Wolfgang Graf Berghe von Trips

10. September 1961 - 10. September 2021

Retrospektive zum 60. Todestag

Wolfgang Graf Berghe von Trips machte sich im Rennsport der 50er- und 60er-Jahre weltweit einen Namen. Er startete erfolgreich unter anderem auf Seriensport- und GT-Wagen von Porsche sowie in der Sportwagen-Weltmeisterschaft für Mercedes-Benz, Porsche und Ferrari.

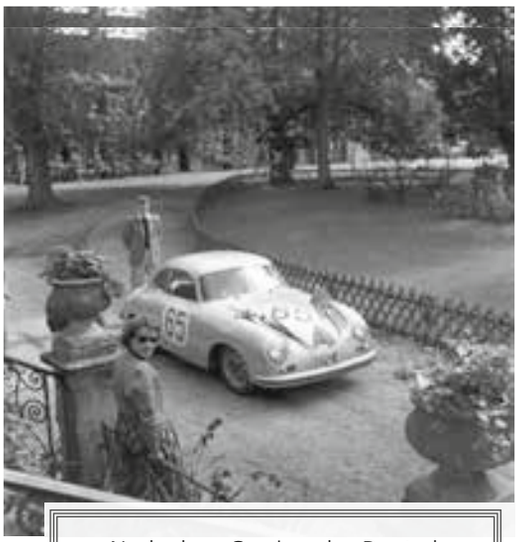
Doch vor allem wird Graf Trips als erster deutscher Ferrari-Werkspilot in den Jahren von 1956 bis 1961 und als erster deutscher Grand-Prix-Sieger nach dem Zweiten Weltkrieg in Erinnerung bleiben.

Beim vorletzten Formel-1-Weltmeisterschaftslauf 1961, dem Großen Preis von Italien in Monza, verunglückte er nach einer Kollision mit dem schottischen Lotus-Fahrer Jim Clark tödlich und wurde posthum Vize-Weltmeister.

Großer Preis der Niederlande, Zandvoort, 22. Mai 1961.

Graf Trips auf Ferrari 156 ist der erste deutsche Fahrer, der einen zur Weltmeisterschaft zählenden Grand Prix gewinnt.

Er sagte später: „In der letzten Runde erleben die meisten Rennfahrer noch einmal starke psychische Belastungen. Auch ich bin nicht frei von solchen Spannungen, da ich in meiner Laufbahn schon öfters in der letzten Runde herausgeflogen bin oder ein Rennen aufgeben musste."



Nach dem Gewinn der Deutschen Meisterschaft 1954 bei den Seriensport- und GT-Wagen bis 1600 ccm parkt Graf Trips seinen Porsche 356 im Innenhof von Burg Hemmersbach.

Beim 17. Internationalen ADAC-Eifelrennen am 23. Mai 1954 wird Graf Trips mit seinem Porsche 356 in der Klasse der Seriensport- und GT-Wagen bis 1600 ccm Zweiter hinter seinem Markengefährten Josef Jeser.

Der Große Sportwagenpreis von Schweden am 7. August 1955 in Kristianstad wird ohne Hubraumbeschränkung für Gran Tourismo, Serien- und Rennsportwagen ausgetragen. Graf Trips startet zum ersten Mal in einem Rennen auf einem Mercedes-Werkswagen vom Typ 300 SL, scheidet aber mit Bremsproblemen aus.

Graf Trips beim Bankett nach dem schwedischen Grand Prix im Gespräch mit den Mercedes-Piloten Karl Kling und Juan Manuel Fangio (v.r.n.l.).

22. Tourist Trophy am 18. September 1955 auf dem Straßenkurs von Dundrod (Irland). Graf Trips und André Simon fahren im fünften Wertungslauf der Sportwagen-Weltmeisterschaft einen Mercedes-Benz 300 SLR. Das deutsch-französische Team belegte hinter Stirling Moss/John Fitch und Juan Manuel Fangio/ Karl Kling einen hervorragenden dritten Platz.

Nach seinem missglückten Ferrari-Debüt beim Langstreckenrennen „Supercortemaggiore" im Juni in Monza startet Graf Trips am 12. August 1956 erstmals in einem Werks-Ferrari. Im Großen Sportwagenpreis von Schweden in Kristianstad ist der Engländer Peter Collins sein Teamgefährte. Auf einem Ferrari 290 MM gelingt die Trips-Premiere eindrucksvoll: Platz zwei hinter Phil Hill/Maurice Trintignant (ebenfalls Ferrari 290 MM).

