

RENNFAHRER

GRAF TRIPS

Count Crash

(siehe Titelbild)

Der moderne Mensch hat nur ein einziges neues Laster erfunden: die Geschwindigkeit.

Aldous Huxley

Krachend bohrte sich schon in der ersten Runde ein flaches, zigarrenförmiges Automobil ohne Kotflügel in eine Mauer. Entsetzt wich das aufschreiende Publikum am Unfallort von der Rennstrecke zurück. Nachdem aber der verunglückte Fahrer, der Engländer Ron Flockhart, sein lädiertes Auto unverletzt verlassen hatte, wandten sich die Zuschauer wieder gespannt dem Geschehen auf der Rennpiste zu: Ein roter Ferrari-Rennwagen hetzte den Weltmeister 1959, Jack Brabham (Australien), und den Favoriten des Rennens, den britischen Kurven-Methodiker Stirling Moss.

Brabham fiel als erster zurück; mit Zündungsdefekt hielt er an den Boxen. Dann gab Moss auf. Gejagt vom Ferrari, hatte ihn ein Motorschaden ereilt. Der Ferrari aber raste mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 172,471 Kilometern in der Stunde mit Gestank und Getöse siegreich durchs Ziel. Unter dem Freudengeschnatter seiner italienischen Mechaniker wurde der Fahrer aus dem engen Sitz gehoben. Wenig später stieg am Siegesmast die deutsche Flagge hoch: Zum erstenmal seit 1939 hatte damit — unlängst in Syrakus — wieder ein deutscher Rennfahrer einen „Großen Preis“ gewonnen.

Jubelte das deutsche Fachblatt „Auto, Motor und Sport“: „Endlich wieder ein deutscher Fahrer, den man mit gutem Gewissen unter die ersten zehn und damit unter die Weltelite der Grand-Prix-Fahrer einreihen kann.“

Es ist die Tragik des so gefeierten Siegers von Syrakus — des 32jährigen rheinischen Adelsprosses Wolfgang Graf Berghe von Trips —, daß er zu einer Zeit in die Spitzenklasse der besten Rennfahrer der Welt vorgestoßen ist, da Sinn und Existenz des lebensgefährlichsten aller Sportwettkämpfe überhaupt in Frage gestellt sind.

Die Gegner der Rennen argumentieren gegen die „Schau der Todesraserei“ („Die Welt“) vor allem mit dem Unheil, das die Rennen in letzter Zeit immer wieder heraufbeschworen haben. Der Rennsport, so behaupten sie; sei ein Anachronismus. Da den Rennen im Gegensatz zu früheren Jahren jeder praktische Nutzen abgehe, sei es nicht mehr zu verantworten, dafür Menschenleben zu opfern.

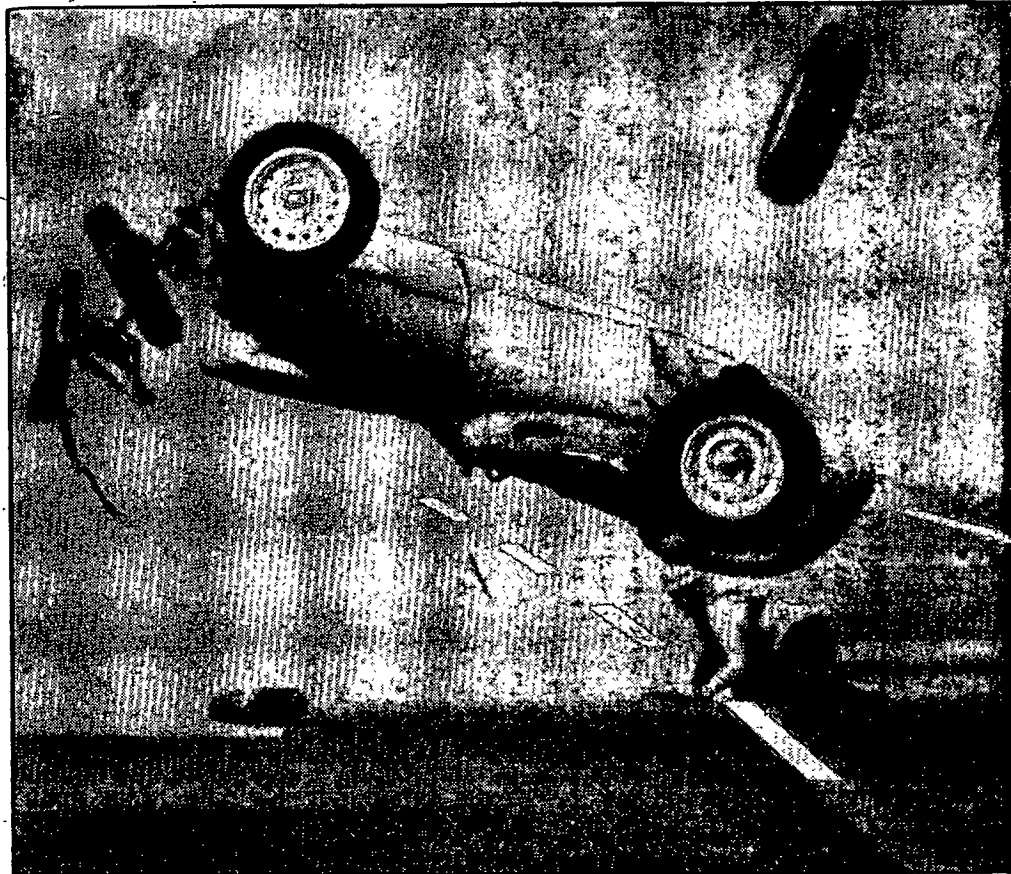
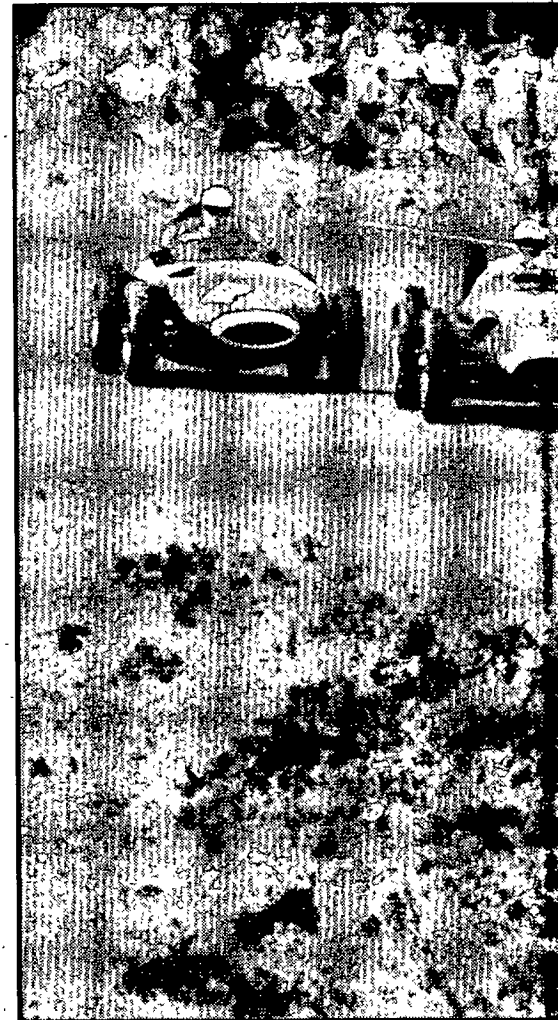
Graf Trips, der seit vier Jahren hauptberuflich als Rennfahrer tätige Diplomlandwirt, setzt sich unbekümmert über solche Vorwürfe hinweg. Seine These: „Die Leute sehen Rennen

gern. Sie sind mit Süßigkeiten überfüttert und wollen wieder was Hartes haben.“

Blutkonserven und Ärzte, Sanitäter, Krankenwagen und Hubschrauber, zehn Hauptstreckenposten und 61 Nebenposten mit Telefonen und Warnflaggen stehen denn auch kommenden Sonntag am Nürburgring bereit, wenn Graf Trips an dem harten Genuß der aufwendigsten Benzinschlacht der deutschen Automobilsportsaison 1960 teilnehmen wird: am Rennen um die Sportwagenweltmeisterschaft über 1000 Kilometer.

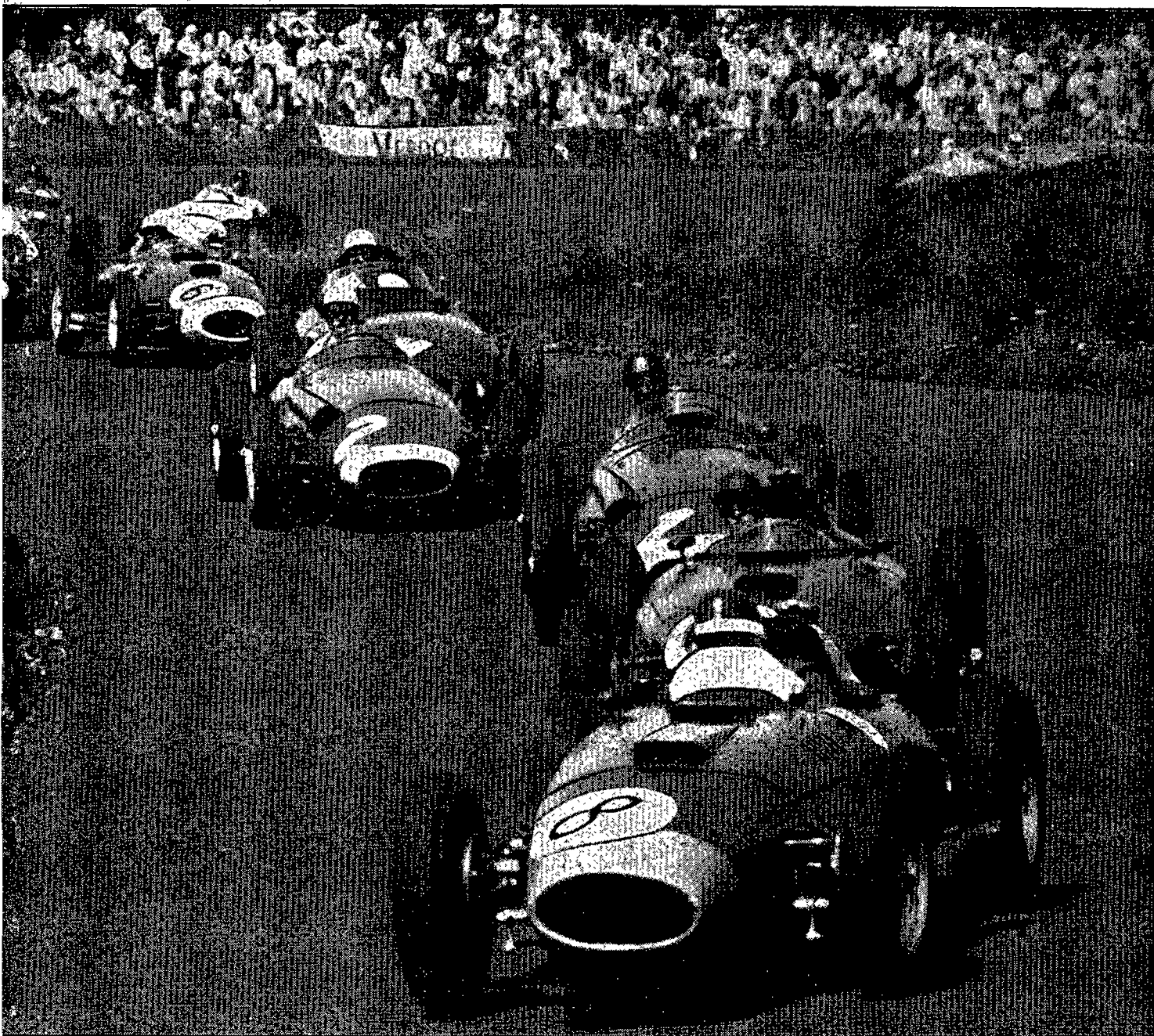
Die Bilanzen der „Nürburgring GmbH“, die den 1927 eröffneten Wallfahrtsort aller Anhänger des Renngetöses kaufmännisch verwaltet, bestätigen keineswegs die Trips-These vom bundesbürgerlichen Appetit auf harte Sachen. In den Jahren 1956 bis 1958 bezog die Nürburgring-Gesellschaft pro Jahr von der Bundesregierung und vom Land Rheinland-Pfalz eine halbe Million Mark als Zuschüsse, um den Rennkurs zu reparieren und zu modernisieren. Aus den gleichen Quellen erhielt sie 1959 100 000 Mark; die gleiche Summe hat sie für die folgenden sechs Jahre zu erwarten.

Von den Renneinnahmen kann die Gesellschaft nicht existieren; vielmehr erzielt sie aus dem Touristik-Geschäft — für eine Nürburgring-Runde sind pro Personenwagen zwei Mark und für jeden Insassen eine Mark zu zahlen — höhere Einnahmen als aus allen Rennveranstaltungen.



Rennwagen-Salto auf der Avus*, Harte Sachen ...

* Rennfahrer Hans Herrmann (Stuttgart) überlebte diesen Überschlag (1959). Bei einem ähnlichen Unfall in England am vergangenen Freitag fand Harry Schell (USA) den Tod.



