

Kurt Bergmann hat uns verlassen

Kurt „Masta“ Bergmann ist am 15. Jänner 1929 geboren und **verstarb am 4. Juni 2021** er war in österreichischer ehemaliger Opel-Werkstätten Inhaber und Rennwagenbauer. Als Rennstallbetreiber in der Formel V war er Inhaber der Kaimann-Rennwagen-Manufaktur sowie Chef des Kaimann-Teams.

Streifzug durch sein Leben

Nach absolvierter Meisterprüfung gründete Kurt Bergmann 1963 einen Kfz-Betrieb in Wien-Essling in direkter Nachbarschaft zum Flughafen Aspern. Ein Jahr später erhielt er einen Opel-Servicevertrag. Er zählte zu den ersten Kart-Pionieren und fuhr mehrere internationale Rennen.

1964/65 kaufte Porsche-Rennleiter Huschke von Hanstein in den USA zehn sogenannte „Beach Cars“ und „Form Cars“ und brachte sie nach Europa. Es handelte sich dabei um einen preisgünstigen Motorsport, der mit Rennfahrzeugen aus serienmäßigen VW-Käfer-Bauteilen betrieben wurde. Im englischen „Formel Vee“ bezeichnet (Bergmannsche Aussage: „*Das V steht für VW, ein bissl auch für verrückt. Aber die Idee funktioniert.*“), wurde die Formel V mit „Formel-Vau“ eingedeutscht. Nach ersten Demonstrationsläufen in Deutschland wurde die österreichische Kart-Elite, unter ihnen auch Bergmann, zu einem Rennen nach Innsbruck eingeladen. Bergmann, der bereits zuvor vom Dachfenster seiner Kfz-Werkstatt „zum ersten Mal einen richtigen Rennwagen, drüben auf dem Flugplatz von Aspern“ gesehen hat (Bergmannsche Aussage: „Ich hob gar ned g'wusst, wie so a Rennauto ausschaut.“). War von der Idee fasziniert und durfte sich eines der Beach Cars für drei Wochen ausleihen um es nachzubauen. Mit VW-1200-Aggregaten baute er nach dem amerikanischen Vorbild seine ersten drei Rennwagen.

Der Masta über sein Auto: „Es war schöner als das der Amis. Aber es war eine Kraxn, das zweite auch. Beide waren zum Schmeißen!“ Mit seinem dritten hatte Bergmann Erfolg und die Formel V war damit in Österreich angekommen.



Die ersten Fahrer waren Werner Riedl und Fritz Glatz, danach Dieter Quester. Das **Kaimann-Team** war geboren, mit Kurt Bergmann als Teamchef. Im Jahr darauf fuhren Erich Breinsberg und Dieter Quester die Rennen. Den ersten Sieg auf einem Kaimann errang Dieter Quester im Flugplatzrennen Aspern 1967. Über Jahre hinweg rennen die besten Fahrer Bergmann die Tür ein, alle wollen für den Masta fahren: „Eingeladen habe ich niemanden, sie sind alle zu mir gekommen!“

1968 brachte eine wichtige Änderung im Reglement. Motoren und Aggregate kamen nun von dem stärkeren VW 1300. Für den Kaimann Mark III wurde ein steifer Rohrrahmen konstruiert. Unterstützt wurde er dabei von der Technischen Universität Wien und den damaligen Assistenten Fritz Indra und Heinz Lipitsch. Als Fahrer wählte Kurt Bergmann Helmut Marko (als promovierter Jurist der „Doktor“ genannt), Günther Huber und Erich Breinsberg. Marko gewann mehrere Rennen und für das Team die österreichische Meisterschaft. Er wechselte über die Formel 3 zu Martini Racing. 1971 gewann Helmut Marko auf Porsche 917 die 24 Stunden von Le Mans. Im selben Jahr fuhr er für BRM im Formel-1-Team. Nach 9 Grand-Prix-Starts musste er seine Fahrerkarriere beenden. Marko wurde Motorsportmanager und ist heute Mastermind bzw. treibende Kraft des Red-Bull-Formel-1-Teams.

Im nächsten Jahr hatten die Kaimann-Wagen eine neue Karosserie. Ins Team kam der noch junge Niki Lauda. Lauda und Breinsberg waren mit mehreren Siegen erfolgreich, die Meisterschaft ging diesmal an Breinsberg. Der erst zwanzigjährige Niki Lauda wurde Dritter der Meisterschaft. Laudas Weg führte nun über die Formeln 3, 2 und 1 zu Ferrari. Dreimal wurde er Weltmeister in der Formel 1 und gründete mehrere Fluglinien. Er war Teilhaber und Aufsichtsrat des Mercedes-Formel-1-Teams. Niki Lauda verstarb am 20. Mai 2019.

