

Die Restomod-Bewegung kombiniert das Beste aus zwei Welten: den Look eines klassischen Oldtimers mit der modernen Technik von heute. Die Idee stammt ursprünglich aus Kalifornien von Singer Vehicle Design. DIRK LÜHRMANN hat sie – inklusive dem Segen des TÜV – nach Deutschland gebracht



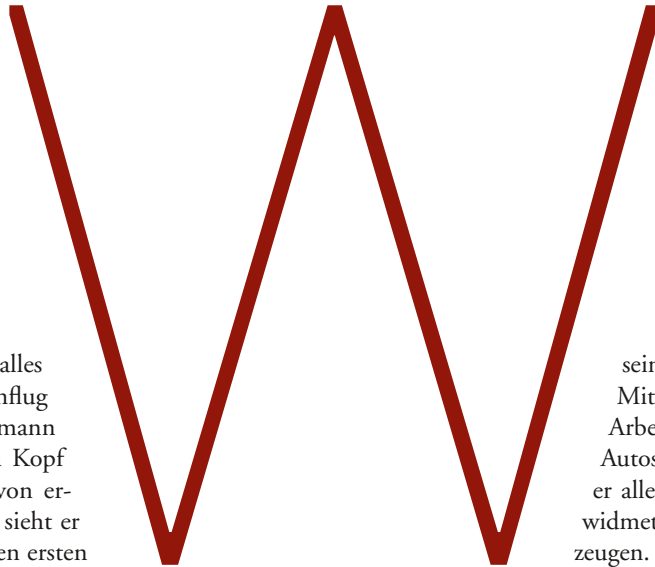
DER PORSCHE AUS DER RETORTE



DIRK LÜHRMANN, 61, ARCHITEKT UND AUTOMOBILVEREDLER, ERFÜLLT SICH MIT DEM MLETZKOPORSCHE, DEN ER NACH DEM BESITZER DES TRAUMWAGENS SEINER JUGEND BENANNT HAT, EINEN TRAUM - ABER AUCH DEN EINIGER SOLVENTER KUNDEN. AUF BASIS DES PORSCHE 911 TYP 964 MODELLIERT ER EIN MODERNES FAHRZEUG IN EINE HISTORISCH GESTYLTE KAROSSERIE

text
**FABIAN
HOBERG**

fotos
**FABIAN HOBERG,
MLETZKO**



Was einem nicht so alles bei einem Langstreckenflug einfällt. Dirk Lührmann muss immer noch den Kopf schütteln, wenn er davon erzählt: Vor sechs Jahren sieht er mit einem Freund seinen ersten Restomod des Porsche-Veredlers Singer Vehicle Design in Kalifornien, und auf dem Rückflug nach Deutschland trifft er eine Entscheidung. „Ich mach’s. Ich baue mir selber so einen Porsche 911.“ Was er meint: ein klassisches Modell technisch auf den neuesten Stand der Technik zu heben. Ganz legal mit strenger TÜV-Abnahme in einer Kleinserie. Sein Freund erwidert darauf nur: „Wenn du so einen Porsche baust, kaufe ich ihn dir ab.“ Vier Wochen später gründet Lührmann die Firma Mletzko, acht Wochen später sitzt die Unterschrift seines Freundes unter dem Kaufvertrag.

Dirk Lührmann, heute 61, begeistert sich schon seit seiner Jugend für Autos. Bereits sein erstes eigenes Auto, einen alten Renault R4, repariert er regelmäßig, damit es überhaupt fährt. Nach ein paar Monaten wechselt er das Fahrzeug, behält das nächste wieder nur für kurze Zeit, entwickelt daraus einen Handel mit Gebrauchtwagen: eine gute Einnahmequelle während seines Studiums. Nach der Uni heuert er bei einem Immobilienmakler in Düsseldorf an, macht sich nach drei Jahren mit einer eigenen Immobilienfirma selbstständig, und im Lauf der Jahre wächst


sein Unternehmen auf 140 Mitarbeiter. Bedeutet: viel Arbeit und wenig Zeit für Autos. Mit 50 Jahren verkauft er alles, zieht sich zurück und widmet sich mehr seinen Fahrzeugen. Seine Privatgarage ist gut gefüllt, unter anderem mit Modellen wie dem Subaru Impreza

WRX, einem Lancia Stratos, Lancia Rallye 037, Lancia 124 Abarth und einem Porsche 928. Die Autos sind alle angemeldet, werden regelmäßig bewegt. Als kleines Abenteuer will der Autoliebhaber eine Oldtimer-Rallye in Südamerika bestreiten und dafür einen VW Käfer umbauen. Doch es funktioniert nicht so recht. Weder das Auto passt noch seine eingerosteten Mechaniker-Kenntnisse. Aber die Idee lässt ihn nicht mehr los: ein Auto neu aufzubauen.

