

Moderne Methoden für historische Autoschätze

Wie ein Profi Oldtimer restauriert

Bus-Märchen

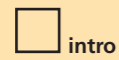
Solaris und der Kalte Krieg

Wolfgang Graf Berghe von Trips: 80. Geburtstag

Pionier im deutschen Motorsport

# KÜS magazin 24

## Inhalt



intro



news



auto

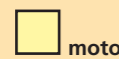
- 03 Editorial, Impressum
- 04 Neues rund um Auto und Verkehrssicherheit
- 10 **TITELSTORY** Stern-Stunden: Wo Oldtimer um die Wette glänzen
- 12 Mehr als bloßes Abholen: Der Autokauf als Event
- 18 Wenn der Campingplatz zum Wellnesspool wird
- 24 Familien-Van im Bonnie-und-Clyde-Look: Unterwegs im Chevrolet HHR
- 25 Etwas mehr darf's schon sein: Autos in den USA
- 28 Prominente Autofans: Stars und ihre Cars
- 30 Auto-Frühling 2008: Neu auf den Straßen
- 38 Sportlich: Dr. Klaus Steinbach testet den BMW 318d
- 40 Große Auswahl: Wie wertstabil sind die Kompakten?
- 53 Klimaschutz: Fahren mit sauberer Energie
- 58 **TITELSTORY** Bus-Märchen: Solaris und der Kalte Krieg
- 13 Zwischen Temporausach und Seelenheil: Autobahnkirchen Deutschland
- 14 Mit und ohne Auto: Reisetipps rund um den Chiemgau
- 16 „Galeerensklaven“ mit Selbstzünder im Heck
- 20 Trüffelsucher auf den Spuren des „weißen Goldes“
- 22 Allrad-Eindrücke aus Andalusien
- 27 Vatikanstadt und mehr: Unterwegs in Rom
- 54 Rügenbrücke – neues Wahrzeichen im Norden
- 26 Cabrio-Touren: Bitte ohne Nackenschmerzen – Expertentipps
- 32 Unterwegs mit zwei Motoren: Hybridtechnik im Praxistest
- 34 Wohin mit den Fahrrädern? Heckträger im Test
- 42 Lackschäden – eiskalt neutralisiert
- 44 Motorsport: Eine Zeitreise mit Jochen Maas
- 46 **TITELSTORY** Wolfgang Graf Berghe von Trips zum 80. Geburtstag
- 47 Formel 3: Kleine Serie für die große Welt
- 36 Die Luft ist rein: Katalysatoren sind echte Saubermänner
- 39 Elektrik im Auto: Herausforderungen der Zukunft
- 48 Leichtlaufreifen im Trend
- 50 Rekord-Versuch in Papenburg: Die KÜS war beteiligt
- 52 Recht aktuell
- 55 Aus dem Gruselkabinett der KÜS-Prüfingenieure
- 55 Update: Es stand im KÜS magazin
- 56 Gut zu lesen, gut zu hören: Neue Bücher und CDs
- 57 Zwischenstopp: Autor Dirk Maxeiner



reise



praxis



motorsport



technik



rubriken

## Impressum



**Kraftfahrzeug-Überwachungsorganisation  
freiberuflicher Kfz-Sachverständiger e. V.**

Zur KÜS 1  
66679 Losheim am See  
Telefon: +49 6872 9016 0  
Telefax: +49 6872 9016 123  
www.kues.de  
info@kues.de

### Redaktion

Hans-Georg Marmit (verantwortlich)  
Roland Bernd

### Mitarbeiter dieser Ausgabe

Klaus Peter Backfisch  
Jürgen C. Braun  
Erwin Halentz  
Konstanze Halentz  
Volker Hammermeister  
Ute Kernbach  
Gregor Mausolf  
Peter Michaely  
Elfriede Munsch  
Ludwig Mario Niedermeier  
Frank Nüssel  
Günter Weigel  
Charlotte Wolf  
Karin Zimmer

### Fotos

KÜS, Klaus Peter Backfisch, Jürgen C. Braun, Chiemsee Tourismus e.V. & Co. KG/www.chiemsee.de, Bruderhilfe/FOTOSATZ ROSENGARTEN (Kassel), Chiemgau Tourismus e.V., funkbild/Tittel, Werner Gutheil, Erwin Halentz, Konstanze Halentz, Volker Hammermeister, Ute Kernbach, Marianne Lotz, Gregor Mausolf, Frank Nüssel, Hermann Ries, Rolf Ruppenthal, SalzburgerLand (www.salzburgerland.com), Schwarzkopf & Schwarzkopf Verlag, Ekko von Schwichow, Ludwig Seibert, SipaPress/Rex Features, United Archives, Warner-Int.-Red/Rex Features, Charlotte Wolf, Privat-, Hersteller- und Archivfotos

