

Octane

AUTOKLASSIKER & SPORTWAGEN

DIE MEMMINGER- KÄFER

SONDER-
DRUCK
AUS HEFT
09/2014



PLUS: FAHRBERICHT VW KÄFER
GSR MIT 180 PS

JA, ES GIBT
SIE NOCH.
IMMER
WIEDER





VW KÄFER CABRIO 1303
 Die Farbe: Macadamia-metalllic. Innen beiges Leder.
 Verdeck mit schwarzem Innenhimmel.
 Rundum Grünglas. Kurz: ein Schmuckstück

Er war einst eines der meistverkauften Autos der Welt und bewegte Millionen Menschen: der VW Käfer. Bis er 2003 eingestellt wurde. Heute baut ihn ein bayerischer Unternehmer. Ganz individuell

TEXT Günther Fischer

Wir dachten schon, wir hätten uns verfahren. Eine nette Vorortsiedlung, kleine Einfamilienhäuschen. Aber keine Käfer-Cabrios weit und breit. Hat uns das französische Navi in deutschen Landen in die Irre geführt? Kaum vorstellbar. Dann, endlich, ein paar Lagerhallen. Leider immer noch nicht die richtigen. Aber wo stehen die Käfer, wo ist die vorab beschriebene Wiese, auf der einige Dutzend dieser selten gewordenen Auto-Spezies parken sollen? Dann, plötzlich, erspähen wir sie, hinter viel Grün. Jetzt muss nur noch der Eingang gefunden werden. Und der liegt, nun ja, um die Ecke.

Da steht es nun endlich, etwas bescheiden an einem unscheinbaren weißen Bürogebäude: »Memminger Feine Cabrios und Stahlbau GmbH«. Stahlbau und Cabrios? Ja, Memminger kam quasi auch etwas ums Eck zur VW-Käfer-Restaurierung. Spezialisiert ist die Firma auf die Restaurierung von Käfer-Cabrios und Limousinen der Modellreihen 1302 und 1303 – in der H-Kennzeichen-Ausführung.

Begonnen hat alles 1978 als reiner Stahlbaubetrieb. Ein richtiges Highlight setzte die Firma 1998, als sie auf dem Dach des Münchener Olympiastadions einen 650 Meter langen Laufsteg aus Stahl,

Edelstahl und Aluminium platzierte – eine Aussichtsplattform für Besucher in luftigen 40 bis 65 Metern Höhe. Die Erfahrungen, die Memminger beim Umgang mit Stahl, Blech und Alu da sammelte, sollten bald in die Herstellung von Käferteilern mit einfließen.

Aber wie kam es überhaupt dazu? Als Firmenchef Georg Memminger für sich und einen Freund ebenfalls 1998 einen Käfer restaurieren wollte, brauchte er Stoßstangen. Beim VW-Teilehändler gab es aber nur minderwertige Reprö-Produkte zu kaufen, VW selbst hatte auch keine originalen mehr. »Ich war mir damals schon sicher, dass ich dass besser kann«, so Memminger. »Wozu bin ich schließlich Stahlbauer?«

Bei der Stoßstange blieb es nicht. Schnell war klar, dass es unmöglich ist, einen Käfer seriös zu restaurieren, wenn man minderwertige Nachbauten verwenden muss. Anderes gab es beim VW-Teilehändler nicht. Memmingers Lösung: Er fertigte sie einfach in besserer Qualität nach.

Weil zum Beispiel Cabriotüren für die Modelle 1302 und 1303 nicht mehr zu bekommen waren, gab Memminger Stahlguss-Werkzeuge in Auftrag, um neue herstellen zu können. Was einfacher klingt,

als es war, denn diese Türen bestehen immerhin aus 28 Einzelteilen. Inzwischen werden sie mit Tiefziehwerkzeugen aus verzinktem Blech gebaut und anschließend einer kathodischen Tauchlackierung unterzogen (KTL-Beschichtung). Neu hinzu kommt bei Memminger aber ein Seitenaufprallschutz – ein 2,5 Millimeter starker, ausgeformter Profilbügel, der die Insassen besser als früher schützt.

