

# CLASSIC DRIVER

## Händlerportrait: Jan B. Luehn

Advertorial

□ **Für den erst dreißig Jahre alten Jan Benjamin Luehn sind historische Fahrzeuge gleichermaßen Beruf und Berufung. Zuletzt hatte Luehn drei Jahre lang für den Auktionator Christie's von London und Brüssel aus gearbeitet und die sehr erfolgreichen Auktionen des Traditionshauses in Paris und Le Mans organisiert. Jetzt hat sich der erfahrungsreiche Youngster selbständig gemacht. Und dank einiger außergewöhnlicher und bemerkenswerter Fahrzeuge hat Luehn vom Start weg auch die Zulassung als offizieller Classic Driver Händler erhalten.**

Dabei sieht sich Luehn nicht unbedingt als Autohändler im klassischen Sinn, „eher als einen Vermittler zwischen Privatkunden mit ausgezeichneten internationalen Kontakten.“ Aufgrund seines Netzwerks zu Automobilherstellern, Rennsportmanufakturen und diversen Rennserien bis hin zur Formel 1 bietet Luehn eine Exklusivberatung für Auto-Enthusiasten und Sammler an - sowohl was Ankauf und Verkauf anbelangt. Die Suche, Schätzung und Vermittlung von extrem seltenen, interessanten und hochpreisigen Sport- und Rennwagen ist sein Metier. Er operiert derzeit aus zwei Büros, eines davon liegt in Telgte im Münsterland, das andere unterhält Luehn in der Brüsseler Rue de Neufchatel. Jan Luehn legt großen Wert auf ein gutes Verhältnis zu seinen Kunden - ein transparentes und verbindliches Vorgehen sei ihm jederzeit extrem wichtig.

„Durch meine Erfahrung bei einem der führenden Auktionshäuser habe ich mit Sicherheit einen anderen Blickwinkel und Herangehensweise als einige andere Händler“, verspricht Jan Luehn. Er sei zudem seit jungen Jahren von Autos und Motorsport begeistert, war bereits mit sechs Jahren das erste Mal vom 24h Rennen in Le Mans fasziniert. Heute ist er selbst auch im historischen Rennsport aktiv, wobei sein größtes Interessengebiet bei Renn- und Sportwagen aus der Nachkriegszeit liegt.

Für Classic Driver Leser stellt Jan Luehn vier besondere Fahrzeuge aus seinem Netzwerk vor. Seinen jeweils aktuellen Fahrzeugbestand finden Sie im [Classic Driver Automarkt](#). Und für Sammler hat Jan Luehn noch einen Tipp parat: „Ich sehe in Zukunft große Preissteigerungen bei speziellen Youngtimern und Tourenwagen aus den 70er Jahren und frühen 80er Jahren, sofern die Historie stimmt. Solche Fahrzeuge gelten schließlich quasi als Eintrittskarten für Le Mans Classic oder Goodwood. Interessant sind hier insbesondere der BMW M1 Procar und die Porsche 934 und 935.“

---

### **Ausgesprochen original: [Porsche 910-6 von 1967](#)**



Porsche vom Typ 910 sind kompromißlose Rennfahrzeuge. Der 910 basiert auf dem 906. Im Gegensatz zu diesem hat er jedoch breitere Reifen, Felgen mit Zentralverschluß und eine geringere Gesamtlänge. Zudem ist der 910 leichter und schneller als der 906. Verfügbar war der 910 ab 1966 entweder mit einem Zwei-Liter-Sechszylinder und rund 200 PS oder einem 2,2-Liter-Achtzylinder mit 270 PS. Tatsächlich fuhren Porsche des Typs 910 auf der Targa Florio im Jahr 1967 auf die ersten drei Plätze vor, um nur einen Erfolg dieses Typs zu nennen.



Der hier angebotene 910-6 wurde mit der Chassis-Nummer 026 als Werksfahrzeug 1967 erstmals beim ADAC 1.000 Kilometer Rennen auf dem Nürburgring eingesetzt. In der letzten Runde fiel der meist führende Wagen dann nur aufgrund eines Schadens an der Batterie aus. Porsche verkaufte das Auto 1968 an den Privatfahrer Umberto Franchini aus Italien, der mit ihm vier Jahre lang Rennen fuhr. Danach wechselte der Porsche nach Kalifornien und Schweden, wo er 1994 umfangreich restauriert worden ist.