### Layout und Produktion

KÜS, Fachbereich Presse & PR

### Druck

Merziger Druckerei & Verlag GmbH & Co. KG  
Gewerbegebiet Siebend · 66663 Merzig

### Auflage

12.500 Exemplare

### Erscheinungsweise

halbjährlich

Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Bildbeiträge wird keine Haftung übernommen. KÜS magazin ist eine Publikation der Kraftfahrzeug-Überwachungsorganisation freiberuflicher Kfz-Sachverständiger e. V.



## Liebe Leserinnen, liebe Leser!

Wenn die KÜS-Prüfingenieure ein Fahrzeug unter die Lupe nehmen, dann gilt natürlich: Vor allem auf die inneren Werte kommt es an. Denn sie sind ausschlaggebend, damit wir sicher unterwegs sind. Wir – das sind gleichermaßen Fahrer, Passagiere, Fußgänger, Radfahrer, kurz: alle Verkehrsteilnehmer.

Dennoch fährt natürlich das Auge mit. Das ist erwähnenswert, weil in dieser Ausgabe von KÜS magazin die Schönheit des Autos einen kleinen Schwerpunkt ausmacht.

So freue ich mich, Ihnen zum Thema Wagenpflege eine wirklich verblüffende Lösung vorstellen zu können: Trockeneis heißt das Zauberwort. Lassen Sie sich überraschen!

Gehören Sie auch zu den Liebhabern historischer Fahrzeuge? Dann freuen Sie sich auf einen Blick hinter die Kulissen, wenn es um das Restaurieren solcher Schätze geht. Wir haben einen Restaurator bei seiner Arbeit begleiten dürfen – eine spannende Angelegenheit. Auf besondere Weise in den Mittelpunkt gerückt sind auch Prominente, die nicht nur Schauspieler und Sänger, sondern eben zugleich Autofans sind. Und die lassen sich einiges einfallen, um dieser Liebe Ausdruck zu verleihen.

So weit der schöne äußere Anschein, der sicherlich auch bei unserem Ausblick auf den Auto-Frühling 2008 eine nicht unbedeutende Rolle spielt. Dies alles heißt natürlich nicht, dass wir die angesprochenen inneren Werte vernachlässigen. Mit Hybridtechnik, neuen Sicherheitssystemen im Auto und Leichtlaufreifen zeigen wir einen Ausblick auf die Automobiltechnik von morgen. Und die Entwicklung geht, zum Glück, ständig weiter.

Nicht zuletzt: Wenn Sie diese Ausgabe in den Händen haben, ist es schon wieder Zeit, den Sommerurlaub zu planen. Was läge näher als eine Zeit für Wellness und Erholung? Nein, damit meine ich jetzt nicht ein Hotel, eine Anlage von Ferienwohnungen oder eine Kur. Der Campingplatz kann die Lösung sein, denn auch diese Form des Urlaubs geht mit der Zeit. Lesen Sie mehr darüber auf den folgenden Seiten.

Allzeit sichere Fahrt und eine gute Zeit wünscht Ihnen

Ihr

Piemont – unterwegs im Feinschmeckerparadies

# Auf den Spuren des „weißen Goldes“



**Geradezu verschwenderisch schüttet die Natur im Herzen des Piemont ein Füllhorn an Gaumenfreuden aus. Auf den weitläufigen Hügelketten reifen die Reben edler Weine heran. Getreide- und Reisfelder liefern die Grundlagen für Pasta, Polenta und Risotto, die zu zartem Fleisch und dem würzigen Käse des Weideviehs gereicht werden. Das Non plus Ultra gedeiht jedoch unter der Erde: Die weißen Trüffel, die einst als Aphrodite-Äpfelchen bei keinem Liebesmahl fehlen durften.**