... statt Süßigkeiten: Rennwagen-Pulk auf dem Nürburgring

Jammerte Direktor Koll von der Nürburgring GmbH: „Den letzten nennenswerten Profit erzielten wir beim ‚Großen Preis von Deutschland‘ im Jahre 1954 mit rund 130 000 Mark.“ Schrieb „Auto, Motor und Sport“, das „Ende der Zeit des motorsportlichen Massen-Enthusiasmus“ sei erreicht.

Jener 22,8 Kilometer lange, geschlängelte Eifel-Rennkurs von höchstem Schwierigkeitsgrad wies noch in den dreißiger Jahren bei jedem Rennen Massenandrang auf, und die Verwaltung brauchte sich um die Rentabilität des Autodroms nicht zu sorgen.

Das Publikum strömte herbei, um die Duelle zwischen Fahrern wie Rudolf Caracciola, Manfred von Brauchitsch und Hermann Lang auf den Mercedes-„Silberpfeilen“ und Bernd Rosemeyer, Tazio Nuvolari und Hans Stuck auf den gedrückten Heckmotor-Rennwagen der „Auto Union“ zu verfolgen. Der Rennsport galt damals noch als sogenannter Wegbereiter des technischen

Fortschritts und besaß eine massive, natürliche Basis: Die Rennfahrer bestritten die von der Industrie finanziell gestützten zukunftssträchtigen „Zerreißproben“, aus denen die Techniker Erkenntnisse für die Serienfabrikation von Automobilen ableiten konnten.

Inzwischen ist aber an dieser Aufgabe offenkundig nichts Wesentliches mehr zu tun, „weil das Automobil jetzt standardisierte Formen besitzt“ (Exrennleiter Alfred Neubauer von Mercedes-Benz). VW-Generaldirektor Nordhoff konstatierte, Rennen seien für die technische Fortentwicklung des Automobils unerheblich und „dienen der Schaulust, dem Nervenkitzel, der Reklame und dem sportlichen Wettkampf“.

Nordhoff argumentiert mit der These, die Industrie habe billigere, zuverlässigere und weniger gefährliche Methoden entwickelt, um Serienfahrzeuge technisch zu verbessern.

So haben große Automobilwerke — in Deutschland etwa das Volkswagen-

werk, die Daimler-Benz AG und die Adam Opel AG — besondere Teststrecken errichtet, auf denen sie ihre neuen Modelle unter allen erdenklichen Fahrbedingungen erproben. Die „Zerreißprobe“ auf der Rennbahn benötigen sie nicht mehr.

Nur eines hat sich nicht geändert: Moderne Rennautomobile sind ebenso gefährliche Sportinstrumente wie ihre Vorgänger vor dreißig Jahren. Sie entwickeln Geschwindigkeiten bis zu 300 Kilometer in der Stunde, und ihre Fahrer müssen im Rennen jede Sekunde damit rechnen,

- ▷ bei lebendigem Leibe zu verbrennen;
- ▷ vom Wagen zermalmt, durch geborstenes Metall in Stücke gerissen oder
- ▷ wie ein Geschloß aus dem Auto herauskatapultiert und gegen ein Hindernis geschleudert zu werden.

Auf diese Weise kam es — von dem italienischen Exweltmeister Alberto



Schreiben Sie
in Ihrem
Kugelschreiber
mit der

Pelikan  **MINE**

der Qualitätsmine
mit der hohen Schreibleistung
und dem Zeichen für
weltbekannte Schreibgeräte

Pelikan

DM 0,50

Der Fachhandel bedient Sie gern.



Trips, Sportfreundinnen: Gier nach dem Spiel ...

Ascari bis zu dem französischen Rennfahrer-Idol Jean Behra (SPIEGEL 33/1959) — in den vergangenen fünf Jahren zu einer Verlustrate von vordem nicht erreichter Höhe. Zog die „Stuttgarter Zeitung“ entsetzt die Jahresbilanz für 1959: „Zwölf tote Rennfahrer in diesem Jahr! Das ist ein Fanal, das nicht übersehen werden kann.“

Schrieb Rennsport-Kritiker Horst Peets: „Sie beherrschen jede Geschwindigkeit, die zu beherrschen auf der Erde Menschen möglich ist; sie beherrschen alle Tricks am Volant; sie beherrschen, sie beherrschen ... Aber einmal versagt etwas, wenn nicht ihr Kopf, so doch ein Teil ihrer Maschine. Was genau versagt, das erfährt man nie oder selten, denn die Trümmer geben nichts mehr her.“

Wurden tödlich verunglückte Rennfahrer einst noch als Opfer des nutzbringenden Strebens nach technischem Fortschritt gewürdigt, so scheiden Renn-Opfer neueren Datums anscheinend weniger sinnvoll aus dieser Welt.

Über die „Kette der tödlichen Rennunfälle, die mit grausiger Präzision Jahr für Jahr verlängert wird“ schrieb die „Welt“, man solle aufhören, die verunglückten Rennfahrer als „Opfer für die Entwicklung des Automobils zu würdigen. Autorennen mit überzüchteten Wagen sind heute für den allgemeinen Fortschritt so wenig richtungweisend, wie es das Verhalten eines Seiltänzers unter der Zirkus-

kuppel für die Fortbewegungsmöglichkeit des Fußgängers ist“.

Die „Frankfurter Allgemeine“ vermutete: „Die heutigen Autorennfahrer sind Akrobaten am Volant, und ihre Truppe bildet ... einen ähnlichen Wanderzirkus wie die Tennistruppe von Jack Kramer.“

Aus kirchlicher Sicht wurden dem Rennsport gar sittenverderbende Tendenzen attestiert. Der Frankfurter Pfarrer Karl Zeiß beobachtete, daß bei den Rennen unter den Zuschauern „ein Hunger nach Sensationen hervorbricht, eine Gier nach dem Spiel mit dem Leben anderer Menschen, für die höchstens die altrömischen Zirkuskämpfe Vergleichspunkte bieten“.

Im Gegensatz zu den Zuständen im alten Rom sind heute allerdings auch die Zuschauer am Rande einer Rennstrecke ihres Lebens nicht mehr sicher.

So kam es auf Rennstrecken in Argentinien, Mexiko, Italien, Deutschland, Frankreich, Belgien und den USA zu makabren Szenen, nachdem Rennautomobile durch die Menge mähnten. Mit 82 Toten bei einem Unfall — im Le-Mans-Rennen 1955 — hatte Frankreich den folgenschwersten dieser rennsportlichen Betriebsunfälle zu verzeichnen.

Als vor zwei Jahren bei einem Rennen in Havanna Ernest Hemingway erleben mußte, wie ein Sportwagen in das Publikum hineinraste, war es offenbar selbst dem harten alten Mann des literarischen Realismus zuviel.



... mit dem Leben: Nuvolari †, Caracciola †, Rosemeyer †

Hemingway über die Rennfahrer: „Ein Stierkämpfer trägt nur sein eigenes Risiko. Aber diese Nichtsnutze reißen immer jemanden mit.“

Sogar auf Wolfgang von Trips verfehlte der Tod auf der Piste nicht seine Wirkung: Zu Beginn der Saison 1959 verkündete er seinen Entschluß, auf ein Jahr dem Lenkrad schwerer Rennwagen fernzubleiben. Damals sah sich Trips als einziger Überlebender der ganzen Ferrari-Equipe: Sämtliche Gefährten des Grafen starben nach Unfällen hinter dem Lenkrad. Zuerst der Italiener Eugenio Castellotti. Dann der spanische Marquis und intime Trips-Freund Alfonso de Portago. Schließlich, kurz nacheinander, Luigi Musso (Italien), Peter Collins (England) und Michael („Mike“) Hawthorn* (England). Trips: „Ich mußte erst darüber hinwegkommen.“

Nach dem Todessturz des Franzosen Jean Behra 1959 in Berlin bewies Trips, daß er zumindest im Angesicht der Öffentlichkeit darüber hinweggekommen war: Er legte dem aufgebahrten Behra auf Wunsch der Photographen so oft die Hand auf die Stirn, bis alle Photomänner ihr Bild hatten.

„Einmal erwischt es uns alle“, lautet eine von dem mit 61 Jahren an einem Lungenleiden verstorbenen italienischen Meisterfahrer Tazio Nuvolari überlieferte und für Rennfahrer wenig ermutigende Prophezeiung.

Durch Vergleich des Rennfahrerbestands mit der Verlustquote unternahm es die „Welt“, die Chancen der Rennfahrer für das Überleben einer mehrere Jahre umfassenden Karriere auszurechnen. Sie kam auf ein Resultat von 3:1 zugunsten der Lebenden, fand jedoch heraus, daß kein Rennfahrer ohne Verletzungen davonkommt.

Gestand der 1959 abgetretene englische Rennfahrer Duncan Hamilton: „Das Schicksal habe ich 20 Jahre lang herausgefordert und mir ... fast alle ... Knochen gebrochen. Nur der Hals ist noch heilgeblieben, und den will ich nun in mein Privatleben retten.“

Eines der überzeugendsten Beispiele dafür, daß kein Rennfahrer die Chance hat, seinen Broterwerb heil zu überstehen, ist Wolfgang von Trips: Bis zu seiner freiwilligen Ruhepause im vergangenen Jahr standen nicht weniger als acht Unfälle auf seinem Konto, die er selbst als „irrsinnig aussehend“ bezeichnet.

So geriet Trips 1956 bei seiner ersten Bekanntschaft mit einem schweren Ferrari-Rennwagen gegen einen Baum, als auf dem Monza-Kurs in Italien im 200-Kilometer-Tempo vorn rechts ein Lenkhebel brach. Trips kam mit Schrammen und Beulen davon und versicherte, „ich habe keinen Schock, weil es uns niemals unvorbereitet trifft, wenn es knallt“.

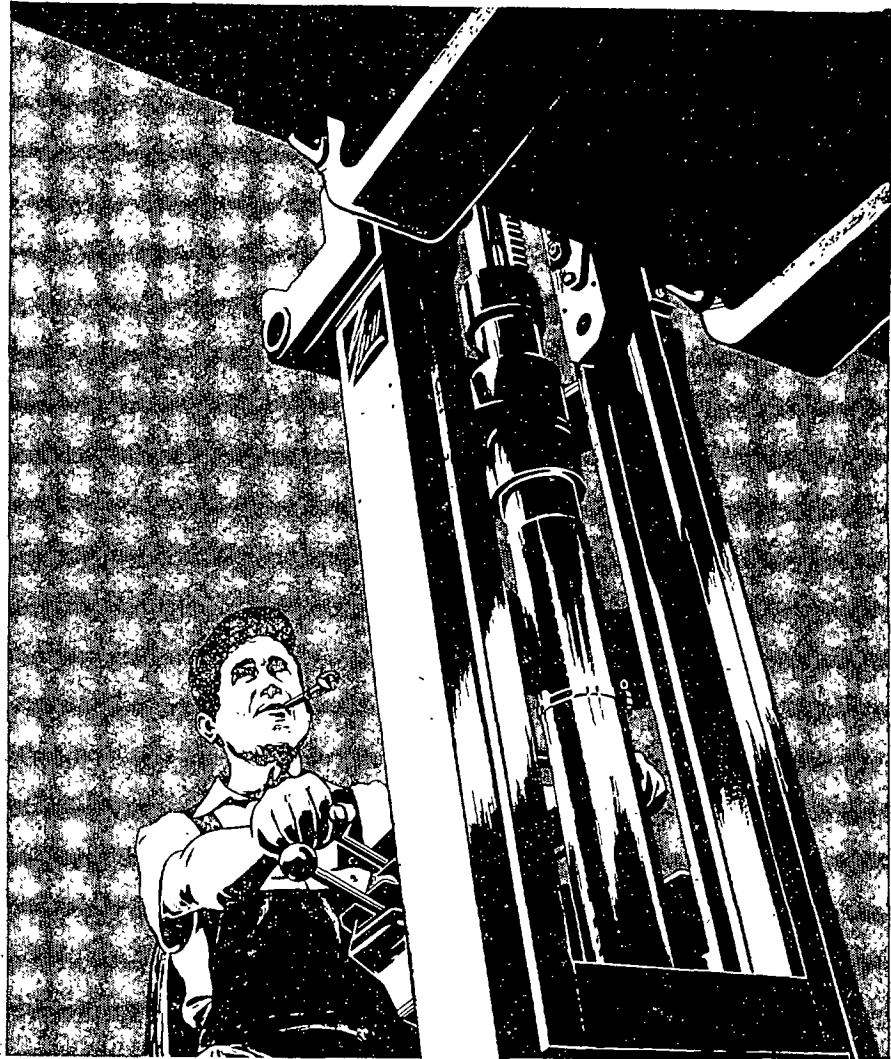
Schlimmer erging es Trips, als er beim Training zum 1000-Kilometer-Rennen 1958 auf dem Nürburgring beim Anbremsen einer Kurve das falsche Pedal trat. Er flog von der Bahn, brach zwei Rückenwirbel und mußte zwei Monate ein Gipskorsett tragen.

Noch böser ging für den Grafen der nächste Sturz aus. Im „Großen Preis

* Von diesen Fahrern kam nur Hawthorn nicht im Rennen um. Er verunglückte auf einer Landstraße in England.

Verlaß auf *Muli*

gerade jetzt, weil es überall an Arbeitskräften mangelt. Muli entlastet Ihren Betrieb, stapelt und fördert im Dauereinsatz und hilft Transportkosten senken. So sind sie alle: unverwundlich, flink und sparsam – MULI Transportgeräte von STILL aus Hamburg.



3- und 4-Rad-Gabelstapler
mit Elektro- und Diesel-Antrieb
Elektro-Karren und -Werkschlepper
Elektrische Maschinen
Aggregate und Industrieantriebe

HANS STILL AKTIENGESELLSCHAFT
Hamburg-Billstedt, Liebigstr. 33 · Tel. 73 10 11 · Telex. 021 1141

Bitte fordern Sie kostenlos und unverbindlich

- a) die regelmäßige Zusendung unserer Fachinformationen
DIE TRANSPORTARBEIT
b) den Besuch eines Beratungingenieurs.



Ferrari-Fahrer Musso †: Einmal erwischt es jeden

von Italien“ 1958 in Monza versuchte Trips, mit seinem Ferrari ausgerechnet in der berühmten Lesmo-Kurve den Vanwall-Rennwagen des Engländers Brooks zu überholen, wobei er, Trips, mit dem BRM-Rennwagen des Amerikaners Schell kollidierte. Beide Wagen schepperten von der Strecke. Schell, der unverletzt blieb: „Trips muß total verrückt geworden sein.“

Trips hingegen wurde verletzt: „Fatale Verkettung von Umständen. Ich flog in einen Rosenbusch. Es tat überhaupt nicht weh. Ich fühlte nur in der linken Wade so einen komischen Knochen.“ Der komische Knochen war das gräßliche Knie. Trips, den die Amerikaner fortan „Count Crash“ (Graf Bruch) nannten, mußte mit einer sehr komplizierten Knieverletzung — die Sehnenbänder waren teils zerrissen, teils überdehnt — wieder zwei Monate im Krankenhaus zubringen.

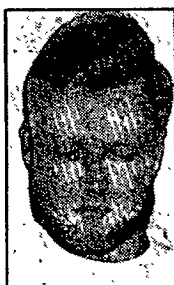
Der blessierte Motor-Heros benutzte den Klinik-Aufenthalt, um vom Bett aus ein umfängliches Opus über den Sinn des Rennsports in ein Diktiergerät zu sprechen, schickte dem Text das überspielte Motorengeräusch eines startenden Rennwagen-Pulks voraus und flocht zwischen Text und Getöse die Worte ein: „Ich finde das herrlich.“

Weniger herrlich fanden es seine Anverwandten. Auf dem idyllischen Wohnsitz der Grafen Trips, Burg Hammersbach in Horrem — mitten im Braunkohlenrevier bei Köln —, gab es auf familiärer Ebene erbitterte Diskussionen über den Sinn des Rennsports. Tripsens Eltern wollten ihn bewegen, vom Rennsport ganz abzulassen. Zwar war auch der Altgraf kein Gegner harter Kurzweil. Er hat als Hindernisreiter — aktiver Offizier bei den Düsseldorfer Ulanen — manchen Knochen gebrochen. Der gefährliche Rennsport aber behagte ihm nie, und er

wünschte, daß Sohn Wolfgang es bei Reiten und Weidwerk bewenden lasse.

Die Sorge der Trips-Eltern wird durch den Umstand verstärkt, daß Wolfgang von Trips als Mitglied eines schon 1190 urkundlich erwähnten limburgischen Uradelsgeschlechts in seiner Generation (deutscher Zweig) der letzte Träger des Namens Berghe von Trips ist. Schon einem anderen Zweig des Berghe-Stammbaums — ein Ahnherr Wilhelm von Berghe erwarb 1446 das bei Geilenkirchen gelegene Trips, — das dann an den Namen Berghe gekoppelt wurde — stieß vor langer Zeit das Mißgeschick eines gewaltsamen Entwicklungsstopps zu. Wolfgang von Trips über das Schicksal jenes Teils seiner Sippe: „Das waren Raubritter. Sie wurden irgendwann alle totgeschlagen.“

Graf Trips jedoch, der „mit gutem Gewissen kein Tier töten“ kann und einmal sogar brutender Schwalben wegen wochenlang sein Schlafzimmer räumte, war nicht gewillt, den Rennsport gegen Weidwerk und Reiten einzutauschen. Kaum hatte die



Hawthorn †

„Bild“-Zeitung erschien: „Darum muß ich weiter rasen!“

So erfuhr zum erstenmal eine breitere Öffentlichkeit, der Rennfahrer Trips sei getrieben von dem „unbestimmten Drang im Menschen, sich im Wettstreit zu bewähren und gefahr-

volle Dinge zu tun“. Dann wurde er konkreter: „Wenn man in der Nähe des Nürburgrings geboren wird, Caracciola, Stuck und Nuvolari ihres Mutes und Könnens willen schon als Kind verehrte, mit zehn Jahren seine ersten Fahrversuche machte, liegt es nahe, daß man ... zur Rennerei (kommt).“

Und in dem Journal „Motor-Revue“ philosophierte Trips: „Es ist nicht der Rausch der Geschwindigkeit, der uns glücklich macht, sondern die Tatsache, daß wir mit ihr fertig werden.“

Selbst die Ruhe-Saison 1959 nach dem Tod seiner fünf Ferrari-Stallgefährten kühlte die Begeisterung für die „großen Dinger, die ich so liebe“, nicht ab. Trips, der in jener Zeit sporadisch zum Zeitvertreib auf PS-schwächeren Sportwagen startete, tauschte in seinen Mußestunden wieder und wieder der Stimme eines Toten von einer Schallplatte: Es war das kehlige Amerikanisch des spanischen Marquis de Portago, der ein „well-balanced sex-life“ als „größte Wichtigkeit in unserer Existenz“ ansah und 105 Jahre alt werden wollte, indes mit 28 Lenzen starb, weil er — nachdem er seine Hollywood-Gefährtin Linda Christian am Wendepunkt des Rennens in Rom auf der Straße geküßt hatte — im Tausend-Meilen-Rennen von Brescia 1957 kurz vor dem Ziel samt Beifahrer und elf Zuschauern vom Motorenkoloß seines Ferrari erschlagen wurde.

Trips-Mentor de Portago verachtete außer Bergsteigen, Stierkampf und Autorennen jeden anderen Sport als



Portago †

„die pure Erholung“. Er war es, der die blumige Grand-Prix-Philosophie des Grafen Trips erst richtig auf Touren brachte.

Tönte de Portago aus dem Trips'schen Plattenspieler: „Rennfahrer sind glücklicher als andere Menschen, weil sie das Leben durch die Nähe des Todes stärker spüren. Der Rennfahrer ist in eine Welt eingetreten, die nur sehr wenige verstehen.“

Graf Trips über den Marquis: „Vor seinem letzten Rennen waren wir den ganzen Tag bis in die Nacht hinein zusammen. Wir wollten künftig alle Sportwagenrennen als Equipe fahren. Wir haben philosophiert wie zwei vom Mond. In seiner Beurteilung der Dinge fand ich bestätigt, was auch ich fühlte, aber nie in klare Formen bringen konnte.“

Die Formel, die Trips nach dem Tod des exaltierten Marquis fand, lautete schlicht: „Rennen sind schön und notwendig.“

Was Trips für „schön und notwendig“ erklärt, hat freilich für ihn auch einen erfreulich günstigen finanziellen Aspekt. Obgleich er noch nicht die Popularität seiner deutschen Vorgänger Rudolf Caracciola, Bernd Rosemeyer, Hermann Lang und Hans Stuck* erlangt hat: Finanziell zählt er wie sie zur

* Caracciola starb 1959 an einem Leberleiden. Rosemeyer verunglückte 1938 tödlich bei einem Rekordversuch. Stuck (bei BMW) und Lang (Daimler-Benz) sind als Kundenberater tätig.

Spitzenklasse. Er kann aufgrund seines Fahrervertrags bei dem italienischen Ferrari-Rennstall Einkünfte von der Größenordnung der Bezüge eines Siemens-Direktors erzielen.

Die Bezüge der Rennfahrer von heute stehen allerdings insgesamt hinter den früher im Rennsport üblichen Summen zurück. So hat beispielsweise Mercedes-



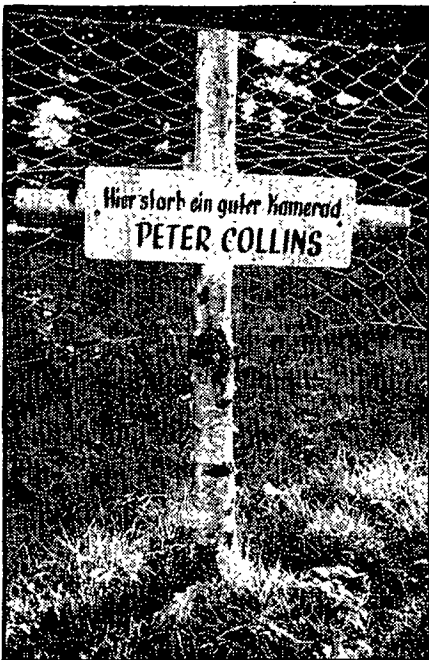
Costellotti †

Fahrer Christian Lautenschlager für seinen Sieg im „Grand Prix de France“ im Jahre 1914 120 000 Mark in französischen Goldmünzen kassiert. Berichtet der Mercedes-Rennboß Alfred („Der Dicke“) Neubauer (Wahlspruch: „Ran an den Speck“) in seinem Motor-Opus „Herr über 1000 PS“* über den italienischen Rennfahrer Giuseppe Campari, „der (in den zwanziger Jahren) als erster unter all den Rennfahrern ein wirklich reicher Mann“ wurde: „Von seinem bei Rennen verdienten Geld errichtete sich Campari ein prächtiges Haus in Mailand, und die ganze erste Etage war aus Marmor.“

Auch die Grand-Prix-Kanonen der Gegenwart können von ihren Renn-einnahmen einen hohen Lebensstandard bestreiten, doch nur Fahrer der absoluten-Spitze erwerben auf der Rennstrecke Vermögen.

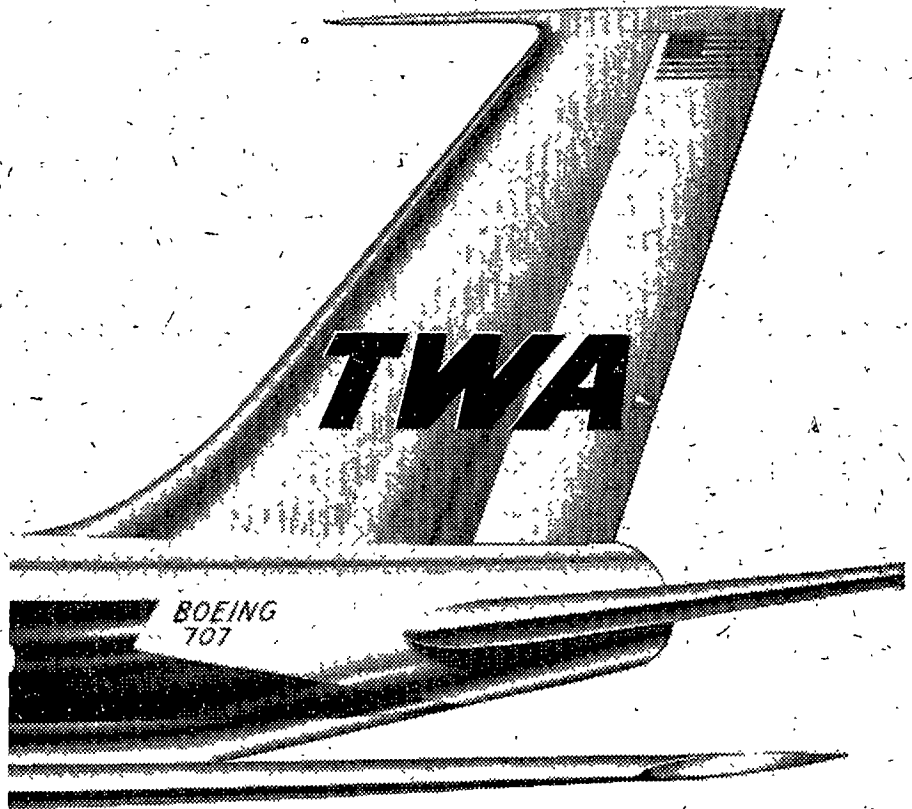
Zu ihnen gehörte der argentinische Exweltmeister Juan Manuel Fangio. Obwohl kein echter Vergleich möglich ist, wurde er vielfach als „größter Rennfahrer aller Zeiten“ eingestuft. Sein Vermögen, das zum Teil auch aus seinen mit dem Rennsport gekoppelten argentinischen Geschäftsverbindungen zu Daimler-Benz resultiert, hat sich

* Alfred Neubauer: „Herr über 1000 PS“; Verlag Hans Dulk, Hamburg; 340 Seiten; 17,80 Mark.



Collins-Kreuz am Nürburgring - Rennen sind schön und notwendig

1 Million



100 - 179 - 500 - 1000 - 10000 - 100000 - 1000000

Jawohl, TWA, The SuperJet Airline*, beförderte am 10. Mal ihren millionsten Jet-Passagier. TWA darf auf diese Leistung wohl mit berechtigtem Stolz hinweisen, zumal doch erst wenige Monate vergangen sind, seit der planmäßige Düsen-Passagierverkehr eingerichtet wurde.

