

FV *m@gazine*

DMV Formel Vau
Gleichmäßigkeits-Serie mit FIA-Prädikat



Legenden im Rückspiegel
Kurt „Master“ Bergmann

Rückblick

Preis der Stadt Stuttgart – Hockenheim
Franco Fun Festival – Spa-Francorchamps
Zandvoort Race Classics – Zandvoort

Historische Formel Vau Europa e.V.

Die Historische Formel Vau Europa bedankt sich bei ihren Sponsoren



ravenol.de



august-ernst.de



**Neurochirurgisches
Wirbelsäulenzentrum**
Dr. von Haken
Dr. Rommel und Partner
www.neuro-wz.de

neuro-wz.de



nissens.com

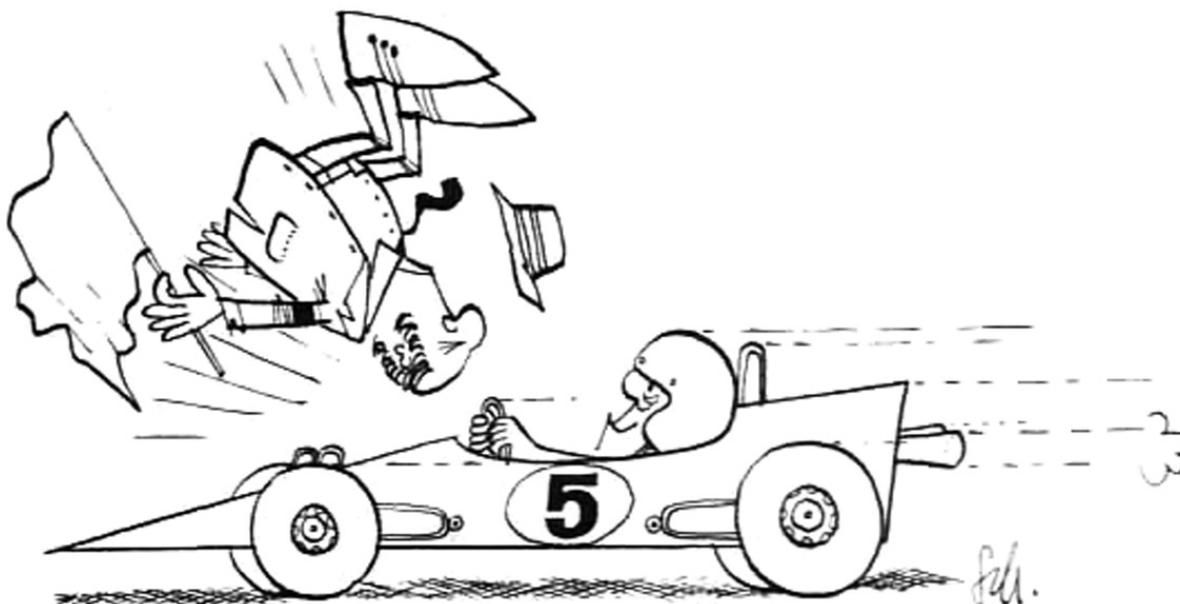


wittkuhn-tuning.de



hoosier-rennreifen.de

Medienpartnerschaft



Plädoyer für die neue modische Keilform in der Formel V:

Sie macht mit übel gesinnten Funktionären oder Flaggenposten kurzen Prozess...

Rene Schöni, Formel V Sport, Juni 1969

Historische Formel Vau Europa e.V.

INHALT

Inhaltsübersicht und Impressum	3
Editorial	4
DMV Formel Vau Meisterschaft 2021	
Hockenheim – Preis der Stadt Stuttgart	6
Spa-Francorchamps – Franco Fun Festival	8
Zandvoort Race Classics	12
Legenden im Rückspiegel	
Kurt „Master“ Bergmann	18



IMPRESSUM

Historische Formel Vau Europa e.V.
www.formel-vau.eu

Redaktion

Dr. Frank Michael Orthey, Dr. Thomas Eder
 Rüdiger Mager, Wolfgang Götz

Mitarbeit

Thomas Cramer

Fotos

Leo Eder

Titelbild:
 Kurt „Master“ Bergmann 1976 in
 der Boxengasse in Hockenheim mit
 seinem Schützling Keke Rosberg,
 dem späteren Formel-1-Weltmeister



EDITORIAL

Formel Vau: Prima Klima!

Es scheint mittlerweile so, als sei die von uns allen ersehnte (neue) Normalität im Historischen Formel-Vau-Motorsport ein Stück weit Wirklichkeit geworden. Trotz teilweise erheblicher Auflagen und Einschränkungen seitens der Veranstalter und notwendiger Umplanungen läuft die Saison der DMV Formel Vau zur Freude aller Aktiven wie geplant.

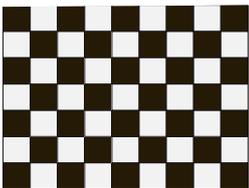
Und wenn etwas umgeplant werden muss, dann kann das auch sehr positive Folgen haben: Weil die Läufe in Most wegen der Corona-Auflagen in Tschechien nicht möglich waren, wurde seitens des Vorstands nach Alternativen Ausschau gehalten. Dank der Initiative eines holländischen Vereinsmitglieds wurde ein Auftritt der Formel Vau bei den Zandvoort Race Classics möglich. Das ist die TOP-Veranstaltung im historischen Motorsport in den Niederlanden. Und das im Juli in Zandvoort im besten See-Klima. Solche Erfahrungen fördern auch das ohnehin reizvolle Klima im Kreis der Mitglieder. Auch dieser Kreis ist in Bewegung – und dies zu Gunsten der Starterinnen und Starter auf der Strecke. Neun neue Pilotinnen und Piloten bereichern das Feld bisher in diesem Jahr in der Serie, dazu kommen nochmals ebenso viele Neustarter, die bei der „Stunde der Formel Vau“ im August (wir berichten in der nächsten Ausgabe) erstmals in Formel-Vau-Gleichmäßigkeitsrennen starteten. Hinzu kommen junge „Ex-Neulinge“ mit eigenen, neu aufgebauten Autos, wie Lara-Luisa Link im Klasse-7-Mega oder Youngster Nick Wittkuhn im Klasse-3-Kaimann. Allesamt tolle junge Frauen und Männer, die nicht nur das Geschehen auf der Strecke, sondern auch das Klima im Fahrerlager bereichern. Es scheint, als gehe die vor Jahren gelegte Saat der Jugend- und Nachwuchsförderung auf und treibe mittlerweile immer weiter schöne Blüten. Das unterscheidet die Historische Formel Vau von anderen Serien im historischen Motorsport.

Nicht nur die Fahrer- und Siegerinnen-Fotos dokumentieren dies. Sondern auch das Klima untereinander, das von Unterschieden lebt: von alten und jungen Aktiven, Frauen und Männern, Erfahrenen und Neulingen. Daraus entstehen Geschichten und ein Klima, das nicht nur die eigene Romantik und Kultur im „Vau-Fahrerlagerbiotop“ im Blick hat, sondern auch das, was drumherum in der Welt auch noch geschieht. Ausgehend von einer Sammlung von Heide Gremler in Zandvoort, angesichts der zeitgleich wütenden Flutkatastrophe, spendeten mittlerweile Mitglieder und Verein 6000 Euro für die Flutopfer. Dass es so weit kommen konnte mit diesen und anderen Umweltveränderungen, hat nach einschlägiger Expertise etwas mit dem weltweiten Klimawandel zu tun. Die Diskussionen dazu führen praktisch auch zu politischen, gesellschaftlichen und technischen Veränderungen bezogen auf das Thema Mobilität. Daran angedockt ist das Motorsportthema. Die Historische Formel Vau betreibt seit zwei Jahren das Projekt „Vau wie Verantwortung“, in dem es um konkrete Maßnahmen geht, die es unterstützen, unseren Sport umweltbewusst und ressourcenschonend auszuüben. Neben Maßnahmen der Vermeidung und der nachhaltigen Nutzung – dafür stehen ja

Historische Formel Vau Europa e.V.



historische Fahrzeuge per se – rücken auch alternative und synthetische Kraftstoffe in den Blick. Nach den laufenden Versuchen mit Bioethanol, mit denen zwei Fahrzeuge im Feld betrieben werden können, wird es künftig wohl das Thema E-Fuels sein, das hier in den Fokus genommen wird. Politische Entscheidungen und Weichenstellungen vorausgesetzt, könnten solche rein synthetisch hergestellten Kraftstoffe den klimaneutralen Betrieb technischer Kulturgüter ermöglichen. Eine Perspektive, die im doppelten Sinne dem Klima zugutekäme. Auch demjenigen in Verein und Serie. Wir arbeiten weiter daran, denn der „born-to-be-Vee-Geist“ hat mit seinem einzigartigen Klima klassischerweise schon immer Innovationen hervorgebracht. Letztlich war die Entwicklung der Formel Vau, ausgehend von der Idee „Motorsport für Jedermann“ zu ermöglichen hin zur größten Nachwuchsrennserie weltweit, ja eine ebensolche Innovation. Und sie war übrigens eine, die bereits bestehende (Technik-)Ressourcen nutzte. Heute würde dies als Beitrag zur Nachhaltigkeit kommentiert werden. Jedenfalls machen wir – ganz unideologisch und praktisch im Sinne des Vereinszweckes – in dieser Tradition weiter: für ein prima Klima.