Längst werden nicht mehr nur Cabrio-Türen gefertigt. Das Portfolio umfasst inzwischen 80 Prozent der Karosserie: Seitenteile, Querwand, Stoßstangen, verstärkte Stoßstangenhalter vorne und hinten, Querlenker, Windschutzscheiben mit integrierter Antenne, Heizungs- und Cabrioholme sowie viele weitere Teile der Innenausstattung. Eine kleine Ausnahme bilden die Sitze. »Natürlich bieten wir auf Wunsch neue Sitze an, wir testen auch einige«, so Georg Memminger. »Aber wenn ein Kunde einen Sitz von damals möchte, dann brauchen wir fünf Paar der alten, um zwei zu restaurieren.« Andere »Alt-Teile« wie Tachometer oder Lenkräder werden bei der Restauration sorgfältig aufgearbeitet.

Auch Getriebe- und Motorteile sind bei der VW-Classic-Abteilung inzwischen oft nicht mehr erhältlich. Kegel-Tellerräder, Gangradpaare (1. bis 4. Gang) →

Ihr Ansprechpartner für hochwertige Restaurationen und Ersatzteile.



**Neuheit -
nur bei uns!**

Mehr Stabilität für
Ihren Volkswagen!
Warmluftkanäle
für kurzen (1200) und langen
Vorderwagen (1302/1303).
1 mm verzinktes Stahlblech,
ktl-beschichtet,
einbaufertige Länge,
für Cabrio und Limousine
sofort lieferbar



Die Besten, die es je gab!
Stoßstangen
für 1302/1303,
aus 2 mm Stahlblech,
exzellent verchromt,
sofort lieferbar



Seitenteile
für 1302/1303 vorne,
verstärkte Ausführung,
verzinktes Stahlblech,
Federbeindom 2 mm stark,
ktl-beschichtet



Cabriotüren
mit 2,5 mm Seitenaufprallschutz,
0,8 mm verzinktes Stahlblech,
ktl-beschichtet,
mit wartungsfreien Scharnieren



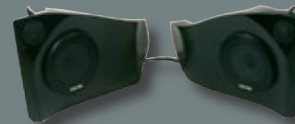
Original SEBRING
Edelstahlauspuff inkl. EG-ABE,
für H-Kennzeichen geeignet,
ohne Vorwärmung
exklusiv - nur bei uns!



Querwand
nur 1302/1303,
1 mm verzinktes Stahlblech,
ktl-beschichtet,
mehr Steifigkeit für den Vorderwagen



Querlenker
1 mm stärker dimensioniert,
3 mm verzinktes Stahlblech,
ktl-beschichtet, komplett mit Originalgelenken
einbaufertig



Audiosystem 1302/1303
für Cabrio & Limousine,
im vorderen Fußraum,
auch mit Subwoofer und Endstufe



Typ1 Einspritzmotor
ca. 74 kW/100 PS



ATS-Alufelgen
5 1/2 J 15 ET 25
und 7 J 15 ET 16
inkl. Gutachten
mit Schrauben und
ATS-Abdeckkappen



Typ4 Einspritzmotor
ca. 125 kW/170 PS

memminger

www.feine-cabrios.de

Ersatzteile - Teilrestaurationen - „Neufahrzeuge“

Tel. +49 - 84 53 / 34 74 54 • info@feine-cabrios.de



sowie Rückwärtsgänge werden in Kleinserien hergestellt – oft bei Prototypen und Zulieferbetrieben der Automobilindustrie, was zugleich sicherstellt, dass alle in heutigen Automobilbau gültigen Qualitätsnormen erfüllt werden.