Unspektakulärer als erwartet gestaltet sich die Suche nach der kulinarischen Rarität. Nico Gerard, der Tartufaio, wie man die Trüffeljäger nennt, schreitet wortkarg über Wiesen und Waldstücke immer auf der Fährte nach den verborgenen Schätzen. Erst wenn sein Hund unter einem Baum oder hinter einem Busch die erdig-braune Beute aufgespürt hat, lenkt Nico seinen Schritt forsch zum Fundort. Behutsam setzt er seine Spitzhacke an und fördert einen stattlichen Klumpen zu Tage. „Brava“. Zum Lob bekommt Spürhund Senta einen Hundekuchen. Ansonsten wird der Trüffelschnüffler kurz gehalten. „Die Hunde müssen hungrig sein, damit sie sich auf die Pilze stürzen“, erklärt Nico. Trotzdem seien Hunde viel disziplinierter als die Schweine, die sich die erschnüffelten Knollen meist selbst einverleiben.

Viermal so viel wie mit der schwarzen Sorte lasse sich mit dem „weißen Gold“ erzielen. „Da liegt das Kilo etwa bei 6.000 Euro Händlerpreis, betont Alberto Cirio. Entsprechend groß ist die Aufregung um die meist kleinen Knollen auf der alljährlichen Trüffelmesse in Alba (jeweils Ende September bis Anfang November), gibt der Präsident des Feinschmecker-Events zu verstehen.

Während die Händler um die Preise feilschen, tummeln sich die Besucher um die Stände mit den erlesenen Gaumenfreuden des Piemont. Eine Vielfalt an Käsesorten, frisch geräucherter Schinken und eine breite Palette an eingelegtem Gemüse zu handgerollten Grissini stehen zum Verkosten bereit. Auch an den verführerischen Süßigkeiten kommt man kaum vorbei. Irgendwann landet jeder an der Wein-

Hunde freuen sich dagegen genauso über einen Hundekuchen als Belohnung. Das erleichtere die Suche immens.

Immerhin geht es um einiges, denn im Piemont wachsen angeblich die besten weißen Trüffel der Welt.



theke, wo das Edelste aus den Weinkellern des Schlaraffenlandes lockt.

Schon Kaiser Karl V. war über die Opulenz verblüfft, als er auf seiner Eroberungstour 1537 mit großem Geleit an Reitern und Fußsoldaten in Alba, der Stadt mit den einst hundert Türmen Station machte.

Heute steuert man die westliche Region Italiens zwischen Alpen und Blumen-Riviera dagegen gezielt wegen der Piemonteser Küche an, die sich aus der hohen Kochkunst Frankreichs (die Savoyer Herrscher regierten Italien einst von Turin aus) und der von Armut diktierten Fantasie der kleinen Leute entwickelt hat.

Der Genuss steht also im Vordergrund der Tour, die über wenig befahrene, kurvige Landstraßen führt. Zahlreiche Kastelle und Burgen säumen den Weg und häufig verbirgt sich hinter dem dicken Gemäuer ein gut sortierter Weinkeller oder eine



wohlbestückte Flaschenbibliothek. So in der mittelalterlichen Burg auf der Höhe von Grinzano, wo sich der im Dienste des Savoyer Königs Vittorio Emanuele stehende Graf Cavour hinflüchtete, wenn er die Regierungsgeschäfte in Turin satt hatte. Mit geschickter Hand und sicherem Gaumen widmete sich der Vater der Vereinigung Italiens hier den Reben, kreuzte Bordeaux- und Burgundertrauben und brachte schließlich, Mitte des 19. Jahrhunderts, „die Köstlichkeit der Feinschmecker“, den Barolo hervor.

Als ebenso köstlich wie kostbar gilt die Traube noch heute. Mindestens drei Jahre reift der edle Rebensaft der Nebbiolo-Traube, die in nur 13 Dörfern rund um Barolo als gleichnamiger Wein vermarktet werden darf. Spitzenjahrgänge erzielen bis zu 200 Euro pro Flasche. Ein Kleinod unter den Trauben, ähnlich dem weißen Albatruffel, der als Juwel unter den Pilzen gilt. Nicht zufällig findet mithin die weltweite Trüffelaktion seit acht Jahren vom pittoresken Maskensaal der Burg Grinzane Cavour aus statt (mit Live-Schaltung zu den beiden weiteren Aktionsstätten in Hongkong und Berlin). Bei der aufsehenerregenden Versteigerung des Albatruffels mit Prominenz wie dem Vorzeige-Gourmet Gérard Depardieu steht zwar das „weiße Gold“ des Piemont im Mittelpunkt. Gleichzeitig soll der Blick aber auf die Region gelenkt werden, die fernab jeder Ferienroute liegt und doch einiges zu bieten hat an Kultur und aus den Küchen und Kellern.

