



Die Käfer-Weiter-Entwickler

Ein Getriebener: Georg Memminger macht am liebsten das, was VW beim Käfer irgendwann für nicht mehr nötig erachtete, weil er sich auch so wie geschnitten Brot verkaufte – er perfektioniert die mehr als 78 Jahre alte Konstruktion.

TEXT Kai Klauer // FOTOS Hardy Mutschler

Georg Memminger und sein Sohn Schorsch haben sich ganz dem – optimierten – VW Käfer verschrieben

Der VW Käfer wurde von 1938 bis 2003 gebaut, das sind stolze 65 Jahre. Doch die wegweisenden Entwicklungsschritte lassen sich rasch aufzählen, darunter ab 1952 teil-, später vollsynchronisiertes Getriebe, Einführung der Schräglenker-Hinterachse 1967, langer Vorderwagen mit MacPherson-Federbeinen 1970 oder die gewölbte Windschutzscheibe 1973 – die Käfer-Entwicklung fand eher in kleinen Schritten statt.

Doch jetzt kommt Georg Memminger ins Spiel. Der Münchner ist einer der leidenschaftlichsten VW-Käfer-Fans – und kein Mann der kleinen Schritte. Um es gleich vorweg zu sagen: Er ist in der Szene nicht unumstritten, denn sein Credo kommt in der Fraktion der Originalitätsverfechter nicht immer gut an: „Original – nicht original: Die Diskussion um Patina stellt sich bei uns nicht. Wir ersetzen statt flicken, denn wir wollen den besten Käfer bauen.“

Hier wird alles optimiert

Die Konsequenz, mit der sich der passionierte Rennfahrer, der unter anderem bei 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring am Start war, um den Käfer kümmert, ist einzigartig. Von den Spenderfahrzeugen – rund 200 sind stets auf Lager – bleiben meist nur ein paar Teile übrig: Windschutzscheibenrahmen, A-Säulen, Tankauflage (durch den Ölnebel gut konserviert) und Mittelunnel mit Fahrgestellnummer. Der Rest wird neu angefertigt. Eines ist Georg und Schorsch Memminger allerdings wichtig: „Wir schmeißen nix weg, was noch gut ist. Aber fast immer ist eben nix mehr gut.“ Während sich der Senior um die administrativen Angelegenheiten kümmert, ist Sohn Schorsch für Verkauf und technische Entwicklung zuständig.

Kompromisse? Gibt es hier nicht. Beispiel: Memminger lässt bei Sebring Edelstahl-Auspuffanlagen nachfertigen. „Wenn die eine Abweichung von mehr als zwei Millimetern haben, gehen sie zurück.“ Oder:

„VW verkauft das ‚geschlitzte Frontabschlussblech‘, das Teil ist fünf Millimeter zu schmal – so was geht doch nicht.“

Solch strenge Qualitätsvorgaben gab es 1956 noch nicht. Aus diesem Jahr stammte das erste Auto von Memminger – ein Käfer. „Ein Standard-Käfer, in den ich schnell einen Porsche-356-Motor eingebaut habe.“ Das konnte man noch unter jugendlichem Leichtsinn verbuchen, doch als Memminger 1997 beschloss, „mal etwas für mich zu tun“, erreichte der Inhaber einer Firma für Stahlbau und Industriereinigung ein neues Level in Sachen Käfer-Optimierung.

Jetzt ging es um nichts anderes als den perfekten VW Käfer. Das wird deutlich, wenn man sich die Fertigungstiefe anschaut. Ob Kegel- und Tellerräder, stärkere Querlenker, Bilstein-Stoßdämpfer mit eigener Kennlinie, Hauptbremszylinder, verstärkte Kupplung, Seitenteile oder die mit Seitenaufprallschutz versehenen Türen aus 28 Einzelteilen – Memminger fertigt alles selbst oder lässt es nach seinen Vorgaben von Spezialisten wie Bilstein, Fichtel & Sachs, LUK oder Buderus fertigen. Der einfache Grund, so Memminger: „Das, was es auf dem Markt gibt, ist einfach zu schlecht.“