Graf Trips sitzt am 31. August 1956 im Training zum Großen Preis von Italien erstmals am Steuer eines Formel-1-Rennwagens. Neben den vier Ferrari-Werksfahrern Juan Manuel Fangio, Peter Collins, Eugenio Castellotti und Alfonso de Portago kommen zwei weitere Fahrzeuge vom Typ D50 für Luigi Musso und Graf Trips zum Einsatz. Die Scuderia aus Maranello meldete für den letzten Formel-1-WM-Lauf der Saison 1956 sechs Wagen - ein beeindruckendes Aufgebot, das durch den WM-Sieg von Fangio gerechtfertigt war.

Mille Miglia, 12. Mai 1957 - ein legendäres Rennen mit Graf Trips (Ferrari 315 S) als einem der Protagonisten. Die „1000 Meilen von Brescia" werden für ihn zu einem ersten Höhepunkt seiner Karriere. Graf Trips, allein fahrend, macht weltweit Schlagzeilen. In der Schlussphase schließt er zu Piero Taruffi (Ferrari 315 S) auf, unternimmt aber keine Versuche, den Zeitvorsprung seines italienischen Teamgefährten, der drei Minuten nach ihm gestartet war, aufzuholen oder wettzumachen. Seine sportliche Ehrerbietung des Jungen vor „dem alten Hasen" wird wie ein Sieg honoriert.

Großer Preis von Monaco, 19. Mai 1957.

„Graf Trips folgte hinter Juan Manuel Fangio (Maserati) und Tony Brooks sensationell in dritter Position", meldete die Motorsport-Presse aus Monte Carlo. Bis zur 96. Runde behauptet er diesen Platz, dann blockiert der Motor seines Ferrari und führt zum Ausfall. Günther Molter, bekannter Fachjournalist, urteilt nach dem Monaco-Grand-Prix über Trips: „Was er bis zum unglücklichen Ende seines ersten Starts in Monte Carlo gezeigt hat, berechtigt zu großen Hoffnungen.

Jedenfalls wird man dem jungen Grafen in Zukunft noch mehr Beachtung schenken müssen, hat er doch ohne jeden Zweifel das Zeug dazu, in die erste Garnitur aufzurücken. Ich treffe diese Feststellung nicht leichtfertig, sondern in voller Überzeugung."

III. ADAC-1000-km-Rennen am 26. Mai 1957.

Graf Trips während einer Trainingsrunde im Ferrari 335 S am Brünnchen. Wenig später verunglückte er im Streckenabschnitt Breidscheid, weil die Pedalanordnung im kurz von ihm gefahrenen Ferrari 250 GT von Gendebien anders als im Rennsportwagen vom Typ 335 S war und er Brems- und Gaspedal verwechselte. Bei diesem Wagen waren die Pedale, zu dieser Zeit nicht unüblich, anders angeordnet: Das Gaspedal war in der Mitte, das Bremspedal befand sich rechts. Beim Anbremsen der Kurve vor der Brücke von Breidscheid gab Graf Trips, durch seinen eigenen Wagen noch anders konditioniert, versehentlich Gas und überschlug sich. Er wurde mit schweren Prellungen sowie Brüchen des ersten und zweiten Lendenwirbels in das Adenauer Krankenhaus eingeliefert.

Den Großen Bergpreis von Österreich am 15. August 1958 gewinnt Graf Trips (Porsche 1500 RSK) vor den beiden Borgward-Fahren Joakim Bonnier und Hans Herrmann. Graf Trips fährt im Training und in den beiden Rennläufen die besten Zeiten. Der Sieg am Gaisberg macht ihn vor dem Finallauf im schweizerischen Ollon-Villars zum Europa-Bergmeister.

Großer Preis von Frankreich, Reims, 6. Juli 1958.

„Wölfchen Trips, der schnellste Graf der Welt, errang auf dem Werks-Ferrari einen viel beachteten dritten Platz beim XLIV. französischen Grand Prix in Reims!" Mit dieser Schlagzeile informiert die deutsche Motorsport-Presse über den großen Erfolg des Rheinländers beim 6. Weltmeisterschaftslauf der Saison 1958. Weiter ist zu lesen: „Ein großartiges Rennen, ja vielleicht sein bestes im Grand-Prix-Wagen überhaupt, fuhr unser Wolfgang von Trips, und das, obwohl er als Letzter am Start weg gekommen war."

