



Commendatore von Essling

KURT BERGMANN. Österreichs wichtigster Rennwagen-Hersteller wird achtzig.
Eine Festrede von Helmut Zwickl.

Durch diese Türe gingen sie alle: Rindt, Lauda, Rosberg, Breinsberg, Quester, Jo Gartner und Helmut Koinigg, Marko, Riedl, der Harald Ertl, Günther Huber und Peter Peter, selbst der Türöffner ist noch der alte, und als mir Frau Bergmann kürzlich diese historische Tür aufsperrte, stand ich mitten im Lebensraum des Kurt Bergmann. Werkzeug überall, Elektronik-Bausteine, Modell-U-Boote, Modell-Hubschrauber, Elektromotoren, Gehäuse, Stöße von Bauplänen, Röhren aus Kevlar, uhrwerkkleine Metallteile, dazwischen der „Master“, wie wir ihn nannten: der Commendatore von Essling, das Genie aus der Vorstadt, dem etwas gelang, was vorher und nachher keinem anderen mehr in Österreich gelungen ist.

Seine Kfz-Werkstätte mit der eigenen Rennabteilung hatte zwischen 1967 und 1977 rund 220 Rennwagen der Formel Vau 1300 und Super Vau hergestellt. Wer damals siegen wollte, musste in Essling beim Commendatore antreten und um einen Kaimann buhlen.

Was das schwarze springende Pferd für Ferrari ist, war für Bergmann ein grünes Krokodil, ein Kaimann. „Das Vieh“, offenbarte er einst grinsend, „ähnel mir sehr stark. Es hat einen riesigen Schwanz und ein kleines Hirn.“

Momentan ist es still geworden in der Opel-Werkstatt. Seit der Sohn Peter 2005 verstorben ist und der Betrieb danach in den Konkurs schlitterte, mussten die Bergmanns gar um ihre Existenzgrundlage fürchten.

Aber jetzt trat ein rettender Engel in die Arena: Erich Breinsberg, der erfolgreichste Kaimann-Pilot überhaupt, kaufte das ganze Anwesen aus der Konkursmasse. Im Februar wird er hier eine VW-Werkstatt eröffnen.

Niki Lauda hatte bei Kurt Bergmann ein Schlüssel-Erlebnis: „Der Kurtl, der Wahnsinnige, sagte zu mir, wennst in die Formel Vau willst, musst unsere Autos mit dem Opel Blitz nach Finnland transportieren. Ich Depp bin wirklich gefahren, der Bergmann und der Marko sind geflogen. In Finnland bin ich Dritter

geworden, und dann bin ich mit dem Lkw wieder heimgezuckelt. In Hamburg ist mir die Deichsel vom Anhänger gebrochen. Ich hab den Bergmann angerufen und ihn gefragt, was soll ich tun? Er hat am Telefon gemeint, lass den Dreck schwaßen, du Trottel, und fahr ham ...“

Niki erinnert sich heute noch: „Er war für uns alle der Steigbügel in die große Rennerei, ohne ihn wäre ich nicht weitergekommen.“

Es gab Jahre, da war die Firma Bergmann eine einzige Rennabteilung. Die Opel, die zwischen Rohrrahmen und Fiberglas-Karosserien herumstanden, wirkten deplatziert.

„Unser Prüfstand“, konstatierte Frau Bergmann, „war immer schöner als unser Schlafzimmer.“ In dieser Aussage spiegelt sich Kurtls Leben: Er hat nie Reichtümer angehäuft, hat alles in die Firma investiert, in Maschinen und Werkzeuge. „Er hat nie aufs Geld geschaut“, weiß Erich Breinsberg, der jetzt ein Buch über die Kaimann-Ikone geschrieben hat.

Bergmann hat nie Urlaub gemacht. In seiner Racing-Zeit hat er rund um die Uhr gearbeitet, reiste zwischen Köttingbrunn, Wolfsburg, Nürburgring und Daytona herum.