Weinberg an Weinberg reiht sich durch die Landschaften der Langhe und Roero. Weiter nördlich reifen auf den Hügeln des Monferrato-Landstrichs die Reben des Barbero-, Muscato- oder Spumante d’Asti. Das hat der von den Römern ge-



gründeten Provinzstadt, die im Mittelalter zu den mächtigsten Italiens gehörte, von jeher Reichtum gebracht. Davon zeugen noch heute die mächtigen Backsteintürme und die weitläufigen Gewölbegänge der ortsansässigen Traditionskeilerei.

In allen Himmelsrichtungen von Asti aus deuten die Ortsnamen auf die einstige Bedeutung der noch immer wohlhabenden Stadt hin, in der Brauchtümer wie der Palio, ein mittelalterliches Reiterfest, mit Bedacht gepflegt werden. Vorbei an Villafranca d’Asti und Villanova d’Asti geht es Richtung Turin. Im Savoyerstädtchen Venaria Reale vor den Toren Turins hat der monumentale Königliche Palast mit seinen weitreichenden Gärten nach zehnjähriger Restaurierung gerade wieder die Pforten geöffnet. In einem Labyrinth an Räumen und Gängen kann man Ausstellungen des höfischen Lebens bestaunen. Darüber hinaus vermitteln mehrdimensionale Darstellungen einen Einblick in die bewegenden Ereignisse der vergangenen Jahrhunderte.

Zurück in der Gegenwart lockt die lebendige Hauptstadt des Piemont. Das Bild des grauen Autoindustriestandortes erlischt, sobald man sich der magischen Stadt, durch die der Po fließt, genähert hat. Selbst aus der Lingotto, der ersten Fiat-Fabrik mit ihrer einzigartigen Teststrecke auf dem Dach, ist längst ein



Lifestyle-Zentrum mit Einkaufsmeile geworden. Im alten Stil erhalten sind dagegen einige der pompösen Cafés im Zentrum. Zu der Vielfalt an Verlockungen sündiger Süßigkeiten in den prächtigen Schlemmeroasen empfiehlt sich traditionsgemäß eine Tasse „Bicerin“, ein aromatischer Kaffee, verfeinert mit Schokolade und Sahne, nach Art des genia-

len Grafen Cavour. Mit der üppigen Muntermacher-Variante hat der zielstrebige Diplomat schon zu seiner Zeit die Geschmacksnerven zahlreicher Persönlichkeiten getroffen; die zumindest sind in der



Ahnengalerie der Kaffeetrinker verzeichnet. Darunter Friedrich Nietzsche. Doch der ewige Zweifler hat in Turin nicht nur den Kaffee-Genuss entdeckt. Auch die Esskultur bescherte dem Philosophen eine bis dahin nicht gekannte Zufriedenheit: „Ich habe bis heute nicht gewusst, was mit Appetit essen heißt“, schwärmte der 44-Jährige in Briefen nach Hause. Beim Anblick des Symbols der Piemont-Metropole, verkörpert durch die Mole Antonelliana mit ihrem alles überragenden Turm, fühlte sich der Dichter endgültig heimisch wie nie zuvor an einem fremdem Ort.

Charlotte Wolf



## Solaris und der Kalte Krieg Das Bus-Märchen

Annähernd 4.000 Fahrzeuge lieferte Solaris Bus & Coach in seinem zwölfjährigen Bestehen bisher aus. Im Grunde genommen ist das Unternehmen unweit vom westpolnischen Poznan ein „Kind des Kalten Krieges“.



Die Solaris-Arbeitsstätten in Bolechowo. In diesem Jahr sollen das Werk 1.000 Busse verlassen.



Die Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahn AG (BOGESTRA) fährt seit Anfang des Jahres mit einem umweltschonenden Hybridbus vom Typ Solaris Urbino 18 Hybrid. Der 18 Meter lange Gelenkbus schont die Umwelt durch seinen Hybridantrieb, in dem ein Dieselmotor und zwei Elektromotoren zusammenarbeiten. „Wir sind stolz, auch in Nordrhein-Westfalen zu punkten.“ Das sagt gegenüber dem KÜS magazin das Ehepaar Solange Olszewska und Krzysztof Olszewski, die Firmengründer und Familien-Inhaber von Solaris Bus & Coach in Bolechowo, rund 20 Kilometer von Poznan entfernt.



