

Rudolf Caracciola, fast vergessener Weltstar

Es war eine ruhige Zeit und dennoch eine Zeit des Aufbruchs in die fortschreitende Technisierung als am 30. Januar 1901 Rudolf Caracciola, als Sohn einer gutbürgerlich, wohlhabenden Familie das Licht der Welt, in Remagen am Rhein, erblickte.

Sein Leben sollte bestimmt sein als Erbe das Hotel Fürstenberg in die nächste Generation zu führen, aber es kam ganz anders. Schon als Lausbub interessierte er sich mehr für diese neumodische Technik die man Automobil nannte. So unternahm er seine ersten Versuchsfahrten auf einem „geliehenen“ Automobil eines Hotelgastes, der vom Ausflug des kleinen Rudi nichts mitbekam. Schon als 12 jähriger forderte er regelmässig Autoprospekte an und als die Hersteller merkten das da jemand ist, der als vermeintlicher Käufer, großes Interesse zeigte, schickten Sie Ihre Vertreter die dann nur allzu verwundert waren, als Sie, eine Verkaufsgespräch mit Abschluss vor Augen, einem 12 jährigen gegenüber saßen, der Sie mit Fragen löcherte. Nachdem der junge Rudi den hauseigenen Rheindampfer aus Versehen fast versenkte, war sich die Familie darüber im Klaren das Ihr Sohn kein Hotelier werden wird, obwohl das nach dem Tod des Vaters sein vorbestimmter Weg werden sollte.

Man schickte Ihn 1923 als Volontär zu Fafnir nach Aachen, einem der vielen kleinen Automobilhersteller der damaligen Zeit. Dort erlaubte man Ihm an kleinen Rennveranstaltungen teil zu nehmen und so erreichte er einen 4. Platz bei seinem ersten Rennen. Kurz danach stand er schon als Sieger auf dem Treppchen, auf der Opel Rennbahn in Rüsselsheim. Er fand Gefallen am Rennen fahren und der nächste Klassensieg ließ nicht lange auf sich warten. Er gewann das ADAC Rennen in Berlin auf einem geliehenem Ego, einem Kleinwagen mit immerhin 6PS.

Um ein junges Mädchen vor Zudringlichkeiten zu beschützen, legte er sich mit einem belgischen Besatzungssoldaten an, was zur Folge hatte das er aus dem Gebiet verschwinden musste. So schickte Ihn Fafnir nach Dresden um dort Autos zu verkaufen, was Ihm aber nur leidlich gelang. Durch seine ersten kleinen Erfolge hoch motiviert, spazierte der junge Rheinländer zu Mercedes und stellte sich vor. Ich will Rennfahrer werden, lauteten etwa seine Worte. Amüsiert von dem Mut des schwächigen jungen Mannes, gab Mercedes Ihm die Chance erst einmal Autos zu verkaufen und später könnte man denn über seinen Wunsch sprechen.

Man gab ihm 100 Reichsmark im Monat und die Gelegenheit ab und an mal an Rennen teilnehmen zu dürfen. Das wusste der junge Caracciola zu nutzen. Bereits 1923 machte er bei der ADAC Reichsfahrt auf Mercedes, mit einem Klassensieg auf sich aufmerksam. Das damals bekannte Herkules Bergrennen in Kassel, konnte er ebenfalls mit einem Sieg krönen. Nach sporadischen Renneinsätzen, unter anderem den Sieg beim Rennen im Teuteburger Wald 1924, war Mercedes nun auch klar das dieser Rohdiamant gefördert werden sollte. So kam Rudolf Caracciola bereits 1925 zu insgesamt 8 Rennsiegen, was Ihn auch wirtschaftlich weiter brachte. Es ging Ihm gut und das sollte so bleiben. In dieser Zeit lernte er auch seine erste Frau Charly kennen, die Ihn fortan zu den Rennen begleitete.

Seinen internationalen Durchbruch schaffte er 1926 mit dem Sieg auf der Berliner Avus vor hunderttausenden von Zuschauern, in einem Mercedes SSK. In diesem Rennen war alles enthalten was Ihn während seiner ganzen Karriere immer begleiten sollte. Der Tod und der Regen. Ihm wurde bewusst das Rennen fahren sehr gefährlich, oft sogar tödlich sein kann und die Tatsache das er aus irgend einem Grund im Regen viel schneller fahren konnte als Alle anderen, was Ihm später den inoffiziellen Titel eines „Regenmeisters“ einbrachte. Mit den 17.000,- Mark die er für seinen Sieg bekam, eröffnete er am Kurfürstendamm ein Mercedes Autohaus, fuhr aber trotzdem weiter Rennen und überließ das Verkaufen Anderen.