Ein spezielles Highlight sind die weiterentwickelten Einspritzmotoren vom Käfer (Typ1) und vom 411 (Typ4). Der Unterschied zu früher: Memminger baut in seine Cabrios und Limousinen modernste Einspritzmotoren ein: mit doppelter Leistung (zum Beispiel 100 PS statt wie früher 50 PS beim Typ1), mit abgasgeregelten Lambdasonden – und mit im Vergleich zu früher halbiertem Spritverbrauch. Aktuell befindet sich ein Typ4-Motor im Dauertest, der bei einer Leistung von nunmehr 180 PS (!) selbst bei kalter Witterung unter zehn Liter Benzin auf 100 Kilometern verbraucht. Was dem Ganzen allerdings die Krone aufsetzt, ist die Tatsache, dass für all diese Käfer ABS und die Antischlupfregelung ASR als Zubehör bestellt werden kann, auf Wunsch sogar BiXenon-Licht zu haben ist und ESP demnächst kommen soll. Ein Käfer? Mit ESP? Wenn uns das früher mal jemand erzählt hätte. Dass Memminger es schafft, bei all den Um- und Neubauten das H-Kennzeichen (außer Bi-Xenon und 17"-Räder) beizubehalten, freut sicher jeden, der von der so beliebten Knutschkugel in neuem Gewand träumt ...

Aber was hat ein Käfer wie das hier abgebildete Macadamia-braune Modell noch mit dem Exemplar zu tun, das 1977 vom Band lief? Memminger ant-

wortet pragmatisch: »Ich will so weit wie nur möglich Perfektion, also arbeite ich mit so vielen Neuteilen wie nur möglich. Warum sollte ich das bei meinen Werkstattmöglichkeiten nicht tun? Wenn ich zum Beispiel nur ein halbes Türblatt ersetze, schaffe ich mir an der Schweißnaht langfristig vielleicht nur einen Rostherd. Sicher erhalte ich 50 Prozent der Originalsubstanz, wenn ich die untere Hälfte einer Tür ansetze – aber warum sollte ich das machen, wenn das Ergebnis trotz Mehraufwand eigentlich schlechter ist?«

Was macht Memminger also? Restaurierung oder Neubau? Kann besser als neu überhaupt noch original sein? Eines steht fest: Memmingers Käfer begeistern. Eigentlich stellt er, das lässt sich wohl sagen, im Grunde komplett neue Autos her. Bis aufs äußere Erscheinungsbild sind sie alle Wunsch-Käfer, sozusagen. Handgefertigte, individuelle Unikate. Jeder bekommt seinen Käfer so, wie er ihn möchte und wie es ihn auch noch nie gegeben hat. Die ursprüngliche Geburtsurkunde inbegriffen.

Seit 1968 fährt Firmenchef Georg Memminger selbst Käfer – und seine Freude daran ist ungebrochen. Inzwischen hat er auch seinen Sohn Schorsch mit seiner Begeisterung angesteckt. Das heißt: Wir können also wohl auf viele weitere Jahre Käfer-Neubau hoffen.

Wenn demnächst also auf der Autobahn ein Käfer mit Tempo 200 an Ihnen vorbeiflitzt, dann wundern Sie sich nicht, sondern murmeln Sie einfach nur: »Memminger«.

NEUES VON GESTERN

Bitte zweimal gucken: Finden Sie den Unterschied zwischen 1977 und 2012? Armaturenbrett in Leder, Zusatzinstrumente in der Carbonleiste; Recaro-Sitze in beige Leder (obere Reihe, v.l.n.r.)

DETAILVERLIEBT

Eigens entwickelte Auspuffanlage von Eisenmann; kein Fall für automobilhistorische Gralswächter: der neue Einspritzmotor; die guten alten Rundleuchten am Heck (untere Reihe, v.l.n.r.)