Dieter Quester behauptet: „Dass der Master überhaupt Rennwagen-Bauer wurde, daran bin ich schuld. Als ich 1967 auf seinem Kaimann Mark II das Asperner Flugplatzrennen gewann, vor Marko und Huber, lief in Essling das Telefon heiß, es hagelte Bestellungen.“

Bergmann kannte seine technischen Grenzen, und er selbst war es, der einen Bauteil in Auftrag gab, der das Erfolgsgeheimnis aller Kaimann-Rennwagen wurde. Die jungen Wiener TU-Ingenieure Fritz Indra und Heinz Lippitsch, die später eine sensationelle Karriere machten, konstruierten für ihn einen sogenannten Torsionsturm, der dem Rahmen eine bessere Steifigkeit verlieh. Die bescherte dem Kaimann eine damals konkurrenzlose Straßenlage. Später engagierte Bergmann einen jungen

„Das Vieh“ offenbarte er einst grinsend, „ähnel mir sehr stark. Es hat einen riesigen Schwanz und ein kleines Hirn.“



Als die Super-Vau-Truppe von Kurt Bergmann die Amis in Daytona endlich besiegt hatte, sprang der „Master“ in seinem besten Anzug in den Swimmingpool.



Kfz-Ingenieur namens Jo Gartner, der sich seine ersten Rennautos zusammenbaute und für den Master viel Reißbrett-Arbeit erledigte.

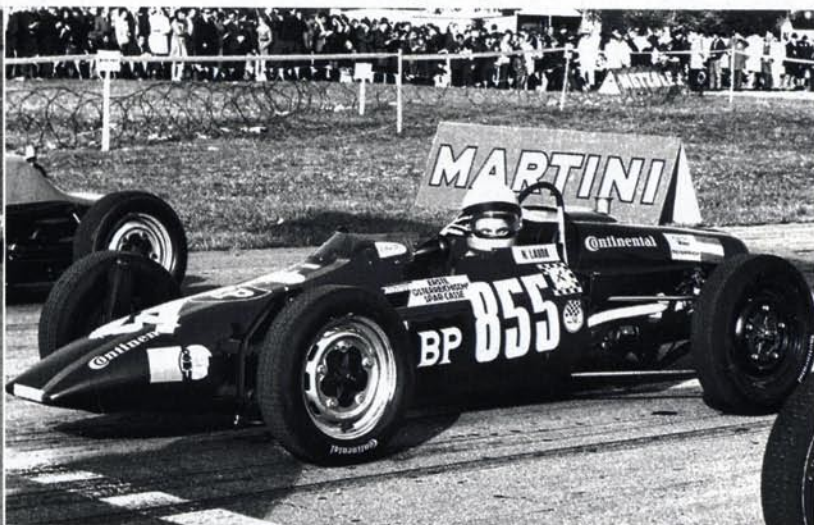
Heute noch sagt Bergmann: „Dass der Gartner so gut wird, hätte ich nie geglaubt. Von allen Rennfahrern, die ich kannte, hatte er das größte technische Wissen.“

Unvergessen die herrlichen Formel-Vau-Schlachten in Daytona, die ich als Reporter miterleben durfte. Da hatten die Amis Schnelltankvorrichtungen für ihre Autos. Die Kaimann-Boliden hingegen wurden mit gießkannenähnlichen Behältern betankt. Alles dauerte viel zu lange. Im Jahr darauf hatte sich Bergmann ein neues Schnelltankverfahren ausgedacht: „Wir tanken in fünfzehn Sekunden“, verriet er seinen Piloten beim Hinflug hinter vorgehaltener Hand. Doch der Sieger Bill Scott tankte überhaupt nicht. NASA-Ingenieure vom nahen Cape-Kennedy-Weltraumbahnhof hatten seinen Sprit vor dem Start mit Helium und

Trockeneis derart unterkühlt, dass er zwei Liter mehr in den Tank füllen konnte. Unser Vorstadt-Genie nahm das zähneknirschend zur Kenntnis, und die Rache-Schwüre beim Heimflug rissen zwischen Daytona und Schwechat nie ab. Noch dazu hatten die Werks-Kaimann von Erich Breinsberg und Helmut Bross damals mysteriöse Motorschäden. Der Master ließ in Wien das Öl analysieren, und man kam im Labor zu dem Schluss, dass ein Sabotageakt vorliegen müsse. Die Amis, oder wer immer, hatten in Daytona das Öl der potenziellen Sieganwärter so präpariert, dass die Schmierfähigkeit verloren ging.