Die Erfolgsserie hielt auch 1927 an, wo er mit dem Mercedes Typ S erstmalig am neu gebauten Nürburgring in der Eifel gewann. Im gleichen Jahr folgten weitere Siege, unter anderem bei der Tourist Trophy in Irland, und gute Platzierungen wie z.B. ein dritter Platz in Monaco, wo er mit seinem schweren Mercedes eigentlich chancenlos war, gegen die kleinen, schnellen und wendigen Bugattis.

1927 wurde in Italien ein Strassenrennen über 1000 Meilen, von Brescia nach Rom und wieder nach Brescia, die weltberühmte Mille Miglia, ins Leben gerufen, die bis dato ausschließlich von Italienern auf Alfa oder Bugatti gewonnen wurde. Mercedes schickte 1930 seinen besten Fahrer mit einem SSK und Mechaniker Sebastian nach Brescia. Es reichte für Caracciola zu einem beachteten Klassensieg, dem bereits ein Jahr später der Gesamtsieg bei der Mille Miglia 1931 auf Mercedes folgte. Mittlerweile zu einem wohlhabenden Mann geworden hat Caracciola schon Ende der 20er Jahre sein Domizil am Luganer See gefunden, die Casa Scania, welche er mit der Zeit immer weiter ausbaute. Hierhin zog er sich nach den Rennen zurück um neue Kraft zu schöpfen. Obwohl das Jahr 1931 für Ihn und Mercedes sehr erfolgreich war, machte die Weltwirtschaftskrise

auch vor Mercedes nicht halt, die sich aus finanziellen Gründen Ende 1931 vom Rennsport offiziell zurück zogen. Es wurden lediglich Privatfahrer noch mit Teilen versorgt.

Enttäuscht von dieser Entscheidung ging Rudi nach Italien um dort bei Alfa Romeo erstmalig einen Monoposto zu fahren. Mit dem 2,6 L Alfa war er von Anfang an sehr schnell und gewann neben dem GP von Monza auch das Eifelrennen bis es dann nach Berlin zur Avus ging, wo er vom Publikum ausgepöfeln wurde, weil er ein ausländisches Auto fuhr. Nach einem atemberaubenden Duell mit dem aufstrebenden neuen Fahrer, Manfred von Brauchitsch, der mit einem privaten und mit einer Stromlinienkarosse verkleideten Mercedes SSK sehr schnell war, musste sich Caracciola knapp geschlagen geben.

Anfangs wurde der Alfa von Caracciola in der deutschen Rennfarbe weiss lackiert. Die Italiener waren sich unsicher ob der Deutsche schnell genug ist und mit dem Team mithalten konnte. Nachdem der sich als sehr fairer Sportsmann gegenüber dem italienischen Held, Tazio Nuvolari, der in Monaco technische Probleme hatte, erwiesen hat, traf Alfa die Entscheidung das der deutsche mit dem italienischen Namen nun auch in Alfafarbe an den Start gehen darf. Caracciola dankte es mit insgesamt 14 Siegen die er für die Mailänder einfuhr.

Trotz aller Erfolge war Ende 1932 auch bei Alfa Romeo das Ende der Rennaktivitäten gekommen.

Kein neuer Vertrag für 1933. Caracciola war wieder sehr enttäuscht, schaute aber nach vorn, indem er mit seinem Freund, dem Monegasen Louis Chiron, ein eigenes Team gründete. Sie kauften sich 2 Alfa P3 und starteten die neue Saison als Scuderia CC. Abgesehen davon das Ende Januar 1933 Hitler an die Macht kam, war das Jahr auch für Rudolf Caracciola von Schmerzen und Schicksalsschlägen geprägt.

