialisierten Werkstatt, richtet Kris den SC wieder her. „Doch als er fertig war", berichtet der Mann, der seinen Unterhalt mit Fotografie und Autojournalismus verdient, „mochte ich ihn plötzlich nicht mehr." Der Wagen erscheint ihm viel zu perfekt. Keine Patina. Nur Originalteile verbaut. Makelloser Lack. „Ich wollte so eine Replica nicht haben", sagt Kris. Er wollte ein Auto, das man fahren, spüren und erleben kann – und eben nicht als schnöde Kapitalanlage in der Garage vollstauben lässt. „Als ich ihn da so vor mir stehen sah, hatte ich ernsthaft die Sorge, diesem Traum in Weiß Schaden zufügen zu können." Im Nu ist das Auto wieder auf dem Markt und die Suche nach einem neuen 911er beginnt. Allzu lange dauert sie nicht.

Über das Internet findet Kris in Virginia einen 1972er 911 T, der dringend überholt werden muss. „Er sah schrecklich aus", erzählt Kris. „Aber für 22.000 Dollar habe ich sofort zugeschlagen, ohne ihn je physisch gesehen zu haben." Intuition nennt man das wohl. Vielleicht sogar Liebe? „Ich wusste einfach, dass ich es eines Tages hinbekommen würde, dieses Auto klasse aussehen zu lassen."

Der 911 T hatte schon einige Besitzer gesehen und eine Reihe kosmetischer Verschandelungen über sich ergehen lassen müssen: So überdeckte ein schwarzer Lack etwa die ursprüngliche Albert-Blue-Lackierung. Irgendeiner der Vorbesitzer hatte ihm einen hässlichen Spoiler verpasst und grob frisiert war der 911er laut Angaben auf der Website auch – augenscheinlich hatte man die seinerzeit so begehrten Carrera-RS-Modelle nachahmen wollen.

Vielen gefiel die ungeschminkte Unvollkommenheit

Einfach nur gruselig fand Kris, der grundsätzlich immer schon nicht viel von Fahrzeugen gehalten hatte, die vorgeben, etwas anderes zu sein. Entsprechend waren die nachträglich angebrachten RS-Teile die ersten, die weichen mussten. Schon auf der 18 Stunden langen Heimfahrt nach Minnesota stoppte Kris in der Werkstatt eines Freundes und ließ dort die Vinyl-Verkleidung von den Seitenteilen des 911ers

entfernen. Daheim flog dann als erstes der falsche „Entenbürzel“ aus der Werkstatt. Es blieben unschöne Löcher in der Heckklappe zurück.

Beim Durchstöbern von Kleinanzeigen fand Kris schließlich eine Ersatz-Heckklappe, die nach einem missglückten Lackierversuch („Meine Frau hatte Babyblau vorgeschlagen“) und den folgenden Korrekturbemühungen am Ende eine ungleichmäßige rote Originalfarbe aufwies, stellenweise schimmerten Patina Spachtelmasse und blanker Stahl hindurch. Kris kümmerte das nicht, er wollte seinen 911er vor allem endlich einmal fahren.

Obwohl es eine rein pragmatische Entscheidung gewesen war, stieß der Anblick des schwarzen Elfers mit der roten Heckklappe bei vielen Betrachtern auf ein unerwartet positives Echo. Ob Tankwart, Mann in der Nebenspur oder Dad auf dem Shopping-Mall-Parkplatz – vielen gefiel die ungeschminkte Unvollkommenheit genauso wie der kühne, ungewohnte Akzent, den das Rot in Verbindung mit dem schwarzen Rest setzte. Die Leute mochten diesen unverwechselbaren Stempel, den Kris Clewell seinem 911er so nebenbei verpasst hatte.