Fliegen auch Sie das nächste Mal mit der führenden Jet-Luftlinie.

Buchen Sie bei Ihrem IATA-Reisebüro oder direkt bei TWA - Frankfurt 330551, Berlin 133099, Bonn 51031, Düsseldorf 84814, München 225339.

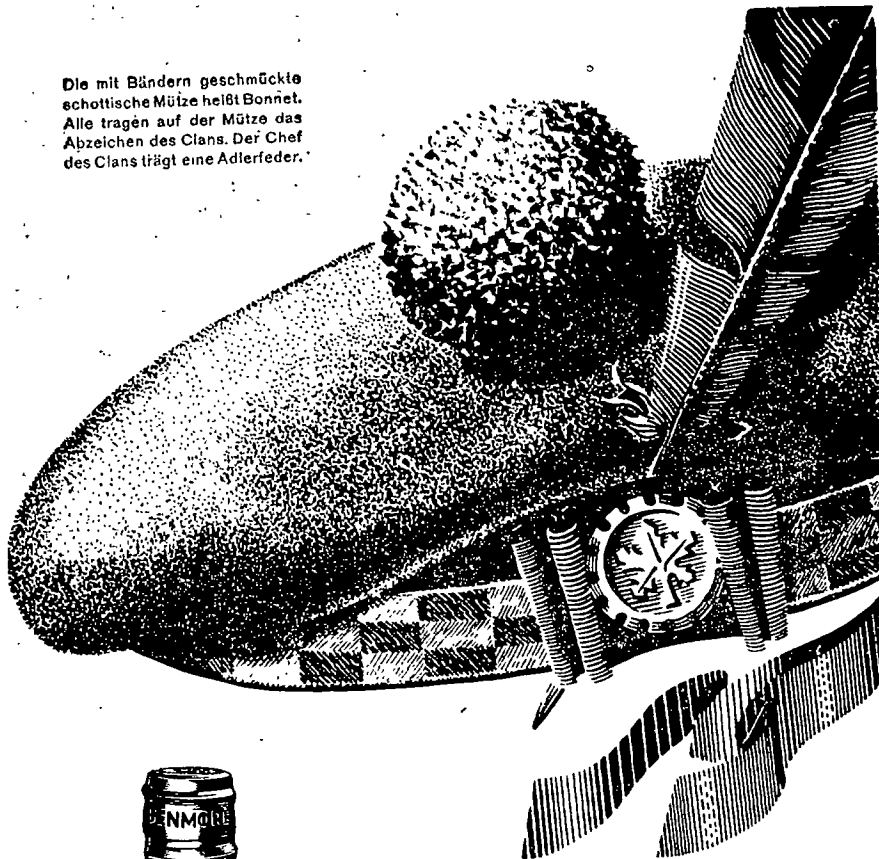
**TWA SuperJets täglich ab Frankfurt 15 Uhr
an London 16.25 - an NewYork 19.55 (Ortszeit.)**

BESUCHEN SIE DIE USA 1960

TWA SuperJets USA

*TWA The SuperJet Airline ist das ausschließliche Eigentum der TWA.

Die mit Bändern geschmückte schottische Mütze heißt Bonnet. Alle tragen auf der Mütze das Abzeichen des Clans. Der Chef des Clans trägt eine Adlerfeder.



FREUND+NISSNER

J Sp 509

Nur selten haben sich Trachten so lebendig erhalten wie in Schottland, wo man die Tradition hoch schätzt. Auch sonst achtet man dort auf die Erhaltung überlieferter Bräuche. Beim schottischen Nationalgetränk, dem Whisky, wird deshalb auf die Einhaltung alter Regeln bei der Auswahl und Aufbereitung der Grundstoffe, der Destillation und der langen Lagerung Wert gelegt. So entsteht ein Whisky von so mildem, aber doch bouquetreichem und betont männlichem Typ wie der hochgeschätzte Benmore Scotch Whisky.

Gentlemen prefer
BENMORE
selected
Scotch Whisky

ALLEINVERTRIEB:
WEINBRENNEREI SCHARLACHBERG
IMPORTABT. • BINGEN AM RHEIN

Fangio freilich durch fortgesetzt überdurchschnittliche Leistungen verdient. Fünfmal wurde er Weltmeister, zuletzt im Alter von 46 Jahren.

Daß der 1958 abgetretene Geschwindigkeits-Champion Fangio seine Kollegen nicht nur in Fahrkunst und Tempo, sondern auch an physischer Härte übertraf, bewies nichts besser als der bei Backofenhitze ausgetragene Grand Prix 1955 in Argentinien. Als einziger fuhr Fangio die volle Distanz von drei Stunden Renndauer ohne Ablösung und siegte. Hinter seinem Mercedes Typ „W 196“ brachten insgesamt drei abwechselnd fahrende, völlig erschöpfte Hitzschlag-Kandidaten ein Auto auf den zweiten Platz.

Auch der Anfang 1959 tödlich verunglückte englische Weltmeister Mike Hawthorn gehörte in diese Gehaltsgruppe: Nach siebenjähriger Teilnahme an großen Rennen hinterließ er rund 800 000 Mark.

Führender Großkassierer ist gegenwärtig der 30jährige Engländer Stirling Moss, Inhaber des Rekords beim Tausend-Meilen-Rennen von Brescia; Schneller als alle anderen vorher und nachher, siegte er 1955 mit der Durchschnittsgeschwindigkeit von 157,65 Kilometern in der Stunde auf Mercedes-300-SLR. Moss gilt als inoffizieller Nachfolger Fangios, obwohl er auch nach dessen Rücktritt nicht Weltmeister wurde. Seine jährlichen Renneinkünfte liegen bei 150 000 Mark.

Raser von etwas geringerem Standard — wie Graf Trips — kalkulieren mit rund 60 000 Mark im Jahr. Kein Rennfahrer kann indes mit Bezügen dieser Größenordnung sicher rechnen, da der Rennsold von der Zahl der Starts und Erfolge abhängt. Die Fahrer sind nämlich ausschließlich auf die sogenannten Preis- und Startgelder angewiesen. Das Startgeld, das der Veranstalter den Rennteilnehmern zahlt, liegt für eine Marke, die bereits einen Großen Preis gewonnen hat, zwischen 8000 und 10 000 Mark, sonst zwischen 6000 und 7000 Mark pro Wagen.

Noch unterschiedlicher ist die Höhe der Preise, der Summen also, die dem Sieger und den gutplacierten Fahrern zufallen. Die meisten „Grand Prix“ sind mit Sieghonoraren zwischen 10 000 und 25 000 Mark dotiert. Lediglich der „Große Preis von Frankreich“ in Reims bringt dem Sieger durchweg nahezu 90 000 Mark ein. Die Preislage der Plätze gliedert sich beispielsweise bei einem mit 20 000 Mark für den Sieger ausgeschriebenen Rennen so, daß 10 000, 6000, 4000 und 2500 Mark für den zweit- bis fünftplacierten Fahrer gezahlt werden; der sechste geht im allgemeinen leer aus.



Linda Christian

Nun ist es nicht so, daß die Fahrer ihre Start- und Preisgelder voll in die Tasche stecken können. Sie müssen — vor Abzug der normalen Steuern — auf der Basis 50:50 mit dem Chef des jeweiligen Rennstalls teilen und obendrein nicht nur die Mechaniker bezahlen, sondern auch — mit Ausnahme

interkontinentaler Reisen — ihre eigenen Spesen tragen. Als bester Zahler gilt der Rennstall „British Racing Motors“ (BRM). Weiß Trips: „Der einzige Stall, der (bei Vertragsabschluß) Handgeld zahlt*: BRM muß gut zahlen, weil ihre Autos lange Zeit als unzuverlässig galten.“

Es gibt noch andere Formen finanzieller Übereinkommen zwischen den Rennfahrern und ihren Chefs. So ist der graue Zwölfzylinder-Sportwagen vom Typ Ferrari „250 GT“ (Neupreis: 50 000 Mark), mit dem Graf Trips die Landstraßen um Horrem im 200-Kilometer-Tempo unsicher macht, insgeheim Teil eines Renn-Salärs, da Ferrari

In ähnlicher Form trat Graf Trips, obwohl er vollkommen gesunde Augen hat, als Brillen-Photomodel hervor und wird gleichfalls regelmäßig als honorierter Begutachter automobilistischen Zubehörs herangezogen. Nebenbei kassiert er Fernsehonorare: Trips war TV-Sprecher bei der Eröffnung des Brüsseler Automobil-Salons, er drehte für das Fernsehen 600 Meter Film beim Rennen in Argentinien und leitete unlängst beim Rennen in Brüssel gar ein komplettes Kamera-Team.

Ungeachtet solcher finanzieller Erfolge, hat indes kaum ein berühmter Rennfahrer drastischer am eigenen Leib erfahren, welch Hungerleider-Dasein der Rennsport unterhalb der Spitzenklasse ist, als der schnelle Graf.

Er begann seinen Weg zum „Glück des schnellen Fahrens“ 1951 im hintersten Glied des Benzin-sports, als Motorradfahrer im Gelände. Mit dem Kölner

Installateurmeister Hans-Rolf Clasen und dem Käsefabrikanten Helmut Beyl bildete der Graf im Kölner „Club für Motorradsport“ ein auf allen einschlägigen Wettbewerben gefürchtetes Dreier-team, das unter der wenig salonfähigen Bezeichnung „Die Wildsäue“ — mit Keilerköpfen auf den Schutzblechen der Maschinen — die Siegermedaillen zusammenraffte. Trips war in permanenter Geldverlegenheit. Mannschaftsboß Clasen: „Sie gaben ihm zu Hause kein Geld, aber er bastelte fleißig und fummelte sich eine zwölf Jahre alte BMW-Maschine zusammen.“

Für Trips hörten die finanziellen Kalamitäten erst auf, als er zum Vertragsfahrer der Lintorfer Hoffmann-Motorradwerke aufsteigen konnte. Doch kaum aus der Klemme, manövrierte sich der Graf selber wieder in einen neuen Engpaß. Inzwischen war in ihm nämlich das Verlangen erwacht, „Herr zu sein über die Kräfte des Motors“ (so Trips) auf vier Rädern.

Er kaufte auf Raten einen gebrauchten Porsche, ohne zu wissen, wovon er die Raten bezahlen sollte. So war er geradezu gezwungen, in einigen Gran-Turismo-Rennen zu gewinnen, weil die damals noch üblichen Siegerprämien gerade reichten, um die Teilzahlungen zu begleichen. Als jedoch größere Reparaturen erforderlich waren, stand Trips vor dem Bankrott. Rasch griff er daher zu, als ihm das Tornax-Motorrad-Werk Angebote für Langstrecken-Wettbewerbe unterbreitete: „Jede Goldmedaille bedeutete für mich 75 Piepen.“

Auf diese Weise vermochte Trips seine Wagenrennen — die er mit Rücksicht



Überlebender Trips, toter Behra: Beherrschen alle Tricks

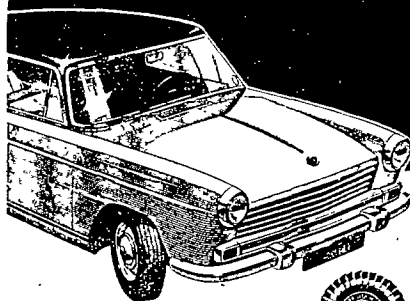
dem Grafen das Auto zu einem Vorzugspreis zuschanzte.

Zusätzliche Einkünfte wissen sich die Rennfahrer auf Gebieten zu verschaffen, die überhaupt nichts oder nur mittelbar mit ihrem Sport zu tun haben und nur auf ihrer bei den Rennen erworbenen Popularität beruhen. So erblickt man Moss als Anzeigen-Reklamefigur für mannigfache Artikel, vom Schuh bis zu Zündkerzen und Rasierklingen. Moss ist von dieser Art Geschäften so beansprucht, daß er sich sogar — wie einst Fangio — einen Manager halten muß.

Der amerikanische Schnellfahrer Phil Hill wiederum taucht regelmäßig als besoldeter Auto-Tester („Hill“-Test) im Anzeigenteil amerikanischer Magazine auf.

* Die Handgelder werden bei Saisonbeginn gezahlt und betragen zwischen 10 000 und 20 000 Mark.

DAS IST DER NEUE MORRIS OXFORD V (DE LUXE)



Sehen Sie ihn an, fahren Sie ihn —
Sie werden sagen, das ist der richtige
Wagen...

Im Morris Oxford V bringen Sie spielend Ihre Familie unter, denn er ist sehr geräumig und bietet viel Fahrkomfort. Sie werden sich in ihm wohlfühlen; denn seine erstklassigen Fahreigenschaften stellen auch den sportlich-anspruchsvollen Autofahrer voll und ganz zufrieden. Jeder Morris Oxford V ist ein Zeugnis der großen Erfahrung und des traditionellen Könnens im englischen Automobilbau.

Und hier kurz seine Vorzüge:

Der bewährte kraftvolle und zuverlässige MG-Motor mit 1489 ccm, 56 PS, 4-Gangschaltung, Normverbrauch 9 Liter, Panoramascheibe, Polster mit echtem Leder, 4 Türen und der große Ferien-Kofferraum.