Liebe Ehemalige und Freunde der Historischen Formel Vau Europa, liebe Mitglieder, viel Freude bei den Einblicken in dieses Klima im Saisonbericht Teil 1 (Teil 2 folgt im Januar 2022) und im Rückblick auf das eindrucksvolle Lebenswerk von Kurt „Master“ Bergmann, der dieses Klima in ganz unterschiedlichen Perspektiven ermöglicht hat.

Gute Lektüre in unserem neuen FV m@gazine!

Frank Orthey



**Volles Starterfeld bei der Stunde der Formel Vau 2021 in Hockenheim
– viel Enthusiasmus und Leidenschaft pur**

SAISONBERICHT 2021 - Teil 1

Text: Thomas Cramer

Foto: Archiv HFVE, Leo Eder

Großartige Vau-Spiele in Hockenheim, Spa und Zandvoort

1. und 2. Lauf in Hockenheim

April 2021 – Preis der Stadt Stuttgart – Hockenheim

Nach langer erzwungener Abstinenz hieß es in Hockenheim endlich wieder: Motoren an! Beim Saisonstart war angesichts der – vorsichtig ausgedrückt – überschaubaren Temperaturen „warmfahren“ angesagt. Im gut gefüllten Starterfeld tummelten sich erfreulicherweise einige neue Autos und sechs neue Fahrer und Fahrerinnen. Alle versehen mit viel Vorfreude auf ein Stück V-Normalität.



Am Samstag lässt sich zum Qualifying sogar andeutungsweise die Sonne blicken. Markus von Haken im Lola kann am Ende mit 1:57:477 die Pole erringen. Rüdiger Müller setzt mit seinem March die zweitbeste Zeit (1:58:340). Dirk Kornmeyer hat nach Problemen im Tatuus RMS (einer der beiden einzigen jemals gebauten Formel Vau mit Kohlefaserchassis) das Kogo-T-Car bestiegen und platziert sich auf Startplatz 3. Pech für den Schnellsten des freien Trainings, Oswin Büchl. Sein wunderschöner Lola T 326 überhitzt schon nach einigen Runden. So muss er sich mit Startplatz 5 zufriedengeben.





Die niedrigen Asphalttemperaturen führten zu einigen Ausrutschern und Kollisionen, die aber alle glimpflich ausgingen. Ein Pilot hatte dabei die Gelegenheit, einen Unterboden im Vorbeiflug zu inspizieren, was zeigt, dass auch historischer Motorsport im anspruchsvollen Gleichmäßigkeitsformat gefährlich werden kann.



In der Gesamtwertung von Lauf 1 kommt Tim Renn (Klasse 2) auf Platz 1, gefolgt von Thomas Cramer (Klasse 5) und Kenneth Schlien (Klasse 2). Die Klassensiege gehen an Manfred Nord, Tim Renn, Youngster Nick Wittkuhn, Siegfried Fischer, Thomas Cramer und Frank Böning.



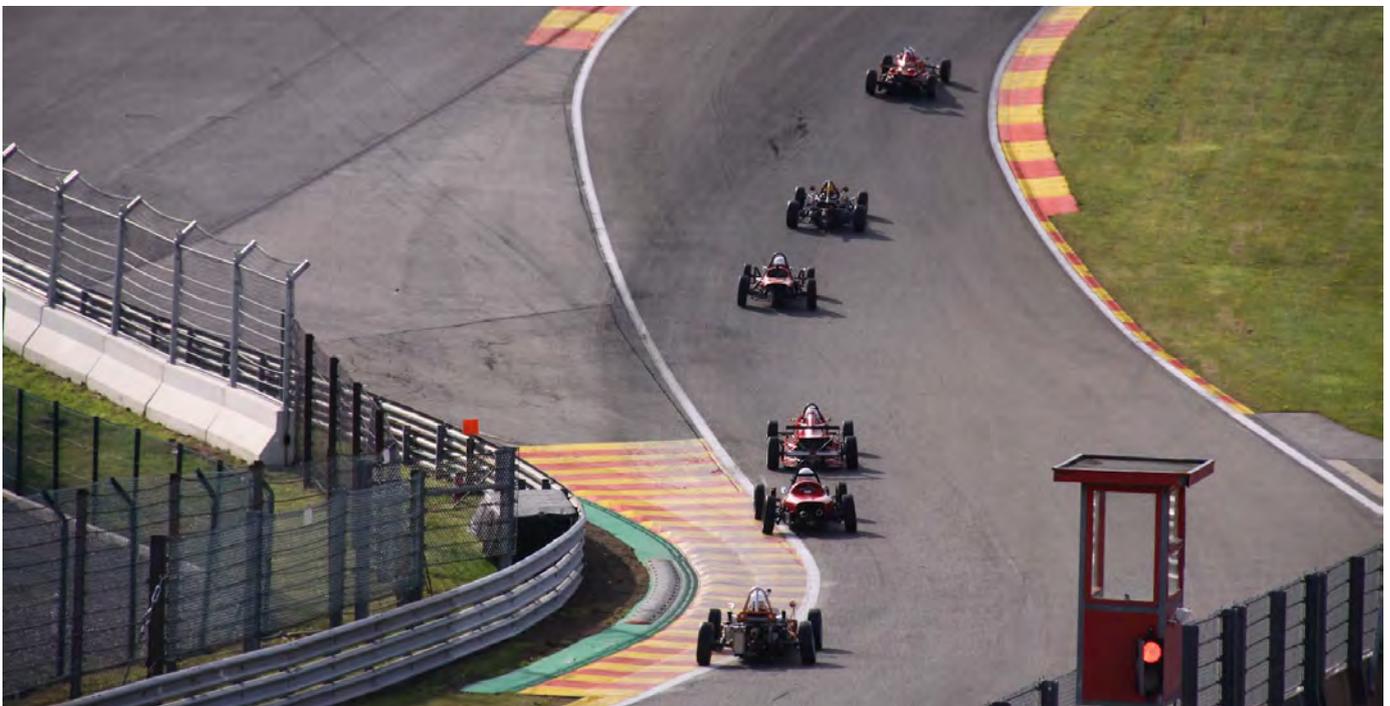
Beim zweiten Lauf am Sonntag haben die Pilotinnen und Piloten die erforderlichen Lektionen gelernt und setzen sie in einem unfallfreien Lauf nahezu perfekt um. Am Ende rollen alle mit einem strahlenden Lächeln zurück in den Parc Fermé.



Die Gesamtwertung des zweiten Laufs sichert sich Bastian Müller (RPB) vor Joe Welzel (DRM) und Lara Lu-isa Link (Mega). Klassensiege erringen Man- ni Nord, Bastian Müller, Nick Wittkuhn, Siegfried Fischer, Oswin Büchl und Joe Welzel.

3. und 4. Lauf in Spa Mai 2021 – Franco Fun Festival – Spa-Francorchamps

Durch die Eau Rouge in vollem Beritt gen Himmel schießen, das ist der Traum wohl jeden Rennfahrers. Dieses einmalige Gefühl durften die Teilnehmenden des 3. und 4. Laufs der DMV Formel Vau Anfang Mai genießen.



Vor diesen Genuss hatten die Veranstalter allerdings einige Hürden gestellt, die insbesondere im Ausfüllen einer Flut von (Online-)Formularen bestand. Zudem galt es, ein negatives Testergebnis beizubringen und alle, von (Bundes-)Land zu Land unterschiedlichen Regeln der Ein- und Ausreise zu beachten. Vor Ort hatte der Veranstalter die Behörden mit einem ausgeklügelten Konzept von der sicheren Ausführung der Veranstaltung überzeugt. Unter der Schirmherrschaft des europäischen Fun Cups, die mit modernen Käfer-Varianten Langstrecken-Rennen austragen, war neben der HFVE auch der Ligier-Cup auf der Ardennen-Achterbahn unterwegs. Wie zuvor in Hockenheim war Warmfahren angesagt nach nächtlichen, unkuscheligen 2 (in Worten: zwei) Grad. Entschädigt wurden alle beim ersten Blick in den Himmel bei der Ausfahrt der Eau Rouge.