Sein größter Antrieb: die vielen Kilometer Fahrspaß

„Ich habe zuerst gar nicht groß darüber nachgedacht. Aber natürlich war das rote Heck auch ein ‚Fuck you‘ gegenüber all den Porsche-Puristen“, sagt Kris. „Und die fühlten und werden sich auch von meinem Auto nicht angesprochen fühlen. Aber das interessiert mich nicht. Ich freue mich über diejenigen, die mein Auto so mögen, wie es ist.“ Das positive Feedback über den speziellen Glanz seines Elfers stimmte Kris zufrieden. Der Sound aus dem M&K RSR-Auspuff war perfekt, das Auto fuhr sich gut. Zeit, sich mit seiner „größeren“, gerade zwei Jahre alten Tochter Irene mal wieder eine kurze Feierabendausfahrt um den Block zu gönnen. Alles passte – bis der Motor bei 7.000 Umdrehungen jäh aussetze. Clewells Herz begann, wie wild zu rasen. Hatte er dem Motor etwa einen bleibenden Schaden zugefügt? War das das Ende?

Als er daheim in der Garage behutsam eine Ventilkappe entfernte, kullerten Teile eines kaputten Kipphebels auf den Boden. Oh, Gott! Würde eine vergleichsweise einfache Reparatur des Motorkopfes genügen, um wieder sorglose Nachmittage auf seinen Lieblingsstraßen genießen zu können? Oder sollte es das jetzt für immer gewesen sein?

Nachdem er bei seinem vorherigen Porsche unzählige Stunden damit verbracht hat, den Motor nach Herstellerspezifikationen zu überholen, um dann festzustellen, dass das Ergebnis in keinem Verhältnis zum Zeitaufwand stand, nahm Kris, seit Kindestagen an der Seite seines Opas ein leidenschaftlicher Schrauber, nun all sein Werkzeug und stürzte sich voller Elan in die Arbeit – und ging dabei seinen Weg. Zunächst schaffte er sich eine neue Werkbank aus Edelstahl an, die ihm als sauberer Untergrund für die strukturierte Demontage des Motorblocks diente. Jedes einzelne Teil reinigte Kris gründlich mit Scotch-Brite-Pads, anschließend erhielt es eine neue gelbe Zinkbeschichtung. Doch trotz sorgfältiger Vorbereitung verzögerten falsch platzierte Teile die Arbeiten, die Wiedermontage verlangsamte sich und strapazierte Kris‘ Nerven – doch er gab nicht auf, lernte bei jedem Schritt dazu. Sein größter

Antrieb: die vielen Kilometer Fahrspaß, von denen er wollte, dass sie noch vor ihm lagen.

„Mich interessiert es nicht, das Auto schön zu halten“

Bei seiner leistungsorientierten Motorrevision wurde Kris von Mitarbeiter der Firma Engine Builder Supply sowie durch seinen Freund Aaron von Flat Six unterstützt: JE-Kolben und ein Satz überbohrter Zylinder ermöglichten die neue 9,8:1-Verdichtung. Zudem wurden passende neue Ventilfedern und Nocken verbaut. Und dann kam jener Tag, an dem der 3,2-Liter-Motor fertig eingebaut war und seine erste Kraftstoff-Injektion erhielt – das lange Warten hatte sich gelohnt: Lauthals erwachte der Motor wieder zum Leben.

Ob ihm eigentlich klar geworden ist, dass er mit seinem Ansatz einen sehr coolen, neuen Trend gesetzt hat, wollen wir zum Abschluss von Kris und vom tiefen Winter in Minnesota wissen? „Ach“, sagt er. „Da bin ich mir nicht so sicher. Ich wollte einfach nur mein eigenes Ding machen und vor allem wollte ich das Auto nutzen. Und ich fahre es wirklich viel.“ Allein im Sommer ist er nahezu 5000 Meilen mit dem 911 gefahren, mehr oder weniger täglich. „Mich interessiert es nicht, das Auto schön zu halten. Ich wasche es auch nicht besonders oft. Und wenn das vielen anderen Leuten gefällt, dann macht mich das happy. Überhaupt finde ich, dass sehr viel mehr Fahrer alter Porsche die Dinger auch wirklich fahren sollten.“

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/historie/porsche-historie-911-t-1972-minnesota-fahr-ihn-13752.html

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart