

Gutshof

Gut erhaltene Brezel-Cabrios gelten als Raritäten. Dass selbst ein 1951er Wrack mit wenig brauchbarer Substanz einen zweiten Frühling erleben darf, verdanken wir Liebhabern mit viel Geduld und großem Herzen

Autor Martin Santoro Fotograf Stephan Repke / Archiv Memminger (3)

Cabrio-Fahrer genießen das Unterwegssein. Entspannt baden sie im Wind, erfreuen sich der wärmenden Sonnenstrahlen, sehen und hören viel mehr als jene Piloten unterm Blechdach. Wie schnell oder sparsam es von A nach B geht, ist für die Luftküsse Nebensache – nicht jedoch das Objekt der Bewegung. Denn das herrliche Gefühl des offenen Fahrens im Oldie kann sich mancher Zeitgenosse erst erfüllen, nachdem er im Vorfeld erhebliche Hindernisse überwunden hat. Das bringt die Oldtimererei mit sich, bei der

es oftmals auch darum geht, verschollen geglaubtes wiederzuentdecken. Einen erfahrenen Altblech-Spürhund beim Schnüffeln nach exquisiten Raritäten zu beobachten, ist spannende Unterhaltung und kann zudem sehr lehrreich sein – wie uns ein Fall aus Bayern anschaulich verdeutlicht.

Georg Memminger stieß vor zehn Jahren auf ein aus Laiensicht wenig verlockendes Ebay-Angebot. Ein Auszug: »Versteigere rares 1951er VW Brezel Cabrio- Wrack, das Fahrzeug ist kaum rettbar ...«. Diesen Zeilen folgte

eine Auflistung von Bereichen, die an der Ruine zwar vorhanden aber schadhaft waren, wiederum gefolgt von einer noch längeren Aufzählung fehlender Teile.

Trotzdem kaufte Georg den VW. Er weiß um die Seltenheit des Modells und wie viel Glück er hatte, überhaupt ein unberührtes Fahrzeug zu finden. »Letztlich lohnte es sich nur, den Scheibenrahmen, die Armaturentafel und den Mitteltunnel zu erhalten«, fasst der Münchner die Rettungsaktion zusammen. Wie sich herausstellte, wollte der



Luxus-Mix

So schön kann Käfer sein. Besonders das Innenleben des Cabrios erfreut durch nützlichen, originalen Zierrat. Die Instrumente stammen hingegen von einem 356er A-Modell aus den 1950er-Jahren.





Finaler Ausblick

Der verbaute Porsche-Motor erhielt einen eigens für das VW Cabrio angefertigten Auspuff.



Als Käfer jüngerer Datums wäre er vermutlich ein Fall für die Schrottpresse geworden. Doch dank aufmerksamer Oldtimer-Spezialisten gelangte das Brezel-Cabrio an einen kundigen Fachbetrieb. Dort fiel die Entscheidung zum Neuaufbau, wie das Foto der Hochzeit von Karosserie und Chassis deutlich macht.

Sämtliche ausgeführten Arbeiten sind auf der Webseite www.feine-cabrios.de aufgeführt. Wie liebevoll und funktional der Käfer ausgestattet ist, belegen Elemente wie der Twinmaster-Wegstreckenzähler für Oldie-Rallys, der Ascher, der von Porsche-Kennern zusammengesteckte Boxer-Motor, die 356er GT-Trommelbremsen sowie viele neuwertige Teile.





Cockpit 2.0

Ausgangsbasis für alle Sitze waren die blanken Grundskellette ohne jegliche Polsterung. Jetzt verwöhnen alle Plätze mit Neuwagen-Qualität.

langjährige Vorbesitzer das Wrack verschrotten, woran ihn aber seine Familie hindern konnte. Der schlechte Zustand des Käfers ist auf Seite 48 zu sehen und rührte von der früheren Nutzung her.

Ausgeliefert wurde der Neuwagen 1951 in Freiburg, diente erst einem am Feldberg stationierten US-Offizier als Privatwagen. Nachdem dieser 1965 seine Dienstzeit in Deutschland beendete, verkaufte der Soldat den VW an einen Landwirt. Um ausgebüchste Kälber, Brennholz und Kartoffeln

leichter zu transportieren, entfernte der Türen, Seitenteile und das Verdeck. Ir-

»Feine Cabrios«. Die Firma ist bekannt für exklusive Einzelanfertigungen von

»Eine originale Heckscheibe war für Geld und gute Worte auf der ganzen Welt nicht zu finden«

gendwann war der VW unbrauchbar geworden und stand nur noch im Weg. Über einen Zwischenhändler gelangte der Typ 15 an den Restaurationsbetrieb

Käfern und Cabrios der Baureihen 1302 und 03. Sie werden mit hohem Aufwand und modernsten Mitteln vollständig neu aufgebaut, weshalb der Fahrzeugpreis auch schon mal sechstellig ausfallen kann. Das nicht für den Wiederverkauf vorgesehene Brezel-Cabrio wird im gleichen Umfang einer hoch professionellen Frischzellenkur unterzogen.