MORRIS OXFORD V

Preis: DM 8350,- + DM 245,- Klimaanlage

Verzollt ab Köln. Sofort ab Lager lieferbar.

1 Jahr Garantie —
unbegrenzte Kilometerzahl

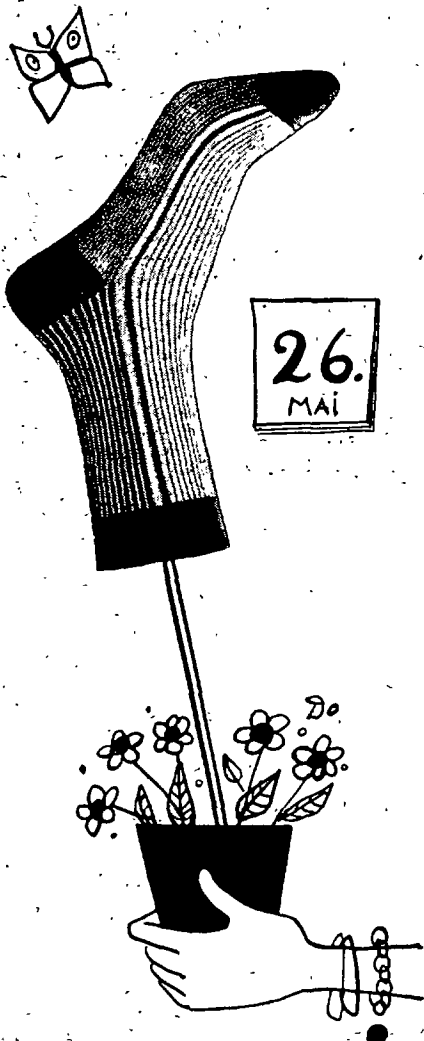


Importeur: J. A. Woodhouse & Co.
Köln-Braunsfeld,

Stolberger Straße 108-110,
Telefon: 59 24 66/67

Ersatzteile und Kundendienst
im ganzen Bundesgebiet

Am 26. Mai ist Vatertag!



wünschen Sie
sich doch die neuen
modischen



HERRENSTRÜMPFE

auf seine Eltern zunächst unter dem Pseudonym Axel Linter bestritt — so lange zu finanzieren, bis schließlich das jungen Talenten von jeher gewogene Porsche-Werk auf ihn aufmerksam wurde. Porsches Rennleiter von Hanstein liftete den Grafen so kräftig an, daß sich Trips nun rasch hochdienen konnte: Bereits Ende 1956 stand er als Vertragsfahrer im Werkrennstall Ferrari und konnte von da an in Sportfahrzeugen von größtem Kaliber den „Rausch der Geschwindigkeit“ in vollen Zügen genießen.

Wie alle gegenwärtigen Weltklassefahrer — unter ihnen der französische Gemeindevorsteher Maurice Trintignant, der schwedische Professorensohn Joakim Bonnier, der ehemalige Barbesitzer Harry Schell (USA) oder der ehemalige Automonteur mit Universitätsbildung, Phil Hill, — mußte sich freilich auch der schnelle Graf als Renn-Novize der internen Stall-Taktik fügen, deren Ziel es ist, dem jeweiligen Star-Fahrer des Hauses unter Einsatz seiner weniger prominenten Kollegen zum Sieg zu verhelfen.

So kann es vorkommen, daß ein Renn-Novize mit nur halbgefülltem Tank startet, um sich aus taktischen Gründen zu opfern: Er kann infolge des geringeren Gewichts schneller fahren und soll Konkurrenz-Fahrer dazu verleiten, bei dem Versuch, mit ihm Fühlung zu halten, ihre Maschinen zu überfordern.

Daß zum Beispiel Mike Hawthorn 1958 Weltmeister wurde, hatte er nur seinem Ferrari-Gefährten Phil Hill zu verdanken. Gemeinsamer Gegner war Stirling Moss. Er wäre im entscheidenden Rennen um den „Großen Preis von Marokko“ in Casablanca Weltmeister geworden, wenn er gesiegt hätte, die schnellste Runde gefahren und der bis dahin punktmäßig günstiger liegende Favorit Hawthorn nur Dritter geworden wäre. Moss siegte zwar und fuhr auch die schnellste Runde. Weil aber



Mercedes-Rennleiter Neubauer
Die Misere des Rennsports ...

Hill bis kurz vor Schluß den zweiten Platz hielt, alle Gegner abwies und nur den von ihm so abgeschirmten Hawthorn vorbeiliess, wurde Hawthorn Zweiter und mit 42 zu 41 Punkten vor Moss Weltmeister.

Als Trips beim Start in Reims zum „Großen Preis von Frankreich“ 1958 in der Aufregung den Motor abgewürgt hatte, erst wieder angeschoben wurde, als alle Gegner schon außer Sicht waren, und sich dann in einem rasenden Rennen dennoch als Dritter sogar noch vor dem fünffachen Weltmeister Fangio placierte, da war sein Ruhm begründet und auch er ein gefeierter Star.

Nach diesem Bravourstück rückte Trips auf die Titelseite von „Auto, Motor und Sport“ vor: „Wölfchen Trips,



... drückt die Preise: Großverdiener Fangio (l.), Moss

der schnellste Graf der Welt". In Tripsens mit Hellebarden und Jagdhörnern dekoriertem Arbeitszimmer häuften sich die Zuschriften seiner Verehrerinnen, die sich aller Anreden von einem vertraulichen „Lieber Wolfgang“ bis zum devoten „Sehr geehrter Herr Graf“ bedienten.

Zwar ist Junggeselle Trips — und das unterscheidet ihn von fast allen Kollegen seiner Branche — beim Rennen nie mit einer ständigen Begleiterin gesehen worden, aber es gibt keinen Zweifel, daß er sich auch auf den gesellschaftlichen Nebengleisen seines Sports rasant zu bewegen versteht. Die gleiche Sorgfalt, mit der er sich seiner Pflichten als Tischherr der Prinzessin Birgitta von Schweden entledigt, läßt Trips auch als Barbegleiter der vielseitig orientierten Hollywood-Schaustellerin Linda Christian walten, die als Exfreundin des im Rennen verunglückten spanischen Marquis de Portago und des millionenschweren Amateur-Renners und Playboys Pignatari mit Rennfahrer-Ungestüm gut vertraut ist. Trips: „Sie ist sehr amüsant.“

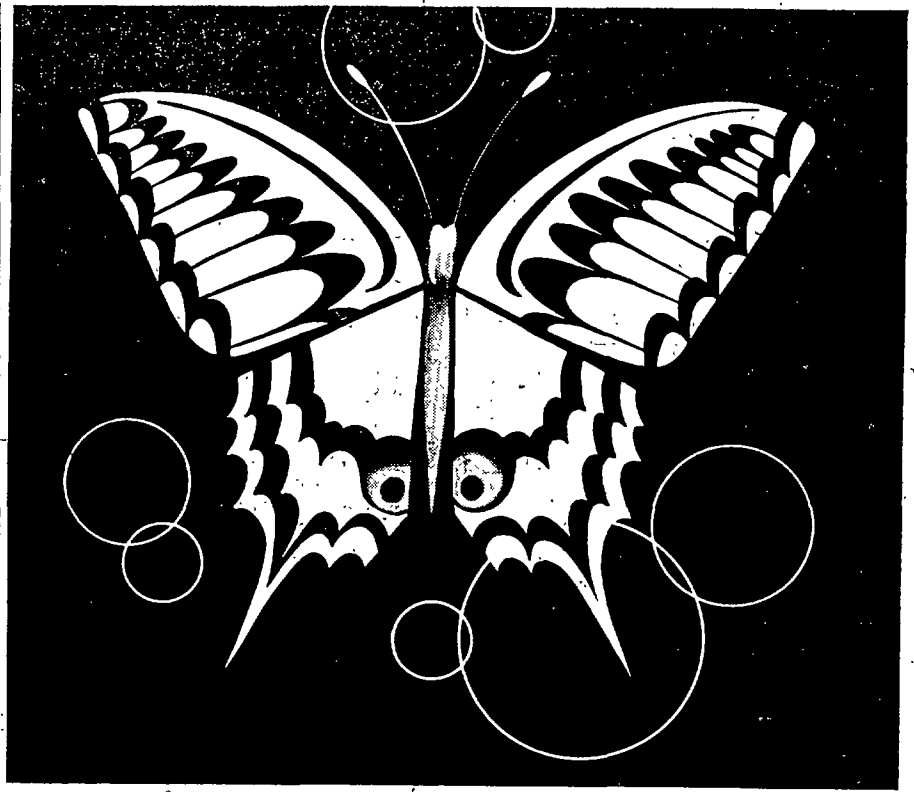
Einen eindrucksvollen Beweis für die Popularität des gutaussehenden Aristokraten beim schwachen Geschlecht lieferte im Frühjahr 1959 das Fernsehen. Als Trips beim Grand Prix in Monaco mit einem neukonstruierten Porsche-Rennwagen an einer Mauer landete, kommentierte der Sprecher für die Lieben daheim: „Die jungen Damen können beruhigt sein: Ihm ist nichts passiert.“

Ohne Folgen blieb der Sturz von Monaco dennoch nicht. Das „Auto“ warf Trips vor, er habe den Unfall, der Porschess hoffnungsvolles Rennmodell gleich beim ersten Start zerstörte, durch ein riskantes Fahrmanöver selbst verursacht: „Wir haben von dem rheinischen Grafen schon großartige Leistungen gesehen, aber wir haben genauso gut auch schon mehrmals erfahren, daß er im entscheidenden Augenblick nicht die notwendige Übersicht besitzt. Er ist nicht zum erstenmal durch übereiltes, ja unbesonnenes Handeln gescheitert.“

Zwar attestierte dasselbe „Auto“ dem ersten deutschen Grand-Prix-Sieger seit 1939 nach dem Grand-Prix-Rennen in Syrakus: „Wolfgang von Trips fuhr ein großartiges Rennen, sehr schnell, durchaus beherrscht, auch taktisch richtig.“ Der frühere Mercedes-Rennleiter Neubauer aber knurrte: „Ein zäher Hund wie Fangio oder eine so harte Nuß wie Moss ist er nicht.“

Damit hatte Neubauer den Finger auf eine Wunde gelegt, unter der Trips seit Anfang seiner Karriere leidet. Er ist mit einem Mangel behaftet, der kraß im Gegensatz zu seinem betont forschen Auftreten steht: Der Graf ist für die schweren Sportstrapazen physisch zu schwach. Das rührt von schweren Krankheiten und Lähmungen her, die seine Kindheit überschatteten hatten.

Als HJ-Hilfsmelder aus dem Zweiten Weltkrieg zurückgekehrt, verriet Trips alsbald, daß er schwerer körperlicher Arbeit gar nicht gewachsen war. Da der landwirtschaftliche Gutsbesitz seiner Familie zum größten Teil verpachtet ist, mußte der Graf vor seinem mit Auszeichnung beendeten Landwirtschaftsstudium in Brühl die praktischen Erfahrungen bei einem fremden Bauern sammeln. Trips wurde so gründlich im Rübenverziehen und Kartoffelbuddeln

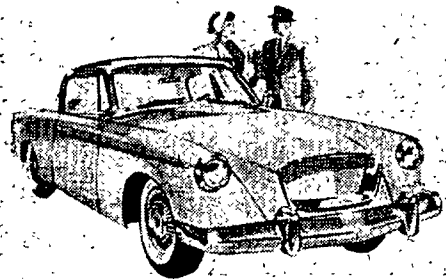
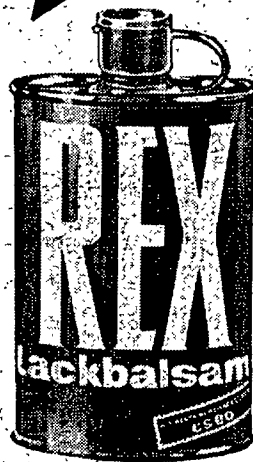


Bunte Farben

leuchten auf den Flügeln des Schmetterlings. Aber sie sind so empfindlich, daß man sie nicht berühren darf. — Bunte Farben herrschen heute auch bei den Automärken vor. Sie sind ziemlich unempfindlich, aber — gepflegt wollen sie sein. — REX-Autokosmetik gibt der Farbe Ihres Fahrzeugs dauernden Schutz gegen Witterungseinflüsse und erhält den strahlenden Glanz. — Ein Versuch überzeugt. Fordern Sie eine Probe an.



mit Hartwachs-Lackschutz CS 90



An REX-Autopflege GmbH, Abt. P., Mainz.
Bitte senden Sie mir eine Gratisprobe. Der
Lack meines Fahrzeugs ist neuwertig / ist matt
geworden / ist verwittert. (Zutreffendes unter-
streichen). Bitte ausschneiden und einsenden.

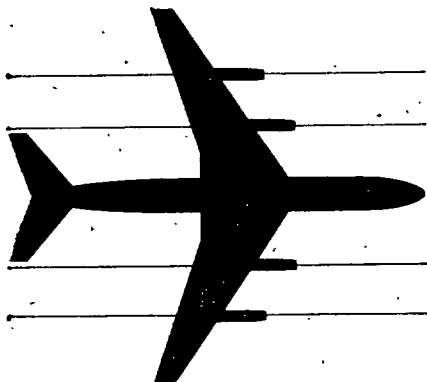
REX - AUTOPFLEGE GMBH · MAINZ

SWISSAIR

bietet



Ihnen mehr!