1971 rächten sich die Kaimann-Werke fürchterlich. Erich Breinsberg gewann in der Daytona-Steilwand die hochdotierte WM-Trophy. Kurtl sprang vor Freude in seinem einzigen schönen Anzug in den Swimmingpool. Breinsberg wurde auf Kaimann dreimal Staatsmeister, 1970 Formel Vau-1300-Europameister, 1971 Super-Vau-Europameister – und dann dieser Sieg

Früh übt sich Als Kaimann-Piloten waren sie damals noch nicht so prominent: Niki Lauda musste Chauffeur-Dienste leisten, während Dieter Questers früher Aspern-Sieg die Kaimann-Nachfrage beflügelte.



in Daytona, der ihn zum inoffiziellen Super Vau Weltmeister kürte. Essling war das Maranello der Formel Vau.

1977 lief die Super Vau aus, und Bergmann versuchte, einen Formel 2 auf die Räder zu stellen. Er kaufte ein March-Chassis, frisierte einen 2-Liter-Opel-Motor zurecht, Helmut Koinigg fuhr damit Bergrennen. „Doch meine Risikobereitschaft hatte ihre Grenzen“, erklärte der Master, „die Formel 2 hätte Unsummen gekostet, und es waren keine Fahrer und

keine Sponsoren in Sicht.“ Die Kaimann-Ära war damit zu Ende.

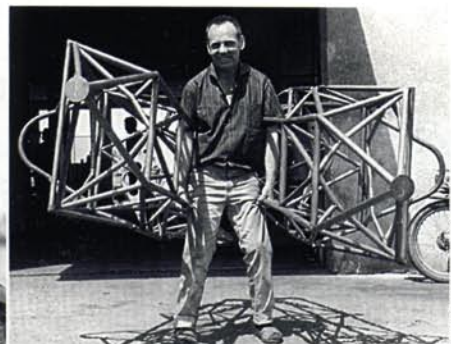
Seit die Kaimann-Produktion stillgelegt wurde, gewann das Opel-Service in der Werkstatt wieder an Terrain, Sohn Peter wuchs in die Geschäftsführung hinein und war bald ein Guru in der Kart-Szene. Bergmann senior wurde technischer Direktor für den VW-Polo-Cup und damit verantwortlich für die Einhaltung des Reglements. Er avancierte zu einem Spezialisten, vor dem alle knieten. →



Bergmänner

Erich Breinsberg war der erfolgreichste aller Kaimann-Piloten; Günther Huber bekam später ein Leiberl bei Alpina-BMW, Helmut Marko schaffte es sogar in die Formel 1, und Jochen Rindt war ein Mann der ersten Stunden, oft auch als Instruktor für zukünftige Kaimann-Kunden (v.l.n.r.).

FOTOS: TV EUROPA, FIEDERMAN, BOTTENSTEINER, KASZAK, WIEK



FOTOS: BEHMANN, MÄKLEN, ROTTENSTEINER



Der ewige Technikus

Für Kurt Bergmann war der Motorsport eine große, technische Spielwiese. Der Twinmotor-Golf für das Pikes-Peak-Rennen war ein echter Hammer. Zuvor aber baute er in Wien-Essling mit Hilfe von Fritz Indra (kleines Bild) und Jo Gartner über 200 Rennwagen der Formel-Vau und Super-Vau.

Heute ist Master Bergmann U-Boot-Kapitän, aber er nennt seine Modelle nicht U-Boot, sondern Unterwasser-Fahrzeug.