Die Firmengründer und Inhaber Krzysztof Olszewski und Solange Olszewska.

Diese Zukunftstechnologie stammt aus Nordamerika, wo sie sich in Hunderten Stadtbussen bewährte. Inzwischen verkehren entsprechende Solaris-Busse in Dresden, Leipzig sowie im schweizerischen Lenzburg. Die BOGESTRA ist nunmehr der dritte Kunde in Deutschland für dieses Produkt. Das kommunale Verkehrsunternehmen, das in Bochum, Gelsenkirchen und Nachbarstädten tätig ist, bezog bisher insgesamt 31 Busse aus Bolechowo. „Bald rollen weitere Busse dieses Typs in Bremen, Hannover und München“, berichtet Solange Olszewska.

Staats- und Parteichef General Wojciech Jaruzelski das Kriegsrecht verhängt. Tausende Oppositionelle kamen ins Gefängnis, die Streiks mit Hilfe der Armee niedergeschlagen. Und Krzysztof Olszewski konnte nicht mehr in seine Heimat einreisen, die Grenze war vorübergehend geschlossen. Guter Rat war teuer: Er beschloss, in Westberlin zu bleiben und in der Automobilbranche Fuß zu fassen. Nach wenigen Jahren war er Werksleiter beim Bushersteller Neoplan in Westberlin. Später folgte dorthin seine Gattin, eine gelernte und promovierte Zahnärztin: Sie arbeitete zunächst in einer Praxis des Öffentlichen Dienstes. Die Wende kam, die Olszewskis brachten ins Spiel, künftig Busse in Polen zu bauen. Die Entstehung des Mittelständlers geht auf das Jahr 1994 zurück, in dem Krzysztof Olszewski das Handelsbüro Neoplan Polska mit einem 100-prozentigen Familienanteil gründete. Im selben Jahr kamen die ersten Niederflerbusse nach Polen. 1996 entschied der Zuschlag bei einer Ausschreibung für die

Lieferung von Stadtbussen an die Stadt Poznan über den Bau der Busfabrik in Bolechowo. Im September 2001 endete die Zusammenarbeit mit der Firma Neoplan. Seitdem heißt das Familienunternehmen „Solaris Bus & Coach“. Solange Olszewska hing Mitte der 1990er-Jahre ihren sicheren Beruf als Zahnärztin an den Nagel, wechselte ins Unternehmen und kümmert sich seitdem vorwiegend ums Marketing. „Mein Beruf als Medizinerin kommt mir in vielen Verhandlungen zugute, denn viele Partner verhalten sich in zähen Gesprächen ähnlich wie meine ehemaligen Patienten auf dem Zahnarztstuhl“, sagt sie.

### 12 Jahre am Markt

Solaris produziert Stadt-, Überland-, Reise-, Trolley- und Sonderbusse. Innerhalb von weniger als zehn Jahren avan-

cierte das mittelständische Unternehmen zum Leader auf dem polnischen Markt für Stadtbusse und erreichte bedeutende Marktanteile in europäischen Ländern. „Und, darauf legt Solange Olszewska besonderen Wert, „unsere Fahrzeuge entsprechen den höchsten Qualitätsstandards und erfüllen die strengsten europäischen Umweltschutznormen.“ Gegenwärtig beschäftigt das Unternehmen rund 1.300 Mitarbeiter. Im vergangenen Jahr wurden über 700 Busse an Kunden im In- und Ausland. Damit stieg die Gesamtzahl auf über 4.000, die seit 1996 in knapp 120 Städten in 18 Ländern fahren, unter anderem in Tschechien, Estland, Frankreich, Schweden, Deutschland, Norwegen, Dänemark oder der Schweiz. Derzeit arbeiten im Technischen Büro über 50 polnische Ingenieure, die sich an heimischen, europäischen oder us-amerikanischen Hochschulen ihr Rüstzeug holten. Viele von ihnen sammelten wertvolles Know-how bei renommierten europäischen Konzernen. Nun entwickeln sie auch diverse Spezialbusse: so Flughafenbusse, ein mobiles Kosmetikstudio oder die mobile Blutentnahmeambulanz. Letztere Busse verfügen über sechs Blutentnahmeplätze, Speicher zum Blut Aufbewahren, Arztzimmer sowie einen Miniwarterraum. Ein spezielles Stromaggregat sorgt für den Betrieb der Geräte ohne externe Stromversorgung.