VW KÄFER CABRIO 1303

BAUJAHR

1977 (2012 wieder neu aufgebaut)

MOTOR

2276 ccm, Typ1-Vierzylinder-Einspritzmotor

MOTORLEISTUNG

100–110 PS bei 2600 U/min

DREHMOMENT

198 Nm bei 2600 U/min

KRAFTÜBERTRAGUNG

Vierganggetriebe mit langer Übersetzung (9:31),

Hinterradantrieb

LENKUNG

Zahnstange, grundüberholt

FAHRWERK

vorne verstärkte Federbeine, Querlenker;

hinten Drehstabfederung

BREMSEN

vorne geschlitzte Bremsscheiben, innenbelüftet, mit leistungsstarkem Bremssattel; hinten Scheibe

LEERGEWICHT

930 kg

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT

165 km/h



VW KÄFER GSR

Für Käferfans sind sie Legende: die GSR-Modelle. Das Kürzel steht ganz einfach für Gelbschwarzer Renner

SCHNELLER EIN KÄFER NIE WAR

Der »Gelbschwarze Renner« kehrt zurück – als verkappter Sportwagen, der gerne mal mit Tempo 200 über die Autobahn tobt

Was für eine Kiste! Sieht aus wie ein Käfer, riecht wie ein Käfer, fährt sich bloß nicht so ... denn so fühlen sich normalerweise Sportwagen an.

Mit dem GSR will Memminger zeigen, was sein Käfer-Werk inzwischen leisten kann. Die Basis des Modells war ein Original-GSR – der ohnehin nur 3500 Mal gebaut wurde. Die Bodengruppe ist zwar Original-VW, allerdings spritzverzinkt und pulverbeschichtet. Dazu kommen verstärkte Querlenker und Stabilisatoren, eine Vierkolbenbremse an der Vorderachse, Scheibenbremsen hinten, 17-Zoll-Räder und das hauseigene ABS-System mit ASR und selbstverständlich Bi-Xenon-Licht.

Das Herzstück des Wagens aber ist der Motor, eine Weiterentwicklung des Typ4-Einspritzmotors,

der in den 70er-Jahren im 411, im VW-Porsche 914 und im VW Bus arbeitete. Er leistet nun aber gewaltige 180 PS, schon bei 1500 U/min steht ein gewaltiges Drehmoment von 220 Nm zur Verfügung, ab 3000 U/min sind es gar 270 Nm. Und das Tempo? Der Memminger GSR rennt echte 214 km/h ... Das alles sind Leistungsdaten, wie sie auch ein VW Golf VI GTi kaum besser vorweisen kann und die jedem modernen Auto ebenfalls gut zu Gesicht stünden.

Wie sich das anfühlt? Sorry, einfach nur – geil. Wer hätte jemals gedacht, dass ein Käfer über Tempo 200 schafft und sich auch auf kurvigen Landstraßen so pudelwohl fühlt? Bei Testfahrten, so Georg Memminger mit breitem Grinsen, habe schon so mancher Porsche-Fahrer mehr als gestaunt, weil er einfach nicht davonfahren konnte ...



DER GSR-MOTOR

Doppelfunken-Zündspule, frei programmierbare Einspritzanlage, Hochleistungsabgasanlage



DAS WICHTIGSTE IM BLICK

Die kleinen Rundarmaturen sahen schon damals so aus und zeigen auch heute noch die wichtigsten Parameter an

Ganz ohne Nachschub geht es nicht



AUF DER GRÜNEN WIESE

Etwas versteckt, manche bedeckt: Käfer-Karosserien, die auf ihren Wiederaufbau warten



BIG BLOCK

Mit Werkzeugen wie diesen stellt Memminger Neuteile selbst her



PARKPLÄTZE DER BESONDEREN ART

Was auf der Wiese keinen Platz mehr findet, wird hier gestapelt



RESTAURIERUNG ...

Jeder Wunsch wird erfüllt: Egal, ob nur Teil- oder Ganzrestauration – Neuteile ...



... ODER FAST EIN NEUWAGEN?

... sind bei Memminger in Hülle und Fülle vorhanden