

Wolfgang Graf  
Berghe von Trips

# Ein viel zu SCHNELLES LEBEN

Vor 50 Jahren starb Graf Trips in Monza. Er war Sportidol und Lifestyle-Vorbild des Wirtschaftswunders, ein Held und Gentleman am Steuer. Spätere Rennfahrer waren zwar noch schneller als er, aber nicht größer, davon sind seine Anhänger bis heute überzeugt. Eine Spurensuche im Porsche 356, seinem ersten Siegerwagen



Das Herrenhaus  
Burg Hemmersbach: Hier parkte  
schon damals sein Porsche 356





### *Der Herrenfahrer*

Ein guter Deutscher, lässig wie ein Ami: der Graf im Frühjahr 1961

**G**raf Trips ist der schnellste Deutsche auf vier Rädern. Aber es ist nicht sicher, ob er dabei auf der Straße bleibt.“ (Richard von Frankenberg, 1958)

### *Der Unfall*

**Die Deutschen sehen nicht, wie ihr Idol stirbt.** Sie können es nicht sehen an diesem Sonntag, den 10. September 1961, weil es keine Echtzeit-Fernsehbilder gibt vom Rennen im Monza, nur eine Radio-Reportage. Doch die Moderatoren Rainer Günzler und Günther Jendrich sitzen weit weg vom Unfallort. Sie wissen nur, dass Graf Trips nicht aus der zweiten Runde zurückgekommen ist. Er ist ausgefallen, hören die Deutschen vor ihren Röhrenradios, dann eine Pause, es spielt Musik. Er hatte einen Unfall, heißt es dann. Erst jetzt läuft Jendrich los, um mehr zu erfahren. „Unser Wolfgang Graf Bergh von Trips ist in der Südkehre tödlich verunglückt“, spricht er später ins Mikrofon und bricht die Übertragung ab, obwohl das Rennen weiterläuft.

Es sind furchtbare Bilder, die Deutschen sehen sie erst später. Der Ferrari Tipo 156 trägt die Startnummer 4, er ist 230 km/h schnell. Trips liegt an fünfter Stelle und sucht die Ideallinie, holt aus und berührt den Lotus von Jim Clark, der Ferrari hebt ab, dreht sich in der Luft und fliegt ins Publikum, das nur ein Drahtzaun von der Rennstrecke trennt. Trips fällt aus dem Wagen und ist sofort tot. Mit ihm sterben 15 Zuschauer, darunter sind fünf Kinder.

Es ist 15.14 Uhr, als die Armbanduhr des Grafen stehenbleibt. Er hätte nur noch dieses Rennen gewinnen müssen, um Formel-1-Weltmeister zu werden, doch ▶



### *Die Tragödie*

Monza, 10. September 1961: der zerstörte Ferrari. Mit Trips sterben 15 Zuschauer

FOTOS: AP/WIDEWORLD, ARTIE LUPES/WULSTEIN, U. SONNTAG



die Deutschen trauern nicht nur um den Champion.

Sie weinen um einen, der so ist, wie sie selbst gern wären. Ein Graf, aber kein Schnösel. Einer, der Frauen mit Handkuss begrüßt und nicht nur Sportwagen fährt, sondern auch Traktor, weil er von Beruf Landwirt ist. Eine Mischung aus James Dean und Peter Alexander. Ein Mann, den die Italiener als Helden verehren, seit er 1957 auf den Mille-Miglia-Sieg verzichtete, um einem älteren Rivalen den Triumph zu lassen. Ein guter Deutscher, lässig wie ein Ami, das vor allem sehen sie damals gern.

### Der Porsche

Er ist zu makellos, der silberne 356 aus dem Porsche-Museum. Graf Trips nennt sein eigenes Coupé damals „Pestbeule“, es

ist ein ausgelaugter Gebrauchter von 1952, auf Pump gekauft und in kleinen Raten abbezahlt. Seine Eltern haben Land und Rittergut, aber kein Bargeld. Ihren einzigen Sohn Wolfgang, einen schlechten Schüler und ewigen Grübler, wollen sie nicht auch noch Rennen fahren lassen. Also meldet er unter Pseudonym, nennt sich Axel Linther und ist 1954 schon Deutscher Tourenwagen-Meister und Mille-Miglia-Klassensieger.