Die fehlende Substanz versuchten die Spezialisten weitestgehend durch Originalteile zu ersetzen. Kein leichtes Unterfangen bei einem über 60 Jahre alten Auto mit überschaubarer Produktionszahl. 3539 Exemplare verließen im besagten Baujahr das Karmann-Werk in Osnabrück. Der aktuelle Bestand beträgt noch 156 Fahrzeuge. Da hieß es neu anfertigen, wo es nicht anders ging, weshalb der Wiederaufbau letztlich zwei Jahre in Anspruch nahm. Die Freude war groß, als nagelneue originale



Dem früheren Porsche-Cup-Piloten geht es um Originalität, aber auch um eine Optimierung der von VW und Karmann ausgeführten Arbeiten.

Türen eintrafen oder etwa gebrauchte Seitenteile ohne Mängel. Um die Pre-tiose langfristig zu erhalten, wurde vieles pulverbeschichtet oder das Blech im KTL-Tauchbadverfahren für sehr lange Zeit konserviert. Einen adäquaten Verdeckersatz gab es nicht, also fertigte man ein neues Gestell mit Holzbögen an und ließ eine neue Heckscheibe schneiden, da der Markt weder gebrauchte noch neue hergab. Der Verdeck-Spezialist ist Marcus Raeké aus Hessisch Oldendorf. Er schniderte einen Überzug aus Rosshaar. Passgenaue Aluminium-Rahmen für die Fenster-Bereiche entstanden wiederum bei »Feine Cabrios« in Handarbeit. Die originalen Sitzgestelle erhielten eine neue Polsterung mit Lederbezug.

Um auch ein originalgetreues Lackkleid zu gewährleisten, wurde die Diplom-Restauratorin Gundula Tutt mit einem Gutachten beauftragt. In ihrem Breisgauer Labor ermittelte sie anhand von Proben eine primäre Kunstharzlackierung in Basaltgrau RAL 7012 als

Grundlack und Eisengrau RAL 7011 als Decklack, weshalb der VW jetzt wieder im Glanz seiner Jugend erstrahlt.

An anderer Stelle entfernt sich Georg Memmingers Brezel-Cabrio allerdings beträchtlich vom Serienzustand. Lenkrad, Instrumente, Motor, Räder und Bremsanlage adaptierte der Käferliebhaber von Fahrzeugen aus Zuffenhausen. Den ehemaligen Porsche-Cup-Piloten faszinieren die sportlichen Errungenschaften der Weissacher Entwickler seit jeher. Die Zutaten orientieren sich dennoch weitestgehend am Käfer-Baujahr. An der Vorderhand sind etwa Trommelbremsen des Porsche 356 1600 GS Carrera GT verbaut – erkennbar am gezackten Kranz der Bremsstrommeln. In den 1950er-Jahren war dieses B-Modell eine leistungsstarke Sportversion mit 110 PS. Motorseitig ist die Stoffmützen-Brezel mit einem kernsanierten, 95 PS starken Vierzylinder-Boxer aus der letzten Baureihe des 356 C bestückt. Zischt der Käfer-Fan also doch lieber

mit Sturmfrisur über die Bahn? Bei der Silvertta Classic-Rallye 2014 lobten Fachleute jedenfalls Steifigkeit, Standfestigkeit und Performance des raren Käfer-Renners. »Na ja, er geht jetzt schon etwas besser als mit den originalen 30 PS«, gibt Georg Memminger schmunzelnd zu Protokoll.

Technische Daten

Hersteller: Volkswagen
Modell: Käfer Cabriolet Typ 15
Fahrgestell-Nr.: 1 – 0 301 688
Erstzulassung: 28.11.1951
Motor: 1600 SC aus Porsche 356 C
Hubraum: 1582 Kubikzentimeter
Leistung: 95 PS bei 5800 U/min
Drehm.: 124 Nm bei 4200 U/min
Getriebe: Viergang mit 831er Übersetzung
Reifen/Felgen: Porsche 356 mit LK 205 165 - 4,5 x 15 Zoll

Im Verbund

Während ein Profi aus Niedersachsen das neue Rosshaar-Verdeck anfertigte, entstanden Gestänge und Alu-Fenster-rahmen in Bayern.