Neu:

**Einsatz modernster
Düsenflugzeuge**

Ab 30. Mai:
Mit DOUGLAS DC 8
nach New York

Ab 15. Juli:
Mit CARAVELLE
nach Nah- und Mittel-Ost
und innerhalb Europas

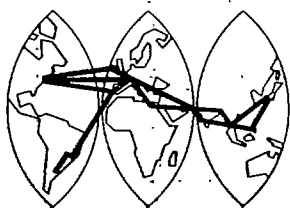
Ab 15. Juli:
Mit CARAVELLE
Nonstop Düsseldorf -
Stockholm

**Unverändert:
Schweizer Präzision
und Gastlichkeit**

Auf SWISSAIR kann man
sich verlassen

Fragen Sie Ihr IATA-Reisebüro,
für Luftfracht Ihren IATA-Spediteur.

SWISSAIR



ausgebildet, daß er zusammenbrach und, nach seinen eigenen Worten, „als halbes Wrack“ zu den Zinnen seiner Wasserburg in Horrem zurückkehrte.

Deftige Landluft war nicht sein Fall; viel lieber schnupperte er den penetranten Gestank verbrannten Rennöls. In dieser Atmosphäre vermochte der Graf Bewunderung zu erregen, wenn er sein Minus an Bizeps mit einem Überschub an Mut und reflexschneller Gehirnarbeit kompensierte.

Schon während der drei Jahre lang ertragenen Motorrad-Torturen in Sandkühlen und Morast stellte Trips seine Kumpel trotz guter Fahrleistungen vor ernste Probleme, weil ihn so häufig die Kräfte verließen. Zweirad - Ziehvaler Clasen: „Trips war sehr weich. Wir haben ihn hingebogen.“ Jedesmal, wenn ein Schwächeanfall des Grafen die Mannschaft zu sprengen drohte, brüllte Clasen: „Mensch, Trips, nun friß was!“, und der Aristokrat im Sattel der BMW begann gehorsam zu füttern.

Auch zu Beginn seiner Wagen-Sportkarriere erwies sich der Graf ausgesprochenen Langstreckenfahrten, die sich oft über mehrere Tage erstreckten, körperlich nicht gewachsen. Seine Beifahrer stellten fest: „Er schläft einfach ein, und falls er wach bleibt, unterlaufen ihm Fahrfehler oder er verliert die Orientierung.“

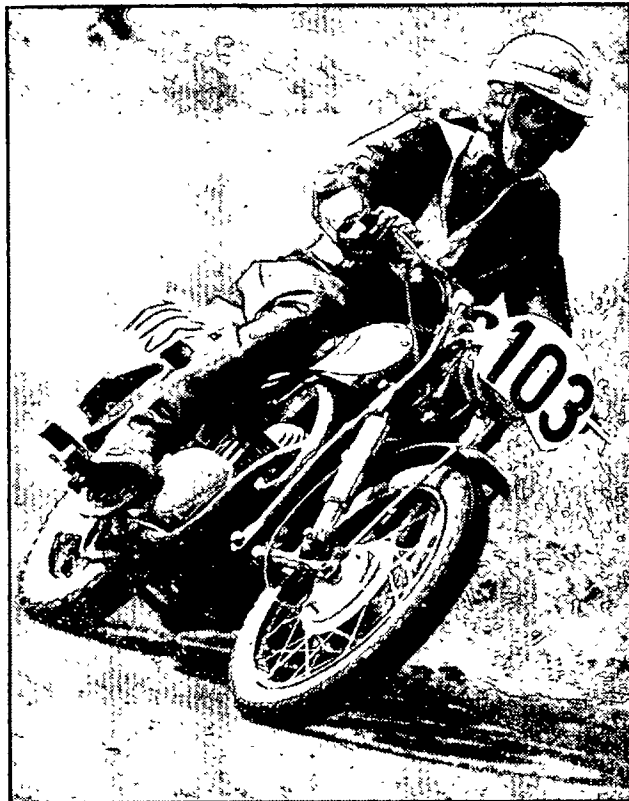
Ein für dieses Manko typisches Rennen war das 1000-Meilen-Rennen von Brescia 1957. 46 Minuten nach dem Start hatte der von Trips gesteuerte Ferrari-Rennsportwagen mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 191 Kilometern in der Stunde die Führung übernommen. Nach anderthalb Stunden führte Trips immer noch und hatte sein Tempo auf 195,2 Durchschnitt gesteigert. Nach zwei Stunden — etwa 400 von 1600 Kilometern waren gefahren — fühlte sich Trips plötzlich so flau, daß er kaum noch das Kupplungs- und das Bremspedal präzise zu treten vermochte (was bei großen Sportwagen erhebliche Körperkräfte voraussetzt). Trips wurde langsamer, fiel zurück, aber dann griff er zur Stulle, erholte sich und wurde noch Zweiter.

Gegenüber der Robustheit eines muskulösen Fahrertyps wie etwa Stirling Moss fällt dann auch heute noch auf, daß der Habichtskopf des langaufgeschossenen Gräfen auf wenig stabilem Chassis sitzt. Der ausgesprochen unathletische, nervöse und impulsive Gastroniker Trips ist unter den Rennfahrern ein typischer Sprinter, der wohl in der Lage ist, ungeheuer schnell zu fahren,

aber das Tempo häufig nicht über die ganze Distanz durchhalten kann.

Sagt Trips: „Anfangs fahre ich gut, aber dann kann ich plötzlich nicht mehr und falle zurück. Ich bin dann einfach müde und muß ganz plötzlich was essen. Irgendwie funktioniert bei mir der Umsatz in Energie zu rasch. Ich habe daher im Rennen immer eine anständige Stulle bei mir, denn Essen ist mein größtes Problem.“

Außer vor plötzlichen Hungergefühlen hat sich Trips, so versichern Freunde, im Auto bisher vor nichts gefürchtet. Es machte ihm zum Beispiel nichts aus,



Tornax-Fahrer Trips: „Mensch, nun friß was!“

bei sogenannten Bergrennen — dem 100-Meter-Lauf des Rennsports — auf Geröllstraßen mit durchdrehenden Rädern Strecken von einigen hundert Metern im fast querstehenden Wagen zurückzulegen, obwohl es jenseits des ungesicherten Straßenrandes 500 Meter bergab geht.

Stets verrät Trips, daß er im Rennen nicht gewillt ist, seinen Ehrgeiz der Furcht vor Gefahr unterzuordnen. So erhielt Trips, als er in der Saison 1959 für Porsche startete, im Avus-Rennen entgegen einer allgemein publizierten Darstellung noch während des Wettbewerbs davon Kenntnis, daß sich der Franzose Behra unmittelbar hinter ihm in der Nordkurve das Genick gebrochen hatte: Rennleiter von Hanstein ließ Trips vor den Boxen eine mit dem Namen des Verunglückten und einem Kreuz bemalte Tafel ins Blickfeld halten. Trips verstand: Wegen der infolge Regenglätte für besonders gefährlich befundenen, fehlerhaft konstruierten Backsteinkurve sollte er nach dem Unfall Behras langsamer fahren. Doch Trips spürte die Konkurrenz im Nacken. Er fuhr noch schneller und siegte.

Schrieb mit leise tadelndem Unterton der selber zur Schnellfahrerkunft zählende Rennsport-Barde Richard von Frankenberg: „Trips fährt fast immer so schnell wie er kann, anstatt so schnell wie er muß (um gerade zu gewinnen). Er ist der Typ, der sich nicht an eine Grenze langsam herantastet, sondern der auf Anhieb die Grenze zu erreichen sucht — wenn er sie dabei ... etwas überschreitet, nun, er besitzt ein so erstaunlich schnelles Reaktionsvermögen und ein so außergewöhnliches Gefühl für Schlupf- und Rutschbewegungen, daß er den (ausbrechenden) Wagen mit nahezu hundertprozentiger Sicherheit wieder einfangen kann.“

Solche halbsbrecherische Fahrweise der siegeshungrigen Ritter der Rennställe, von Trips als „schöne und notwendige“ Mutprobe bezeichnet, führte nach den Unfallserien der letzten Jahre dazu, daß durch eine Rechtsverordnung des Bundesverkehrsministeriums künftighin deutsche Rennen aus Sicherheitsgründen nur noch auf permanenten Rundstrecken, wie Nürburgring, Avus oder Solitude, stattfinden durften. Rennen auf öffentlichen Straßen wurden verboten. Da Strecken wie der Grenzlandring, der Hamburger Stadtpark-Kurs, der Schottenring sowie die Eilenriede in Hannover zum öffentlichen Straßennetz zählen, wurden sie für Rennen disqualifiziert, und die Anzahl der Rennen ging rapide zurück.

Rührte der damit verbundene, das Renngeschäft schädigende Publikumschwund von dem Wunsch her, weitere Menschenopfer zu vermeiden, so führte auf einem anderen Sektor die Erkenntnis vom technischen Unfug der Rennen zu einer in ihren Folgen ähnlichen, das Renngeschäft aber noch schwerer treffenden Entscheidung:

Mercedes-Benz zog sich nach vierjähriger, reklameträchtiger Teilnahme an den Rennen, wobei alle nur erdenklichen Meistertitel errungen wurden, Ende 1955 zurück.

„Damit sank“ — so Trips — „das markengebundene Interesse des Publikums stark ab.“ Die Deutschen sahen plötzlich nicht mehr „den Preis des deutschen Fleißes“ auf der Rennbahn.

Hier liegt die entscheidende Ursache, warum sich die sogenannte Krise des Motorsports am stärksten in Deutschland auswirkte, dem Land mit der höchsten europäischen Automobilproduktion.

Denn die galoppierende Schwindsucht in den Rennbahnkassen, für die Verkehrsministerium und Mercedes verantwortlich sind, hatte eine fatale Kettenreaktion zur Folge: spürbar nachlassendes Interesse der Zubehör-Industrie und der Kraftstoffkonzerne, die, als der Motorsport noch florierte, die Rennen weidlich für Werbezwecke ausgenutzt und darum mitfinanziert hatten.

So bestanden zum Beispiel sogenannte Reifen-Verträge nicht nur zwischen Firmen wie dem Reifen-Werk Dunlop AG und dem Automobil-Werk Porsche KG oder zwischen der Daimler-Benz AG und der Continental Gummi-Werke AG, sondern auch mit Privatfahrern, die mit eigenen Fahrzeugen starteten. Seit 1956 ist jedoch bei den Reifenherstellern der Drang zu sportlicher Aktivität erloschen. Nur die Continental AG bildet noch eine Ausnahme. Sie betreut außer dem Porsche-Rennstall



Isar 600-700

„Neue Maßstäbe in seiner Klasse schuf der ISAR T 600 und T 700 in Bezug auf Fahrkomfort, Fahreigenschaft und Geräuschkraft. Er hat damit einwandfrei den Anschluß an das Feld der Mittelklasse hergestellt.“ So urteilte die Motor-Fachpresse.

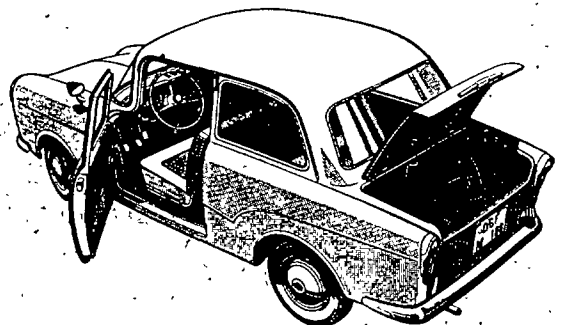
Annähernd 200 000 Fahrzeuge in wenigen Jahren sind der Beweis für die Leistungskraft des Dingolfinger Werkes. Mit seinem umfassenden Fahrzeug-Programm von 250 bis 700 ccm, von 13,6 bis 30 PS, erfüllt es breitesten Schichten der Bevölkerung den Wunsch nach dem eigenen Wagen.

Hohe Leistungskraft bei geringen Anschaffungs- und Haltekosten, dafür sind die Goggomobile von 250 bis 400 ccm bekannt.

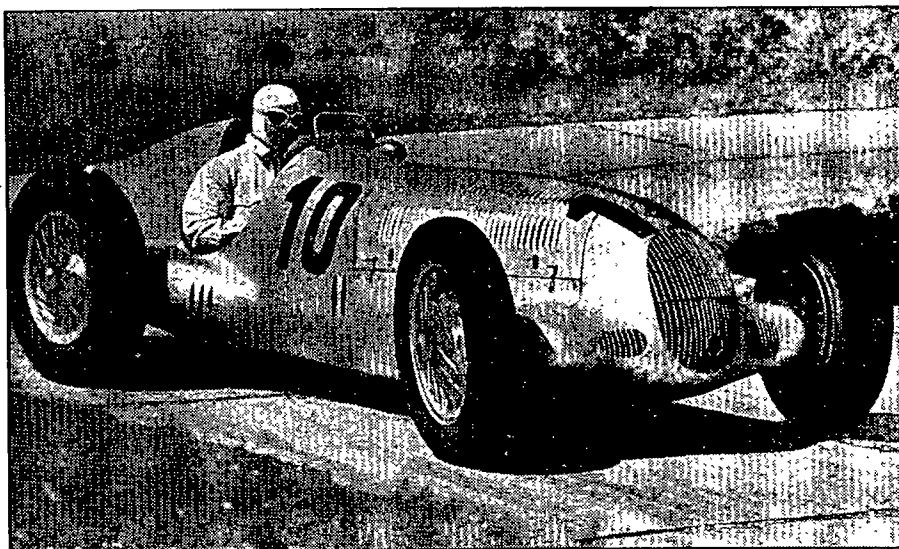
Mit dem ISAR T 600/T 700 präsentieren die Goggomobil-Werke Ihnen einen Wagen, der Freude macht, weil man ihn mit Genuß fährt. Großräumig, bietet er bequem Platz für 4 Personen, hat einen Riesen-Kofferraum im Heck und verfügt über hervorragende Fahreigenschaften durch vornliegenden Viertakt-Motor und Antrieb über Kardanwelle auf die Hinterräder.

