

FEBRUARY 2026

The Crankhandle Chronicle

MONTHLY NEWSLETTER PUBLISHED BY THE CRANKHANDLE CLUB, CAPE TOWN, SOUTH AFRICA



**THE OILY RAG RUN:
STILL GOING STRONG
AFTER A DECADE**

**CHAMPAGNE AND
CELEBRATION AT THE
DECEMBER NATTER**

www.pumadobrasil.de



Ausgegraben und wiedergeboren:

Pieter du Toits Puma von 1973 – Ein südafrikanischer Rennwagen-Survivor

Von Charel Olivier (mit KI-Unterstützung)

Als Pieter du Toit die Bühne betrat, um die Geschichte seines leuchtend orangefarbenen Puma von 1973 zu erzählen, wurde dem Publikum schnell klar, dass es sich um weit mehr als eine einfache

Restaurierungsgeschichte handelte.

Was er enthüllte, war ein Stück vergessener südafrikanischer Automobilgeschichte: ein Auto, das jahrzehntelange Rennsportgeheimnisse, die Tragödie der Kraftstoffkrise, den Einfluss des brasilianischen Motorsports und fast neun Jahre mühsamer Detektivarbeit verbarg.

Ein Puma mit Vergangenheit

Als Pieter das Auto kaufte, ging er davon aus, dass es sich um einen normalen Puma aus der frühen Produktion handelte. Doch bald tauchten Hinweise auf: ungewöhnliche Modifikationen, Identifikationsnummern, rennsportbedingte Narben, nicht standardmäßige Komponenten und strukturelle Verstärkungen, die kein Straßenauto jemals benötigt hätte.

Es stellte sich heraus, dass es sich um die Karosserie Nummer 60 handelte, eines der ersten in Südafrika gebauten Puma-Modelle und mit ziemlicher Sicherheit ein ehemaliges Rennfahrzeug, das 1973 kurzzeitig in Killarney gefahren war.

Diese kurze Rennkarriere wurde durch die weltweite Ölkrise von 1973 abrupt beendet, die weltweit den Rennsport mit Serienfahrzeugen verbot. Autos wie dieses wurden einfach in Garagen geschoben und vergessen, auch ihre Geschichte geriet in Vergessenheit.

Durch Gespräche mit dem verstorbenen Adrian Pfeiffer und Rennsport-Veteranen wie Dave Malan gelang es Pieter, die wenigen Beweise zusammen-zufügen, die von dieser „verlorenen Zeit“ im lokalen Motorsport übrig geblieben sind – einer Zeit, in der große Namen wie Sarel van der Merwe zu Buche standen, aber jeder unter ihnen aus den Archiven verschwunden war.

Hinweise in Glasfaser und Stahl

Jeder Abschnitt, den Pieter freilegte, enthüllte weitere Anzeichen einer Rennsport-vergangenheit:

- ◆ Leichte Motorhaube und hauchdünne Innenbögen
- ◆ Sicherheitslaschen an der vorderen und hinteren Windschutzscheibe, die verhindern sollten, dass das Glas während des Rennens herausprang
- ◆ Hinterradbremsten vom Typ 3 (Variante), die weitaus größer sind als die Standardbremsen des Käfers
- ◆ Solide Lenkungskupplung für

ein präziseres Ansprechverhalten im Rennsport

- ◆ Am Fahrgestell angeschweißte Überrollbügelhalterungen
- ◆ H-Träger-Versteifungen zur Verringerung der Chassis-Verwindung
- ◆ Vergrößerte Motorkühlrippen und -kanäle
- ◆ Vorbereitungsbohrungen für Trockensumpfschmierung vorne und hinten
- ◆ Um 50 mm tiefergelegtes Armaturenbrett im Rennstil
- ◆ Spuren von Schäden am linken hinteren Radkasten, die auf starke Kurvenfahrten auf



Der Puma macht definitiv Eindruck, wenn er auftaucht



Die Rückansicht ist ebenso beeindruckend wie die Front

einer rechtslastigen Strecke hindeuten (genau wie in Killarney).

Selbst die Löcher in der Motorhaube verrieten, dass das Auto einst einen 2,1-Liter-Puma-Rennmotor aus der Fabrik hatte – einer von nur vier, die in Südafrika eingebaut wurden.

Puma und die verlorenen Rennprojekte

Die Präsentation ging auch auf die weitreichenden Folgen der Ölkrise von 1973 ein. Mehrere südafrikanische und brasilianische Projekte wurden aufgegeben:

- ◆ Der zweimotorige SA-Käfer, wurde entwickelt, um gegen den Firenza anzutreten

- ◆ Der brasilianische zweimotorige Beetle von Fittipaldi (über 400 PS, 400 kg)

- ◆ Der Jamaro-Achtzylinder-Beetle

- ◆ Pumas eigene Achtzylinder-Versuchsmaschinen

Fast alle wurden zerlegt, ihre Teile verstreut und erst kürzlich wiederentdeckt und restauriert.