Rüdiger Mager schienen die kühlen Temperaturen im freien Training am wenigsten zu beeindrucken. Mit 2:49:579 setzte er im Klasse-5-Jim-Beam-Lola die absolute Bestzeit. Schnellster Klasse-7-Pilot war Routinier Joe Welzel mit 2:54:265, Klasse 4 führte Robin Kluth im engagiert bewegten Lola T 252 an, der junge Nils Spanbroek aus den Niederlanden zeigte im toll restaurierten Brut-Kaimann mit 3:06:165 sein Können, schnellster Klasse-2-Pilot war der Österreicher Robert Waschak (3:18.722).



Im Qualifying fand eine Formel-Vau-Taktik aus den guten alten Zeiten Anwendung: Das „europäische“ Klasse-2-Ensemble um Robert Waschak (A), Ruben van Hoorn (NL) und Kenneth Schlienz gab sich gegenseitig und wechselweise Windschatten. Aus diesem heraus katapultierte man sich dann mit ordentlich Überschuss in Führung. Schnellster dieser Gruppe wurde Tim Renn, der das Feld der Einvergaser mit 3:14:139 anführte und sich damit Startplatz 19 sicherte. In Klasse 3 zeigten die „jungen Leute“, dass mit ihnen zu rechnen ist. Youngster Nils Spanbroek holte sich Startplatz 10 mit 3:03:845, dicht gefolgt vom jüngsten Spross der Wittkuhn-Familie, Nick Wittkuhn (3:05:474). Nick erzählt dem Autor dieser Zeilen von seinen ersten Erlebnissen in Spa: 2015 hatte ihn – er war damals 13 – noch sein Opa Winfried bei der Bugshow im Rennkäfer über die Ardennen-Achterbahn pilotiert. 2019 durfte er dort zum ersten Mal (als 17-Jähriger) selbst ins Lenkrad greifen. Die Klasse-4-Bestzeit erzielte Robin Kluth im Lola T 252 mit 2:53:120. In Klasse 5 zeigte Oswin Büchl seine besondere Klasse. Mit 2:43:275 war er rund sechs Sekunden schneller als der auch nicht gerade als langsam bekannte Markus von Haken (2:49:798). Im DRM (Klasse 7) katapultierte sich Joe Welzel mit 2:51.914 ins Feld der schnellen Klasse-5-Fahrzeuge.



Zum Abschluss des Renn-Samstags gingen die Vauler dann am Abend zum ersten Wertungslauf auf die Strecke. Vorne bildete sich mit den Lola-Piloten Oswin Büchl, Rüdiger Mager und Markus von Haken eine Spitzengruppe. Dahinter fighteten Heiko Engelke (Lola), Thomas Cramer (Lola), Rüdiger Müller (March) und Joe Welzel (DRM) um die Platzierungen. Auch dahinter ging es mitunter heiß zu. Mit Nils Spanbroek und Nick Wittkuhn hatten sich zwei Youngster gefunden – und in der Klasse 2 kam es wieder zu schönen Windschatten-Schlachten.



Das anspruchsvolle Gleichmäßigkeitsformat der DMV Formel Vau lösten am besten die folgenden Piloten: Klasse 1: Manfred Nord, Klasse 2: Robert Waschak, Klasse 3: Thomas Renn, Klasse 4: Joachim Ohlinger, Klasse 5: Oswin Büchl, Klasse 7: Joe Welzel. Die Gesamtwertung sicherte sich Robert Waschak (Klasse 2) vor Wolfgang Rafflenbeul (Klasse 2) und Oswin Büchl (Klasse 5).



Auch beim 3. Lauf zur DMV-Formel-Vau-Meisterschaft waren wieder gleich drei Fahrerinnen am Start: Lara-Luisa Link kommt mit ihrem Klasse-7-Mega immer besser zu recht. Auch Heike Volk (Hick, Klasse 2) konnte ihre Rundenzeiten kontinuierlich steigern. Und Johanna Adenacker (RPB, Klasse 2) verbesserte übers Wochenende ebenso stetig ihre Rundenzeiten. Die Formel Vau freut sich sehr über so viel Frauen-Power.

Wer erfolgreich sein will, muss früher aufstehen – nach diesem Motto starten die Vauler am Sonntag um 09.00 Uhr als erste Serie des Tages auf die Strecke. Dort finden sich schnell wieder die „Kampfgruppen“ des Vortags. Einige sehenswerte Überholmanöver werden auf den Inboard-Kameras festgehalten. Am Ende ein fast schon gewohntes Bild: strahlende Gesichter allerorten. Zum Sportlichen: Platz 1 in Klasse 1 sichert sich Manfred Nord, in Klasse 2 siegt Youngster Kenneth Schlienz. In Klasse 3 holt sich Alfred Huwiler den ersten Platz, der Sieg in Klasse 4 geht an Joachim Ohlinger. In Klasse 5 fährt Markus von Haken den Sieg ein, und die Klasse 7 entscheidet Kay Volk für sich. Über den Sieg in der Gesamtwertung des 4. Meisterschaftslaufs kann sich Kenneth Schlienz (Klasse 2) freuen, Zweiter wird Markus von Haken (Klasse 5), den dritten Platz belegt Rüdiger Mager (Klasse 5).



Nach diesen sehr gelungenen Auftakten gibt es viel „V-orfreude“ auf das, was die Saison noch zu bieten hat. Vor allem aber auf den ansteckenden „born-to-be-Vee-Geist“, der in Hockenheim und Spa wieder mal live erlebbar wurde.

5. und 6. Lauf in Zandvoort Juli 2021 – Zandvoort Race Classics

Nachdem die Läufe 5 und 6 in Most aufgrund der Corona-Maßnahmen in Tschechien abgesagt wurden, war die Historische Formel Vau Europa auf der Suche nach einer guten Alternative neue Wege gegangen. Aufgrund der exzellenten Verbindungen eines niederländischen Mitglieds – und seiner großzügigen finanziellen Unterstützung – wurde aus der Absage eine tolle Nachricht für die Mitglieder: Die Formel Vau startete bei den Zandvoort Race Classics, einer der Top-Veranstaltungen für historischen Motorsport in den Niederlanden.



In Zandvoort angekommen, setzte die Teams allerdings nicht nur die steigenden Infektions-Zahlen in den Niederlanden in Sorge, sondern auch die Nachrichten der Überschwemmungskatastrophe in Deutschland und der Schweiz. Während man bei sommerlichen Temperaturen und eitel Sonnenschein auf die technische Abnahme wartete, war in der Heimat im wahrsten Sinne des Wortes „Land unter“. Viele mussten Umwege nehmen und abenteuerliche Verhältnisse meistern. Zwei Starter galten zunächst als vermisst, erst am Sonntag konnte der Vorstand einen Kontakt herstellen und Entwarnung geben.



Mit einem mulmigen Gefühl ging es so am Freitagmorgen ins freie Training, die Nachrichten aus Deutschland und der Schweiz wurden immer beängstigender. Auf der tollen neuen (Formel 1-)Strecke verlief zunächst einmal alles wunschgemäß. Die Fahrer machten sich mit der Strecke vertraut, die Zeiten verbesserten sich von Runde zu Runde. Doch dann plötzlich: Rote Flagge, Abbruch, ein Zwischenfall auf der Start- und Zielgeraden ... Bei der Zufahrt durch die neue Steilkurve kam es zu einem Missverständnis. Stefan Diemke hatte in seinem wunderschönen Lola T 252 das Tempo verringert, nachdem die Streckenposten vor ihm die „Code 60“-Flagge geschwenkt hatten. Der sich zu diesem Zeitpunkt in seinem Windschatten befindliche Klasse-3-Pilot Heiner Hartmann hatte dieses Signal zunächst nicht gesehen und fuhr hinten auf den Lola auf. Beide rutschten da-

raufhin die Steilkurve herunter bis zur Zielgeraden. Zum Glück wurde niemand verletzt, der Lola T 252 war allerdings vorne und hinten erheblich beschädigt. Auch der Vogt von Heiner Hartmann sah nicht wirklich gut aus. Sogar die solide Käfer-Vorderachse, die die Klasse-3-Fahrzeuge reglementbedingt fahren, war verbogen. Aber hier griff dann wieder der unerschütterliche Vau-Geist. Die Hebebühne des Transport-Lkws der Truppe um Joe Welzel wurde zur Presse umfunktioniert. Schon ein paar Stunden später war der Vogt wieder einsatzbereit und Heiner Hartmann konnte am nachmittäglichen Qualifying teilnehmen.