Schon bei seinem ersten Training in Monaco verunfallte er so schwer das das Ende der Karriere gekommen schien. Nach vielen Operationen, durch den bekannten Dr. Putti, konnte er das Krankenhaus in Bologna nach Monaten erst wieder verlassen. Die Folge des Monaco Unfalles war ein um 5cm verkürztes Bein welches ihm durch das Fehlen der Beckenpfanne, große Schmerzen verursachte. Er zog sich in die Berge zurück, nichts ahnend das ihn dort ein Schicksalsschlag ereilen sollte, von dem er sich nur sehr schwer erholen konnte. Bei einem Lawinenunglück kam seine Frau Charly ums Leben. Niemand konnte zu diesem Zeitpunkt ahnen, das dieser gebrochene und von Schmerzen geplagte Mann, jemals wieder ins Leben und auf die große Sportbühne zurück kehren sollte, nur einer glaubte an ihn, sein Freund und Rennleiter Alfred Neubauer, der ihn 1933 besuchte um fest zu stellen ob er für die Saison 1934 wieder mit seinem Schützling planen konnte. Rudi konnte ihn überzeugen und so bekam Rudolf Caracciola einen neuen Vertrag für 1934. Es war ein hoffnungsvolles Jahr und sollte der Grundstein werden für eine unvergessene Weltkarriere dieses außergewöhnlichen Fahrers. Die Ära der Silberpfeile nahm ihren Anfang mit dem neu entwickelten W 25. Zeitgleich wurde von Dr. Ferdinand Porsche in Zwickau ein neuer Rennwagen für die Auto Union entwickelt der mit einem gänzlich neuen Konzept für Furore sorgte, dem Heckmotor mit 3L Hubraum und 16 Zylindern, gefahren unter anderem vom Bergmeister Hans Stuck und ab 1935 vom unvergessenen Bernd Rosemeyer. Aber noch musste Caracciola den Beweis antreten das er nach seinem schweren Unfall überhaupt wieder in der Lage war Rennen zu fahren oder ob die starke körperliche Beanspruchung nicht doch zuviel für ihn ist. Erste Testfahrten auf der Avus zeigten das er seine Schnelligkeit nicht verloren hatte, aber die Avus ist kein Maßstab, erst das Klausenrennen mit seinen vielen Kurven und natürlich der Nürburgring der von Mensch und Maschine Alles abverlangt, sollten zeigen ob Rudi wieder der Alte ist. Sein erstes Rennen, auf dem W 25, fuhr er in Spanien 1934, wo er in Führung liegend das Cockpit an Fagioli abgeben musste, da die Schmerzen im Bein unerträglich waren. Fagioli gewann das Rennen und es war klar das Caracciola so schnell wie eh und je ist, aber die Ausdauer noch fehlt.

Man gab ihm die Zeit die er brauchte um wieder anzugreifen. Das war auch gut so, denn bereits 1935 begann mit dem legendären Hitzerenne in Tripolis, wo er einen fantastischen Sieg einfahren konnte, dem weitere in diesem Jahr folgten. Er wurde 1935 Europameister für Rennwagen und deutscher Bergmeister.

Durch die Machthaber in Berlin angestachelt, in Person des Korpsführers Hühnlein, wurden in dieser Zeit immer wieder Rekordwochen ausgeschrieben. Es ging darum die Welt von der überragenden deutschen Technik zu überzeugen. Bereits 1934 fuhr Caracciola internationale Geschwindigkeitsrekorde ein und hält auch bis heute noch den Weltrekord, gefahren auf einer öffentlichen Straße, von 432,5 km/h.

Nachdem beim Masarykrennen 1935, der junge Bernd Rosemeyer erstmals auf Auto Union siegreich war, ging sein Stern 1936 auf. Obwohl von Rudolf Caracciola immer mal wieder in seine Schranken verwiesen, gelang Bernd Rosemeyer, dem einzigartigen Ausnahmetalent, 1936 durch viele Siege in Grand Prix's der Titel Europameister 1936. Auch muss man fairer Weise dazusagen das die Auto Union 1936 das bessere Auto hatte und es dadurch Caracciola sichtlich schwer viel gegen den 10 Jahre jüngeren und vor allem gesunden Bernd Rosemeyer zu bestehen.

Das sollte sich 1937, nach der Weiterentwicklung des Mercedes W25, wieder ändern. Nun fuhren die beiden größten Fahrer dieser Ära, Rudolf Caracciola und Bernd Rosemeyer, auf gleichwertigem Material und wieder einmal sollte sich die große Routine und die Disziplin eines Caracciola's durchsetzen. Während Bernd Rosemeyer 1937 in den USA den Vanderbilt Cup gewann, war es Caracciola der sich 1937 über seinen zweiten Europameister Titel freuen durfte.

Ebenfalls 1937 verlor Mercedes den Geschwindigkeitsrekord an den überragend fahrenden Bernd Rosemeyer, der auf einem stromlinien Auto Union als erster Mensch auf öffentlicher Straße über 400 km/h fuhr. Das ließ Mercedes nicht ruhen. Man wollte vor der großen Automobilausstellung 1938, den Titel wieder nach Stuttgart holen und so war es eine folgenschwere Entscheidung der obersten, nationalen Sportbehörde, im Januar 1938 Rekordfahrten auf der Autobahn Frankfurt-Darmstadt anzusetzen. Da Mercedes antrat, war auch die Auto Union gezwungen an dieser unsinnigen Rekordfahrt im Winter in Deutschland, teil zu nehmen.