Wenn er blank ist, lassen seine Kumpels im Porsche-Klub Köln den Hut kreisen, das reicht für ein Rennwochenende. Dass ihr junger Klubfreund mit dem matt-silbernen Coupé ein Ausnahmetalent ist, das haben sie schnell bemerkt.

Ein früher 356 muss es sein, um 50 Jahre später den Lebensspuren des Grafen Trips zu fol-

#### Sieg im Billig-Porsche

„Pestbeule“ nennt Trips seinen 356, mit dem er 1954 den ersten Meistertitel kassiert



FOTOS: ARCHIV GRÄELICH BERGHE VON TRIPS; SCHE SPORTSTIFTUNG ZU BURG HEMMERSBACH, KARLHEINZ FEEGE/ULLSTEIN; ULLSTEIN BILD; ULLSTEIN BILD

gen. Die Pestbeule ist längst verschollen, danach hat er noch zwei Cabriolets, beide blau mit rotem Leder, eines mit verchromten Drahtspeichenrädern. Auf die modischen Räder ist der Nachwuchsfahrer stolz, seine Freunde erzählen noch lange davon.

### Die Burg

Die Kastanienallee, das hohe Eisentor, das Herrenhaus mit der breiten Freitreppe, alles sieht aus wie auf den alten Fotos, auch wenn Burg Hemmersbach in Horrem bei Köln längst restauriert





*Europa-Bergmeister 1958*

**Trips räumt nicht nur auf Rundstrecken ab, sondern auch bei Bergrennen wie 1958 im Porsche 718**

riert ist wie ein Oldtimer, der eine Spur zu unberührt aussieht. Hier stand die Pestbeule, parkte später der Ferrari 250 GT, und als das Herrenhaus saniert wurde, kamen nachts die Graf-Trips-Fanatiker und brachen sich kleine Stücke des Dielenbodens als

Reliquien heraus. Heute ist der Stammsitz derer von Trips in Büros aufgeteilt, die jeder mieten kann, Klimatisierung und Glasfaser-Kabelnetz inklusive.

Wolfgang von Trips war der letzte Abkömmling der Adelslinie, doch sein Nachlass ist noch

da. Er lagert nicht mehr unter dem Dach des Herrenhauses, sondern nebenan, in einer Villa aus den frühen 70er-Jahren. Jedes Zündholzbriefchen, das er von Reisen mitbrachte, haben seine Eltern aufbewahrt, jeden Brief, seine Bücher, seine leder-

nen Reisekoffer, das Grundig-Radio, die Filmkamera, sein Junggesellenzimmer, das aussieht, als sei er nur weggegangen, ohne aufgeräumt zu haben.

Im Adressbuch stehen noch die Telefonnummern des Schauspielers Paul Hubschmid und einer ►





*54 Jahre später*  
 Klaus Ridder (70) traf den Grafen 1957 am Nürburgring, wo heute - nahe dem alten Fahrerlager - das Graf-Trips-Denkmal steht

Dorothea in München. In einem Nachbarzimmer lagern 7000 Fotos, die Sammlung beginnt mit Babybildern des jungen Grafen aus dem Jahr 1928. Und im Barockschränk, in den er seine Pokale stellte, liegt der zerkratzte Unfallhelm aus Monza.

An Sonntagen ist die Villa Trips geöffnet, der Kuchen im Café ist berühmt, doch es kommen nicht viele Besucher. „Mehr als 2000 im Jahr sind es nicht“, sagt Jörg-Thomas Födisch (64), der Ehrenamtliche, der Jahre seiner Freizeit mit dem Nachlass verbracht hat. „Ich konnte mich nicht beruhigen. Ich bin weinend zu meinen Eltern gelaufen“, sagt er über den 10. September 1961, den Tag, an dem sein Idol starb.

### *Die Sekretärin*

**Sie ist jetzt 84 und Witwe, das Foto ihres Mannes steht neben dem Bild ihres Chefs, der nur 33 Jahre alt wurde.** „Wie Graf Wolfgang Auto fuhr? Hm. Darf ich die Aussage verweigern?“, sagt Elfriede Floßdorf und wechselt das Thema.