Erwartungsgemäß lag dabei eines der wassergekühlten Klasse-5-Autos ganz vorne. Oswin Büchl distanzierte die Konkurrenz um glatte 5,5 Sekunden. Ein Vollblut-Rennfahrer im Einklang mit einem (von ihm selbst) perfekt vorbereiteten Rennwagen – diese Kombination war das ganze Wochenende nicht zu schlagen. Überraschend in der ersten Startreihe fand sich Dirk Kornmeyer wieder. Das von seinem Vater Winfried optimal eingestellte Meisterschaftsauto von 2008 – eins von zwei jemals gebauten Voll-Karbon-Chassis in der Formel Vau – läuft immer besser. Und Dirk erinnert sich wohl zunehmend besser an seine glorreichen Zeiten in der Formel V Deutschland des damaligen „Clubs 77“. Dahinter die zwei Lola-Super-Vau von Heiko Engelke und Thomas Cramer. Bester Klasse-4-Pilot war wieder einmal Robin Kluth, der auch dank väterlicher Unterstützung mit dem Lola T 252 immer besser zurechtkommt. In Klasse 3 setzte Mark Spanbroek die beste Zeit. Die schnellste Runde im Klasse-2-Einvergaser konnte sich Michael Knebel sichern, als einziger Starter der Klasse 1 gehörte die Bestzeit in dieser Kategorie naturgemäß Joachim Pfannmüller.

Die restlichen Stunden des Samstags widmeten sich die Teams der wirklich tollen Veranstaltung und dem wunderbaren Ambiente Zandvoorts. Wo sonst kann man Can-Am-Boliden der 70er Jahre, klassische Tourenwagen der 70er, 80er und 90er, Gruppe-C-Fahrzeuge, Vorkriegsrennwagen sowie die spannenden Duelle des Kampfs der Zwerge hautnah erleben – und nebenbei noch den fußläufig erreichbaren Strand und die kühlenden Nordseefluten genießen?



DMV FORMEL VAU



Tolle Aktion aus der Mitgliedschaft: Heide Gremler, die selbst in einer von den Überschwemmungen am heftigsten betroffenen Region wohnt, wollte nicht untätig im Fahrerlager sitzen, während in der Heimat Menschen in Not sind. Kurzerhand organisierte sie eine Spendenaktion, bei der zunächst die Teams der Historischen Formel Vau großzügig spendeten. Dann setzte sie ihre Aktion im restlichen Fahrerlager fort. Am Ende kam so eine stattliche Summe für die Direkthilfe in der Region Ahrweiler zusammen.



Am Samstag ging es zu Lauf 1 auf die Strecke. Ein irreparabler Defekt zwang Nick Wittkuhn (Kaimann) dazu, von der Boxengasse aus zu starten. Mit einem Quasi-Dreizylinder-Motor schleppte sich der jüngste Spross des „Wittkuhn-Clans“ über die Strecke. Aber es geht ja bei der HFVE um Gleichmäßigkeit, also halten den engagierten Vauler ein paar PS weniger nicht von einem guten Ergebnis ab ...



Auf der Strecke: Schöne Duelle in allen Klassen, bei aller Gleichmäßigkeit ist es ja nicht verboten, ein wenig Spaß auf der Strecke zu haben. Die Sieger: Klasse 1: Joachim Pfannmüller (Fuchs), Klasse 2: Eckardt Guhl (Burckhart), Klasse 3: Mark Spanbroek (Kaimann), Klasse 4: Markus Theuer (Lola), Klasse 5: Thomas Cramer (ASS-Lola), Klasse 6: Andreas Mundt (Scarab), Klasse 7: Joe Welzel (DRM).

Die Gesamtwertung des ersten Laufs sicherte sich Joe Welzel (Klasse 7, DRM) vor Eckhardt Guhl (Klasse 2, Burckhart) und dem Österreicher Robert Waschak (Klasse 2, Austro Vau).



Am Sonntagmorgen hieß es: neuer Lauf, neues Glück ... Wieder gesellten sich auf der Strecke einige Gruppen gleichstarker Fahrer zusammen. Überholmanöver, Windschatten-Duelle, wieder wurde alles gegeben. Die glücklichen Gesichter der von der Strecke zurückkehrenden Fahrer sprachen Bände: Was für eine tolle Strecke, was für eine tolle Veranstaltung.



Joachim Pfannmüller (Fuchs) gewinnt die Klasse 1, der Sieg in der Klasse 2 geht an Michael Knebel (Austro Vau), die Klasse 3 gewinnt Lokalmatador Mark Spanbroek (Kaimann), der Klasse-4-Sieg geht an Stephan Haas (Royale), der in der Klasse 5 an Thomas Cramer (ASS-Lola), Andreas Mundt (Scarab) siegt in der Klasse 6 und die Klasse 7 geht an Dirk Kornmeyer (Tatuus).

Die Gesamtwertung des zweiten Laufs gewinnt Dirk Kornmeyer (Klasse 7, Tatuus) vor Michael Knebel (Klasse 2, Austro Vau) und Thomas Cramer (Klasse 5, ASS-Lola)



Die Gesamtwertung der DMV Formel Vau 2021 führt nun der Österreicher Robert Waschak an, gefolgt von Joe Welzel und Tim Renn.

Es waren bisher ganz großartige Vau-Spiele, die die Aktiven auf die Strecken in Hockenheim, Spa und Zandvoort zauberten.

Vor der jährlich stattfindenden „Stunde der Formel Vau“, die im August im Rahmen der Hockenheim Historic stattfand, sowie dem Serienfinale im belgischen Zolder berichten wir in der Januar-Ausgabe 2022 des FV m@gazine.

Bis dahin lassen wir den „born-to-be-Vee-Geist“ weiter wachsen.

Historische Formel Vau hilft Flutopfern

Mitglieder spenden über 6.000 Euro

Die katastrophalen Unwetter Mitte Juli 2021 haben große Zerstörung hinterlassen. Schon als die ersten Bilder die Mitglieder der Historischen Formel Vau Europa bei deren Rennwochenende in Zandvoort erreichten, wurde der Entschluss gefasst, eine Spendenaktion zu starten. Unter der Federführung unseres Mitglieds Heide Gremler ging dabei die stattliche Summe von 2.160 Euro ein. Hierbei beteiligten sich auch Mitglieder der Serien Tourenwagen-Classic, GT Classic, CanAM & Sportcars, Dunlop Gentle Drivers und Hankook NK HARC 82-90. Diese Hilfe wurde als Direkt-hilfe an die Hochwasserhilfe der Volksbank Rhein Ahr Eifel überwiesen.

Nachdem in den folgenden Tagen das gigantische Ausmaß der Katastrophe immer klarer wurde, wollten es die Mitglieder der Historischen Formel Vau Europa damit nicht belassen. Zu groß war das Leid, zu erschütternd waren die Bilder aus den betroffenen Gebieten. Bilder von Überschwemmungen in ganz Deutschland flimmerten allerorten über die TV-Bildschirme. Die Zeitungen berichteten von den katastrophalen Zuständen.

So wurde eine zweite Aktion ins Leben gerufen. Dieses Mal sollten die Gelder breiter gestreut werden. Mit dem Aktionsbündnis „Deutschland hilft“, einem Zusammenschluss vieler bekannter Hilfsorganisationen, wurde ein idealer Partner gefunden. Und wieder erreichte der Spendenaufruf die Herzen der HFVE-Mitglieder. In kurzer Zeit kamen so 3.460 Euro zusammen. Der Vorstand entschied, diese Summe aus Clubmitteln auf eine glatte Summe von 4.000 Euro aufzurunden.

Insgesamt gingen so über 6.000 Euro an die Flutopfer. Wir danken allen Mitgliedern für ihre Spenden und hoffen, dass sich die Lage in den betroffenen Gebieten schnellstmöglich wieder normalisiert.

DMV FORMEL VAU MEISTERSCHAFT 2021

Zwischenstand nach 6 Läufen

Gesamtwertung

1	220	Robert Waschak	Austro Vau	374
2	702	Joe Welzel	DRM	335
3	202	Tim Renn	Olympic	329
4	527	Thomas Cramer	ASS-Lola	315
5	503	Heiko Engelke	Lola	281
6	506	Oswin Büchl	Lola	270
7	229	Kenneth Schlienz	Fuchs	236
8	302	Nick Wittkuhn	Kaimann	223
9	505	Rüdiger Mager	Lola	221
10	401	Markus Theuer	Lola	214

Klassenwertung

Klasse 1	1	102	Manfred Nord	Beach
	2	116	Jo Pfanmüller	Fuchs
Klasse 2	1	220	Robert Waschak	Austro Vau
	2	202	Tim Renn	Olympic
	3	205	Eckardt Guhl	Burkhart
Klasse 3	1	302	Nick Wittkuhn	Kaimann
	2	306	Heinz Hartmann	Vogt
	3	330	Alfred Huwiler	Hotz
Klasse 4	1	401	Markus Theuer	Lola
	2	419	Robin Kluth	Lola
	3	410	Joachim Ohlinger	RSM Tasco
Klasse 5	1	527	Thomas Cramer	ASS-Lola
	2	506	Oswin Büchl	Lola
	3	503	Heiko Engelke	Lola
Klasse 6	1	601	Andreas Mundt	Scarab
Klasse 7	1	702	Joe Welzel	DRM
	2	706	Kay Volk	DRM
	3	705	Rhett Silver	Kogo



Kurt Bergmann

„Das Genie aus der Vorstadt“ (Helmut Koinigg)