„Ich war immer Autofan, ich liebe den Sound, den Geruch und das Fahrgefühl“, sagt Lührmann. 1992 kauft er sich seinen ersten Porsche und ist begeistert. „Porsche verbindet Sportlichkeit mit guter und solider Technik und Alltagstauglichkeit“, meint er. 2003 findet er einen klassischen 911 2,4 S von 1972. „Ein

IN EINER KLEINEN HALLE IN OSNABRÜCK ENTWIRFT UND ENTWICKELT DIRK LÜHRMANN DEN MLETZKO-PORSCHE. JEDES BASISFAHRZEUG ENTKERNEN DIE MITARBEITER GRÜNDLICH, UM ANSCHLIESSEND DIE ROH-KAROSSERIE ÜBER WOCHEN WIEDER NEU AUFZUBAUEN





DEUTLICH
SPORTLICHER ALS
DAS ORIGINAL:
DER MLETZKO-
PORSCHE SCHAFFT
DIE 100 KM/H IN
UNTER FÜNF
SEKUNDEN BEI
EINER TOP-SPEED
VON 270 KM/H

elegantes Auto, aber eine Rappelkiste. „Damals dachte ich mir, wie toll wäre dieses Auto mit aktueller Technik“, sagt Lührmann. Zwölf Jahre geht er mit der Idee schwanger, 2015 trifft er im Flugzeug die Entscheidung. Sein Besuch bei Singer Vehicle Design ist die Initialzündung.

Die Firma Singer Vehicle Design steht für die Idee, Oldtimer zu modifizieren. Seit 2009 machen die Kalifornier dies mit Porsche-Modellen, setzen dabei auf moderne Technik und neues Design. Es sind Eigenentwicklungen und keine Nachbauten, doch bei Porsche-Fans finden sie große Anerkennung – selbst bei Puristen. Die Autos entstehen individuell in Zusammenarbeit mit Kunden, fahren sich leichter, sicherer und komfortabler als 50 Jahre alte Modelle, haben aber einen Nachteil: einen Preis von mindestens einer halben Million Dollar.

Das ist kein neuer Trend. Bei Porsche-Sportwagen lassen Besitzer schon seit Beginn vor rund 70 Jahren häufig Bremse, Fahrwerk und Motor tunen. Porsche baut anfangs Rennwagen, die zum Individualisieren einladen. Sogenannte Restomods kombinieren seit ein paar Jahren altes Blech mit neuer Technik. Die Motoren erhalten mehr Leistung, das Getriebe schaltet präziser, Fahrwerk sowie Lenkung arbeiten direkter. Dazu leuchten helle LED-Scheinwerfer auf die Straße, und ein satter Musikklang strömt durch den klimatisierten Innenraum. Der ist in der Regel mit feinen und edlen Materialien ausgekleidet und erinnert an die Luxusklasse. Weltweit gibt es einige Unternehmen, die sich

„DER UR-ELFER IST EIN ELEGANTES AUTO, ABER AUCH EINE RAPPELKISTE“

DIRK LÜHRMANN

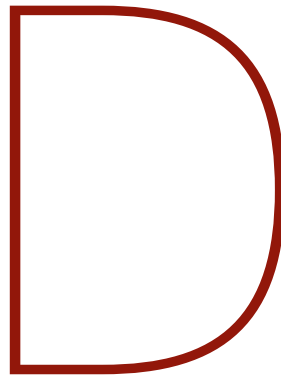
auf diese Arbeit spezialisiert haben. Der Mletzko-Porsche vereint das Ganze mit deutscher Ingenieurskunst und Gründlichkeit.