### Achse Berlin – Warschau und Dubai

Poznan, das ungekrönte Wirtschaftszentrum Polens, liegt auf halben Weg zwischen Berlin und Warschau. Beide Metro-

polen schätzen die Solaris-Busse: Auf den Straßen der Weichsel-Stadt fahren fast 400, in der Spreestadt sind es annähernd 300. Solange Olszewska: „Wir nutzen die geografische Lage zwischen Berlin und Warschau. Jetzt aber bei offenen Grenzen.“ Aber auch in Dubai ist Solaris präsent. Im laufenden Jahr gehen insgesamt 225 Stadtbusse auf die Reise in das Emirat, zudem ist ein fünfjähriger Wartungsvertrag unter Dach und Fach. Wegen der besonderen klimatischen und kulturellen Situation sind für diesen Markt die Busse mit zahlreichen Features ausgestattet. So gibt es in allen Fahrzeugen eine sogenannte Familienzone: zwischen dem ersten und zweiten Einstieg befindet sich ein durch Glaswände abgetrennter Bereich für Frauen und Kinder. Über den Eingängen der Fahrzeuge sind Luftvorhänge eingebaut. Durch die kalte Luft wird die bei geöffneten Türen eindringende Hitze aufgehalten, da die Außentemperaturen in Dubai überdurchschnittlich hoch sind. Eine spezielle Kapselung des Antriebsstrangs und der Kühlanlage tragen den schwierigen Bedingungen mit häufigen Sandstürmen Rechnung. Deshalb sind auch die äußeren Teile der Klimaanlage durch zusätzliche Filter geschützt. Zudem sind die Busse videoüberwacht.

### Expansion geht weiter

„Wir expandieren weiter. Im laufenden Jahr wollen wir die Schallmauer von 1.000 Bussen erreichen. Dass wir mit Solaris so erfolgreich sind, damit hätten wir vor 20 Jahren nie gerechnet. Für uns und Millio-

nen von Menschen war es seinerzeit unvorstellbar, in einer Welt ohne Grenzen zu leben und zu arbeiten. Wir sind sehr stolz, dass unsere Busse ‚frei‘ in Europa und anderswo rollen. Auch unsere Kinder arbeiten bereits im Familienunternehmen“, sagt Solange Olszewska.

Erwin Halentz

## Solaris Urbino 18 Hybrid

Der parallele Hybridantrieb des 18 Meter langen Gelenkbusses kombiniert einen 250 kW (340 PS) leistenden Dieselmotor von Cummins mit dem Ep DRIVE von Allison Transmission. In diesem zentralen Antriebsmodul leisten zwei Elektromotoren mit jeweils 75 kW, während Kupplungen und Planetengetriebe für die optimale Mischung der Kraftzufuhr sorgen. Durch den elektrischen Antrieb kann beim Bremsen Energie zurückgewonnen werden, die in speziellen Batterien gespeichert wird und für den nächsten Anfahrvorgang wieder zur Verfügung steht. Damit reduziert das Fahrzeug Kraftstoffverbrauch und Emissionen. Im Hybridbus finden 130 Fahrgäste Platz, davon 50 auf Sitzplätzen. Klimaanlage, getönte Verglasung und eine Klapprampe für Rollstuhlfahrer sorgen für angenehme Fahrt. Zudem profitieren die Passagiere dank des aus den zwei „Herzen“ Dieselmotor und Elektroantrieb bestehenden Hybridantriebs von sanfter Fahrdynamik und geringem Geräuschpegel. Das Hybridsystem produziert bis zu 30 Prozent weniger CO<sub>2</sub> und bis zu 39 Prozent weniger Stickoxide als bei vergleichbaren konventionell angetriebenen Bussen. Die Feinstaubbelastung der Umwelt wird sogar um bis zu 90 Prozent reduziert. Zudem verringert die Hybridtechnologie den Verschleiß der Bremsen und damit den Wartungsaufwand.