Von Karl Holzinger und Frank Orthey



Kurt Bergmann

15. Januar 1929 bis 4. Juni 2021

Historische Formel Vau Europa e.V. – Legenden im Rückspiegel



Die Geschichte von Kurt Bergmann ist die Kaimann-Geschichte (vgl. Breinsberg 2009). Im Jahre 1963 gründete Kurt Bergmann in Wien-Eßling in direkter Nachbarschaft zum Flughafen Aspern einen Kfz-Betrieb. Ein Jahr später erhielt er einen Opel-Servicevertrag. Er zählte zu den Kart-Pionieren und fuhr mehrere internationale Rennen. Seinen ersten Formel Vau baute er für sich selbst. Als dann Dieter Quester in das Fahrzeug einstieg und auf Anhieb deutlich schnellere Rundenzeiten erzielte, entwickelte Kurt sich zum Teamchef. In der Folge wurde aus ihm ein einzigartiger Förderer und Entdecker einer erfolgreichen Fahrergeneration. Seine perfekt vorbereiteten Rennwagen waren das Werkzeug für den Weg nach ganz oben. Acht erfolgreiche Kaimann-Piloten schafften den Weg in die Formel 1. Niki Lauda und Keke Rosberg wurden Weltmeister, Niki gleich drei Mal. Außer diesen beiden Champions holten Dr. Helmut Marko, Helmut Koinigg, Dieter Quester, Harald Ertl, Jochen Mass und Jo Gartner ihre ersten Siege auf den Kaimann-Rennern, ehe sie in die Formel 1 aufstiegen. Kaimann, das war der „Königsbegriff der Formel Vau“, so Rainer Braun. Und durch den Master wurde Österreich zum „Mutterland der Formel Vau“.



Frühe Kart-Karriere von Kurt Bergmann

Historische Formel Vau Europa e.V. – Legenden im Rückspiegel



Frühe Zeiten, Eßlinger Hauptstraße 13

Seit Mitte der 1950er-Jahre ist Kurt Bergmann mit seiner Johanna „Hannerl“ verheiratet, die den aufstrebenden Betrieb im Büro administrativ unterstützt. Das ist entscheidend für den Erfolg des jungen Unternehmens, denn Kurt hat seine liebe Not mit Schecks und Quittungen, die gerne mal in einem Wust auf seinem Schreibtisch zwischen Konstruktionszeichnungen und Ergebnislisten verschwinden. Rainer Braun: „Würde Johanna nicht regelmäßig und gezielt danach suchen, käme der Zahlungsverkehr bei Bergmanns wohl zum Erliegen. Das gilt sowohl für Einnahmen wie Ausgaben. Wie ein Luchs ist sie hinter jeder offenen Rechnung her, verschickt Mahnungen und treibt die Außenstände notfalls auch mit einem Ultimatum ein. Resolut erklärt sie so manch säumigem Kunden, der die Bezahlung seiner Teile-Rechnung oder der Rennwagen-Miete vergessen hat: ‚Wenn’S des Göld net abliefern, können’S auch net fohrn‘.“ (Braun 2008/2009)



Kurt im Büro 1970

Historische Formel Vau Europa e.V. – Legenden im Rückspiegel



**Eine lebenslang erfolgreiche Partnerschaft:
Kurt und Hannelore:
Prosit auf das Erfolgsteam**



Bereits 1966 hat Kurt Bergmann sein Rennteam formiert. In der Opel-Werkstatt an der berühmten Adresse Eßlinger Hauptstraße 13 entstanden die ersten blitzsauberen Rennwagen. Gleich darauf stellten sich mit dem Fahrer Dieter Quester die ersten Erfolge ein. Dieter holte 1967 die ersten Siegeskränze für das kleine Team nach Eßling. Die Rahmen der professionell vorbereitet Kaimänner basierten auf konstruktiven Überlegungen der Technischen Universität Wien, wo Fritz Indra als wissenschaftlicher Mitarbeiter tätig war und unter anderem die „Torsionstürme“ beisteuerte, die den Formel-Vau-Rahmen eine bisher nicht gekannte Steifigkeit verliehen. 1968 wurde das Ausnahmetalent Dr. Helmut Marko im Kaimann Mark 3 österreichischer Meister. Im Herbst holte Kurt Bergmann Erich Breinsberg ins Team – und einen jungen Fahrer namens Niki Lauda. In Hockenheim 1969 sprach Kurt den viel zitierten Satz an den jungen Niki Lauda aus: „Aus Dir kann was werden.“ Und so wurde es denn auch. Allerdings hatte der Master zuvor noch eine pragmatische Idee: Der Fahrer des Kaimann-Opel-Blitz-Renntransporters hatte Urlaubspläne, Niki eine Affinität zu LKWs und es stand ein Einladungsrennen im hohen Norden auf dem Programm. Mit unzähligen Defekten und Herausforderungen wurde der Trip zu „Nikis Ochsentour“. Aber er durfte im Gegenzug den dritten Kaimann fahren. „Fordern und Fördern“ – dieses Prinzip von Kurt Bergmann zeichnet sich hier ab.

Historische Formel Vau Europa e.V. – Legenden im Rückspiegel



So ging es los mit Kurt und Niki in Finnland.

Die Erfolgsgeschichte war ebenso wenig wie Kurt selbst zu bremsen: Erich Breinsberg gewann 1969 den österreichischen Meistertitel. 1970 perfektionierte der „Master“, wie er mittlerweile auch genannt wurde, sein Team derart, dass er Maßstäbe in der Formel Vau setzte. Europameister wurde Erich Breinsberg, Vize Harald Ertl – und auch die österreichische Meisterschaft hatte das idente Ergebnis. Bei Rennen wurden oft die Plätze 1 - 3 eingefahren, dahinter auf den Rängen kamen nach den Werksfahrern oft die Kundenfahrer. Damit waren die Formel-Vau-1300-Fahrzeuge auf dem höchsten Entwicklungsstand und das Team perfekt aufgestellt.

1971 kamen zusätzlich zur Formel Vau 1300 die Formel Super Vau 1600. Schon die Premiere des Kaimann Super Vau verlief eindrucksvoll. Anfang Februar fand in Daytona Beach (Florida/USA) der jährliche Vergleichskampf USA/Europa statt. Erich Breinsberg gewann um Haaresbreite vor dem amerikanischen Meister Tom Davey. „It’s fun to race Vees in Amerika.“ Besonders, wenn man gewinnt, ergänzt Erich Breinsberg. Der Master hatte das auch wohl für unwahrscheinlich gehalten und musste abends sein Versprechen einlösen, im Falle eines Sieges im schwarzen Anzug in den Hotelpool zu springen (Breinsberg 2009, S. 112). Kurt war mit dem brandneuen Super Vau ein überlegenes Auto gelungen. Der erste Europameistertitel durch Erich Breinsberg war 1971 die verdiente Belohnung. Diesmal allerdings verbunden mit der Selbstverpflichtung, den Filzhut aufzuessen. „Wenn wir den Titel holen, dann ess’ ich heut’ Abend meinen Hut“, hatte er noch am Start versprochen. Nach dem Erfolg serviert dann abends der Chefkoch des Walldorfer Holiday-Inn-Restaurants unter johlender Anteilnahme der Formel-V-Gesellschaft dem verduzteten Teamchef das Menü: gegrillter Filzhut, garniert mit Würstchen und Kraut. Der Master verspeist alles genüsslich. Denn Sinn für Humor, das hatte er.

Die Fahrer wechselten und Kurt fand mit Helmut Koinigg ein weiteres Supertalent für das Kaimann Racing Team. 1972 reichte es zwar nach vielen Siegen nur für den zweiten Platz in der Europameisterschaft, aber 1973 war die Rangordnung wiederhergestellt. Kurt hielt den dritten Europapokal in Händen und Helmut Koinigg gelang der direkte Sprung in die Formel 1.

Historische Formel Vau Europa e.V. – Legenden im Rückspiegel



Nun schon in der Favoritenrolle: Daytona 1973 mit Riedl, Koinigg, Breinsberg



Siegerehrung 1971 in Paris mit Helmut Koinigg, Kurt Bergmann, Erich Breinsberg

1974 und 1975 gewann der Schwede Kalle Jonsson als Kundenfahrer den Formel-Vau-Europapokal. Parallel gab es den Super-Vau-Goldpokal und die GTX-Trophy, welche das Kaimann Racing Team mit dem Fahrer Keke Rosberg 1975 gewann. In diesem Jahr wurde Niki Lauda Formel-1-Weltmeister. Sieben Jahre später gelang auch Keke Rosberg dieses Kunststück.