Pieters Puma trägt schwache Spuren dieser Ära: verbreiterte Kanäle, Rennsport-Lufteinlässe, Prototyp-Komponenten und Modifikationen die





Pieters Leidenschaft für den Puma wurde in seiner Präsentation vor den Mitglidern deutlich

brasilianischen Werksrennwagen wie Sparta #48 und Sparta #60 widerspiegeln.

Ein Rätsel gelöst:

Die brasilianische Verbindung

Einer von Pieters größten Durchbrüchen kam durch einen modernen Puma-Podcast mit älteren ehemaligen Fabrikmitarbeitern aus Brasilien. Milton Masteguín war Direktor von PUMA und besaß die Firma MM für Performance-Tuning in Sao Paulo.

Newton Masteguín, Sohn des ehemaligen PUMA-Direktors

Milton Masteguín, verriet, dass seine Eltern 1973 ein Jahr lang in Südafrika verbrachten, um beim Aufbau des Bromer-Montagewerks zu helfen.

Milton Masteguín war auch Leiter der Rennsportentwicklung bei Puma. Plötzlich ergab alles einen Sinn.

Alle ungewöhnlichen Merkmale an Pieters Auto – die Luftutzen, die Kanäle, die Rennvorbereitung, der Überrollbügel, die Trockensumpfschmierung, die spartanischen Ausschnitte am Heck – passten perfekt zu Masteguíns Konstruktionsstil.

Aller Wahrscheinlichkeit nach wurde Pieters Puma unter der direkten Aufsicht von Masteguín als renntaugliches Entwicklungsfahrzeug gebaut.

Die neunjährige Wiederauf- erstellung

Die Restaurierung war monumental:

- ◆ Das Chassis war verrottet und musste neu aufgebaut werden.
- ◆ Der hintere und vordere Teil wurden von Grund auf neu konstruiert.
- ◆ Die Magnesiumräder (jeweils unter 5 kg) benötigten neue Einsätze.
- ◆ Ein 2,1-Liter-Puma-Rennmotor musste aus importierten und seltenen Teilen gebaut werden: 78,4-mm-Kurbelwelle, P3-Nockenwelle, Solex 40-

Vergaser, mechanischer Vorverteilter, doppelte Trockensumpf-Ölpumpe.

- ◆ Pieter fertigte viele Komponenten ohne Zeichnungen neu an und stützte sich dabei auf alte brasilianische Fotos.
 - ◆ Der Kabelbaum wurde komplett mit farbcodierten Längen neu aufgebaut.
 - ◆ Ein doppeltes Luftansaugsystem wurde genau nach den damaligen Spezifikationen nachgebaut.
 - ◆ Ein korrekter Rennölkühler wurde gebaut und im Motorraum montiert.
 - ◆ Die Sitze im Innenraum wurden von Grund auf neu gebaut (mit Hilfe des elektrischen Tranchiermessers seiner Frau).
 - ◆ Sogar die MM-Rennaufkleber (Milton & Marino) wurden recherchiert, neu gezeichnet und sogar nach Brasilien geliefert.
- Jeder Zentimeter des Autos wurde überarbeitet, untersucht, korrigiert und restauriert.

Ein historischer Überlebender

Heute ist Pieters orange-farbener Puma von 1973 nicht nur restauriert, sondern wieder zum Leben erweckt. Er gilt als:

- ◆ eines der frühesten in Südafrika gebauten Pumas,
- ◆ einem wahrscheinlichen ehemaligen Killarney-Rennwagen,
- ◆ ein Entwicklungsfahrzeug, das von Pumas brasilianischem Rennsport-Genie berührt wurde, und
- ◆ eine der weltweit am sorgfältigsten recherchierten Puma-Restaurierungen.

Pieter fasst zusammen:

„Das ist pure vergessene südafrikanische Automobilgeschichte. Und wir dürfen nicht vergessen: Dieses Auto ist ein Vollblut, kein Kit Car.“
Seine neunjährige Reise rettete nicht nur ein Auto, sondern auch ein Stück lokaler Motorsportgeschichte, das sonst für immer verloren gegangen wäre.



Die markanten, Katzenaugen-artigen Scheinwerfer

THIS IS NOT
SANDBLASTING

WE MAKE YOUR OLD CAR PARTS LOOK NEW AGAIN.

WE GENTLY AND PROFESSIONALLY CLEAN
YOUR CAR PARTS WITH WET VAPOUR BLASTING
TECHNOLOGY! CALL US TODAY!

☎ 087 23 10 341
✉ INFO@AQUABLASTING.CO.ZA
🌐 AQUABLASTING.CO.ZA

With Compliments

DELIVERING YOUR DREAMS ONE CAR AT A TIME.

Tel: 087 416 9584 www.olds.cars.co.za info@olds.co.za
[facebook](https://www.facebook.com/olds.cars) [instagram](https://www.instagram.com/olds.cars) [youtube](https://www.youtube.com/olds.cars)

Also please calling our accessories dept 087 23 10 341