1958 konnte Wolfgang Graf Berghe v. Trips die erste Europa-Bergmeisterschaft für Porsche erzielen. Hier ist er am Gaisberg im 718 RSK Spyder auf dem Weg zum Sieg. (Quelle: Porsche AG)



Der 550 A Spyder beim 1.000 Kilometer-Rennen auf dem Nürburgring 1956 mit Graf Berghe von Trips am Steuer. (Quelle: Porsche AG)

Am 4. Mai 2008 wäre Wolfgang Alexander Graf Berghe von Trips 80 Jahre alt geworden – Deutschlands vielleicht größter Rennfahrer

## Viel mehr als der „Schumi der 50er und 60er“

Am 4. Mai 2008 wäre er 80 Jahre alt geworden. Viele Menschen, die dem Motorsport über Jahre und Jahrzehnte hinweg verbunden sind, sind sich in ihrem Urteil über ihn einig: Trotz eines Michael Schumacher, trotz eines auf der Rennstrecke scheinbar unfehlbaren Fahrers, der sieben Mal die Formel-1-Weltmeisterschaft gewann: Dieser Mann von adligem Geschlecht, dem vor mehr als 45 Jahren der Tod die höchsten Weihen entriß, war der beste und kompletteste Rennfahrer, der je auf deutschem Boden aufgewachsen ist.

Sein Tod mit 33 Jahren am 10. September 1961 in Monza, bei dem er weitere 15 Menschen mit in den Tod riss, war weitaus spektakulärer und schlagzeilenträchtiger als sein kurzes Leben, das er erst mit Mitte 20 den berühmtesten Rennstrecken dieser Welt zuführte.

10. September 1961: Millionen Deutsche sitzen an ihren Radiogeräten, um Ohrenzeugen zu sein, wenn erstmals in der Geschichte des Automobilsports ein Deutscher den Weltmeistertitel holt und in die Fußstapfen eines Juan Manuel Fangio oder Alberto Ascari tritt. Ein paar unscheinbare Pünktchen, eine Selbstverständlichkeit fast, fehlen dem Grafen aus dem Rheinland, um sich im Ferrari die Krone des Motorsports aufzusetzen, doch das Rennen auf der legendären Rennstrecke endet in einer Katastrophe. Trips, einziger Sohn und letzter Spross einer rheinischen Adelsfamilie, kommt aus der zweiten Runde des Autodroms von Monza nicht mehr zurück. In einem Zeitalter, in dem weder Live-Übertragungen im Farbfernsehen, geschweige denn Wiederholungen und explizite Kamera-Einstellungen aus dem Cockpit überhaupt zum allgemeinen Sprachschatz gehörten, dauerte es lange, bis aus der ban-

gen Erwartung endlich traurige Gewissheit wurde. Wolfgang Graf Berghe von Trips hat seinen Unfall in der Südkehre, eine Kollision mit dem Schotten Jim Clark im Lotus, nicht überlebt. Weitere 15 Personen starben mit ihm.

Gewissermaßen als „erster deutscher „Yuppie“ und der letzte „edle Ritter“ zugleich in den Geschichtsbüchern fest zementiert. Doch Ruhm und Ehre, die ihm in den letzten Jahren seiner Rennfahrer-Karriere zuteil wurden, fußen auf harter Arbeit. Und auf der Fähigkeit, aus Niederlagen auch in der persönlichen Einsamkeit zu lernen.

Der Mythos Trips, der im Jahr 1961 die Formel-1-Weltmeisterschaft vor seinem Ferrari-Kollegen Phil Hill anführte, ist auch heute ungebrochen. Das Andenken an ihn, dem der Weltmeistertitel posthum zugesprochen wurde, wird heute bewahrt von der „Gräflichen Berghe von Trips'sche Sportstiftung zu Burg Hemmersbach.“ Die Burg liegt im Kerpener Ortsteil Horrem, inmitten des Braunkohlenreviers, dreißig Kilometer

westlich von Köln. In der dortigen alten Wasserburg, zogen die Eltern Thessa und Eduard Graf Berghe v. Trips ihren einzigen Sohn Wolfgang groß. In der „Villa Trips“ in Kerpen wird in einem großartigen Rennsportmuseum die Erinnerung an den Grafen wach gehalten. Neben den vielen Erinnerungstücken ist dort auch der Helm ausgestellt, den er bei seinem tödlichen Unfall in Monza trug.

Das Museum ist für alle Freunde des Motorsports eine Reise wert, weil es die Erinnerung an den vielleicht größten deutschen Rennfahrer wach hält, Und – es ist garantiert Schumi-freie Zone – gerade in Kerpen ...