Historische Formel Vau Europa e.V. – Legenden im Rückspiegel



Kamerafahrt am Österreichring 1975 mit Ferrari F 1 und Kaimann-Super-Vau

Der „Master“ – wienerisch auch „da Masta“ (der Meister) – analysierte seine Fahrer sehr genau. Rainer Braun hat dies dokumentiert: So waren Lauda und Marko „die intelligentesten“, Quester und Riedl „die wildesten“, Harald Ertl „der mutigste und verrückteste“ („Rekordhalter in Sachen Schrott“), Erich Breinsberg „der cleverste“, Jo Gartner „der lebenswürdigste“, Günther Huber „der technisch beste“, Helmut Koinigg „der menschlichste“. Alle waren sie höchst erfolgreich durch Kurt Bergmann. Denn der hat ihnen allen das gegeben, was sie in ihrer Unterschiedlichkeit brauchten, um zu Siegern zu werden. Wenn ihm heute attestiert wird, er habe ein „Gespür für Talente“ gehabt, bedeutet dies nicht nur, diese Talente aufgespürt zu haben, sondern es bedeutet vor allem, dass er ein Gespür dafür hatte, sie zu führen und ihnen einen guten Rahmen zu geben, um sich zu entwickeln. Das war eine Master-Leistung.

„Das Genie aus der Vorstadt“ (Breinsberg 2009 mit Bezug auf Helmut Koinigg) war auch bezogen auf das Umfeld und das Marketing einfallsreich und kreativ. Er setzte talentierte Journalisten in die Kaimänner. Rainer Braun und Manfred Jantke sollten 1968 in Hockenheim fahren. Das war auch eine fürs Marketing charmante Idee, aber es haperte etwas an der Finanzierung. Rainer Braun: „„Bringt's wenigstens die Transport- und Einsatzkosten mit“, mahnt Finanzministerin Johanna an. Ich telefoniere mit Werbeleiter Kern bei Rowenta, wir einigen uns auf vier Schriftzüge auf jedem Auto. Herr Kern will mit Naturalien bezahlen: ein höhenverstellbarer Haartrockner mit Haube, mehrere Bügeleisen und Tischfeuerzeuge. Rücksprache mit Kurt B., der gleich akzeptiert und sich freut, ‚dass die Chefin endlich eine Trockenhaube bekommt‘. Johanna wird erst gar nicht mehr gefragt. Die Rowenta-Aufkleber pappen danach noch monatelang auf den beiden Kaimännern, obwohl längst andere Piloten drin sitzen. ‚Die Pickerln seh'n so gut aus, die lass' mer drauf', befindet der Chef.“

Historische Formel Vau Europa e.V. – Legenden im Rückspiegel

Später gab's dann nochmals eine Nachlieferung Trockenhauben für Hannerl und Tischfeuerzeuge, die Kurt weiterverschenkte. Womöglich auch an künftige Werbepartner, denn mit dieser typischen Bergmann-Geschichte war das Sponsoring bei Kaimann etabliert.



Kurt Bergmann und Keke Rosberg – [hier mehr mit Rainer Braun](#)

In der Ära der wassergekühlten Super Vau baute Kurt Bergmann dann noch einige wenige Fahrzeuge. Die große Zeit der Formel Vau war vorbei. Das Kaimann Racing Team zog sich mit der Saison 1978 langsam aus der Formel Vau zurück, um sich anderen Projekten zuzuwenden. Bergmann steht aber seiner verbliebenen Privat-Kundschaft trotzdem noch bis zum Ende der Formel-V-Ära 1982 mit Rat und Tat zur Seite.



Wassergekühlt: Norisring 1978

Historische Formel Vau Europa e.V. – Legenden im Rückspiegel



Nach vielen Jahren wiedervereint am Norisring 2016: Rainer Braun, der Master und Manfred Jantke

Gerne nimmt Kurt für die ersten Jahre danach die Einladung von Volkswagen Motorsport in Hannover an, im Golf- und Polo-Cup nach „faulen Motoren“ zu fahnden. Bei den technischen Nachkontrollen bleibt denn auch so manches nicht ganz koscheres Auto in Bergmanns engmaschigem Kontrollnetz hängen. „Wer alle Tricks aufdecken will, muss sie auch alle kennen“, sagt er mit einem vielsagenden Lächeln (Braun 2008/2009).

Nebenbei baute Kurt Bergmann mit seinem Team auch einige Prototypen. So wurde für Niki Lauda bereits 1969 ein Opel Rekord – genannt „die schwarze Witwe“ – gebaut. 1974 entstand ein Kaimann-Opel. Basierend auf einem March 712 von 1971, wurde ein Formel-2-Auto mit Opel-Motor und Apfelbeck-Kopf gebaut. Helmut Koinigg, der damals schon einen Formel-1-Vertrag hatte, fuhr den Wagen. Der erwies sich als nicht standfest, die Kosten als nicht stemmbar. Das Projekt wurde eingestellt.

Historische Formel Vau Europa e.V. – Legenden im Rückspiegel



Alle waren da zur Formel-2-Präsentation: Kurt Bergmanns Lieblingsfoto!



Helmut Koinigg im Opel-befeuerten Formel 2 beim Bergrennen in Bad Mühlacken 1973

Historische Formel Vau Europa e.V. – Legenden im Rückspiegel

1981 begann das Kaimann Racing Team im Auftrag von Volkswagen Motorsport eine Antwort auf die sehr erfolgreichen Audi Quattro zu suchen. Die Antwort von Kurt Bergmann war ein Bi-Motor-Fahrzeug, basierend auf einem VW Jetta, genannt „TwinJet“. Die Fachpresse, die umfassend darüber berichtete, gab dem Wagen den Namen „doppeltes Jettchen“. Mit zwei GTI-Motoren, also mit serienmäßigen 220 PS bei 1000 kg und Allradantrieb, brachte der Wagen respektable Leistungen auf die Straße. Von diesen Bi-Motor-Fahrzeugen wurden dann noch weitere vier gebaut, ein Scirocco und drei Golf. Der bekannteste war der letzte Golf: Mit zwei Turbo-Motoren und 675 PS gewann er fast das Pikes Peak Rennen. Leider brach ein Uniballgelenk und der Fahrer Jochi Kleint musste das Fahrzeug in Führung liegend kurz vor dem Ziel abstellen.



Wiedersehen nach 31 Jahren: Kurt Bergmann und Jochi Kleint

Kurt Bergmann mit seinem Kaimann Racing Team ist bis heute einer der erfolgreichsten österreichischen Rennwagenbauer. Mit über 200 gebauten Fahrzeugen wird er wahrscheinlich so schnell auch nicht eingeholt werden.

2002 hatte Sohn Peter Bergmann, der schon die großen Formel-Zeiten im Team als Schrauber miterlebt hat, den elterlichen Betrieb übernommen. Der erste und einzige Versuch des 20-jährigen Juniors, selbst ins Rennauto zu steigen, so Rainer Braun (2008/2009), endet übrigens 1976 gleich beim ersten Start mit Schrott. Darauf rät ihm der Vater, doch besser die Techniker-Laufbahn einzuschlagen. „Peter soll das Geschäft weiterführen und zu einem modernen Dienstleistungsbetrieb nach seinen eigenen Vorstellungen umstrukturieren“,

Historische Formel Vau Europa e.V. – Legenden im Rückspiegel

sagt Kurt stolz bei der Übergabe. In der Zeit danach wird aber auch deutlich, wie sehr Bergmann Rennerei und die Werkstatt fehlen. Aber das Schicksal hält eine viel härtere Prüfung bereit.

Rainer Braun (2008/2009): „Die Tage zwischen Weihnachten und Silvester 2005 werden für die Bergmanns zum Alptraum. Sohn Peter wird mit Herzproblemen ins Krankenhaus eingeliefert. Eine Operation soll Abhilfe schaffen, bis es so weit ist, darf er für den Jahreswechsel erst noch mal nach Hause. Am Silvestermorgen, fünf Tage vor seinem 50. Geburtstag, finden die Eltern ihn tot im Bett – Herzversagen, Sekudentod. Kurt und Johanna brauchen lange, bis sie sich von diesem Schock einigermaßen erholt haben. Dazu kommen bei beiden noch gesundheitliche Probleme, auch Kurt muss eine Herz-Operation über sich ergehen lassen, bekommt mehrere Stents gesetzt.“

Das Unternehmen schlitterte in den Konkurs, das Lebenswerk der Bergmanns war bedroht. Weil ihr Wohnrecht nicht abgesichert war, mussten Hannerl und Kurt den Verlust der vertrauten Wohnung fürchten. Da kam ihnen der frühere Kaimann-Werksfahrer Erich Breinsberg zur Hilfe, „ein Vorbild in Sachen Nächstenliebe“, so kommentiert das Rainer Braun. 2008 gelang es ihm, die Immobilie für sein Autohaus Liewers zu erwerben und das lebenslange Wohnrecht für die Bergmanns zu sichern. Kurt war der gute Geist von „Liewers 22“, war morgens der Erste, der aufsperrte (was ihm als Frühaufsteher leichtfiel), und abends derjenige, der zusperrte und als „Ober-Inspekteur“ ein waches Auge auf die Sicherheit hatte. „Eigentlich ist alles wie früher“, bemerkt Erich Breinsberg zufrieden grinsend, „unser Kurtl schlurft mit hochgeschobener Brille übers Gelände. Und Hannerl ruft lautstark nach ihm, wenn er zum Essen kommen soll.“ (Braun 2008/2009).