Er nannte sie „die oben liegende Lockenwelle“, denn einmal hatte sie sich vertippt, als er ihr einen Testbericht für die BILD-Zeitung diktiert hatte. Bis heute hält sie Kontakt mit den Trips-Vertrauten, seinem Mechaniker und den Freundinnen, nur nicht zu der einen, die eine leibhaftige Prinzessin war und sehr verliebt in den Grafen. „Aber er wollte

nicht heiraten. Nicht, solange er Rennen fuhr. Das wollte er seiner Frau nicht antun.“

Ein rasender Ritter, das passte in die 50er wie Sissi-Filme und Freddy-Schlager, „nur war alles an ihm echt“, sagt seine Sekretärin und erzählt von liebeskranken Mädchen, die dem Grafen vor der Burg auflauerten. „Er hat sie ins Taxi gesetzt und nach Hause geschickt. Was soll ich mit denen, hat er gefragt.“

Und dann zeigt Elfriede Floßdorf

den letzten Brief, den sie für den Grafen Trips tippte, „er wollte ja immer wissen, was hier zu Hause los ist“. Sie adressierte ihn an das Palace-Hotel in Mailand, die 1-DM-Briefmarke zeigt Theodor Heuss, der Poststempel den 8. September 1961. Der Brief kam zurück. Was sie ihrem Chef genau schrieb, behält Elfriede Floß-



Elfriede Floßdorf, seine Sekretärin:  
 „Alles an ihm war echt“





**Josef Mühlbauer: Den Film über Trips hat er bis heute im Keller**

term Arm, das neue Eifeldorf und die stillstehende Achterbahn im Rücken, geschützt von Bäumen, ein Stück Gestern am Rand des Nürburgrings. Hier sah Wolfgang Graf Berghe von Trips als Kind seine ersten Autorennen. Hier fuhr er selbst, leitete Fahrersicherheits-Trainings. Hier bauten sie ihm in den 90ern ein Denkmal. Und hier, im Fahrerlager, traf er auf Klaus Ridder. Der war 16 und hat diesen Tag im August 1957 nie vergessen.

„Mit dem Rad bin ich in Hannover losgefahren. 420 Kilometer, das hieß: drei Tage hin, drei Tage zurück. Eine Eintrittskarte zum Großen Preis von Deutschland hatte ich nicht, aber ich wusste: Vor sechs Uhr morgens konnte man sich ins Fahrerlager schleichen. Um neun flog man wieder raus. Aber vorher fragte mich bei den Ferrari-Rennwagen ein junger Mann, was mich hier interessiere. Er hatte eine Ähnlichkeit mit dem Grafen Trips, was ich ihm sagte, aber ich wusste ja, dass der Graf mit Gipskorsett im Krankenhaus lag. Da knöpfte er sein Hemd auf und klopfte gegen den Gipsmantel.“

Und dann ging der Graf mit Klaus zur Streckenleitung, eine Fahrerlagerkarte besorgen.

„Wenn ich heute in die Nähe von Michael Schumacher käme“, fragt der heute 70-Jährige, „würde er mir überhaupt antworten? Würde er mit mir reden?“



*Als sei er nur kurz aus dem Zimmer gegangen*

**Dauerausstellung in der Villa Trips: der volle Schreibtisch des Grafen, sein Reisepass (oben) - und der Unfallhelm aus Monza**

## Das Denkmal

Er schaut starr auf eine Grand-Prix-Strecke, auf der keine Fahrer mehr sterben, den Helm un-



**Horst Lichter zeigt Autor Christian Steiger seine Trips-Sammlung**

## Der Reporter

Er weiß nicht mehr, wie ihm diese letzten Sätze eingefallen sind. „Sieg in Syrakus, Sieg auf der Solitude. Das ist die Bilanz eines Jahres für den erfolgreichsten deutschen Rennfahrer. Er liebt dieses Leben, das immer das Äußerste verlangt, dem der Tod näher ist als der Ruhm.“

Josef Mühlbauer (83) war Reporter des Westdeutschen Rundfunks, als er 1961 einen Film über den Grafen Trips drehte. „Auf heißen Reifen“ hieß er, und die letzten Worte des Manuskripts passen nicht zu den Bildern des lachenden Siegers. „Ich weiß nicht, warum“, sagt Mühlbauer (83) heute. Und doch erinnert er sich daran, wie ihn der ▶

FOTOS: U. SONNITAG (O.), S. KRUEGER



junge Rennfahrer beim Tee auf Burg Hemmersbach darum bat, seinen Text umzuschreiben.