Jürgen C. Braun

Zum 80. Geburtstag von Wolfgang Graf Berghe von Trips erscheint: Reinhold Louis (Hg): Vom Rittergut zur Rennstrecke. Das kurvenreiche Leben des Wolfgang Graf Berghe von Trips. Marzellen Verlag Köln; 19,95 Euro.



Der 23-Jährige Cong fu Cheng.



Welche Planspiele hinter Volkswagens Neueinstieg als Motorenhersteller in der Formel 3 stecken

## Eine kleine Serie für die große Welt

Der Motorsport hat viele Facetten. Erfolgreiche und eher niederschmetternde. Unvorhersehbare und solche, die „wie am Schnürchen“ liefen. Kris Nissen hat sie alle erlebt wie kaum ein anderer. Der Däne ist heute als Motorsportdirektor für alle Aktivitäten von Volkswagen auf diesem Gebiet verantwortlich. Er hat die Sonnenseite der Szene (Rekordsieger beim 24-h-Rennen in Le Mans, Deutscher Formel-3-Meister, Formel 1 mit Zakspeed) ebenso erlebt wie die dunklen Seiten.

Im japanischen Fuji überlebte er in den 80ern in einem Gruppe-C-Porsche einen furchterlichen Feuerunfall wie durch ein Wunder. Gezeichnet davon ist er bis heute. Die Absage der „Rallye Dakar“ in diesem Jahr wegen der massiven terroristischen Bedrohung musste der akribische Arbeiter und Perfektionist Nissen ebenso verkraften wie sie auch im Namen seines Arbeitgebers gut heißen.

Seit Herbst vergangenen Jahres hat der Däne und mit ihm Volkswagen Motorsport, ein neues „Lieblingskind“, das Europas größtem Autobauer nicht nur einstige Erfolge zurückbringen, sondern ihm auch den Boden auf Märkten sichern soll, die in Zukunft glänzende Geschäfte versprechen. Im fernen Osten nämlich. Per-

spektivisch arbeitet VW Motorsport deshalb nach seinem Debüt als Motorenhersteller im September 2007 auf eine erfolgreiche Zukunft in der Formel-3-Euroserie hin. „Die Zeit bei Bertram Schäfer hat mich geprägt für meine ganze weitere Laufbahn. Sie war der Anfang meiner großen Karriere“, erinnerte der „Wikinger“, als die Wolfsburg im Herbst vergangenen Jahres ihren Wiedereinstieg mit „großem Bahnhof“ verkündeten, an seine eigene erfolgreiche Formel-3-Zeit. Wobei sie zu erkennen gaben, welche strategischen Gedankenspiele hinter dieser Konzernentscheidung stecken. Mit der Verpflichtung des chinesischen Piloten Cong Fu Cheng hat VW sicher gestellt, dass nicht nur die Rennserie, sondern auch die Motoren von Volkswagen und deren Zuverlässigkeit ein Thema mit hoher Relevanz auf einem der größten Märkte der Zukunft sein werden.

Doch die Ambitionen der „Wölfe“ in der Formel-3-Euroserie sind denen eines „Global player“ angemessen. Insgesamt

acht Fahrer aus sechs Nationen starten mit dem dafür neu entwickelten Motor. Das Aggregat basiert auf dem 150 PS starken Vierzylinder 2.0 FSI und leistet in der Rennserie reglementkonform rund 210 PS. Der 23-Jährige Cong Fu Cheng stammt aus Peking und lebt in England. Er nahm zuvor in der Britischen Formel-3-Meisterschaft teil und vertritt zurzeit die Farben Chinas in der A1GP-Rennserie, in der er bereits ein Podiumsergebnis erzielte.

Die Deutschen Maximilian Götz (Uffenheim) und Jens Klingmann (Leimen) sowie Cong Fu Cheng und Martin Plowman (Großbritannien) starten für das italienische Team RC Motorsport. Für die französische Equipe von Signature treten die Red-Bull-Junioren Stefano Coletti (Monaco) und Jean Karl Vernay (Frankreich) sowie Franck Mailleux (Frankreich) und Eduardo Mortara (Italien) an.

Saisonauftritt ist am 12. und 13. April 2008 im Rahmen der DTM in Hockenheim. Die Rennserie umfasst insgesamt 20 Rennen an zehn Wochenenden in Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Niederlande und Spanien.

Jürgen C. Braun