Beim achtzigsten Geburtstag waren dann alle da, um zu gratulieren und zu feiern. Sie gaben ihm die Ehre. Ich war dabei – und sehr berührt über die Nähe meiner großen Idole und der Strahlkraft von Kurt Bergmann. Und natürlich über die vielen Geschichten, die ich nun, meisterhaft moderiert von Rainer Braun, aus erster Hand hören durfte.



Kurts Achtzigster

Historische Formel Vau Europa e.V. – Legenden im Rückspiegel

Auch bei den folgenden Veranstaltungen gaben sich die Legenden ein Stelldichein – und „Liewers 22“ lebte Kaimann.



Wieder waren alle da beim 85. mit dem frisch restaurierten Koinigg-Kaimann

Gemeinsam mit Karl Holzinger wurde 2010 das Kaimann Racing Team wiederbelebt. In einem ersten Hofgespräch – vermutlich im Jahre 2009 – erinnerte sich Kurt Bergmann tatsächlich daran, dass Karl derjenige war, der vor vielen, vielen Jahren seinen Opel mit einem Ferrariauspuff in die Bergmannsche Opelwerkstatt gebracht hatte. Das Fahrzeug wurde kurzum einbehalten, Karl mit Hannerls Fahrrad nach Hause geschickt und die ambitioniert, aber technisch bedenklich, mittels einer Coladose behelfsmäßig verbundenen Auspuffteile nach den Regeln der Kunst verschweißt. Am nächsten Tag konnte Karl das perfekt instandgesetzte Opel-Ferrari-Fahrzeug abholen.

Und dann begann die Auferstehung von Kaimann Racing. Karl, der in der Ferrari-Challenge unterwegs gewesen war (er mochte eben Ferraris), näherte sich den Kaimann-Rennfahrzeugen an – und schließlich wurde in Belgien ein Kaimann-Super-Vau erworben. Mit diesem frame-off-restaurierten Werksauto fährt das Team seither in der Historischen Formel Vau Europa. Kaimann erstrahlt in altem und neuem Glanz, in einer „Hochrenaissance“ des legendären Teams. Bewegende und [bewegte Bilder](#) von mittlerweile 55 Jahren Kaimann Racing.

Historische Formel Vau Europa e.V. – Legenden im Rückspiegel



Kurt Bergmann mit Kaimann-Team beim Österreich-Jubiläum 2016



Historische Formel Vau Europa e.V. – Legenden im Rückspiegel



Kaimann-Racing-Teambesprechung

Ein Höhepunkt in Kurts Leben stellte 2013 die 50-Jahr-Feier der Formula Vee von Volkswagen Motorsport in Daytona dar, wo sein erster Fahrer Dieter Quester den Kaimann beim Legendenrennen bewegte.



Gruppenbild mit Master: Daytona 2013

Historische Formel Vau Europa e.V. – Legenden im Rückspiegel

Ebenso konnte der Master im Kreis seiner ehemaligen Piloten und Mitstreiter den deutschen Jubiläumslauf anlässlich 50 Jahre Formel Vau am Norisring 2015 und beim österreichischen Jubiläum 2016 am Red Bull Ring genießen. Für die Historische Formel Vau Europa e.V. war es eine Ehre, ihn mit dem Kaimann Racing Team im Fahrerlager in ihrer Mitte zu haben.



Norisring 2015 mit Dieter Quester und Eberhard Winkler



In unserer Mitte: Kurt Bergmann

Historische Formel Vau Europa e.V. – Legenden im Rückspiegel

Es war eine besondere Freude – auch weil es oft sehr freudig zugeht. Der Master konnte nicht nur unendlich faszinierende Geschichten von damals erzählen, sondern er hatte auch einen feinsinnigen Humor. Er hat uns oft zum Lachen gebracht, wenn er im Wiener Dialekt trocken, hintergründig und liebenswert mit Anspielungen garniert, uns den ihm eigenen Witz genießen ließ. Kurt Bergmann hatte eine ganz eigene Variante des Wiener Charmes, den er immer wieder auch mit kleinen Gesten gegenüber den Damen anbrachte – sehr zu deren Freude. Auch er hat das sehr genossen. In seinem Vorwort unseres Formel-Vau-Buches (Keßler/Orthey/Panten 2017) schreibt er 2016: „Wenn ich durch das volle Fahrerlager gehe und die gute Stimmung mitbekomme, fühle ich mich gleich um viele Jahre jünger.“ Und das war auch erlebbar.



Der Master als Schattenspender am Norisring 2015

Auch bei Veranstaltungen des Vereins war der Master sehr präsent. Und das nie ohne ein Schmunzeln – oder einen subtilen hintergründigen Schmä. Einmal gab er am Hockenheimring 2009 – in meinem Anzug – auch ein kurzes Comeback auf der Rennstrecke. Hannerl hat das zum Anlass genommen, mit den Damen den ein oder anderen Prosecco zu verkosten.



Briefing mit Hannerl und Astrid

Historische Formel Vau Europa e.V. – Legenden im Rückspiegel



Back on track im Kaimann – was sonst?



De-Briefing mit Hannerl. Im Hintergrund wird ein neuer Prosecco geöffnet ;-)

Historische Formel Vau Europa e.V. – Legenden im Rückspiegel



Wie war das mit dem Gabelstapler in Daytona?
Diskurs Konrad – Bergmann in Hamburg



Innere Anteilnahme an den Konsultationen des Vereins: Die Stimme ist sicher!

Historische Formel Vau Europa e.V. – Legenden im Rückspiegel

Wer kann unser Zusammensein besser beschreiben als diejenigen, die dabei waren? Hier die Stories einiger Vereinsmitglieder mit unserem Master:

Bernhard Zimmermann:

„Mein persönliches Highlight mit unserem Master war im September 2016 am Salzburgring. Auf heimischem Boden konnte der Master unseren Erfolg mit drei Kaimännern auf dem Podium feiern. Rudi Niggemeier, Wendelin Egger und ich konnten Kurt Bergmann am Podium begrüßen.“



Dreifacher Kaimann-Triumph am Salzburgring 2016 in der Historischen Formel Vau Europa. Siegerpodium mit dem Master

Vereinsmitglied Joachim Ohlinger erzählt vom letzten Treffen am Salzburgring:

„Ich arbeitete im Fahrerlager am Rennfahrzeug, als sich von hinten jemand nähert und mir den Gabelschlüssel, den ich griffbereit in der hinteren Hosentasche deponiert hatte, herauszieht. Ich dreh' mich um und erkenne den Master, der bereits die Flucht angetreten hat, stelle ihn und fordere ihn auf, den Schlüssel herauszugeben, damit ich weiterarbeiten kann. Der Master verschmitzt: ‚I wullt nur schau'n, ob Du auch konzentriert mit dem Fiedle oabeitest.‘ (Ich wollt nur sehen, ob Du auch konzentriert mit dem Hinterteil arbeitest.)“

Historische Formel Vau Europa e.V. – Legenden im Rückspiegel

Der langjährige holländische Kaimann-Pilot Rob van Hoorn berichtet:

„Mit Kurt habe ich manchmal, schon in Sinsheim, über Aerodynamik gesprochen. Diesmal waren wir alle am Salzburgring an einem schönen Freitag und haben fleißig an unserem Kaimann #411 gebastelt. Kurt kam herüber und fragte nach ein paar verschiedenen Düsengrößen. Jaap (van Hoorn) und Kurt verbringen eine halbe Stunde über einer Kiste, Jan und ich basteln leise weiter. Nach ein paar Stunden kam Kurt wieder vorbei: ‚Alles gut jetzt‘ und Daumen hoch. In der Zwischenzeit hatte er eine Reihe von Gästen dabei und wird für sie nach der Qualifikation eine Führung geben. Nach dem Training stand ich in der ersten Startreihe, neben Markus Huber, glaube ich. Kurz darauf kommen Kurt und sein Gefolge vorbei und gratulieren mir und Jaap zu unserem Startplatz. ‚Gut so, Spitzenbube‘, hat er gesagt. Dann fragt einer der Eingeladenen Kurt, wie es möglich ist, dass ein so großer und schwerer Kerl wie ich (Rob van Hoorn) mit dem Kaimann Super Vau so schnell fährt. Kurt lächelt sein schelmisches Lachen und sagt: ‚Jaap und Rob sind weniger empfindlich gegenüber Putz. Deshalb.‘ ... Kurt kommt später noch einmal vorbei. ‚Haha‘, sagt er, ‚die haben es nicht verstanden, hihi.‘ ‚Was genau meinst du, Kurt?‘, frage ich ihn. Auch Jaap fängt jetzt an zu lachen, der hat es schon verstanden. ‚Du bist der einzige Kaimann Super-Vee ohne Flügel. Diese Dinger sind besonders schön anzusehen, bringen Statur, aber sie helfen nicht viel. Aber sie helfen dir gut Rob, einen guten Windschatten (slipstream) zu bekommen!‘ Und genau so war es...“



Rob van Hoorn: Aerodynamik – ohne Flügel, aber mit anspruchsvollem Leistungsgewicht optimiert – vom Master abgesegnet!