Eine besondere Delikatesse des Commendatore war der berühmte Twinmotor-Golf, der 1987 für das Pikes-Peak-Bergrennen mit VW-Unterstützung in Essling entstanden ist. Wie Bergmann die beiden 280 Turbo-PS starken 16-Ventiler, die vorne und hinten die Räder antreiben, synchron bekommen hat, kann er sich selbst heute nicht ganz erklären. „aber das war unser Hauptproblem“, sagt er. Jochi Kleint fuhr dieses 560 PS starke, 1050 kg schwere Monster, stürmte in einer tollen Zeit den Pikes Peak hinauf, doch zwei Kurven vor dem Ziel brach das Gefährt zusammen, weil die Vorderradaufhängung einknickte. Bergmann heute: „Ich habe vor einem Uniball-Gelenk völlig sinnlos ein Schmiernippel angebracht, deshalb brach der Teil.“ Er ließ sich damals von einem Hubschrauber auf den Pikes Peak fliegen, wahrscheinlich hat ihn dieser Flug zum Modellbau inspiriert. Am Gipfel baute er das gebrochene Uniball-Gelenk aus und chauffierte das Auto talwärts. Seine Erinnerung: „Hätte ich damals da oben einen Baum gefunden, hätt ich mich aufgehängt.“

Stattdessen begann er Modell-Hubschrauber zu bauen und lernte sie fliegen. In seinen 70ern hat er die höchste Ausbaustufe seines Hobbys erreicht: ein Hubschrauber-Modell, das von einer Mini-Turbine angetrieben wird.

Irgendwann lernte er den Düsseldorfer Helmut Huhn kennen, der in der U-Boot-Modell-Szene als Obermacher gilt. Jetzt ist Master Bergmann U-Boot-Kapitän, aber er nennt seine Modelle nicht U-Boot, sondern Unterwasser-Fahrzeug. Schnell hat er sich in diese Szene vertieft und ein technisches Niveau erreicht, das einem Spätberufenen alle Ehre macht.

Seine Spezialwerkstätte, die sich durchs ganze Wohnhaus zieht, ist mit den besten

feinmechanischen Werkzeugen bis zur computergesteuerten Metallbearbeitungsmaschine ausgestattet. Im Keller hat er eine Giftküche eingerichtet, ein Labor zum Eloxieren und ein Wasserbecken, in dem er seine U-Boot-Flotte testet, die er bei Modellbau-Messen vorführt. „Diese Dinge lassen sich über die Fernsteuerung mit elektrischen Pumpen auf den Deka genau ausbalancieren, du musst quasi ein Set-up machen wie bei einem Rennauto.“

Heute manifestiert sich die ganze technische Genialität des einstigen Rennwagen-Bauers in diesen rund einen Meter langen, zwanzig Kilo schweren, ferngesteuerten, tauchfähigen Wunderwerken mit bis zu sieben Elektromotoren, mit dünnsten Kabelsträngen, die wie Nervenbahnen verlegt sind, mit einer geballten Ladung Mini-Elektronik an Bord, winzigen Leuchtdioden, einem elektrischen Kompass für Steuerbefehle, Wassertanks und Rudermaschinen, alles verpackt in zeppelinförmigen Röhren aus Kevlar.

Am 15. Jänner 2009 wird Kurt Bergmann 80. Zehn Jahre lang hat er die heimische, aber auch die internationale Motorsportszene belebt wie kaum ein anderer. Als er Mechaniker wurde, „haben wir nach 2500 Kilometer Öl gewechselt, und die Motoren waren bei 40.000 Kilometer hin. Wer 100.000 Kilometer erreichte, bekam von der Fabrik eine Uhr. Heute ginge das nicht mehr, die Autofirmen müssten sonst eigene Uhrenfabriken aufmachen.“

Happy Birthday, lieber Kurt.



Hannerl und Kurt forever: Die Bergmanns sind seit 54 Jahren verheiratet.