Heute zeigt sich der Rennwagen in einem sehr guten Allgemeinzustand. Mit „matching numbers“: Der 910-6 weist immer noch das originale Chassis, Getriebe und Motornummer aus. Die Historie ist umfangreich belegt und genauso vorhanden wie FIA-Papiere und viele Ersatzteile. Das Auto erhält zudem gerade eine Straßenzulassung. Eine Teilnahme an exklusiven Events wie Tour Auto, Le Mans Classic, Monterey Historics und in Goodwood sollte mit diesem Porsche problemlos möglich sein.

Einer von elf: [Porsche 908/3 von 1970](#)

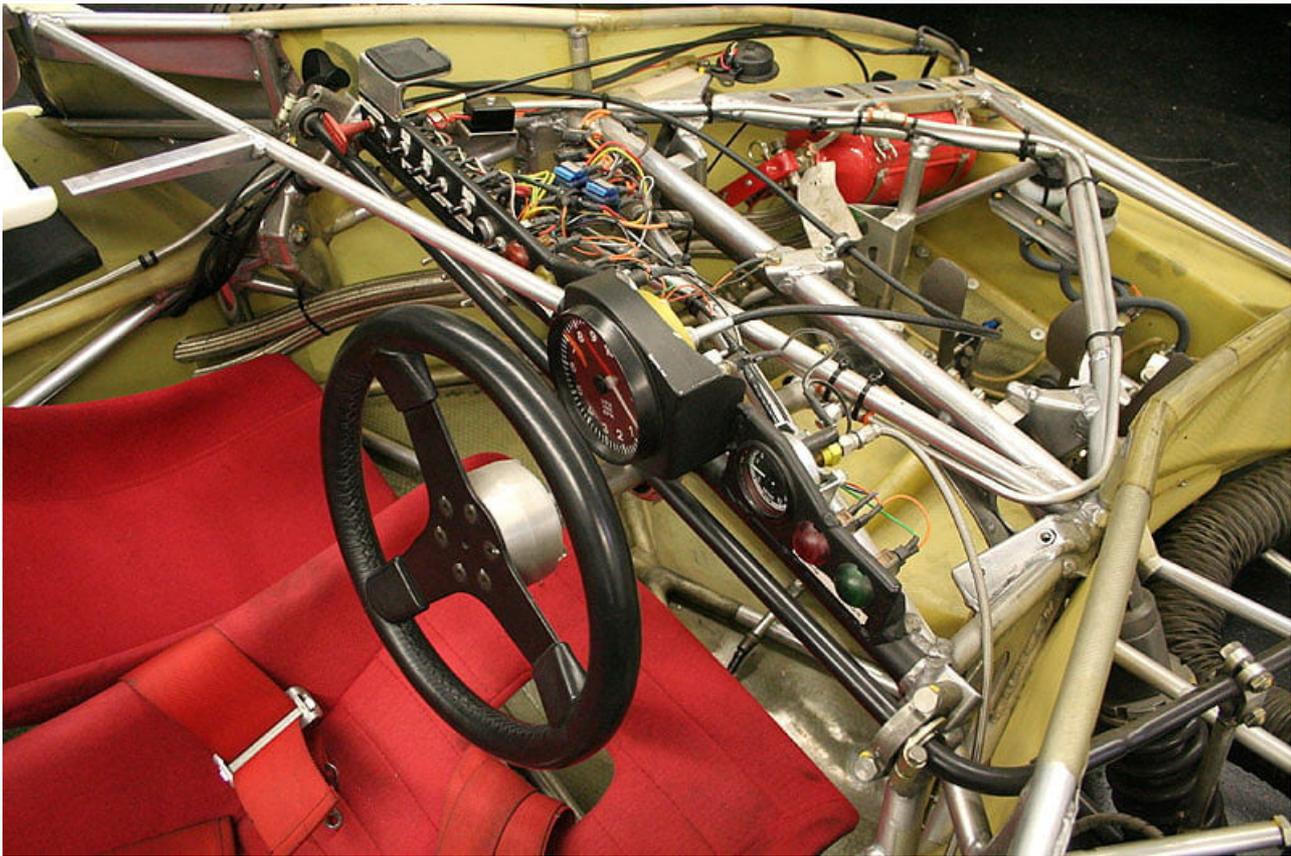
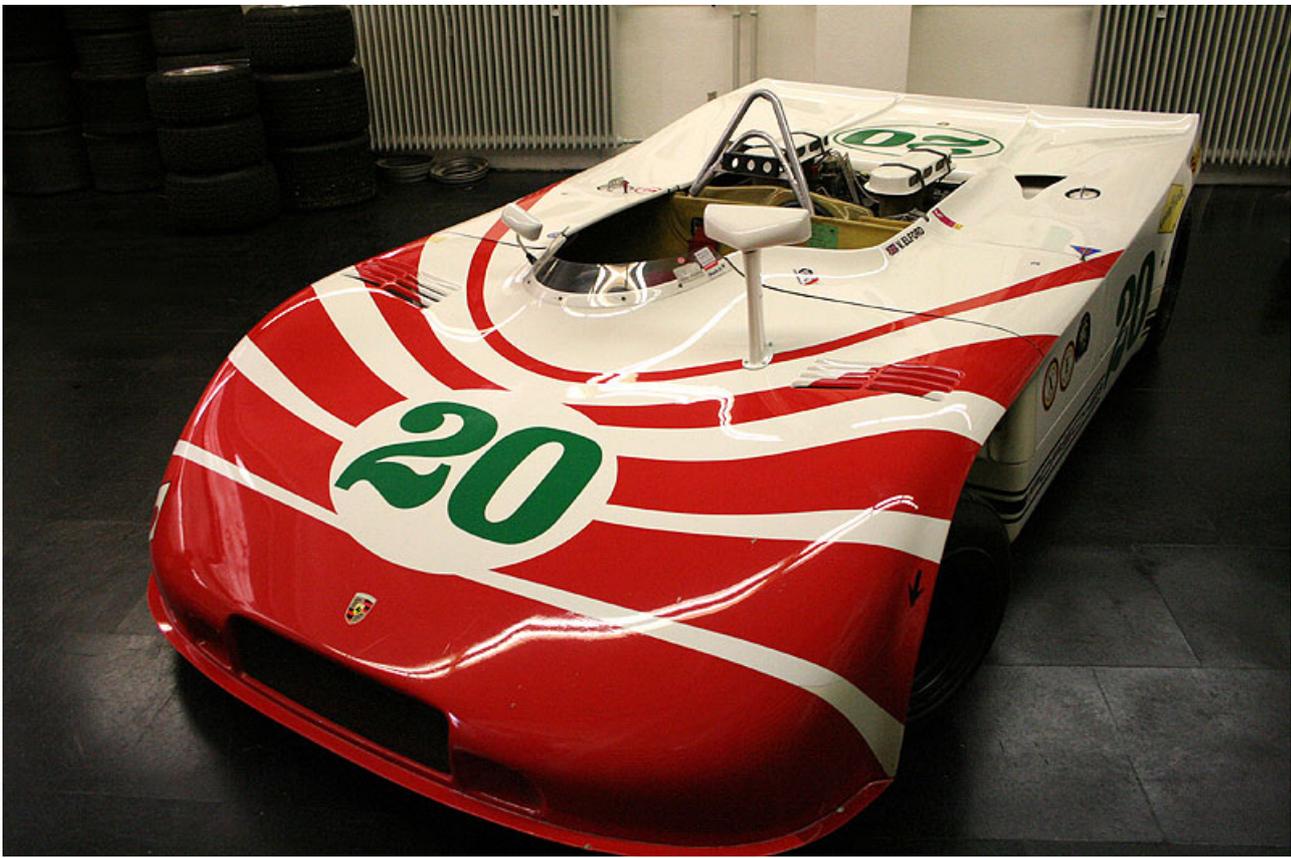