„Tun Sie mir das nicht an.“

„Ich kann es nicht verharmlosen. Es ist doch so.“

„Schreiben Sie es wenigstens anders. Schreiben Sie meinetwegen: Ein Leben, dem der Tod so nahe ist wie der Ruhm.“

Als sich der Reporter und der Rennfahrer zum letzten Mal trafen, hatte Mühlbauer beim Fernsehen gekündigt, um als Schriftsteller in Südfrankreich zu arbeiten. „Sie haben aber Mut“, sagte Graf Trips. Auch daran erinnert sich der Reporter sehr genau, selbst nach 50 Jahren.

### Der Sammler

Alles muss raus, die Emailschilder, die Kaffeekannensammlung, die Friseurstühle, alles, was Horst Lichter (49) angesammelt hat in seinem Restaurant „Oldiethek“ in Rommerskirchen bei Köln. Der Fernsehkoch ist nach Süddeutschland gezogen, hat sich verkleinert, will nicht mehr kochen auf seinem flämischen Kohleherd, an dem er sechs Tage in der Woche stand. „Das schafft einen“, sagt er, „das geht kein Leben lang gut.“

Sogar den Ferrari hat er verkauft, „ganz freiwillig, im Alltag fahre ich jetzt einen Mercedes 300 SE, die große Heckflosse“. Nur die Fotos von Wolfgang Graf Berghe von Trips verkauft er nicht, sie hängen an den Wänden und füllen dicke Ordner. „Ich habe sie nicht gezählt. Es sind Tausende, eine der größten Graf-Trips-Sammlungen“, sagt der Mann mit dem spektakulären Schnurrbart. Dazu alle Bücher, die es über den



Grafen gibt. „Oder besser: alle, die ich kenn'. Es taucht ja immer was auf, das noch keiner gesehen hat.“

Seit seiner Kindheit verehrt Lichter den Grafen Trips. Er hatte in einer uralten Illustrierten von ihm gelesen, aber erst 1980, mit 18, fand er heraus, dass sein Idol tot ist. Da hatte der junge Horst den Führerschein und fuhr in seinem Simca Rallye 2 zur Burg Hemmersbach, um den Grafen zu besuchen. „Die Leute dort dach-

ten, ich wolle sie verarschen“, sagt der Sammler, der seitdem alles hortet, was mit dem Rennfahrer zu tun hat.

Horst Lichter, dem Arbeiterkind, imponieren nicht nur die Rennsieg des Grafen. Seine Beharrlichkeit findet er noch spannender. „Schau mal, der war adlig, hatte aber keine Knete und hat hinter dem Rücken seiner Eltern mit dem Rennsport angefangen. Wie irgendein Junge vom Dorf. Und dafür bewundere ich ihn.“

### Der Ferrari

Über dem Kamin im Wohnzimmer hängt ein Porträt des Grafen, silbern gerahmt, nicht schwarz, „denn für mich lebt er ja noch“, sagt Volker Nast (64). In seinem Hamburger Haus aus den frühen 60ern ist die Illusion perfekt, denn auch das Auto des Wolfgang Graf Berghe von Trips ist da. Es parkt nebenan, nur durch eine gläserne Flügeltür vom Wohnbereich getrennt.