Von allen diesen und noch anderen Vorzügen überzeugt Sie am besten eine Probefahrt.

Hans Glas GmbH.
Goggomobil-Werke
Dingolfing



**Über 2000 Verkaufs- und Kundendienststellen
im Bundesgebiet und im europäischen Ausland**



Caracciola, Mercedes (1936): Der Rennwagen ist ein Motor...

noch einzelne Privatfahrer mit Reifen, zahlt jedoch keine Erfolgsprämien mehr.

Die großen Mineralölgesellschaften gerieten bei den Sportfahrern in den Verdacht, insgeheim ein motorsportfeindliches Übereinkommen abgesprochen zu haben: Sie hörten auf, Startgelder, Preisgelder und sonstige Prämien zu zahlen. Nur noch streng geheim traute sich BV Aral mit der Bremer Borgward GmbH während des letzten Borgward-Rennjahrs — 1958 — eine Sport-Allianz einzugehen.

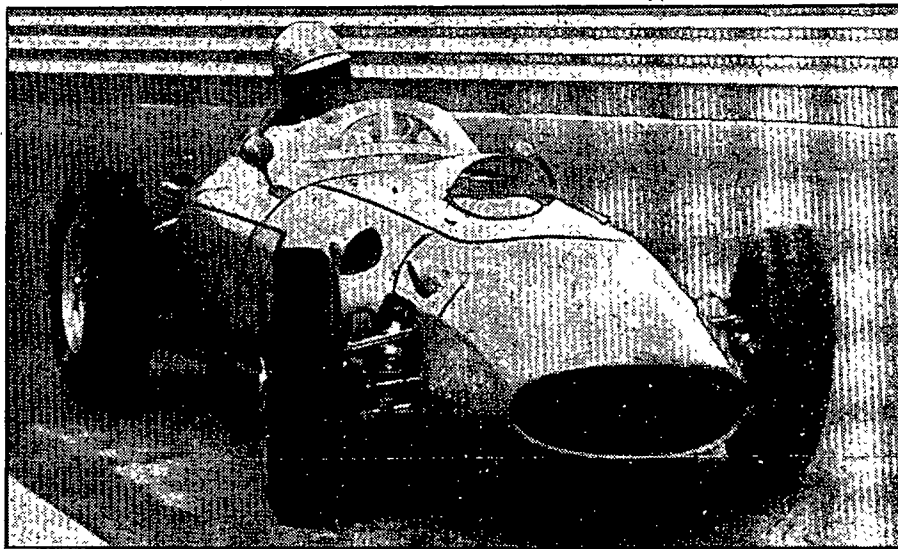
Das Porsche-Werk, ohne Pause Jahr für Jahr im Rennen, genießt zwar noch heute geringe Vorteile eines Kontrakts mit der Mineralölgesellschaft BP, aber bezeichnenderweise nicht mit der deutschen Tochter-AG, sondern mit der britischen Muttergesellschaft des Kraftstoffkonzerns. Als Richard von Frankenberg, Präsident des „Deutschen Sportfahrer-Kreises“, die deutsche Dunlop AG um Unterstützung anging, rief man ihm, er möge sich an die britische Dunlop wenden: „Die will gern etwas für den Sport tun.“

Die Flaute griff derart um sich, daß Grand-Prix-Rennfahrer bei Teilnahme

am „Großen Preis von Deutschland“ geringere Verdienstmöglichkeiten haben als bei ausländischen Grand Prix. Der Sieger des deutschen Grand Prix 1959, Zahnarzt Tony Brooks (England), kassierte 10 000 Mark. Zum Vergleich schrieb „Auto, Motor und Sport“ über den französischen „Großen Preis“ 1959 in Reims:

„Dort zieht man mit Unterstützung der Industrie Automobilrennen auf, die wenigstens noch der Bedeutung des klassischen Grand Prix gerecht werden. Dem Sieger winken mehr als 83 000 Mark, und die Industrie, die auch nur entfernt mit dem Auto zu tun hat, nimmt regen Anteil an der Organisation. Dabei war noch nicht einmal ein rein französischer Rennwagen am Start.“

Parallel zu diesem speziell deutschen Dilemma hat sich indes auch eine internationale Rennsport-Misere angebahnt, deren Rückwirkungen die deutsche Lage noch verschlimmern. Eine Fehde ist entbrannt um die technischen Vorschriften, die Fahrern und Konstrukteuren im sogenannten Grand-Prix-Sport — dem Wettkampf reiner Rennwagen — gleiche Chancen geben sollen. Durch den Streit droht dem Rennsport der Zerfall.



... mit vier Rädern: Trips, Ferrari (1960)

Seit 1908 wurden diese Regeln, sogenannte Formeln, von den nationalen Automobilsportverbänden festgelegt. Nach dem Ersten Weltkrieg übernahm die Sportkommission (CSI) des Internationalen Automobilverbandes (FIA) die technische Reglementierung.

Formel I heißt dabei jeweils die Formel der stärksten Rennwagen, mit denen die Weltmeisterschaften gefahren werden. Nur in den Jahren 1952/53 wurden die Meisterschaften absprachegemäß in der nächsten Klasse, der Formel II — damals Hubraum zwei Liter ohne Kompressor — ausgetragen. Neben diesen Formeln gibt es heute noch die Formel III (für Klein-Rennwagen bis 500 Kubikzentimeter) und die Junior-Formel (SPIEGEL 20/1959) für seriennahe Rennwagen bis 1100 Kubikzentimeter.

Der Internationale Automobilverband (FIA) sorgte bisher stets dafür, daß die Formeln in bestimmten Intervallen — bis heute zehnmal — geändert wurden, um den Konstrukteuren ständig neuen Anreiz zu bieten.

So wurden die großen Rennen zwischen 1934 und 1937 nach der 750-Kilogramm-Höchstgewichtsformel ausgetragen, wobei Motorhubraum und Einbau eines Kompressors nicht limitiert waren. Im Rahmen dieser Formel ließ Mercedes-Benz 1937 den Typ „W 25“ laufen, mit 5700 Kubikzentimeter Hubraum und 646 Pferdestärken der stärkste jemals in einem „Großen Preis“ gestartete Rennwagen.



von Hanstein

Ab 1938 wurde statt des Gewichts der Hubraum beschränkt: Die neue Formel gestattete wahlweise 4,5-Liter-Maschinen ohne oder 3-Liter-Motoren mit Kompressor. Die erste Nachkriegsformel wiederum erlaubte 4,5-Liter-Saugmotoren oder 1500-Kubikzentimeter-Kompressormotoren. Ihr folgte als letzte Formel I die noch heute gültige 2,5-Liter-Formel, die der Rennstall von Mercedes-Benz zu reklame-trächtiger Auferstehung genutzt hatte.

Mit diesen Formel-I-Wagen, die trotz aller technischen Beschränkungen immer höhere Durchschnittsgeschwindigkeiten erzielen, weil Bremsen und Fahrwerke denjenigen der leistungstärkeren Rennwagen früherer Zeiten überlegen sind, reist eine Handvoll Elite-Rennfahrer von einem „Großen Preis“ zum anderen und ermittelt in einer Serie von acht bis elf Läufen pro Jahr nach einem Punktsystem* den Rennwagen-Weltmeister.

Jetzt aber droht das sorgsam ausgestaltete internationale Formel-Gebäude wie ein Kartenhaus zusammenzufallen. Zankapfel ist die von der FIA verfügte neue Formel I, die aus der jetzt gültigen Formel II hervorgehen und nach der von 1961 an die Weltmeisterschaft gefahren werden soll. (Diese Formel sieht kompressorlose Motoren bis 1500 Ku-

* Wertung in der Rennwagen-Weltmeisterschaft: 8 Punkte für den Sieger eines Grand Prix, 6, 4, 3, 2, 1 Punkte für die nächsten Plätze. Der bisher für die schnellste Runde zugestandene Sonderpunkt wurde für 1960 gestrichen. Die Gesamtplatzierung ergibt sich aus der Addition der Punkte.

bikzentimeter, ein Mindestgewicht von 500 Kilogramm sowie Ausrüstung mit Sturzbügel — der bei einem Überschlag des Wagens den Fahrer schützen soll —, Anlasser und Batterie vor.)

England — nach dem Abzug von Mercedes in der gegenwärtigen Formel I führend — ist nicht bereit, diese Änderung zu akzeptieren.

Wettete Rennfahrer Stirling Moss, dem ein Londoner Richter wegen eines Verkehrsdelikts gerade den zivilen Führerschein entzogen hat: Die FIA sei „ihrer Struktur nach ebenso schwerfällig und langsam wie unser Sport selbst schnell und lebendig ist ... Unser Sport wird so schlecht geleitet und dirigiert, daß wir manchmal schon die Lust daran verlieren“.

Und die in der „Society of Motor Manufacturers and Traders“ vereinigten britischen Rennställe und Automobilfirmen Aston Martin, Cooper, Lotus-Chapman, Jaguar, Vandervell und Owen-BRM sowie die Mineralölgesellschaften BP, Esso, Shell und Castrol drohten, sie würden die unwillkommene neue Rennformel I ignorieren und von 1961 an nach der bisher gültigen 2,5-Liter-Formel eigene Weltmeisterschaften veranstalten.

Empörte sich „Auto, Motor und Sport“ über diesen Versuch, den ohnehin schwer angeknockten Rennsport vollends zu spalten: „Das ist ... eine höchst unfaire Maßnahme, diktiert vom reinen Geschäftsinteresse: Weil die englischen Wagen in der 2,5-Liter-Formel gerade die Überlegenen sind, soll diese Formel bestehenbleiben.“

Die Londoner „Times“ hatte unlängst festgestellt, britische Rennsieger seien

„ein außerordentlich wichtiger Faktor auf unserem Exportmarkt“.

Frage das „Auto“ nationalbewußt: „Sollten die Engländer etwa Angst vor uns haben? Sollte das der wahre Hintergrund ... sein: Mercedes könnte wieder kommen?“ Tatsächlich bereitet sich das Porsche-Werk seit einem Jahr darauf vor, 1961 unter der umstrittenen neuen Formel I zum erstenmal in die Rennwagen-Weltmeisterschaft einzugreifen.

Es ist jedoch höchst unwahrscheinlich, daß Mercedes-Benz selbst mit einer 1,5-Liter-Formel wieder auf die Rennpisten zu locken wäre. Sagt Mercedes-Rennleiter Neubauer: „Sowohl die gültige Rennformel I als auch die mit Wirkung von 1961 beschlossene neue Formel I ist für die großen Automobilwerke uninteressant, weil nicht mehr Spitzengeschwindigkeit, sondern Beschleunigung das Ziel der Konstrukteure ist.“

Neubauer prophezeit düster, die technische Notlage des Rennsports werde anhalten: „So eine Zersplitterung in Formel-Fragen gab es früher nicht. Damals war schon der Beschluß einer neuen Formel welterschütternd.“

Meditierte Graf Trips: „Es müßte irgend etwas Neues kommen. Rennen mit Gasturbinen oder Drehkolben-Motoren — ich weiß nicht, was.“

Allein, nichts wirklich Neues zeichnet sich bisher als Ausweg aus der Krise am

Horizont des Rennsports ab. Die einzig zugkräftige, Publikum anlockende Abart der Grand-Prix-Veranstaltungen sind Rennen der sogenannten Rennsportwagen — eine Degenerationserscheinung des reinen Rennwagen-Rennens. Denn Rennsportwagen* sind heute in Wahrheit zurückgezüchtete Rennwagen. Sie haben mit der ursprünglichen Idee des Sportwagen-Rennens für serienmäßige oder diesen eng verwandte Wagen nichts mehr gemein. Das beste Beispiel ist der Mercedes-Rennsportwagen Typ „300 SLR“, der aus dem Rennwagen Typ „W 196“ abgeleitet wurde.

Graf Trips, der beide Klassen fährt; über den Unterschied zwischen Rennwagen und Rennsportwagen: „Rennwagen ist Florett, Sportwagen schwerer Säbel.“

Gemäß diesem Unterschied sind denn auch die Duelle zwischen Rennsportwagen weit gefährlicher als zwischen Rennwagen. Nicht zuletzt daher rührt die Anziehungskraft, die solche Rennen auf die Zuschauer ausüben. Im „24-Stunden-Rennen von Le Mans“, bei dem es 1955 82 Tote gab, werden stets weit über 200 000 Zuschauer gezählt; auch das bevorstehende „1000-Kilometer-Rennen“ auf dem Nürburgring, an dem Graf Trips teilnimmt, ist ein Weltmeisterschaftslauf der Rennsportwagen.