Entwicklungsarbeit für VW

„Unsere Bandbreite an Ersatzteilen sollte eigentlich VW besitzen, doch die haben kein Interesse daran“, sagt Memminger. Allerdings nicht resigniert, sondern ein bisschen angesäuert. „Mit VW habe ich so einige Probleme gehabt, was Teilebestellungen angeht. Ich hatte zum Beispiel 10 000 Türscharniere zum Stückpreis von acht Euro bestellt. Nach zwei Monaten hieß es, sie seien nicht mehr lieferbar, nach weiteren zwei Monaten gab es sie plötzlich wieder – allerdings zum Stückpreis von zwölf Euro.“

Memminger sieht so etwas als Ansporn, er entwickelte kurzerhand ein besseres Scharnier aus stabilerem Material, dazu mit einem verschleißarmen Teflonstift. „Die Werkzeuggesten von 27 000 Euro hole ich

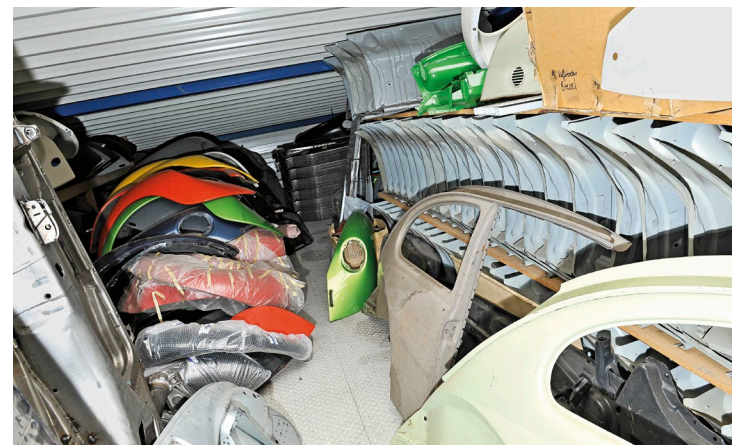
In dem 2015 eingeweihten Showroom zeigen die Memmingers die Bandbreite ihrer Fahrzeuge





„Wir schmeißen nix weg, was noch gut ist – doch oft ist nix mehr gut“

Das Teilelager ist riesig: Hunderte Kotflügel, Hauben und Türen



Viel mehr als dieses Teil bleibt nicht vom Ursprungsauto übrig



Freie Auswahl: Jede erdenkliche Farbkombination ist möglich



Sogar der Hof-Schlepper wird von einem Käfer-Boxer angetrieben

zwar erst nach ein paar Tausend Exemplaren rein, doch dafür habe ich ein Bauteil mehr verbessert“, erzählt der Käfer-Enthusiast bei einem Rundgang durch sein riesiges Teilelager. Wir passieren die Hochregale, Memminger nimmt ein Repro-Blechteil heraus und demonstriert die Qualität seiner Produkte. „Schau, das verwindet sich schon, wenn man es zwischen Zeigefinger und Daumen dreht. Meins bleibt auch bei großem Krafteinsatz in Form.“ Im Rennsport hat Memminger gelernt, alles gut zu dimensionieren – „das kann Leben retten.“

Eindrucksvoll sind die bis zu 17 Tonnen schweren Presswerkzeuge für Seitenteile, Cabriotüren, Heizungsholme, Stoßstangen, Querwand etc., die Memminger für 1,5 Millionen Euro anfertigen ließ. „Wenn Bedarf ist, lasse ich mindestens 100 Einheiten pressen – alleine die Rüstkosten der 1000-Tonnen-Presse liegen bei rund 10000 Euro.“

Kunden schätzen Understatement

Die Käfer werden nach Kundenwunsch und Herstellervorschrift aufgebaut. Die Kunden kommen aus der ganzen Welt – und lieben Understatement. „Kein Mensch muss sich für einen Käfer rechtfertigen, auch wenn alleine die Lederausstattung mehr als 10000 Euro kostet“, so Memminger. „Viele Unternehmer sagen, für das Geld könnten sie sich auch einen Porsche kaufen, doch dann hätten sie keine Kundschaft mehr.“

