



Mercedes-Benz

Rudolf Caracciola: gwiazda w panteonie kierowców wyścigowych

Informacja prasowa

29 stycznia 2021 r.

- Słynny kierowca urodził się 120 lat temu
- W latach 30. był trzykrotnym Samochodowym Mistrzem Europy i trzykrotnym Mistrzem Europy w wyścigach górskich za kierownicą samochodów Mercedes-Benz
- Jego światowy rekord prędkości na drogach publicznych z 1938 r. – 432,69 km/h – przetrwał 79 lat
- 90 lat temu był pierwszym kierowcą spoza Włoch, który wygrał Mille Miglia – za kierownicą Mercedes SSKL

Są w sporcie motorowym kierowcy, którzy dominują w wyścigach przez całą epokę. Należał do nich Rudolf Caracciola, fabryczny zawodnik Mercedes-Benz i gwiazda pierwszej ery Srebrnych Strzał, przypadającej na lata 30. ubiegłego stulecia. W 1935, 1937 i 1938 roku Caracciola zdobył Samochodowe Mistrzostwo Europy w wyścigach Grand Prix – tytuł, który pod względem sportowego prestiżu jest porównywalny z Mistrzostwem Świata Formuły 1, organizowanej od 1950 r. Rudolf Caracciola urodził się w niemieckim mieście Remagen 120 lat temu, 30 stycznia 1901 r. Jego życie obfitowało w sukcesy, ale było też naznaczone tragicznymi wydarzeniami. Kierowca zmarł we wrześniu 1959 r. w wieku zaledwie 58 lat.

Gdy 15 listopada 2020 r. Lewis Hamilton zwyciężył w Grand Prix Turcji i tym samym zdobył swój siódmy tytuł mistrza świata F1, w pierwszym wywiadzie po

przekroczeniu linii mety powiedział: *„Trzeba marzyć o tym, co niemożliwe, mówić o tym na głos i nigdy się nie poddawać!”*. Podobnych słów Rudolf Caracciola użył w swojej biografii *„Meine Welt”* (z niem. Mój świat), opublikowanej w 1958 r.: *„Wierzę, że każdy człowiek może osiągnąć to, co chce. A ja od 14. roku życia chciałem zostać kierowcą wyścigowym”*.

Mistrz wszystkich kategorii

Dziś kierowcy wyścigów Grand Prix to specjaliści, którzy w pełni koncentrują się na rywalizacji w Formule 1. Jednak aż do późnych lat 70. sytuacja wyglądała zupełnie inaczej. Najlepsi zawodnicy startowali w Formule 1, Formule 2, mistrzostwach aut sportowych i turystycznych, wyścigach górskich, a nawet w rajdach. Rudolf Caracciola, którego kariera rozciągała się na kilka motoryzacyjnych i wyścigowych epok, był kierowcą wyjątkowo wszechstronnym. Jego początkowy sukces w latach 20. XX wieku zwrócił uwagę ówczesnej firmy Daimler-Benz AG; Caracciola podpisał kontrakt kierowcy fabrycznego i zasiadł za kierownicą modeli ze słynnej serii S. W 1929 r. zdobył międzynarodowy puchar wyścigów turystycznych, pokonując Mercedese SS dystans 660 km. W wyścigach górskich zdobył trzy kolejne Mistrzostwa Europy: w 1930 i 1931 r. Mercedesami (SSK i SSKL), a w 1932 r. – Alfą Romeo Monoposto z jednostką 2.6. W 1931 r., jadąc SSKL, jako pierwszy kierowca niepo pochodzący z Włoch wygrał Mille Miglia.

Później przyszły kolejne liczne zwycięstwa w mocnych maszynach Grand Prix spod znaku Mercedesa i Alfę Romeo. Caracciola potrafił zresztą pojechać naprawdę szybko: 28 stycznia 1938 r. na odcinku autostrady Frankfurt-Heidelberg jego Mercedes-Benz osiągnął 432,69 km/h, ustanawiając rekord

prędkości na publicznej drodze. Nim go pobito, minęło 79 lat – 4 listopada 2017 r. w Nevadzie (USA) dokonał tego Koenigsegg Agera RS.