Wolfgang Graf Berghe von Trips und der Fahrer-Nachwuchs.

Das Trips'sche Engagement für junge Talente war in Rennsportkreisen bekannt. Selbst als Formel-1-Pilot und gefragter Sportwagen-Fahrer nahm er sich Zeit für die Formel Junior und initiierte das TCA-Projekt (Trips - Colotti - Auto Union). Die italienische Firma Colotti baute in seinem Auftrag das Fahrzeug, das mit einem Motor von Auto Union ausgerüstet wurde. Die Aufnahme zeigt Graf Trips mit einem Colotti-Mechaniker vor Testfahrten im Autodromo von Modena.

Großer Preis der Solitude für Formel-2-Rennwagen, 24. Juli 1960.

Rund 250.000 Zuschauer erleben auf der Stuttgarter Solitude den Zweikampf Porsche gegen Ferrari. Lokalmatador Hans Herrmann auf seinem Porsche 718 F2 und Graf Trips im Ferrari Dino 156 machen das Rennen unter sich aus. Graf Trips liegt im Ziel zwei Sekunden vor Herrmann.

FOTOS

Gräflich Berghe von Trips'sche Sportstiftung zu Burg Hemmersbach
Archiv Födisch

Thomas Födisch, Michael Behrndt, Nils Ruwisch

Großer Preis von Monaco, 1961.

Die Formel-1-WM-Saison beginnt am 14. Mai in Monte Carlo. Graf Trips, erstmals im Ferrari 156 „Sharknose" eingesetzt, kann nur im ersten Renndrittel mit seinen Teamgefährten Phil Hill und Richie Ginther mithalten. Dann wird deutlich, dass sein Motor im unteren Drehzahlbereich nicht einwandfrei läuft. Ein defektes Gasgestänge führt schließlich in der vorletzten Runde zum Ausfall: Graf Trips fährt in der Kurve am Hotel Mirabeau zu schnell und prallt gegen die Leitplanke. Dabei wird die Vorderachse seines Wagens beschädigt. Graf Trips wird noch als Vierter gewertet und holt sich drei WM-Punkte.

Graf Trips und Enzo Ferrari.

Am 10. September 1956 erhielt Wolfgang Graf Berghe von Trips von Enzo Ferrari als erster deutscher Fahrer einen Werksvertrag. Für dessen Scuderia startete er bis 1961 in Formel-1-Rennen und in Sportwagen-Weltmeisterschaftsläufen. Grand-Prix-Siege gelangen ihm 1961 in den Niederlanden und in Großbritannien. Zusammen mit dem belgischen Weltklasse-Piloten Olivier Gendebien gewann Graf Trips im gleichen Jahr die Targa Florio. Zahlreiche weitere gute Platzierungen in Formel-2-Rennen und in verschiedenen Ferrari-Sportwagen sorgten dafür, dass Graf Trips untrennbar mit der Scuderia aus Maranello verbunden bleibt.

Großer Preis von Italien, Monza, 10. September 1961. Graf Trips hatte im Abschlusstraining die schnellste Zeit vor seinem Teamgefährten Ricardo Rodriguez gefahren. Auf den Startplätzen drei und vier folgten die Ferrari-Piloten Phil Hill und Richie Ginther. Die zuversichtliche Erwartung seiner Fans, dass Graf Trips erster deutscher Automobil-Weltmeister werden würde, schlug nach seinem tödlichen Unfall in der 2. Runde in Bestürzung und Trauer um.

Siegerehrung nach dem Großen Preis von Deutschland am 6. August 1961. Der zweite Platz von Graf Trips hinter Stirling Moss und vor Phil Hill verschafft dem deutschen Weltmeisterschaftsanwärter wichtige Punkte zum möglichen Titelgewinn.

Einmal mehr beweist Moss auf der schwierigsten Strecke der Weltmeisterschaft seine einsame Klasse. Er gewinnt seinen 16. Grand-Prix-WM-Lauf und nimmt den deutschen Formel-1-Star mit unter den Siegerkranz.