1970 wurde das bis dahin erfolgreichste Jahr für Kurt Bergmann. Die „Kaimänner“ wurden von Erich Breinsberg, Harald Ertl und Peter (Junior einer Handschuh-Dynastie und deshalb im Fahrerlager „Fäustling“ gerufen) pilotiert. Erstmals gelang es, mit Erich Breinsberg den Europapokal nach Eßling zu holen und die österreichische Meisterschaft zusätzlich. Damit ging im Kaimann-Team die Ära Formel V 1300 zu Ende. Harald Ertls Weg ging über die Formel 2 und die deutsche Rennsportmeisterschaft ebenfalls in die Formel 1. Er fuhr insgesamt 21 Formel-1-Rennen für Hesketh, Ensign und ATS Ford.

Volkswagen kreierte eine stärkere und schnellere Nachfolgeserie. Die Formel Super V 1600 („Formel Super Vau“) hatte wieder Volkswagen-Aggregate, war in Leistung und Geschwindigkeit bereits auf dem Niveau der internationalen Formel 3. Das erste Rennen für Kurt Bergmanns Kaimann Super V Team 1971 war die Trans Atlantic Challenge.

Der jährliche Vergleichskampf USA – Europa fand auf dem Daytona Speedway in den USA statt. Vier europäische Marken traten gegen die US-Phalanx an. In einem knappen Finale siegte der Kaimann Super V mit Erich Breinsberg vor dem amerikanischen Meister Tom Davey. Es war der erste Sieg für Europa in den USA.



Volkswagen schrieb eine internationale Meisterschaft mit zehn europäischen Rennen aus, den „Super V Goldpokal“. Kurt Bergmann wählte für sein Super-V-Team die Fahrer Helmut Koinigg, Werner Riedl und wieder Erich Breinsberg. Es wurde das erfolgreichste Jahr für das Kaimann-Team. Der Sieg in der Goldpokal-Meisterschaft ging an Erich Breinsberg vor dem Schweden Greger Kronegard vom Bonnier-Lola-Team. Kurt Bergmann wurde mit der erstmals vergebenen Konstrukteurs-Trophy ausgezeichnet. Erich Breinsberg zog sich nach diesen Erfolgen aus der Super V zurück und wurde mit einem Brabham BT 21 V8 zweimal Vize-Bergmeister. Für Kurt Bergmann kam er noch auf einem March Formel 2 zum Einsatz.

1972 fuhr wieder Helmut Koinigg für das Kaimann-Team und als Paydriver Kennerth Persson und Harald Menzel. Manfred Schurti auf Royal gewann den Goldpokal knapp vor Helmut Koinigg. 1973 war Helmut Koinigg ebenfalls der Werkspilot, ihm zur Seite die Schweden Kennerth Persson und Tommy Brorsson. Den Goldpokal gewann Helmut Koinigg. In der GTX Trophy siegte Kennerth Persson für das Kaimann-Team. Kurt Bergmann errang die Konstrukteurs-Trophy ein zweites Mal. Helmut Koinigg gelang 1974 der lang ersehnte Sprung in die Formel 1, in das Team von John Surtees.

Als neues Projekt baute Kurt Bergmann mit Ludwig Apfelbeck einen Motor auf Opel-Basis für die Formel 2. Zunächst sollte ein gebrauchtes March-Chassis als Versuchsträger dienen. Der Motor war nicht standfest. Das Projekt sprengte den Finanzrahmen und wurde eingestellt.



1974 fuhren nur skandinavische Fahrer im Kaimann-Team: Kennerth Persson, Tommy Brorsson und der Finne Keke Rosberg. Die GTX Trophy gewann Kaimann mit Kennerth Persson. 1975 fuhr Keke Rosberg wieder auf Kaimann, diesmal jedoch mit Leopold Prinz von Bayern als Teamkollege. Keke Rosberg auf Kaimann siegte in 8 Rennen der GTX Trophy und gewann den Pokal.

Mit dem Abgang von Keke Rosberg ging ein erfolgreiches Jahrzehnt für Kurt Bergmanns *Kaimann-Team* zu Ende.

Ende der Saison 1978 stellte Bergmann seinen Rennbetrieb ein, nachdem die Formel Super V immer teurer wurde und stagnierte. Nach der Karriere als Teamchef war Kurt Bergmann als kompetenter „Internationaler technischer Kommissar“ über Jahre weiterhin für den Motorsport tätig.

In etwas mehr als einem Jahrzehnt baute er in seiner kleinen Werkstatt über 200 seiner begehrten Rennwagen.

Bergmann war ein erfolgreicher Mitgestalter in der für den österreichischen Motorsport ruhmreichen Epoche. Aus seinem **Kaimann-Team** kamen viele erfolgreich Rennfahrer. Er war Entdecker und Förderer einer erfolgreichen Fahrer-Generation.

Sein Privat Leben

Kurt Bergmann war seit Mitte der 1950er-Jahre mit Johanna „Hannerl“ Bergmann verheiratet. Ihr gemeinsamer Sohn Peter Bergmann, der im Oktober 2002 den elterlichen Betrieb *Bergmann Gesellschaft mbH.* übernommen hatte, starb unerwartet und hinterließ seine Ehefrau und drei Kinder.



Ruhe sanft Kurt „Masta“ Bergmann du wirst eine Legende für den österreichischen Motorsport bleiben.

[Zu den Bildern >>>](#)

[Zum YouTube Video >>>](#)

R.S. 05.06.2021