Mistrz jazdy w deszczu

11 lipca 1926 r. założona niedawno firma Daimler-Benz AG zaopatrzyła Caracciola w wyścigowego Mercedesa z doładowanym sprężarką, 2-litrowym silnikiem o 8 cylindrach. Cel: pierwsze Grand Prix Niemiec na berlińskim torze Avus. Kierowca wystartował jako ostatni w stawce 38 zawodników, na oczach 230 000 widzów. Podczas wyścigu zaczęło mocno padać, jednak Caracciola wyprzedził wszystkich swoich konkurentów, zyskując opinię „mistrza jazdy w deszczu” – i dokonując przełomu w swojej karierze.

Wypadek z konsekwencjami

Początek lat 30. przyniósł światowy kryzys gospodarczy. Główni producenci wycofali się z aktywności w sporcie motorowym. Z tego powodu Rudolf Caracciola i jego przyjaciel – również kierowca wyścigowy – Louis Chiron w 1933 r. założyli prywatny zespół wyścigowy Scuderia CC. 23 kwietnia 1933 r., podczas treningu przed Grand Prix Monako, Caracciola stracił panowanie nad swoją Alfą Romeo i uderzył w kamienne schody. Z wypadku wyszedł ze zmiażdżonym biodrem. Spędził wiele miesięcy w szpitalu, a jego prawa noga już na zawsze była o 5 cm krótsza niż lewa. Od tamtej pory zmagał się z bólami. Alfred Neubauer, wieloletni dyrektor wyścigowy Mercedes-Benz, powiedział po latach: *„To właśnie czyniło Caracciola tak dzielnym – kimś, komu towarzyszyła aura nadczłowieka. Największe zwycięstwa z lat 1934-1939 odnosił mimo swojej niepełnosprawności”*.

Epoka Srebrnych Strzał

W 1934 r. zaprojektowano pierwszą w historii Srebrną Strzałę – Mercedesa W 25. Wóz powstał zgodnie z regulacjami przewidującymi do 750 kg masy własnej samochodu. Początkowo jego silnik generował moc 260 kW (354 KM), którą następnie zwiększono do 363 kW (494 KM). Osiągając prędkość maksymalną ok. 300 km/h, W 25 niemal dorównywał osiągom bolidu Mercedes-AMG F1 W11 EQ Performance z 2020 r. i w swoim czasie był ucieleśnieniem zaawansowanej konstrukcji.

W swoim pierwszym sezonie W 25 odniósł spory sukces – miał na koncie m.in. dwa zwycięstwa w „Grandes Épreuves”, jak nazywano wówczas wyścigi Grand Prix. Rok 1935 przyniósł Caraccioli i przeprojektowanemu W 25 upragnione Samochodowe Mistrzostwo Europy. W 1937 r. Mercedes-Benz zaprezentował nowy bolid W 125, a Caracciola po raz kolejny zdominował sezon Grand Prix. Rok później w życie weszła kolejna wyścigowa formuła – Mercedes-Benz rywalizował wówczas z bolidem W 154 i znowu zdobył z Caracciolą mistrzostwo Europy. Jego kolega z zespołu Manfred von Brauchitsch powiedział kiedyś o stylu jazdy mistrza: *„Rudolf jest prawdopodobnie najlepszy w historii – potrafił jeździć jak po torach kolejowych. Był dojrzałym, mocno stąpającym po ziemi kierowcą, zimnym jak lód i sprytnym”*.

Życie osobiste

W 1926 r. Rudolf Caracciola poślubił swoją przyjaciółkę Charlotte z Berlina, znaną jako Charly. Dopiero zaczynał wtedy swoją karierę. *„Życie, które dzieliłem z Charly (...), podlegało trudnym warunkom mojego zawodu.*

Pomagała mi trenować, sprawdzała moje czasy i czasy moich konkurentów i dbała o niezbędne okresy relaksu po trudnych miesiącach wyścigowego sezonu". Zimą 1933/1934 kierowca przekonał żonę, zapaloną narciarkę, do wyjazdu na narty. Charly Caracciola nie wróciła z tej podróży żywa – zginęła pod lawiną. Cichy i nieśmiały kierowca zamknął się w sobie. Opiekowali się nim Louis Chiron i jego partnerka Alice Hoffmann-Trobeck; kobieta i Caracciola zbliżyli się do siebie i w 1937 r. wzięli ślub.