### Auf dem Höhepunkt des Ruhms

■ Fotos eines Superstars, aufgenommen 1960/61: 1 Den grünen Ferrari 250 GT parkt er im April 61 zum ersten Mal im Burghof, 2 kampiert beim Rennen in Zandvoort aber noch im Borgward Isabella Combi. 3 Für BILD testet er Autos (hier 1961 eine Borgward Arabella de luxe), daneben steht das erste Kart, das er aus Amerika mitgebracht hat. 4 Und Mädchen sind immer in seiner Nähe – heiraten will er erst nach seiner Rennsport-Karriere







*Zimmer mit Aussicht*  
**Volker Nast besitzt den Ferrari des Grafen seit 1995. Ein Trips-Fan war er schon als Teenager**

Es ist der dunkelgrüne Ferrari 250 GT, Fahrgestellnummer 2361, erstes Kennzeichen 64497 MO, den Graf Trips am 5. April 1961 mit Werksfahrerrabatt bekam. „Mein Traumwagen“, sagte er. Es war das Cabriolet, mit dem er nach Monza fuhr, um Weltmeister zu werden. Sein Mechaniker Gert Gentsch holte es zurück. Am Tag der Beerdigung fuhr der Ferrari mit dem toten Grafen in seinem Sarg von der Burg zum Friedhof. Seine

Eltern verkauften das Auto ihres Sohnes 1963 zurück nach Italien.

„Der Lack ist neu, die Sitze wurden mal bezogen, aber das Lenkrad, das hat er noch selbst angefasst“, sagt der Kaufmann, der 1961 auf dem Rücksitz des elterlichen Brezelkäfers saß, als er die Reportage aus Monza im Radio hörte. „Trips, der war für mich damals anders als die anderen. Man hat sofort gespürt, dass er das alles aus eigenem

Antrieb macht. Er war eine Ausnahme-Erscheinung wie die Beatles, das ist für mich dieselbe Epoche.“

Eine, die nichts mit Eitelkeiten zu tun hat. Nur eine Rallye im Montafon ist Volker Nast im Ferrari des Grafen Trips gefahren, „aber das mach’ ich nie wieder. Zu viel Schaulauf.“ Es reicht ihm, wenn er selbst sein Auto sieht. Immer dann, wenn er mit dem Grafen am Kamin sitzt.

### *Die Karts*

**Graf Trips war auch ein Virtuose der Eigenwerbung, er bemühte sich um den Nachwuchs, um ein freundliches Bild vom bezahlbaren Rennsport.** Deshalb gründete er die Scuderia Colonia, einen Klub für junge Rennfahrer, und war begeistert, als er in Amerika zum ersten Mal in einem Kart saß. Eines brachte er 1960 mit nach Hause, es steht noch in der Villa Trips. ▶

FOTOS: ILLSTEIN (2); FOTO: MELZNER-GLASNER/ILLSTEIN; PHOTO HANSTERY/ILLSTEIN; S. KRIBGER





Das Dorf Horrem ist heute ein Stadtteil von Kerpen, wo die Schumacher-Brüder zum ersten Mal im Kart saßen. Das ist kein Zufall, ihr Vater war Platzwart der Rennsportfreunde Wolfgang Graf Berghe von Trips e.V. in Kerpen-Manheim.

Der Graf hat die Eröffnung der Kartbahn nicht mehr erlebt, doch es gibt Gemeinsamkeiten: Ein Nachwuchsfahrer wie Benedikt

Gentgen (13) lebt sie, ohne sie bewusst entdeckt zu haben.

Benedikt fährt ganz vorn mit in der Junioren-Kart-Klasse, aber das sprengt Alltag und Finanzen einer Normalverdiener-Familie. „Rennsport ist Verzicht. Verzicht auf alles andere“, sagt Vater Günther (52), von Beruf Industriemeister. Sein eigenes Hobby hat er für den Kartsport des Sohns aufgegeben, das Reitpferd ver-

kauft, und doch braucht es Sponsoren wie damals, wenn der Graf wieder blank war.

