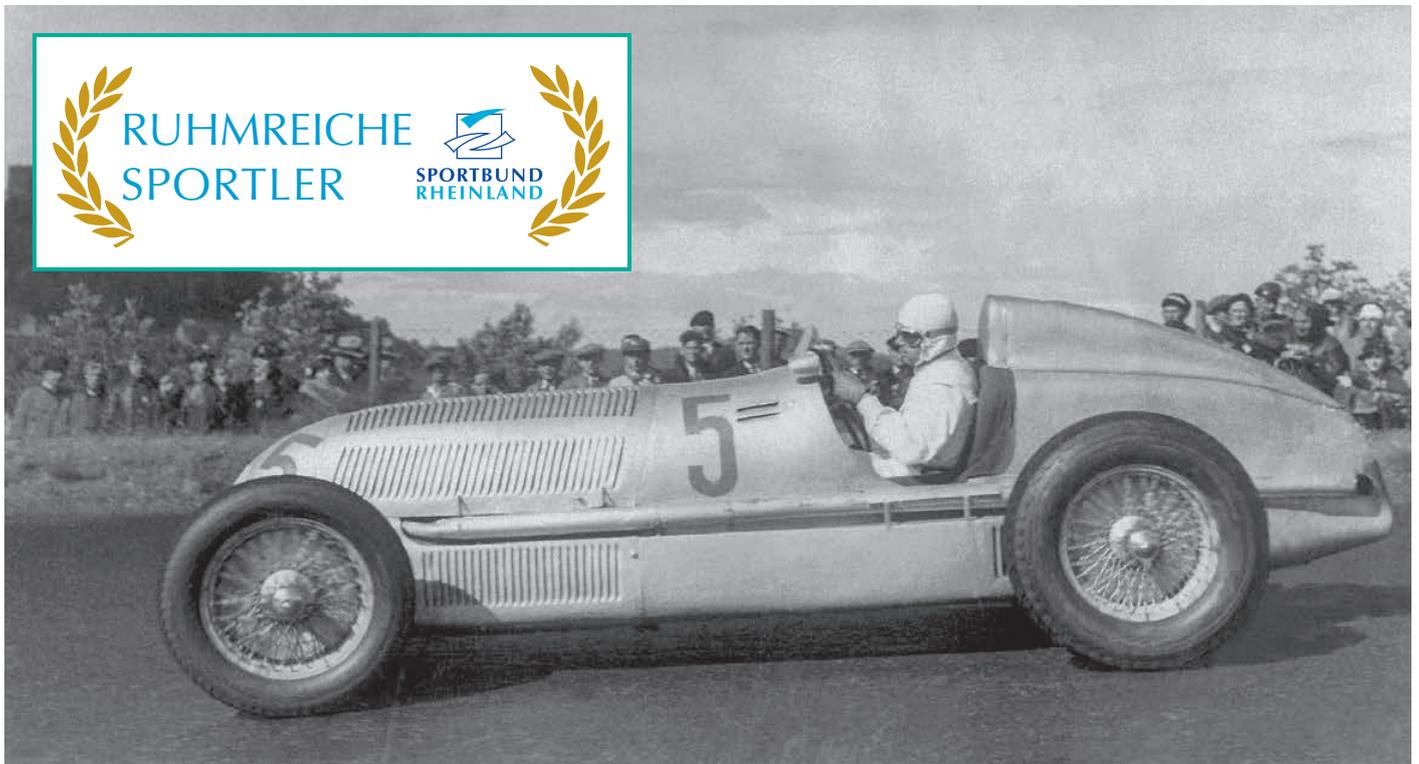


# Der Regenmeister im Geschwindigkeits

Ruhmeiche Sportler Teil 15: Der Remagener Rudolf Caracciola hat der Geschichte des