Das erhöhte Risiko bei Rennsportwagen liegt darin, daß sie für ihre Fah-

* Im Gegensatz zu Rennwagen müssen Rennsportwagen (Hubraumlimit der größten Klasse: 3000 Kubikzentimeter) mit Lichtanlage, Radverkleidung, Reserverad, Türen, zwei Sitzen und neuerdings auch mit Kofferraum ausgestattet sein.



Ferrari



Rennkatastrophe in Le Mans (82 Tote): „Die Nichtsnutze reißen immer jemanden mit“

rer schwerer zu meistern sind, weil sie bei stärkerer Motorleistung schwächere Fahreigenschaften als Rennwagen besitzen.

So fand der belgische Trips-Kollege Paul Frère: „Die Fahreigenschaften der Rennsportwagen sind schlechter als die von Grand-Prix-Rennwagen: Sie sind weniger wendig, die Sicht ist geringer, und die Bremsen sind oft bedeutend schlechter. Letztere sind in den meisten Fällen die gleichen wie bei den entsprechenden Formel-I-Rennwagen (weil die Räder die gleichen Abmessungen haben und eben nicht mehr Platz vorhanden ist), haben aber wegen des größeren Waggengewichts mehr zu leisten und erhalten wegen der Ponton-Karosserie weniger Kühlluft.“

Sportwagen-Fahrer Richard von Frankenberg argwöhnt außerdem, daß die Techniker heute weniger gründlich als vor dem Kriege arbeiten: „Damals ... gab es bei weitem nicht so viele Unfälle, die auf Materialschäden zurückzuführen waren.“

Trips-Freund Marquis de Portago fiel einem solchen Materialschaden — Hinterachsdefekt am Ferrari-Rennsportwagen — zum Opfer. Ironisierte selbst Enzo Ferrari, Chef des berühmten Rennstalls in Modena-Maranello, die heute allgemein übliche Leichtbauweise: „Ich ... baue Motoren und befestige Räder daran.“

Trotz dieser hoffnungslosen Lage, in die der Rennsport aus technischen, wirtschaftlichen und moralischen Gründen geraten ist, sieht Deutschlands bester Fahrer Wolfgang Graf von Trips die „Sache des Motorsports, die ein Teil meines Lebens ist“, noch nicht als verloren an. Predigt der Renn-Graf mit der ihm eigenen bildhaften Sprachkraft: „Man muß nur den Wurm aus den Köpfen der Leute herausnehmen und ihnen zeigen, daß es auch ohne die großen Firmen geht. Man muß sie dazu bringen, sich statt auf Marken-Duelle auf die sportlichen Zweikämpfe der Fahrer zu konzentrieren.“

Erste Opfer dieser Tripsschen Wurm-Kur waren der „Allgemeine Deutsche Automobil-Club“ (ADAC) und der „Automobilclub von Deutschland“ (AvD), die unter dem anspruchsvollen Titel „Oberste Nationale Sportkommission für den Automobilsport in Deutschland“ (ONS) das in Frankfurt beheimatete deutsche Benzinsport-Parlament bilden.

Urteilte Trips über die Organisationen: „Unfähig, sich den veränderten sportlichen Bedingungen dieser Zeit anzupassen.“

Auf seine Initiative hin wurde darum 1958 der „Deutsche Sportfahrer-Kreis“ (DSK) gegründet, der vor wenigen Wochen erstmalig das Recht erzwang, an allen Beschlüssen von ADAC, AvD und ONS über Motorsport-Probleme mitzuwirken.

Nahziel der Benzinsport-Athleten des DSK ist:

- ▷ Kürzung der Etats der beiden großen Rennen „1000 Kilometer Nürburgring“ (ADAC) und „Großer Preis von Deutschland“ (AvD),
- ▷ statt dessen stärkere Förderung rennsportlicher „Kleinkunst“ für den Nachwuchs.

Im Kielwasser des DSK gründeten Trips und sein Düsseldorfer Renn-Kum-

Wer sagt schon Scotch?

Ich sage

QUEEN ANNE

RARE SCOTCH WHISKY



Hoflieferant

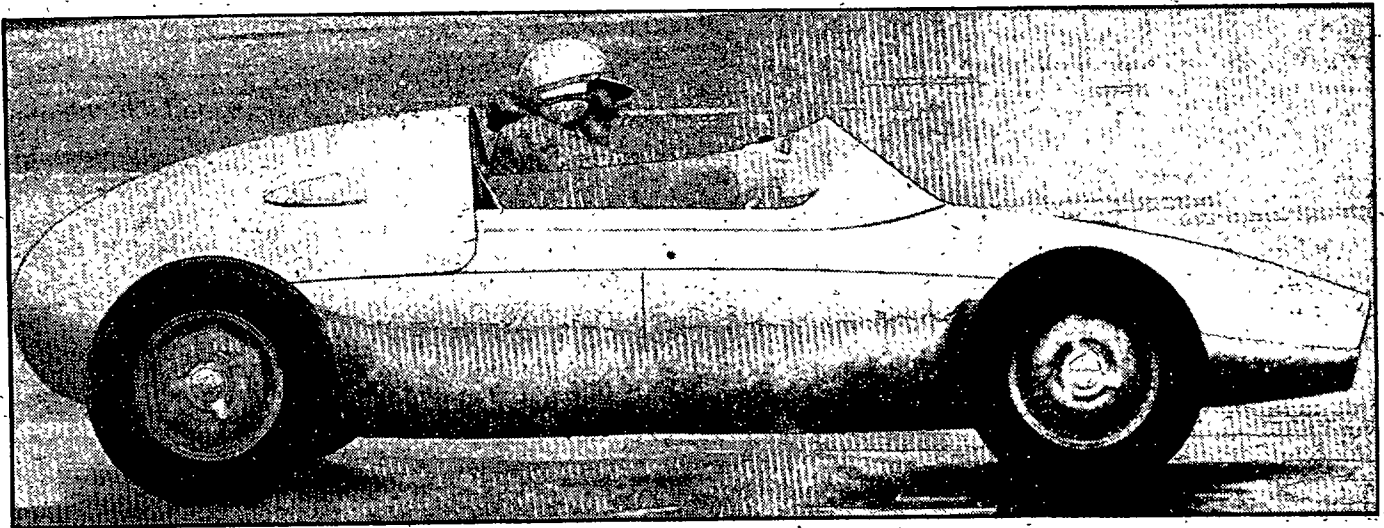
Ihrer Majestät

der Königin Elisabeth II.



IMPORT:

GODARD GMBH · HAMBURG 11



Junior-Rennwagen „TCA“, Trips: Bastelt für Deutschland

pan Wolfgang Seidel außerdem die sogenannte Scuderia Colonia und — mit Finanzhilfe des geschäftstüchtigen Sportwagen-Importeurs „Auto-Becker“ — das „German Ferrari-Racingteam“, die beide den Zweck verfolgen, Fahrernachwuchs zu hegen und den Rennsport „von unten her“ (so Trips) neu anzukurbeln.

Meinte der „Sport-Informationsdienst“: „Vielleicht schafft beim jetzigen Tiefstand des deutschen Wagenrennsports eine kleine Gemeinschaft mit viel Idealismus und mit betont sportlichem Einsatz ... mehr, als man im Augenblick zu hoffen wagt.“

Die um Trips gescharten Krisenkämpfer möchten nach dem Beispiel der Engländer und Amerikaner vorgehen, die ihren Renn-Eleven durch viele kleine Rennen fortgesetzt günstiges Entwicklungsklima verschaffen.

Größtes Problem der Trips-Truppen: die Kosten. Wie teuer nämlich die Rennerei selbst auf der unteren Ebene — bei Zuverlässigkeitsfahrten, Rallye-Konkurrenzen oder Tourenwagenrennen — ist, wurde erst vor kurzem für die sogenannte Klasse Gran Turismo* errechnet: Jeder Wettbewerbskilometer in dieser Klasse kostet rund eine Mark. Kommentiert Porsche-Rennleiter Huschke von Hanstein lakonisch: „Die Rennerei wird immer Geld kosten.“

Um diesem finanziellen Engpaß zu entgehen und den teuren Rennsport

* Gran-Turismo-Wagen („Große Reisewagen“) sind sportliche Serienfahrzeuge (wie Porsche, Mercedes 300 SL, Alfa Romeo Veloce), die laut Sportgesetz der FIA bestimmte Voraussetzungen erfüllen müssen. Außerdem gibt es für die übrigen Serienklassen Spezial-Kategorien, bei denen eine Reihe technischer Details verbessert, das Gewicht geringfügig verringert, jedoch nicht der Hubraum verändert werden darf.

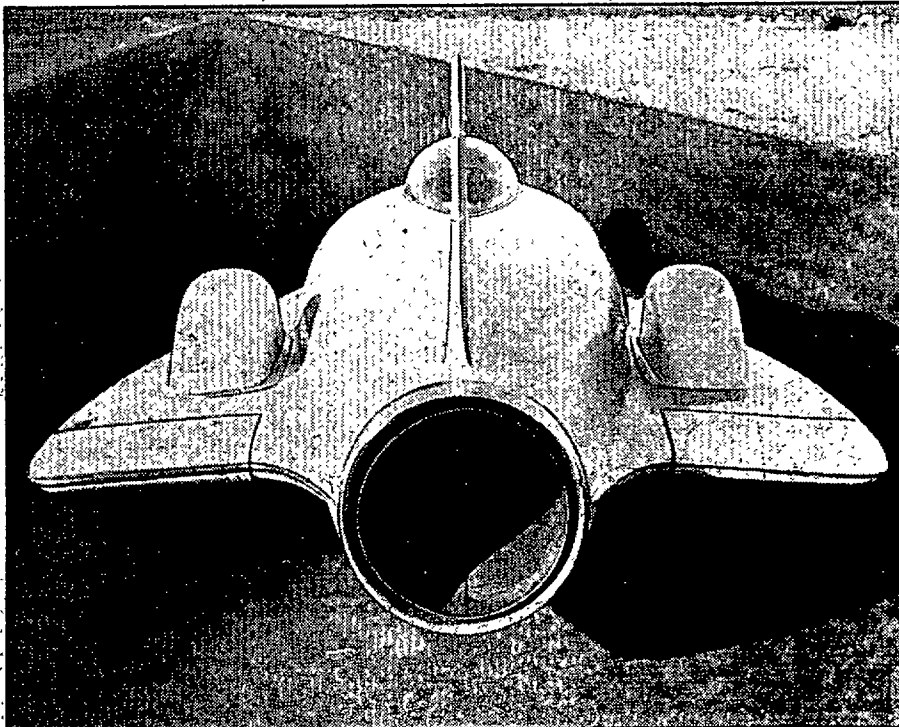
allen Widrigkeiten zum Trotz in eine Art gehobenen Volkssports zu verwandeln, hat Wolfgang von Trips ein Rettungsprogramm entworfen, das er sogar mit seinem Namen verknüpfte. Er ließ nach seinen Ideen von dem italienischen Konstrukteur Colotti einen Junior-Rennwagen mit „Auto-Union-Motor“ anfertigen. Der Wagen heißt „TCA“ (Trips-Colotti-Auto Union), soll in einer kleinen Serie gefertigt und an deutsche Renn-Benjaminen verkauft werden.

Da selbst solche Junior-Rennwagen noch zwischen 13 000- und 15 000 Mark kosten, sollen sie in der Trips-Organisation Scuderia Colonia auch auf Leih-Basis gefahren werden. Trips: „So können wir unserem Sport einen neuen Unterbau geben, der auch dem einfachen Jungen auf der Straße seine Chance bietet, falls er Talent hat.“

Der wichtigste Unterbau aller Rennen aber, die notwendigen Rennstrecken, konnte auch Wolfgang von Trips nicht nach Maß bestellen, da seit der Panik-Entscheidung des Bundesverkehrsministeriums alle öffentlichen Straßen für den Rennsport gesperrt und die wenigen deutschen „permanenten Rennstrecken“ wiederum für Nachwuchs-Rennen zu rar und zu teuer sind.

Doch der Zufall kam dem Aristokraten in dieser Situation zu Hilfe. Als nämlich Rennsport-Wiederbeleber Trips auf dem letzten Presseball in Bonn den Bundesverteidigungsminister Franz-Josef Strauß fragte, ob der nicht seine Flugplätze für Nachwuchs-Rennen zur Verfügung stellen wolle, ergriff der Bundesmarschall freudig die Gelegenheit, durch Linderung des rennsportlichen Notstands seine eigene Popularität und das Ansehen der Bundeswehr aufzupolstern.

Franz-Josef Strauß: „Wir machen das auf Gegenseitigkeit: Sie werben indirekt für die Bundeswehr, und so locken wir das Publikum in die Sphäre des Militärs.“ Trips mußte mithin erkennen, daß sich der von den Kritikern abgehaltene Rennsport unversehens auf eine völlig neue Sinndeutung stützen kann: Interessengemeinschaft zwischen Sturzhelm und Stahlhelm.



Amerikanischer Turbinenwagen „Firebird“: Auto der Zukunft