Die Slicks von Benedikts 32-PS-Renner mögen breiter sein als die 5.00-16-Diagonalreifen des alten Porsche, das junge Talent braucht kein Pseudonym. Und doch wiederholt sich die alte Geschichte. „Urlaub“, sagt Benedikt, „machen wir hier auf der Kartbahn.“



### Renn-Verbindungen

Inge Wulff war eine Freundin des Grafen, Hubert Oebels ein Rennkumpel. „Er war nicht leichtsinnig“, sagt er, „aber wagemutig“

### Der Freund

„Die etablierten Rennfahrer trugen doch schon damals die Nase hoch. Der Wolfgang nicht. So einen Menschen habe ich nie mehr getroffen“, sagt Hubert Oebels, der vielen Menschen begegnet ist in 89 Lebensjahren. Aber keinem Renn-Rivalen mehr, der ihm ohne Scheu die eigenen Tricks gezeigt hätte wie Wolfgang, der ihn „altes Haus“ nannte, weil Oebels der fünf Jahre ältere war. „Junger Hüpf“, konterte Hubert, der Kaffee-Kaufmann mit extrastarkem Porsche-Tick.

„Ich war 1954 etwas frustriert“, sagt Oebels, „denn ich kam mit meinem 356er-Porsche auf der Nordschleife nicht unter 13,04 Minuten. Wolfgang schlug vor, ich solle ganz, ganz eng hinter ihm herfahren, nur ein paar Meter Abstand, und auf seine Bremspunkte achten. Ich schwitzte wie verrückt, aber ich dachte mir: Du fährst mir jetzt nicht davon. Am Ende waren es 12,46 Minuten, eine Welt. Die Zeitnehmer trauten ihren Uhren nicht.“

Hubert Oebels verteidigt seinen Freund gegen den populären Vorwurf, ein leichtsinniger Fahrer gewesen zu sein. „Er war wagemutig. Nicht mehr.“ Und dann erzählt er, wie das alte Haus und der junge Hüpf noch Espresso zusammen tranken, kurz vor drei Uhr im Fahrerlager von Monza.

„Bezahlst du bitte schnell den Kaffee?“, bat Wolfgang von Trips. „Ich bezahle dann heute Abend den Schampus.“



### Ein Bewunderer

Auf ein Tor seines Restaurants pinselte Horst Lichter das Wappen der Scuderia Colonia, die Trips 1960 gründete





*Nächste Runde*  
Benedikt Gentgen trainiert auf der Kartbahn, die den Namen des Grafen trägt

## Die Freundin

**Wenn sie zum Friseur geht, muss Inge Wulff an Wolfgang denken.**

„Du mit grauen Haaren, das wird mal ganz toll aussehen“, hat er ihr gesagt, aber Inge Wulff trägt sie immer noch im tiefen Schwarz

von damals, als sie Abiturientin in Stuttgart war, später Fotomodell in München und die beste Freundin eines Rennidols.

„Die Mädchen kamen zu ihm. Manche liefen ihm hinterher. Das ging ihm auf den Keks.“ Sie sei wohl mehr der Kumpeltyp gewe-

sen, sagt Inge Wulff (73) heute, eine, die Knöpfe annähen konnte, die der Graf „Osterhäschen“ nannte und die auch mal seinen Porsche von Stuttgart zum Bergrennen nach Salzburg überführte. „Ich wusste gar nicht, wo der Rückwärtsgang ist. Also fuhr ich

erst nach Augsburg zu meinen Eltern, die mir das zeigten.“

Auch sie bewahrt einen letzten Brief auf. Wolfgang nennt sie am 14. August 1961 „liebes Hasentier“, gratuliert ihr zum 24. Geburtstag und rät, „was Vernünftiges zu tun, am besten heiraten. Alte Freunde dann aber nicht vergessen.“

Inge Wulff hielt sich dran. Sie heiratete einen Chemiker, keinen Rennfahrer, und erinnert sich genau an Wolffangs ersten Kuss, den sie in einem Stuttgarter Badezimmer bekam.

Und manchmal fährt sie nach Horrem, auf den Friedhof neben der Kirche St. Clemens, zur Gruft mit dem Familienwappen derer von Trips. Es trägt eine ungewöhnliche Inschrift. „In Morte Vita“ steht da, zu Deutsch: Im Tod ist das Leben. Christian Steiger



*Die letzte Fahrt*  
Trauerzug mit Ferrari, Rennfahrerkollegen halten Ehrenwache am Sarg



FOTOS: U. SONNTHAG (2), AP/ULLSTEIN, KEVSTONE/ULLSTEIN, S. KRIEGER