Historische Formel Vau Europa e.V. – Legenden im Rückspiegel

Technikvorstand Robert Waschak erinnert sich an diese Geschichte:

„Ich kann mich an ein längeres Gespräch mit Kurt erinnern (vorausschicken muss ich, dass es bei einem Reifenhersteller 3 Reifentypen gab, markiert jeweils mit einem farbigen Punkt, also Green Spot, White und Yellow Spot). Kurt: ‚Do hob’ i an gehabt, der hat über seine Raf’n (Reifen) furchtbar g’jammat, und g’mant mit dem Yellow Spot wa er vü besser. I hob solche Raf’n net gehabt, da hob i erm (ihm) auf d’Nocht gelbe Punkte drüber g’mal’n, und am nächst’n Tog san die gleich’n Raf’n richtig gut ganga und da Fahra war voll zufried’n!“



Formel-Vau-Technikchef Robert Waschak im Reifen-Dialog mit dem Master Kaimann-Pilot Dieter „Knorri“ Knorrenschild staunt.

Und Lothar Panten – ebenfalls gerne technisch unterwegs:

„... es muss so 2015 gewesen sein. Kurt, ich hatte die Ehre mit ihm per Du zu sein, steht in der Boxengasse in Hockenheim und seine Kaimänner fahren das Training. Ich selbst fuhr meine Lola und hatte die Vergaser mit alten Vibrationsgummis neu gemacht. Ich kam also nach zwei Runden in die Boxengasse, weil meine Superkonstruktion nicht so richtig lief. Kurt war immer auch an der Konkurrenz seiner Autos interessiert. Da diese aber gerade tadellos liefen, nutzte er die Gelegenheit, meine stehende Lola etwas genauer zu inspizieren. Als ich meine Probleme untersuchte und Haarrisse in den Gummiblocks vermutete, bekam ich meinen Super-Vau-Ritterschlag. Kurt hatte beobachtet, was ich vermutete, und kam dann zu mir und sagt: ‚Ganz selbstverständlich, des isses, bist a braver Bursch‘ – klopfte mir auf die Schulter und entließ mich beruhigt in den weiteren Trainingsverlauf.“

Historische Formel Vau Europa e.V. – Legenden im Rückspiegel



Podium in Sinsheim 2010 mit dem Master (links) und unseren Legenden (Helmut Bross, Joos Tollenaar, Tibor Meray, Manfred Schurti, Werner Müller), moderiert durch Lothar Panten (Mitte)

Am 4. Juni ist unser „Master“ im 93. Lebensjahr am Tisch nach dem Abendessen eingeschlafen und hat diese Welt für immer verlassen. Unsere Erinnerungen wird er nicht verlassen. Unvergessen sind uns die Begegnungen an den Rennstrecken und bei unseren Veranstaltungen mit seiner Hannerl (verstorben am 8. Mai 2011). Neben der technischen Expertise und Brillanz, die er bis zuletzt ausgelebt hat, waren es vor allem sein feinsinniger Humor und die fesselnden Geschichten seiner langen und wegweisenden Zeit im österreichischen und internationalen Motorsport, die uns immer wieder neu berührt und beeindruckt haben. Kurt Bergmann war lebendige Formel-Vau- und Motorsportgeschichte, die wirkt und die weiter wirken wird.

Historische Formel Vau Europa e.V. – Legenden im Rückspiegel

Prinz Leopold („Poldi“) von Bayern schreibt in einer Reaktion auf den Tod des Masters:

„Es ist sehr traurig, dass Kurt uns verlassen hat, aber er hatte ein sehr erfülltes Leben. Er bleibt für mich, der ich für ihn fahren durfte, in ewiger Erinnerung. Ich erinnere mich noch, dass wir jede freie Minute an einem Wochenende zusammen Mühle gespielt haben und ich ziemlich oft gewonnen habe. Seine Reaktion war, dass ich der beste Gegner war für ihn. Lieber Kurt, da gäbe es noch so viel zu erzählen. Ich werde Dich vermissen, Ruhe in Frieden.“



Poldi im Kaimann

„Aus Dir könnt‘ noch was werden“ – diesen viel zitierten Satz an den jungen Niki Lauda – haben einige aus unserem Kreis in der Historischen Formel Vau Europa von ihm gehört und sind daran gewachsen. Und waren und sind stolz darauf.

Dass aus Niki Lauda was geworden ist, das ist unstrittig – der Master war allerdings anfangs davon nicht immer überzeugt und nutzte leichten Druck. Wie das einst ging, das spiegelte sich in einem Wortwechsel beim letzten gemeinsamen Wochenende mit Niki am 1. Juli 2018 am Red Bull Ring. Niki war beim Einsteigen in den BMW 3.0 CSI zum Start der Legendenfahrt. Als Kurt zu ihm sagte: „Wast eh, die Einführungsrunde pomale und dann was geht!“ („Die Einführungsrunde gemütlich und dann so schnell es geht!“) Niki antwortete: „Und wanns net passt, muss i wieder mitt’n Zug hamfoarn?“ („Und wenn es nicht passt, muss ich dann wieder mit dem Zug heimfahren?“) Hinterher erzählte Niki, dass ihm der Master seinerzeit gedroht hatte, dass er mit dem Zug nach Hause fahren müsse, wenn er keine Leistung an der Rennstrecke ablieferte.

Historische Formel Vau Europa e.V. – Legenden im Rückspiegel



Niki Lauda und Kurt Bergmann beim letzten Treffen am 1. Juli 2018 am Red Bull Ring

Bis ins hohe Alter frönte Kurt Bergmann seiner Technikleidenschaft. Nach den Modellhubschraubern und -booten, die natürlich Kaimann-like technisch vollendet dastanden, war es zuletzt das „Ventildeckelrennen“, dem seine Hingabe galt. Das „Rennen“ besteht dabei darin, dass zwei „Rennfahrzeuge“ – das sind Ventildeckel mit Rädern – auf der abschüssigen Strecke eines Holzbrettes gegeneinander antreten. Wer zuerst unten ist, hat gewonnen. Kurt Bergmann hat diese etwas schräg anmutende Motorsport-Variante mit der ihm eigenen Akribie so betrieben, dass er in der Wiener Szene der Sieger blieb. Natürlich dank einer äußerst präzisen Vorbereitung der Rennfahrzeuge und des sehr zeitintensiven Austarierens der „Ideallinie“. Und Spaß hat's ihm auch gemacht. Zumal er ja gewonnen hat. Und das war ihm wichtig – und er war es auch gewohnt. Der Master in einem der letzten Interviews: „Und wir ham eh fast immer gwunna.“

Gewonnen haben vor allem wir – mit ihm und durch ihn. Traurig über den Verlust und zugleich glücklich und froh, diesen einzigartigen Menschen kennengelernt und ihn so authentisch und nahbar erlebt zu haben, hat die Historische Formel Vau Europa die Nachricht seines Todes aufgenommen. Wir verlieren einen eindrucksvollen Menschen, dem die Historische Formel Vau Europa e.V. viel Inspiration, Ideen, Impulse und positive Energie zu verdanken hat. Ohne den „Master“ wären wir heute nicht das, was wir sind. Er war und ist ein leuchtender Stern für das, was wir heute tun können und dürfen.

Historische Formel Vau Europa e.V. – Legenden im Rückspiegel

Wir denken an eine wegweisende und -bereitende Leitfigur der Formel Vau, einen „Freigeist“ (Karl Holzinger). Traurig und froh zugleich. Im ehrenden Gedenken. Wir werden Kurt Bergmann nie vergessen.

„I hab a Freud damit – und wenn des, wos I mach, schee ausakommt, bin I zufrieden.“

So schön, wie wir es erleben durften, sind wir zufrieden.
Danke!



Literatur

Braun, Rainer: Hallo Fahrerlager. 3 Bände. Kräling Motorsport-Bild-Verlag, Adrenalin Verlag, Speedpool Multimedia Service, 2008, 2008 und 2009

Breinsberg, Erich: Der Niki, der Keke und das Genie aus der Vorstadt. Egoth-Verlag, Wien 2009

Thomas Keßler/Frank Michael Orthey/Lothar Panten: Formel Vau und Super Vau. Die Geschichte eines Rennsport-Welterfolgs. 2. Auflage, View-Verlag, Bonn 2017

Fotos

Archiv Historische Formel Vau Europa e.V.

Kaimann Racing Team

Volkswagen Motorsport