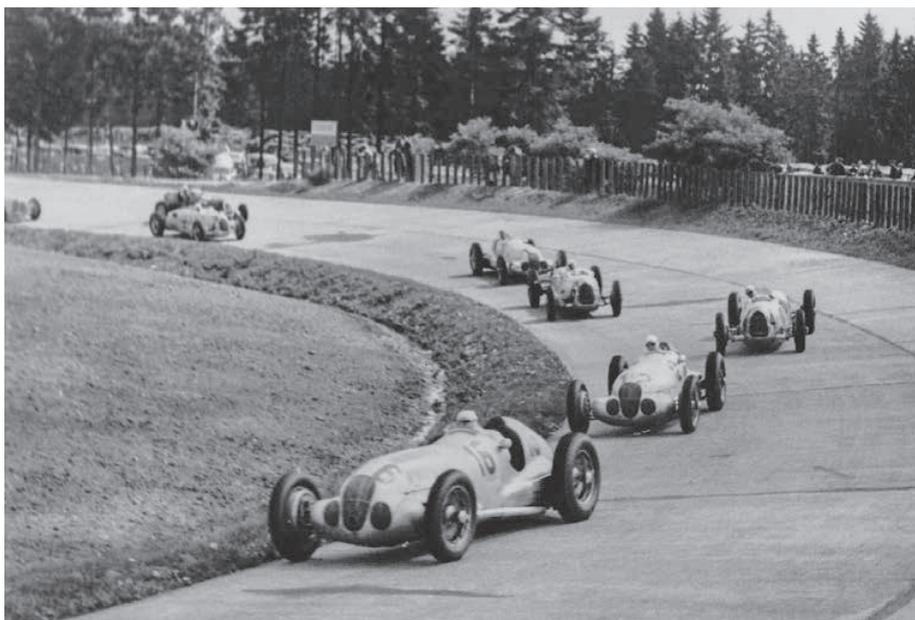
Eifelrennen, Nürburgring, 16. Juni 1935: Rudolf Caracciola gewann das Rennen mit einem Mercedes-Benz Rennwagen W 25. Fotos: Mercedes-Benz Classic

Der Name Rudolf Caracciola ist untrennbar mit drei Mythen des Motorsports verbunden. Trotzdem ist der aus Remagen stammende Rennfahrer außerhalb des fachkundigen Publikums kaum noch bekannt.

Und das, obwohl der „Regenmeister“ einer der besten Piloten seiner Zeit war.

Der Nürburgring hat sich im Laufe der Zeit als Tempel des Motorsports etab-

liert. Die Strecke in der Eifel zieht jedes Jahr Tausende Automobilenthusiasten an. Rudolf Caracciola ist ein untrennbarer Bestandteil dieser Historie. Der Remagener gewann im Jahr 1927 das erste Rennen auf dem neu errichteten Ring. „Als wir 1927 zum neu eröffneten Nürburgring kamen, rissen wir die Augen auf. So etwas hatten wir noch nicht erlebt. Da lag mitten in den Eifelbergen eine Straße, eine geschlossene Schleife mit fast 180 Kurven, die auf 22 Kilometer verteilt waren. Eine Strecke mit Steigungen, die dem Motor scharf an die Lungen griffen, aber auch mit unsagbar schönen Ausblicken weit über das Land, auf Täler und Dörfer“, zitiert der Nürburgring einen begeisterten Caracciola auf seiner Website.



Großer Preis von Deutschland auf dem Nürburgring, 25. Juli 1937: Kurz nach dem Start in der Südkehre liegen Hermann Lang mit der Startnummer 16 und der spätere Sieger Rudolf Caracciola mit Startnummer 12 beide mit Mercedes-Benz Formel-Rennwagen W 125 an der Spitze des Feldes. Dahinter Bernd Rosemeyer und Hans Peter Müller, beide auf Auto Union, gefolgt von Manfred von Brauchitsch (2. Platz) auf Mercedes-Benz W 125.

## Der Regenmeister und die Silberpfeile

Die Vorfahren Caracciolas kamen im Zuge des dreißigjährigen Krieges von Italien nach Deutschland und wurden in der Region ansässig. Als Sohn eines Hoteliers 1901 in Remagen geboren, kristallisierte sich in der Jugend relativ schnell die Berufung Caracciolas heraus: Er wollte Rennfahrer werden. Dazu verließ „Karratsch“, wie er auch genannt wurde, nach dem Abitur seine Heimatstadt, um zunächst in Köln und danach in Aachen Autos zu verkaufen.

# rausch

## Motorsports seinen Stempel aufgedrückt / Historische Rennen auf dem Nürburgring

Seine dadurch aufgebauten Beziehungen ermöglichten es ihm, Anfang der 1920er Jahre erstmals in ein Rennauto zu steigen. Caracciola zeigte Talent, fuhr gute Ergebnisse ein und konnte 1923 seinen ersten Sieg erringen. 143 weitere Siege, davon zwölf bei den prestigeträchtigen Grand Prix-Rennen, sollten folgen.