Caracciola startete im morgengrauen mit seinem Silberpfeil und erreichte die Rekordgeschwindigkeit von 432,5 km/h. Der Rekord gehörte wieder Mercedes, wäre aber wieder verloren gegangen wenn das Schicksal nicht so brutal zugeschlagen hätte, dadurch das Bernd Rosemeyer zur falschen Zeit an falscher Stelle war. Nachdem er über 440 km/h schnell unterwegs war erfasste ihn eine Windböe die den Wagen sofort aus der Spur drückte und auch die große Fahrkunst eines Rosemeyers konnte die Katastrophe nicht verhindern. Obwohl Caracciola ihn noch gewarnt hatte, der Wind frischt auf, lass es für heute gut sein, fahr doch morgen, ließ sich der junge Heißsporn nicht davon abbringen zu starten. Seinen Mut bezahlte er mit dem Leben und der Motorsport verlor eines seiner größten Ausnahmetalente.

Bereits 1937 trat Rudolf Caracciola ein zweites Mal vor den Traualtar und heiratete die Frau, die ihm in schweren Stunden zur Seite stand, Alice genannt „Baby“. Sie lebten abseits vom Renntrubel in der Casa Scania am Luganer See. Immer wieder versuchten Regierungsvertreter den berühmten Rennfahrer „heim ins Reich“ zu holen, aber Caracciola, der politisch, wie die meisten andern auch, völlig desinteressiert war, lehnte ab und begründete seinen Wohnort bei zu behalten damit, das dieses Klima für seine Gesundheit wichtig ist. Nachdem Mercedes seine Silberpfeile, ähnlich wie die Auto Union, wo jetzt der große Mantuaner Tazio Nuvolari, den tödlich verunglückten Bernd Rosemeyer ersetzte, immer weiter entwickelte, was in beiden Fällen mit Leistungsdaten von über 600PS endete, bekam Caracciola 1938 einen ernst zu nehmenden Fahrer ins Team, den ehemaligen Mechaniker von Fagioli, Hermann Lang, der bereits durch Rennsiege auf sich aufmerksam machen konnte und dessen Karriere 1939, nachdem er Europameister wurde, durch Ausbruch des Krieges jäh unterbrochen wurde. So bildete sich die erfolgreichste Rennmannschaft der Vorkriegsära mit Rudolf Caracciola, dem ewigen Pechvogel, Manfred von Brauchitsch, dem jungen erfolversprechenden Engländer Richard, „Dick“ Beattie Seaman und Ex-Rennmechaniker Hermann Lang. Am Ende war es wieder einmal mehr Rudolf Caracciola, der trotz seiner Behinderung nach seinem Monaco Unfall, nun seinen dritten Europameistertitel nach Hause holen konnte.

Das Jahr 1939 wurde sportlich überschattet von dem tragischen Unfalltod des jungen Briten Seaman, der in Spa bei regennasser Fahrbahn die Kontrolle über seinen Wagen verlor und ums Leben kam. Es wurde das Jahr des Hermann Lang, mit dem sich der alternde Star Caracciola nicht immer einig war. Es war die Zeit einer beginnenden Wachablösung gekommen. Obwohl Caracciola immer noch bei den schnellsten war, mehrten sich die Vorwürfe das Lang das bessere Material bekam. Das Alles wurde durch den nahenden Krieg, zur reinen Makulatur. Nachdem Tazio Nuvolari den letzten großen Preis 1939 gewann, gingen in Europa die Lichter aus, und eine unvergessene Ära heroischen Rennsports fand sein tragisches Ende.

Rudolf Caracciola zog sich in die Casa Scania zurück, wo er noch bis 1941 von Mercedes eine Art Ruhegeld bezog, welches auch ehemalige Direktoren bekamen. Er und seine Frau Baby litten keine Not. Trotzdem war er mit sich im Unreinen. Was sollte er tun? Er hat sein Leben lang Rennen gefahren und nun mit Ende 30, war 's das schon? Mercedes versprach ihm das er einen W 165, den kleinen 1,5 Liter Rennwagen, der nur einmal in Tripolis zu einem vielbeachteten Erfolg kam, bekommen würde um nach Kriegsende wieder zu fahren. Er bekam den Wagen 1946 und fuhr auf einer abgesperrten Straße in Zürich. Er wollte sich für die 500 Meilen von Indianapolis anmelden und mit dem W 165 starten. Das verhinderte die englische Bürokratie und so fuhr er mit seiner Frau ohne Wagen nach Amerika. Dort traf er seinen Freund Joe Thorne, der verletzungsbedingt nicht an dem 500 Meilen Rennen teilnehmen konnte. So bot er Caracciola seinen Thorne Spezial an und Caracciola nahm das Angebot an. Amerikanischer Rennsport war von je her anders und so kam es das der mittlerweile 46 jährige Caracciola erstmalig mit einer Art Helm fahren musste, der ihm aber kurze Zeit später wahrscheinlich sein Leben rettete. Es wurde nie endgültig geklärt wie es zu dem Trainingssturz bei der Qualifikation kam, jedenfalls war das Auto komplett zerstört und Caracciola für Monate ans Krankenbett gefesselt. Für die Hulmanns, Besitzer des Indianapolis Motor Speedways, war es eine Geste der Freundschaft für den berühmten Fahrer, der mittlerweile Schweizer Staatsbürger war, alle Kosten seines Aufenthaltes zu

