

Sieht aus wie ein
Oldtimer, fährt
besser als mancher
Neuwagen: ein Käfer
nach der Kur



DER KÖNIG DER KÄFER

Kaum jemand in Deutschland kümmert sich gründlicher um den Käfer als **Georg Memminger**, keiner restauriert ihn besser und modernisiert ihn liebevoller. Dass er dafür schwindelerregende Preise aufruft, tut dem Erfolg keinen Abbruch. Jetzt feiern seine „Feinen Cabrios“ 25. Geburtstag | **Text** Thomas Geiger |



AUF DEN ERSTEN BLICK sieht es bei Georg Memminger aus wie in einem VW-Autohaus in den 1970ern. Denn wohin man sich auch wendet in seinem Showroom in Reichertshofen zwischen Ingolstadt und München, immer schaut man auf einen Käfer. Und jeder glänzt, als käme er frisch aus der Fabrik.

Bis man mal etwas genauer hinschaut. Dann entdeckt man auf dem Wandkalender, mit dem Memminger seit Urzeiten für seine „Feinen Cabrios“ wirbt, nicht

nur die Jahreszahl 2025. Sondern man erkennt auch, dass die Bleche bei den Autos aus der Ausstellung besser passen als beim Original, dass die Türen satter ins Schloss fallen, der Lack mehr Tiefe hat und die Interieurs mehr Liebe und Leidenschaft erfahren haben, als sie es in Wolfsburg je für nötig hielten.

Und wenn Memminger eines seiner „Feinen Cabrios“ dann an einem ersten warmen Frühlingstag auch noch zur Testfahrt herausholt, gerät der Käfer-Kosmos gar

▲ **Eigentlich wollte er nur ein Spaßprojekt gegen den Burnout starten. Aber daraus hat Georg Memminger ein erfolgreiches Business gemacht**

völlig aus den Fugen. Denn wo VW die Deutschen zu Beginn der Käfer-Karriere nach dem Krieg mit gerade mal 24 PS abspeisen wollte und dem Typ 1 auch zum Ende der Produktion in Deutschland 1978 nie mehr als 50 PS gönnt hat, boxt im Heck von Memmingers Buckel-Porsche im besten Fall ein auf 2,7 Liter aufgebohrter Einspritzer aus dem VW Typ 4 oder dem Porsche 914. Mit der schärfsten Nockenwelle kommt der auf 210 PS und katapultiert den Käfer in eine Liga, die man selbst mit >>

EXTRATOUR

➤ Der Käfer wird zum Kugelblitz und schafft bis zu 210 km/h. Aber 200 000 Euro stehen schnell auf der Rechnung



Auch innen sehen die Käfer besser aus als bei der Erstausslieferung



FOTOS: THOMAS GEIGER (4)

» Werk nun wirklich schwer zu treffen und erst recht zu halten war, blieb es bei seinen Umbauten eben nicht bei der neuen Karosserie, sondern er hat gleich noch Fahrwerk, Lenkung und Bremsen mit gemacht und natürlich den Motor. „Denn so richtig gut gefahren ist der Käfer eigentlich nie“, erinnert sich Memminger, der den VW wie viele in seinem Alter schon seit der ersten Fahrstunde kennt.

Jetzt dagegen fährt er so gut, dass Memminger liebend gern seinen Touareg und den A3 stehen lässt und lieber im Käfer über die Landstraßen fliegt. „Vor allem natürlich im Winter, wenn alles dick verschneit ist.“

Dass vom Original dabei allerdings nicht viel mehr übrig bleibt als Teile der Bodengruppe mit der alten Fahrgestellnummer, ficht den Bayern nicht an: „Wir diskutieren nicht über Originalität, sondern über Qualität. Bei uns wird nicht repariert oder geflickt, sondern im Zweifel lieber ersetzt“, sagt der Käfer-König, der nur ein Ziel hat: „Den besten Käfer der Welt zu bauen.“ Und weil er trotzdem was für die echten Klassiker übrig hat, lässt er von gut erhaltenen Stücken oder von Raritäten die Finger. Stattdessen hortet er für seine nächsten Kunden rostige Wracks und Unfallwagen, die irgendwann mal wieder dastehen wie neu. „So leisten auch wir unseren Beitrag zum Artenschutz des Käfers“, verteidigt sich Memminger. „Denn ansonsten gehören diese Autos einfach auf den Schrott.“