Im „Lederzimmer“ beginnt die Qual der Wahl, hier gibt es alle Wunschfarben für Lack und Interieur – und hier geht es auch Memminger um Originalität. Für fast jedes Baujahr gibt es die passenden Stoffe, die er in Deutschland nachweben lässt. Bei den Türverkleidungen bietet er zwei Varianten an: original in Kunstleder oder mit Lederbezug. „Das Prägewerkzeug habe ich anfertigen lassen, doch das Handling des Leders ist schwierig. Jede dritte Türverkleidung ist Ausschuss, weil das dünne Leder reißt.“

Der ultimative Qualitätsanspruch zeigt sich auch bei der Lackierung: „Bei mir wird kein einziges Loch in lackiertes Blech gebohrt. Alles wird zusammengebaut und



So fährt sich ein Memminger-Käfer

■ Le-Mans-Rennwagentechnik, ein maximales Drehmoment von 280 Nm (40 mehr als im Ur-BMW M3), eine Höchstgeschwindigkeit jenseits der 200 km/h und verduztte Fahrer von turbodieselnden Vertreterlimousinen, wenn man bei 180 mal kurz das Gaspedal durchdrückt – was man bei einer Probefahrt mit einem von Memminger komplett neu aufgebauten Käfer erlebt, können Sie unter ams.to/memminger-1303 nachlesen – und nachschauen, denn dort gibt es auch ein Video mit Fahreindrücken. Egal ob genießerisch mit 2800 Touren bei 100 km/h und einem Verbrauch von unter sieben Litern oder sportlich forsch, um das Fahrwerk wirklich zu fordern – insgesamt eine beeindruckende Vorstellung.

Mehr als dreimal so viel Leistung und 2,5-mal mehr Drehmoment als original



angepasst, demontiert und an einem Tag komplett lackiert, sonst gibt es Farbunterschiede.“ So kann es sein, dass die Anpassungsarbeiten Wochen dauern, das Finish hingegen an einem Tag erledigt ist.

Ab 80000 Euro geht's los

Nicht zuletzt wegen dieser peniblen Einstellung starten die Preise für einen Memminger-Käfer jenseits der 80000 Euro – dafür gibt es dann aber auch einen Wagen, dessen Qualität sich mit einem Neufahrzeug messen lassen kann. Wer will, kann das volle Programm ordern: mit der leistungsfähigen Vorderradbremse des Mini Cooper S, einer angepassten Conti/Teves-Bremse für die Hinterachse oder der von einem Ex-Alpine-Entwickler entworfenen High-End-Soundanlage. Die man allerdings nicht braucht, denn die Musik kommt von Memmingers selbst entwickeltem 2,7-Liter-Boxer auf Basis des Typ-4-Motors mit auf Wunsch über 200 PS. Trockensumpfschmierung, geschmiedete Kurbelwelle, spezielle Pleuel und Leichtmetallkolben, nicasilbeschichtete Aluzylinder, neu entwickelte Zylinderköpfe, ABS, ESP und mehr sorgen beim Fahren für Adrenalin und ungekannten Käfer-Spaß (siehe Kasten).

„Alles muss perfekt funktionieren. Unsere Kunden können oder wollen oft nicht schrauben, viele wissen nicht einmal, was ein Kreuzschlitzschraubendreher ist. Sie wollen einfach nur einen perfekten Käfer, an dem nichts zu machen ist und der saugut fährt – und genau den liefern wir ihnen auch“, fasst Memminger zusammen. Dass die zeitgenössischen Zutaten den Vorschriften für das H-Kennzeichen entsprechen, ist ihm dabei wichtig.

Die Abnahmefahrt findet im oberbayerischen Hinterland statt. In einem der Dörfer gibt es noch eine schöne alte Kopfsteinpflasterstrecke. „Hier fahren wir so lange drüber, bis nix mehr klappert – notfalls sitzt ein Mechaniker vorn im Kofferraum und lauscht, wo das Geräusch herkommt.“ Georg Memminger sagt das zwar mit einem lauten Lachen – doch es ist ganz klar, dass er es ernst meint. ■