

Rudolf Caracciola – aus Remagen

Größte Siege:

Titel	Jahr
Europameister	1935, 1937, 1938
Großer Preis von Deutschland	1926, 1928, 1931, 1932, 1937, 1939
Großer Preis von Italien	1934, 1937
Großer Preis von Frankreich	1935
Großer Preis der Schweiz	1935, 1937, 1938
Großer Preis von Belgien	1935
Großer Preis von Spanien	1935
Großer Preis von Monaco	1936
Mille Miglia - 1000 Meilen von Brescia	1931

Rudolf „Karratsch“ Caracciola (* 30. Januar 1901 in Remagen; † 28. September 1959 in Kassel) war der erfolgreichste deutsche Automobilrennfahrer der Vorkriegszeit.

Caracciolas Eltern waren begeisterte Motorsportler – und bereits im Alter von 15 Jahren durfte er mit Sondererlaubnis den Führerschein machen. Seine mehr als 30 Jahre währende Rennkarriere begann auf dem Motorrad. Mit 21 Jahren gewann er 1922 das Rennen „Rund um Köln“, worauf ihn die Fafnir-Automobilwerke als Werksfahrer zum AVUS-Rennen nach Berlin schickten. Nach einem respektablen 4. Platz und einem bald darauf folgenden Sieg auf einem Ego-Kleinwagen im Berliner Grunewald-Stadion bewarb sich Caracciola bei Daimler-Benz und stieg zur Ära der Kompressor-Fahrzeuge als Rennfahrer ein. 1923 fuhr er als Werksfahrer auf dem Mercedes Tourensportwagen 6/25/40 PS in Baden-Baden sein erstes Rennen und erzielte noch im selben Jahr elf weitere Siege.

Im Jahre 1926 gewann er auf einem Mercedes überraschend unter widrigen Wetterbedingungen den ersten Großen Preis von Deutschland auf der Berliner AVUS. Im Jahr darauf gewann er das erste Autorennen auf dem neu gebauten und laut seiner Aussage „bärgig schweren“ Nürburgring. Die dortige enge Linkskehre *Karussell* befuhr er einige Jahre später als erster absichtlich unter Zuhilfenahme des Straßengrabens auf der Innenseite, wodurch deutlich höhere Geschwindigkeiten möglich waren. Daraufhin wurde das Karussell mittels Betonplatten als Steilkurve

befestigt und somit regulärer Teil der Piste. Diese berühmte Kurve auf der Nordschleife wurde anlässlich seines 100. Geburtstages in *Caracciola-Karussell* umbenannt.

Caracciola siegte fast ausschließlich auf Mercedes-Benz in zahlreichen Grand-Prix-Rennen und Sportwagenrennen. So gewann er sensationell als erster Nicht-Italiener 1931 die Mille Miglia in Italien, obwohl er aufgrund der Weltwirtschaftskrise kaum von Mercedes unterstützt werden konnte und somit für das 1600-km-Rennen auf öffentlichen Straßen nicht trainieren konnte. Auch für die nötigen Boxenstopps standen weder genügend Mechaniker noch Material zur Verfügung, so dass die Helfer vom ersten Stützpunkt unter Abkürzung des Dreieckskurses zum dritten Stützpunkt eilen mussten.

In den folgenden Jahren musste er auf Autos von Alfa Romeo zurückgreifen. Bei einem Unfall 1933 in Monaco erlitt er schwere Hüftverletzungen.

Während der berühmten Silberpfeil-Ära (1934 – 1939) wurde er dreimal Europameister, dem heutigen Weltmeister-Titel vergleichbar. Seine bedeutendsten Konkurrenten während dieser Zeit waren neben Manfred von Brauchitsch und Hermann Lang im eigenen Team die Auto-Union-Piloten Hans Stuck und Bernd Rosemeyer. Caracciola stellte auch zahlreiche Geschwindigkeitsweltrekorde auf den neu fertiggestellten Autobahnen mit bis zu 435 km/h auf, die z. T. bis heute (2007) Bestand haben. Besonders im Regen galt Caracciola als schneller und sicherer Fahrer, was ihm die Bezeichnung „Regenmeister“ einbrachte.

Den Krieg verbrachte der Hoteliersonn im Exil in der Schweiz, deren Staatsangehörigkeit er 1946 annahm. Im gleichen Jahr wollte er in Indianapolis starten, verunglückte jedoch beim Training, als ihm ein Vogel ins damals noch durch simple Brillen geschützte Gesicht unter dem offenen Helm schlug. 1952 versuchte er ein Comeback bei der Mille Miglia auf Mercedes-Benz 300 SL, wo er den 4. Platz belegte. Im gleichen Jahr beendete er nach einem Unfall auf der Schweizer Bremgarten-Strecke bei Bern und einem dreifachen Bruch des linken Unterschenkels seine Karriere.

In Indianapolis ist seine umfangreiche Pokalsammlung ausgestellt.

Sein Grab befindet sich auf dem Friedhof Lugano-Castagnola (Schweiz).