Viele Teile des Mletzko-Porsche prüft der TÜV einzeln und gibt erst dann seine Zustimmung für den weiteren Einbau in der Werkstatt in Osnabrück. In den Anfangsjahren folgen für Lührmanns Firma einige Höhen und Tiefen, die Entwicklung verschlingt einen einstelligen Millionenbetrag. Nach einigen Tiefs unterstützen ihn sein Schwiegersohn und sein Sohn. Einen eigenen Motor und für diesen eine neue Abgasanlage lässt Lührmann entwickeln, um die hiesigen Emissions- und Geräuschwerte einzuhalten. Aus ästhetischen Gründen soll der Motor zudem möglichst puristisch aussehen. Wie bei modernen Sportwagen lässt sich das neu entwickelte semiaktive Fahrwerk elektronisch verstellen. Ein neues 4-Kanal-ABS sorgt für sicheres Bremsen in Notsituationen. Selbst den Kabelbaum für die Elektronik entwickelte Lührmann neu, setzt auf ein modernes CAN-Bus-System. Das vernetzt die

Elektronik wie Armaturen, Sicherheitssysteme und Motor nicht nur sicher und schneller miteinander, sondern wiegt 20 Kilogramm weniger als der originale Kabelstrang. Zudem fällt die Sicherungsbox weg, neue Steuergeräte ziehen ein.

Den Namen seiner neuen Firma findet Dirk Lührmann dagegen auf einfachen Wegen. Mletzko ist ein Apotheker aus Melle, dem Nachbarort seiner Kindheit. „Ich bin jeden Tag an dem Laden vorbeigekommen, und eines Tages im Jahr 1973 stand dort ein neuer 911 2.7 RS in Weiß mit roten Streifen. In das Auto habe ich mich sofort verliebt – wie auch in die Marke“, erzählt Lührmann. Der Wagen gehörte dem Apotheker, einem Porsche-Fan, mit dessen Zustimmung Lührmann seine Firma nun benennt. Als Logo dient ein Gepard, weil seine Autos genauso elegant, leicht, schnell und geschmeidig wie die Raubkatze werden sollen. Als Basis für die Umbauten dient ein Porsche 911 des Typs 964, Kunden bringen ihm diese Autos, einige besorgt Lührmann selbst. Die Form ist noch ein klassischer Elfer, gleichzeitig etwas moderner als das Vorgängermodell. Die künftige Optik soll an ein frühes 911-F-Modell erinnern, das mit moderneren Radien, kleinen Spaltmaßen und vielen Verbesserungen ein zeitgemäßes Outfit erhält. Dafür muss jedes Auto komplett zerlegt und neu aufgebaut werden. 2016 fangen die Entwicklungsarbeiten an.

SECHS FAHRZEUGE
HAT MLETZKO
BISHER GEBAUT
UND VERKAUFT.
JEDES EIN UNIKAT,
GANZ NACH DEN
VORSTELLUNGEN
DES BESITZERS UND
KONSTRUKTEURS



Dafür sucht Lührmann sich kompetente Mitstreiter, baut ein Netzwerk an Fachwerkstätten und Experten auf und zieht den TÜV Nord als technischen Gutachter hinzu. „Mein Anspruch ist es, nahezu perfekte und ästhetische Fahrzeuge zu bauen, kombiniert mit technischer Optimierung, Alltagstauglichkeit und einer Zertifizierung des TÜV. Daher haben wir alle sicherheitsrelevanten Bauteile genau prüfen und abnehmen lassen“, erklärt er. Dennoch erhalten die Fahrzeuge

wegen ihrer hohen Individualisierung Einzelabnahmen. Für die Design-Entwürfe investiert er mehrere Hundert Stunden, allein für das Design im Heckbereich mit dem Schwung vom Schweller zum hinteren Radkasten 50 Stunden. Es geht dabei um Zehntelmillimeter.

Die geänderte Karosserie entwickelt ein Karosserie- und Prototypenbauer. Denn von der Rohkarosserie bleiben nur die Silhouette, die Türen und der Heckträger bestehen. Nahezu alle übrigen Karosserieteile fertigt Mletzko aus Kohlefaser neu. Im Heck positioniert der Motorenbauer die Anbauteile neu, sodass der Motorraum aufgeräumt und sauber wirkt. Dazu ein filigran designtes Heck, das dennoch alle Sicherheitsanforderungen erfüllt. Die Chromgitter sind aus einem Stück gefräst.

