Nur 848 Meilen!

Motor und Auspuff ohne Ölnebel und Rost. Neue Michelin XWX

Aufkleber von 1973, keine Repros. Sechszylinder-Boxer mit früher K-Jetronic, 140 PS

Der heftige Elfer-Hype nimmt kein Ende. Soeben ist ein modellseitig unspektakuläres 2,4-Liter T-Coupé im Neuwagen-Zustand zum Preis eines mittelprächtigen Carrera RS 2.7 verkauft worden. Sagenhafte 225 000 Euro hat der US-Import gebracht.

Text Alf Cremers // **Fotos** Frank Herzog

Selbst wenn man nicht sofort auf das Zählwerk des Meilentachos blickt, ist dieser Porsche 911 T etwas ganz Besonderes. Sein Zustand verdient rundum das Prädikat makellos. Kein Kratzer oder Fleck auf Lack, Glas oder Kunstleder wird sichtbar. Man ist geneigt, sich vor dem Einsteigen Glacéhandschuhe überzustreifen. Lackiert im extravaganten Farbton Aubergine 025, dazu grün getöntes Glas, das Interieur aus beigem Kunstleder.

Es ist auch der starke Hell-Dunkel-Kontrast, der diesem 73er 911 T seine bezaubernde Wirkung verleiht. Aubergine 025 ist selten, extravagant und ein wenig feminin. Vom Käufer erforderte das edle Blauviolett etwas Mut, wie ihn vielleicht nur die Italiener oder die Amerikaner hatten. Doch eine ganz so makellose Schönheit war der Low-Mileage-Elfer nicht, als er vor ein paar Monaten mit nur 736 Meilen auf dem Tacho zu Klassiker-Händler Peter Kahl nach Neuried bei München kam. Der auf 911 spezialisierte Kahl gehört eher zu den stillen Stars der Porsche-Szene, obwohl schon einige Carrera RS 2.7 durch seine Hände gingen.

Bei seiner Auslieferung im Juli 1973 nach Michigan besaß der auberginefarbene 911 T die ungeliebten ATS-Gussräder und natürlich die für Amerika obligatorischen, klotzigen Gummi-Bumpers an den sonst so filigranen Stoßstangen. Unter der Kofferraummatte liegt als Datenkarten-Beweis noch das originale ATS-Ersatzrad.

„Weil ein Elfer für mich nur mit den Fuchs-Kleeblatt-Schmiederädern perfekt aussieht, habe ich vier neuwertige gekauft, sie mit neuen Michelin XWX bereift", sagt Peter Kahl. Und: „Die US-Stoßstangenhörner entstellen das Auto, ebenso die glupschigen Sealed-Beam-Scheinwerfer mit den breiten Zierringen. Beides musste dem deutschen Serienstandard von 1973 weichen. Natürlich sind alle ursprünglichen Teile noch vorhanden, auch die ATS-Räder mit den alten Michelins. Das ist bei einem solch einmaligen Exemplar ebenso wichtig wie die lückenlose Dokumentation aller Papiere", er-

Edles Aubergine, Radlaufchrom, neue Fuchs-Räder. „73.5" nennen die Amis die letzten F-Modelle

Besitzerplakette auf dem Handschuhkastendeckel

Kofferraummatte in lupenreiner Sauberkeit. Neuwertiges Bordwerkzeug

Hierzulande stummes Blaupunkt-Radio mit amerikanischen Senderfrequenzen

Beiges Kunstleder, Klima-Auss mer unter der Instrumententaf

klärt Kahl, der nur ganz bestimmte Elfer nach eigenem strengen Prinzip einkauft.

Die Vorgeschichte des Auberginefarbenen, der unter dem Stichwort „The Allen T" auch im Internet berühmt wurde, ist schnell erzählt. Erstbesitzer Raymond Allen ist Sammler und Liebhaber exklusiver Autos. Er kommt nicht dazu, sie alle zu fahren. Nach seinem Tod im Jahr 2008 wird der 35 Jahre vergessene, jedoch sorgfältig untergestellte Elfer behutsam ins Leben zurückgeholt. Vorsichtig wird das Unikat aufbereitet, Öl- und Benzintank werden gereinigt,

Klassiker-Händler Peter Kahl aus Neuried zeigt die komplette Dokumentation des 40 Jahre alten Neuwagens. Sein 911 T ist so teuer wie ein Carrera RS 2.7

Schläuche und Dichtungen erneuert, bis der zornig bellende Sechszylinder seine Lebensfreude übermütig rausschreit.

Der neue Besitzer präsentiert die Sensation in US-Porsche-Magazinen und auf zahlreichen Concours. Behalten will er ihn aber nicht. Peter Kahl erkennt seine Chance, nimmt eine Menge Geld in die Hand und holt Chassis-Nr. 9113102403 zurück nach Deutschland.

Was wird sein neuer Eigner, ein Unternehmer aus Leonberg, mit dem Einmaligen, dem neuen alten Elfer, anfangen? Wird er den Mut haben, ihn wirklich zu fahren, wenigstens ein paar hundert Meilen im Jahr oder kriegt der lebenshungrige Wagen wieder lebenslänglich Dunkelhaft? ■

DATEN UND FAKTEN PORSCHE 911 T 2.4, 1973

■ **Motor:** Typ 911/91, luftgekühlter Sechszylinder-Boxermotor, Zylinderköpfe aus Leichtmetall, Kurbelgehäuse aus Magnesium, Zylinder aus Grauguss, achtfach gleitgelagerte Kurbelwelle, eine obenliegende, kettengetriebene Nockenwelle pro Zylinderreihe, v-förmig angeordnete Ventile über Kipphebel betätigt. Hubraum 2341 cm³, Bohrung x Hub 84,0 x 70,4 mm, Leistung 140 PS bei 5700/min, max. Drehmoment 195 Nm bei 4000/min, Verdichtung 7,5:1, mechanische Saugrohreinspritzung (CIS) Bosch K-Jetronic, Trockensumpfschmierung, Ölinhalt 13 Liter

■ **Kraftübertragung:** Hecktriebblock, Getriebe vor, Motor hinter der Hinterachse. Serienmäßig Vierganggetriebe, a. W. Fünfganggetriebe oder Sportomatic

■ **Karosserie und Fahrwerk:** Selbsttragende Stahlkarosserie. Vorn untere Querlenker, zwei Längstorsionsstäbe, Dämpferbeine und Stabilisator. Hinten Schräglenkerachse, zwei quer liegende Torsionsfedern, Gummihohlfedern, Stabilisator. Teleskopstoßdämpfer, Zahnstangenlenkung, vier Scheibenbremsen, Räder 6J x 15, Reifen 165 HR 15 oder 185/70 VR 15

■ **Maße und Gewicht:** L x B x H 4147 x 1610 x 1320 mm, Radstand 2271 mm, Gewicht 1110 kg, Tankinhalt 62 Liter

■ **Fahrleistungen und Verbrauch:** Vmax 210 km/h, 0 bis 100 km/h in 9,2 s, Verbrauch 12,5 l/100 km

■ **Bauzeit und Stückzahl:** Porsche 911 T 2.4, 1971-73: 17948 Exemplare, Neupreis 1973: 24480 Mark