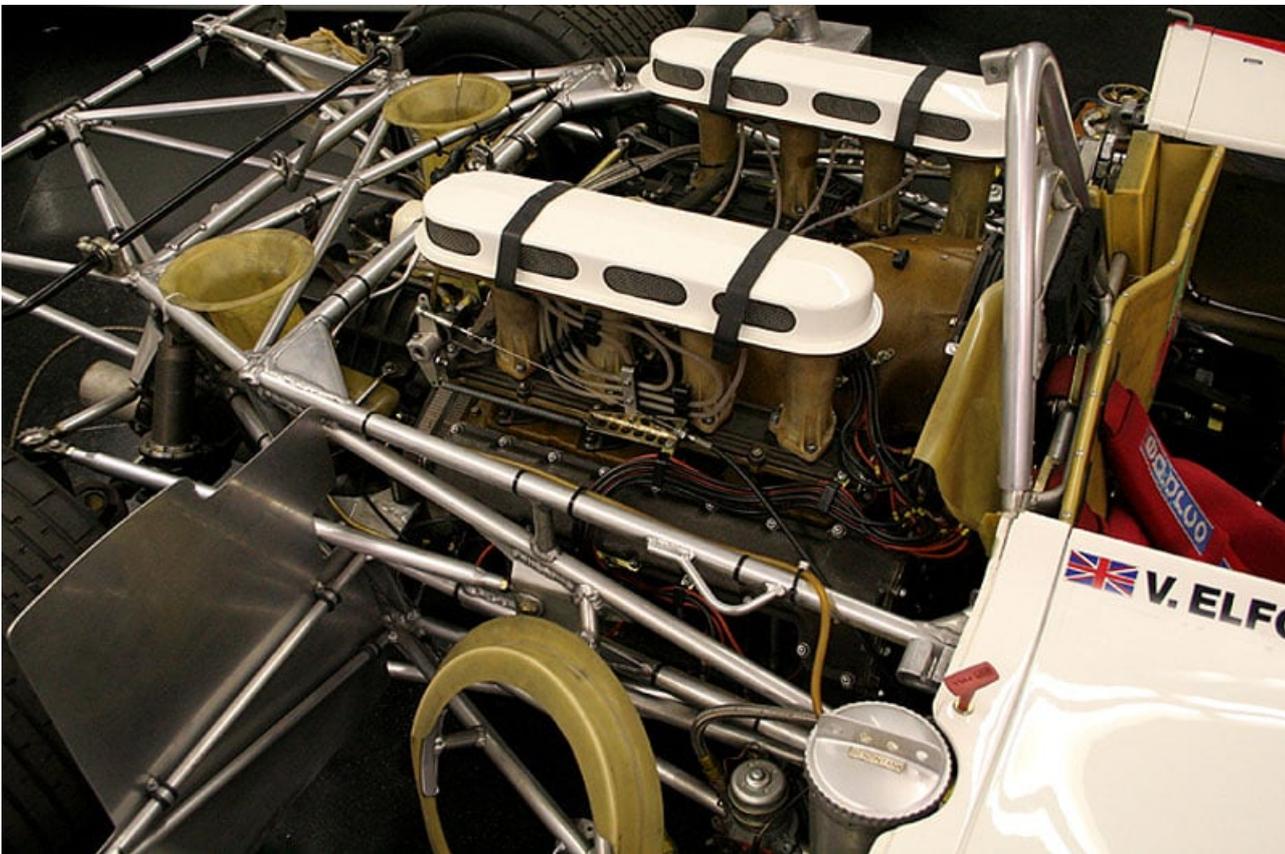
Ein weiterer Kurvenrenner ist der Porsche 908/3 von 1970. Während der Le Mans Gewinner Porsche des Typs 917 für Hochgeschwindigkeitsstrecken ausgelegt gewesen ist, sollte der wendigere und dank Aluminiumrahmen auch leichtere 908/3 auf kurvenreichen Strecken wie der Targa Florio und dem Nürburgring reüssieren.