MLETZKO-PORSCHE 911

Geschwindigkeit

270 KM/H

Leistung

369 PS

Drehmoment

398 NM

0–100 km/h

4,9 SEKUNDEN

Hubraum

3999 CCM

Gewicht (DIN)

1145 KG

Preis

680.000 EURO





LIEBE ZUM DETAIL: EIN EIGENES SYSTEM VERNETZT DIE ELEKTRONIK VON ARMATUREN, SICHERHEITSSYSTEMEN UND MOTOR. DEN LÄSST LÜHRMANN NEU ENTWICKELN EBENSO WIE DIE ABGASANLAGE. ALLES BIS ZUM AUSSENSPIEGEL SOLL DABEI MÖGLICHST PURISTISCH AUSSEHEN




Mehrere Hundert Teile entwickelt Mletzko neu, darunter Armaturen, Blinker, Querträger, Halter und Scharniere, die von Fuchs lizenzierten 17-Zoll-Felgen, die LED-Scheinwerfer mit Klarglas. „Mir war eine schlanke Linie wichtig, die ästhetisch wirkt. Der Porsche soll so aussehen, dass man ihn sich gerne ins Wohnzimmer stellen würde“, erklärt er. Sich allerdings besser und sicherer fahren lasse.

Aus dem 250 PS starken 3,6-Liter-6-Zylinder-Boxer entwickelt ein Motorenbauer wahlweise einen 3,9- oder 4,0-Liter-Boxer mit 345 oder 369 PS. Das 6-Gang-Getriebe stammt vom 993, optional mit einer kürzeren Differenzialübersetzung. Dank konsequentem Leichtbau sinkt das Gewicht um 200 Kilogramm auf 1145 Kilogramm trocken. Je nach Übersetzung spurtet Lührmanns Neuinterpretation in unter fünf Sekunden auf Tempo 100 und fährt über 270 km/h schnell. Doch im Gegensatz zu reinen Rennmotoren entwickelt der Boxer viel Drehmoment im unteren Drehzahlbereich, lässt sich schaltfaul und entspannt fahren.

Lührmann ist sich bewusst, dass es Kritiker seiner Umbauten gibt, Traditionalisten, die schon beim Ändern der Reifensorte Bauchschmerzen bekommen. „Das verstehe ich, bis vor ein paar Jahren habe ich ähnlich gedacht. Aber wir verfolgen einen anderen Ansatz. Die Mletzko-Porsche sind keine historischen Fahrzeuge, sondern moderne Autos in einem klassischen Kleid und absolut alltagstauglich“, erklärt er. Sich selbst baut er einen weißen Mletzko-Porsche und nennt ihn Marrakesch, weil die bunte Inneneinrichtung an die Stadt in Marokko erinnert.

Erst nach knapp vier Jahren, im November 2019, ist der erste Prototyp fertig, zwei weitere Fahrzeuge folgen. Warum er so einen Aufwand betreibt? „Klar habe ich mich manchmal geärgert und hinterfragt, warum ich das alles mache. Aber jedes Mal, wenn ich ein fertiges Bauteil gesehen habe, hat mich das überzeugt weiterzumachen. Mit Ästhetik lasse ich mich gerne überzeugen“, sagt Lührmann.

Der immense Aufwand hat seinen Preis. Ein Umbau kostet rund 600.000 Euro, dazu kommt ein 964-Basisauto. Für den roten Mletzko-Porsche verlangt Lührmann 680.000 Euro. Seine Fahrzeuge sind für solvente Kunden gedacht, die in jungen Jahren von einem klassischen Porsche geträumt, sich aber keinen gekauft haben, und nun im gesetzten Alter die Karosserie immer noch lieben, aber moderne Technik wollen.

Mittlerweile hat Lührmann Anfragen aus ganz Europa. Sechs bis acht Monate benötigen seine sechs Mitarbeiter für die Neuerschaffung des Klassikers, fünf Fahrzeuge kann die Firma im Jahr bauen. Ein Kunde allerdings wurde bereits vor Monaten beglückt: der Freund aus dem Flugzeug, mit dem Lührmann 2015 in Kalifornien war. Versprochen ist versprochen. 

„MIT ÄSTHETIK
LASSE ICH MICH
GERNE ÜBERZEUGEN“

DIRK LÜHRMANN