Weil Memminger eine feste Größe ist in der Szene, er über die Jahre als Rennfahrer und Restaurator Hunderte Sammler kennengelernt hat und sein Herz auch für Porsche & Co schlägt, ist es beim Kauf von Käfer-Kadavern allerdings nicht geblieben. Weil man manche Klassiker nur im Paket bekommt oder er auf der Suche nach Schnäppchen vom Schrott so manchen Beifang gemacht hat, parken auf den drei Etagen seiner großen Halle jede Menge Golf GTI der ersten Serien und drei, vier Dutzend andere Klassiker vor allem aus Stuttgart, vom Nachbarn Audi und aus dem Rest der feineren Auto-Welt. Und zwischendrin steht auch ein Roadster-Prototyp, mit dem er sich sogar mal an der Entwicklung eines ganz eigenen Autos versucht hat.

Aber allein die Etage für die Käfer ist mit über 100 Autos und Hunderten Regalmeter voll Ersatz- und Neuteile von der Motorhaube bis zum Sitzgestell mittlerweile so gut gefüllt, dass Memminger der Nachschub so bald nicht ausgehen wird. Selbst wenn er vom Ruhestand nichts wissen will und auch mit 75 noch zwei Tage die Woche in die Firma kommt. Im Gegenteil, sagt Memminger: „Der Bestand ist so groß, dass selbst mein Sohn damit bis in die Rente kommt. Und der ist erst 40.“

Thomas Geiger

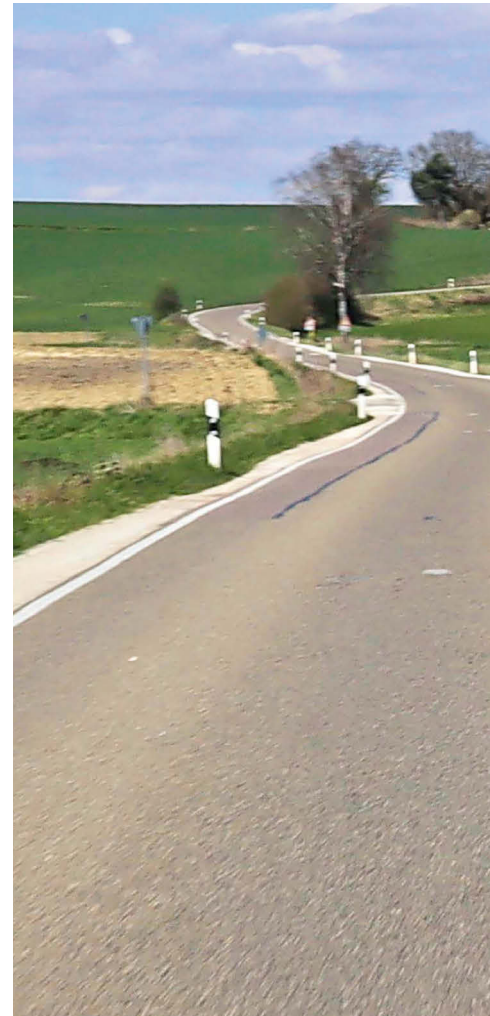
« Kurz hat Memminger mit einem eigenen Entwurf geliebäugelt. Aber mehr als ein Prototyp ist dabei nicht herausgekommen



„Eine Fahrt im Memminger-Käfer ist wie ein Schleudergang in der Zeitmaschine. Gestern? Heute? Egal - Spaß kennt keine Zeit.“

Thomas Geiger, freier Autor

» » Beim Original war mit 50 PS Schluss. Schon Memmingers Einstiegsmotor kommt auf 110 PS



Rund 300 Käfern hat Memminger in den letzten 25 Jahren das Fliegen beigebracht und sich damit internationalen Ruhm erarbeitet