Hinter dem Fahrer arbeitet ein luftgekühlter Achtzylindermotor mit einem Hubraum von drei Litern. Dieses Motorkonzept liefert deutlich über 300 PS Leistung bei vergleichsweise niedrigem Gewicht. Die Kraftübertragung erfolgt mittels Fünfganggetriebe, welches unmittelbar am Motorende montiert ist. Die Karosserie zeichnet sich durch ihre extrem kurzen Überhänge und ein klares, kompromißloses Design aus. Später erst wurden seitliche Finnen am Heck ergänzt. 1970 errang Porsche mit dem 908/3 Siege bei der Targa Florio und dem 1.000 Kilometer Rennen auf dem Nürburgring.



Der von Jan Luehn angebotene Wagen trägt die Chassis Nummer 007 und wurde 1970 von Vic Elford in Italien gesteuert. 1971 errangen Gijs van Lennep und Helmut Marko auf dem Nürburgring einen dritten Platz - hinter zwei weiteren 908/3. Im Jahre 1976 erwarb Porsche-Enthusiast Egon Evertz das Fahrzeug für seine Sammlung. 1995 wurde es in die USA verkauft und dort im Jahr 2000 aufwendig restauriert und in den Farben der Targa Florio von 1970 neu lackiert.





Das Auto weist den originalen drei Liter Magnesium Motor auf und hat ebenfalls „matching numbers“. Neben FIA-Papieren und einer umfangreichen Dokumentation der Restaurierung sind auch eine Vielzahl an Ersatzteilen im Paket enthalten.