übernehmen. Nach seiner Genesung kehrte er zurück in die Schweiz und übernahm Werbeaufträge für Standardoil und weitere Unternehmen. Natürlich repräsentierte er weiterhin das Haus Mercedes Benz. Als er mit 52 Jahren gefragt wurde ob er wieder Rennen fahren würde, war seine Antwort eindeutig. Bei entsprechender Werksunterstützung auf jeden Fall, er fühlte sich noch fit genug. Das genau konnte er tatsächlich 1952 bei der legendären Mille Miglia, wo er gegen die gesamte Weltelite antrat, erneut unter Beweis stellen, in dem er auf dem neuen Mercedes 300 SL Flügeltürer, einen beachtlichen 4. Platz herausfuhr, genau 21 Jahre nach seinem Gesamtsieg. Das brachte ihm große Achtung in der Szene, eben mit 52 Jahren noch so gut zu sein und nichts verlernt zu haben.

Trotz dieses schönen Erfolges tickte die Uhr und die größte Karriere des erfolgreichsten Mercedes Fahrers aller Zeiten, neigte sich seinem unvermeidlichen Ende entgegen.

Er kehrte 1952 noch einmal in den aktiven Sport zurück. Er fuhr mit Paul Kurrle 1952, auf Mercedes Benz 220 die Rallye Monte Carlo und gewann zusammen mit Hermann Lang und Karl Kling den Mannschaftspreis.

Er wusste zu diesem Zeitpunkt noch nicht das dies der letzte Erfolg in einer langen Reihe von Rennsiegen sein sollte, als er 1952 beim Großen Preis von Bern mit dem Flügeltürer antrat. In Führung liegend verlor er selbige gegen den stark fahrenden Karl Kling und bei der Aufholjagd blockierte eine Bremse und er prallte frontal gegen einen Baum. Dies war das Ende und er wusste es. Nun war das andere Bein so schwer verletzt das er keine Rennen mehr fahren konnte. Nach einem weiteren langen Krankenhaus Aufenthalt wurde ihm bewusst, das seine Zeit vorbei war. Natürlich wurde er weiterhin von Mercedes zu Veranstaltungen eingeladen um seiner Repräsentationspflicht nach zu kommen. Er kümmerte sich wieder um das Autogeschäft. Er verkaufte Mercedes Benz Fahrzeuge an englische und amerikanische Besatzung Soldaten, die stolz waren das Ihr Verkäufer der weltberühmte Rennfahrer Rudolf Caracciola ist.

Rudolf Caracciola litt schon seit längerem unter einer Leberinfektion, welche leider immer schlimmer wurde. 1959 im Alter von 58 Jahren, erfuhr er in Lugano von einem Spezialisten aus Kassel, Prof. Kalk, in dessen Obhut er sich dann begab. Es ging Ihm schon wieder etwas besser und er machte mit seiner Frau Zukunftspläne, was eigentlich ein gutes Zeichen ist, aber leider war die Leberinfektion schon so weit voran geschritten, das auch die Kunst eines Prof. Kalk, ihm nicht mehr helfen konnte.

Er starb am 28. September 1959 in Kassel. Die Daimler Benz AG verabschiedete sich von Rudolf Caracciola mit einer würdigen Trauerfeier im Kreis seiner Frau, den Rennfahrer Kollegen und Mechanikern die Ihn über viele Jahre begleitet haben.

54 Jahre später, im Jahr 2013 hoffen wir, Eduard Neitzke und Hagen Kruse, mit unserer Veranstaltung, dem Grand Prix in Memorial Rudolf Caracciola, diesem großen Sportsmann ein würdiges Denkmal zu setzen und dafür zu sorgen das seine Leistungen niemals in Vergessenheit geraten.

EDUARD NEITZKE