Czas drugiej wojny światowej Rudolf Caracciola w większości spędził w swojej willi z widokiem na jezioro Lugano. Mercedes-Benz nie był w stanie dotrzymać uzgodnionego kontraktu. Kierowca otrzymał jednak wynagrodzenie w formie dodatku. Nie miał wielu zajęć – pracował w ogrodzie i jeździł na rowerze, bo kontuzja nogi uniemożliwiała mu dłuższe spacery. Do Mercedes-Benz powrócił dopiero w 1952 r. Odegrał swoją rolę w zdobyciu tytułu mistrzowskiego dla ekipy Mercedesa w Rajdzie Monte Carlo, prowadząc limuzynę 220 (W 187). W Mille Miglia duet składający się z Rudolfa Caraccioli i Paula Kurrlego w nowym 300 SL (W 194) zajął 4. miejsce.

Ostatni wyścig

18 maja 1952 r., 30 lat po swoim pierwszym wyścigu w 1922 r. na torze Avus i 28 lat po pierwszych zwycięstwach za kierownicą Mercedes-Benz, Rudolf Caracciola ustawił się na starcie Grand Prix Szwajcarii. Na trzynastym okrążeniu toru Bremgarten lewe tylne koło jego SL-a zablokowało się, co poskutkowało utratą kontroli nad pojazdem i zderzeniem z drzewem. Caracciola odniósł poważne obrażenia lewej nogi, miał też złamaną rękę.

Po raz kolejny przeleżał kilka miesięcy w szpitalu. Miał wtedy 51 lat i wiedział już, że nigdy więcej nie będzie startował w wyścigach.

Po zakończeniu kariery Rudolf Caracciola pozostał blisko związany z Mercedes-Benz i brał udział w wielu wydarzeniach jako ambasador marki. We wrześniu 1959 r. trafił jednak do szpitala, gdzie lekarze zdiagnozowali u niego zaawansowaną chorobę wątroby. Po kilku dniach w śpiączce Rudolf Caracciola zmarł. Dyrektor działu wyścigowego Alfred Neubauer powiedział o nim: *„Łączył w sobie niezwykle poziom bezbłędności, koncentracji, fizycznej wytrzymałości i inteligencji. (...) Powiedziałbym, że jedynym w kategorii „absolutnie światowej klasy” obok Caraccioli jest Fangio. (...) Liczne zwycięstwa Caraccioli w wyścigach Grand Prix, długodystansowych, górski oraz ustanowione rekordy czynią go niekwestionowanym mistrzem”*.

Kontakt dla mediów:

Tomasz Mucha

e-mail: tomasz.mucha@daimler.com

tel. +48 22 312 72 22

Mercedes-Benz AG w skrócie

Mercedes-Benz AG odpowiada za globalną działalność biznesową Mercedes-Benz Cars i Mercedes-Benz Vans, zatrudniając na całym świecie ponad 173 000 pracowników. Prezesem Zarządu Mercedes-Benz AG jest Ola Källenius. Firma koncentruje się na rozwoju, produkcji i sprzedaży samochodów osobowych i dostawczych oraz usług. Ponadto, dzięki swoim pionierskim innowacjom, aspiruje do miana lidera w dziedzinie łączności, zautomatyzowanej jazdy oraz alternatywnych układów napędowych. Gama produktów obejmuje markę Mercedes-Benz wraz z submarkami Mercedes-AMG, Mercedes-Maybach i Mercedes me, a także markę smart oraz markę produktowo-technologiczną w segmencie elektromobilności – EQ. Mercedes-Benz AG jest jednym z największych producentów osobowych aut premium. W 2019 r. sprzedał blisko 2,4 miliona samochodów osobowych i ponad 438 tysięcy pojazdów dostawczych. W swoich dwóch segmentach biznesowych stale rozwija światową sieć produkcyjną, liczącą ponad 40 zakładów na czterech kontynentach, a jednocześnie przygotowuje

się do spełnienia wymogów w zakresie elektromobilności. W tym samym czasie, na trzech kontynentach, firma buduje globalną sieć produkcji akumulatorów. Decydującą rolę w obu segmentach odgrywają działania zrównoważone. Dla Mercedes-Benz AG zrównoważony rozwój oznacza generowanie wartości trwałej dla wszystkich interesariuszy: klientów, pracowników, inwestorów, partnerów biznesowych oraz całego społeczeństwa. Podstawę stanowi tu zrównoważona strategia biznesowa Daimlera, w ramach której firma bierze odpowiedzialność za ekonomiczne, ekologiczne i społeczne skutki swojej działalności biznesowej z uwzględnieniem całego łańcucha wartości.