---

Ohne gleichen: [Ferrari 250 GT/E Berlinetta „Drogo“ von 1960/64](#)



Dieser besondere Ferrari erblickte 1960 als ein 250 GT/E 2+2 die Straßen Mailands. 1980 wurde der Sportwagen dann mit einer Aluminiumkarosserie von Piero Drogo im Stile des Ferrari GTO umgebaut. Hierbei handelt es sich um eine von nur zwei produzierten Aluminiumkarosserien. Die Karosserie selbst wurde bereits 1964 von der „Carozzeria Sport Cars“ für einen Ferrari V-12-Testarossa angefertigt. Der Auftraggeber Celso Lara Barberis aus Brasilien setzte sein Fahrzeug im GTO-Look bei kleineren Rennveranstaltungen in Südamerika ein.





Der Ferrari blieb dann eine Weile in Amerika, bevor er in den siebziger Jahren zurück nach Italien kam. Hier wurde er abermals demontiert und die Karosserie eingelagert. Der attraktive Berlinetta Body wurde schließlich auf einem gekürzten und angepaßten GT/E Chassis professional montiert. 1988 wechselte der Wagen bei einer italienischen Auktion den Besitzer für 211.000 US-Dollar. In 1994 erwarb der jetzige Eigentümer den Drogo Ferrari und restaurierte ihn komplett in 2000. Dementsprechend steht der Sportwagen laut Jan Luehn heute in einem durchgängig perfekten Zustand, mit einem V-12 Motor und knapp 300 PS Leistung da. Zum Bruchteil des Preises eines Ferrari 250 SWB oder 250 GTO bietet sich hier die seltene Gelegenheit, einen Exoten für die Teilnahme bei Concours- und Rennveranstaltungen zu erwerben.

---

**Scharf & schnell: [Porsche 2.5 S/T von 1970](#)**





Für Porsche-Fans und Kenner ist dieser schnelle Zuffenhausener, Jahrgang 1970, von Interesse. Es handelt sich dabei um einen der wohl am besten erhaltenen 2.5 S/T überhaupt. Der Porsche kommt mit voll dokumentierter Historie, die ihm auch zwei Teilnahmen an der Targa Florio bescheinigt und zwar in 1972 und 1973. Das Auto ist voll restauriert und mit FIA-Papieren versehen. Luehn bietet mit ihm eine weitere „Eintrittskarte“ für prestigeträchtige Rennevents an.

***Die hier vorgestellten Automobile sowie weitere interessante Fahrzeugangebote von Jan Luehn finden Sie im [Classic Driver Automarkt](#).***

Alle Fahrzeuge im Überblick:

1966 Alfa Romeo GT Sprint Veloce  
1967 Citroen DS 21 Chapron Cabriolet  
1960/54 Ferrari 250 GT/E Berlinetta "Drogo"  
1966 Ferrari 275 GTB/4  
1972 Ford Capri RS 2600 "ONS"  
1972 Ford Escort RS 1600 MKI "BDA"  
1929 Indian Scout 37  
1972 Lotus Esprit Prototyp  
1954 Mercedes-Benz 300SL Prototyp  
**[1969 Nerus Silhouette F100 Sport Prototype](#)**  
1957 Porsche 356A Carrera  
1957 Porsche 356 Speedster  
1964 Porsche 904 GTS  
1967 Porsche 910-6  
1970 Porsche 908/3  
1970 Porsche 2.5 S/T  
1998 Porsche 962 "Derek Bell Signature Line"  
1969 Toyota 2000 GT  
1951 Volkswagen Käfer

## **Kontakt**

### **Jan B. Luehn**

Schwiehorst 2a, 48291 Telgte, Deutschland /  
25 Rue de Neufchatel, 1060 Brüssel, Belgien

Telefon: Deutschland: +49 (0)172 530 3555 / Belgien: +32 (0)495 571 594  
Homepage: [www.janluehn.com](http://www.janluehn.com)

E-mail: [jl@janluehn.com](mailto:jl@janluehn.com)

---

Text: [Mathias Paulokat](#)

Fotos: [Nanette Schärf](#) / [jl@janluehn.com](mailto:jl@janluehn.com)

---

**ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter**

[Jetzt kostenlos abonnieren!](#)

**Galerie**











**Source URL:** <https://www.classicdriver.com/de/article/h%C3%A4ndlerportrait-jan-b-luehn>  
© Classic Driver. All rights reserved.