Sein Stern ging jedoch erst mit dem Wechsel zu Daimler-Benz im Jahre 1926 so richtig auf. In Zusammenarbeit mit dem legendären Rennmeister Alfred Neubauer prägte er die erste erfolgreiche Ära der Silberpfeile. In den Jahren 1935, 1937 und 1938 gewann Caracciola in einem Mercedes die Europameisterschaft, welche als Vorläufer der Formel 1 gilt. Sein Name steht in der Siegerliste des „Großen Preis von Monte Carlo“ sowie des legendären 1000 Meilen-Rennens „Mille Miglia“. Neubauer hatte eine hohe Meinung von Caracciola: „Ich bin mir sicher, dass Rudolf Caracciola von all den großen Fahrern, die ich kannte, Rosemeyer, Lang, Nuvolari, Moss oder Fangio, der größte war.“ Im Laufe der Jahre erarbeitete sich Caracciola den Ruf, ein geniales Fahrgefühl zu besitzen, insbesondere bei widrigen Bedingungen. Durch seinen Sieg beim verregneten Großen Preis von Deutschland im Jahr 1926 wurde Caracciola deswegen „Regenmeister“ getauft.

### Der Geschwindigkeitsrekord

Eines der verwegenen Unterfangen im Motorsport war die Jagd nach dem Geschwindigkeitsweltrekord. Dabei traten die Fahrer in speziell konstruierten Wagen auf abgesperrten Autobahnabschnitten an, um nach einem mehrere Kilometer langen Anlauf eine möglichst hohe Durchschnittsgeschwindigkeit über einen Kilometer hinweg zu erzielen. Für die Medien und das Publikum war es ein willkommenes Spektakel, dass live im Radio übertragen wurde. Und für die Autohersteller war es die perfekte Werbung für ihre Marken. So entwickelte sich eine Rivalität zwischen Mercedes-Benz und Auto-Union, heute als Audi bekannt, darum, wer das schnellste Auto der Welt bauen konnte. Die Geschwindigkeitshatz war der perfekte Wettbewerb für eine Gesellschaft, die gerade eine neue Phase technologischer Entwicklung und Modernisierung erlebte.

Im Herbst 1937 legte Auto Union mit ihrem Fahrer Bernd Rosemeyer eine neue Rekordmarke vor. Als erster Mensch der Welt durchbrach er die Mauer von 400 Kilometern pro Stunde. Mercedes-Benz erlebte ein Fiasko und musste das Rekordauto innerhalb weniger Monate komplett überarbeiten. Am 28. Januar 1938 kam es zur Revanche auf der damaligen Reichsautobahn zwischen Frankfurt und Darmstadt. An einem windigen Tag legte Caracciola vor und schraubte den Weltrekord auf unglaubliche 432,7 km/h. Der Rekord sollte bis zum Jahr 2017 bestehen bleiben. Rosemeyer wollte unbedingt kontern und ging nach einem misslungenen Versuch am Nachmittag noch einmal auf die Strecke. Dabei ignorierte er Warnungen von Caracciola, der einen weiteren Versuch wegen des Windes als zu gefährlich erachtete. Zwischen Kilometer acht und neun kam Rosemeyer von der Straße ab. Sein Wagen überschlug sich mehrmals bei einer Geschwindigkeit von knapp unter 430 km/h und Rosemeyer starb auf der Stelle.

### Karrierende nach dem Krieg

Als der zweite Weltkrieg ausbrach, flüchtete sich Caracciola in seine Wahlheimat Lugano. Der Remagener war nie sonderlich am Nationalsozialismus interessiert. Um jedoch Rennen fahren zu können, absolvierte er die von der Propaganda vorgegebenen Pflichtübungen, denn die meisten deutschen Autohersteller kooperierten mit dem Regime. Dies sorgte für Kontroversen, als er nach dem Krieg die Schweizer Staatsbürgerschaft annehmen wollte, um wieder Rennen bestreiten zu kön-



*Großer Preis von Deutschland auf dem Nürburgring, 15.07.1934. In der dritten Startreihe mit der Startnummer 6: Rudolf Caracciola am Mercedes-Benz 750-kg-Formel-Rennwagen W 25. Caracciola musste in der 14. Runde aufgeben (Motor).*

nen, wie die Berliner Zeitung berichtete. Doch all seine Anstrengungen für ein gelungenes Comeback nach dem Krieg wurden durch einen schweren Unfall im Jahre 1952 zunichte gemacht. Caracciola hatte auch schon vorher viele Verletzungen davongetragen, doch dieses Mal sollte es das endgültige Karriereende bedeuten. Sieben Jahre später verstarb er im Alter von nur 58 Jahren. Im Vergleich zu vielen seiner Rennfahrerkollegen war dies ein eher langes Leben. Dass Caracciola nach seinem Tod nicht so sehr mythologisiert wurde wie beispielsweise Rosemeyer, kann daran gelegen haben, dass er nicht bei der Ausübung seines Sportes starb. Trotzdem hat er der Geschichte des Motorsports seinen Stempel aufgedrückt.

*Felix Schönbach*