



Rudolph Caracciola

par M.COMBES
Octobre 2007

Rudolph Caracciola fut, sans conteste, le plus grand pilote de l'entre deux guerre et peut être de tous les temps.

Acette époque la conduite des voitures était une épreuve physique considérable et peu de champions mouraient dans leur lit; chaque grand prix tenant un peu de la roulette Russe. "Carasch" exceptionnellement doué pour le pilotage possédait en outre, au plus haut niveau, les qualités de courage et d'endurance à la souffrance nécessaires au champion d'alors.

Il naquit à Remagen en 1901 dans l'hôtel que tenaient ses parents d'origine italienne. Très tôt sa passion pour la compétition automobile l'emporta sur toute autre préoccupation. Cherchant un emploi proche de ses aspirations il réussit à se faire engager comme employé chez Daimler Benz à Dresde où il ne tarde pas à faire connaître ses aptitudes au volant en participant le week-end à des courses d'amateur qu'il domine régulièrement.

Convaincue de son talent, la direction des courses Mercedes lui confie son premier volant officiel pour la course de l'Avus en 1923 qu'il remporte haut la main. Cependant, sa carrière ne commence vraiment qu'en 1926 lors du premier grand prix d'Allemagne devant 500 000 spectateurs.

La pluie se met à tomber sur ce circuit particulièrement technique et les accidents se multiplient éliminant les uns après les autres les pilotes d'usine. Adolph Rosenberger perd le contrôle de sa Mercedes et percute un poste de chronométrage dont il tue les trois occupants...A cette époque il en fallait plus pour arrêter une course et l'hécatombe continue.



Un seul pilote semble à l'aise et reste en piste, améliorant régulièrement ses temps : l'acrobate de la glisse Rudolph Caracciola. Son style inspirera plus tard d'autres "acrobates" comme Stirling Moss ou Walther Rörh...

Cette victoire dans le grand prix d'Allemagne le fait accéder à la célébrité et lui vaut le surnom qu'il conservera de "Regenmeister" (le roi de la pluie). Par la suite le GP d'Allemagne devint sa course fétiche il le remportera encore cinq fois en 1928, 1931, 1932, 1937 et 1939.

Les succès s'accumulent. En 1930 il remporte le premier titre européen des courses de côte, une de ses grandes spécialités. Le record de la célèbre "Klausenpass" établi par lui ne sera jamais battu jusqu'à la fin des courses sur route en Suisse à la fin des années 50... et en 1931 il est le premier pilote non Italien à remporter les Mille Miglia. Il faillit d'ailleurs être le seul à réussir cet exploit puisqu'il faudra attendre 1955 et l'extraordinaire performance de Stirling Moss avec la W196 pour voir de nouveau gagner un "étranger"!

En 1932 la crise économique qui frappe l'Allemagne conduit Mercedes à abandonner provisoirement la compétition automobile. Caracciola reçoit l'assurance que sa place de leader lui sera rendue dès que les circonstances le permettront.

En attendant, avec son ami Louis Chiron, il fait l'acquisition de deux Alfa Roméo Monza et crée l' "Ecurie CC" (Caracciola Chiron). A Monaco, en avril 1933, les freins de l'Alfa lâchent dans le virage du « Bureau de Tabac » Caracciola doit choisir entre la mer ou le mur, il choisit ce dernier et croit s'en sortir indemne. Hélas il a le fémur explosé et cette blessure lui laissera pour la vie des douleurs et une jambe plus courte que l'autre. Il échappera de justesse à l'amputation mais devra rester longtemps loin des circuits.

Sa femme Charlie, qui l'accompagne partout, reste jour et nuit à son chevet. Il la convainc de prendre quelques jours de repos à la montagne. Elle y trouve la mort dans une avalanche. Caracciola sombre alors dans la dépression mais Chiron et sa chronométreuse et compagne du moment Alice "Baby" Hoffmann, qui deviendra la deuxième madame Caracciola en 1937, prennent la relève de Charlie et l'accompagnent dans le difficile parcours de la rééducation qu'il mènera à bien soutenu par une volonté de fer.



"Baby" Alice, née Trobeck et suédoise d'origine, mérite une parenthèse dans cet article.

C'était une jolie femme, non-conformiste, intelligente et cultivée, parlant couramment 6 langues. Elle avait épousé Alfred Hoffmann, patron des laboratoires pharmaceutiques Hoffmann Laroche. Celui-ci dirigeait également une entreprise qui fabriquait des pièces de rechange pour les moteurs automobiles, bougies, segments etc. A ce titre il avait créé un team Bugatti mené par Louis Chiron pour promouvoir ses bougies. C'est ainsi que "Baby" prit



retrouva à côtoyer les meilleurs. Son mariage avec Hoffmann battait beau parleur, un rien canaille, n'eut Accompanyant Chiron sur les indispensable en devenant une concentration sans faille elle était plusieurs voitures, temps informations qu'elle communiquait faisait à l'époque. Mais Chiron refusa de l'épouser.

Bref c'est ainsi qu'elle tomba sous le charme de "Carash" qu'elle épousa en 1937 au grand dam de Louis Chiron qui restera fâché avec Caracciola de nombreuses années (Chiron était devenu directeur de course du GP de Monaco et le demeura jusque dans les années 60).

Revenons à "Carash". En 1934, Mercedes revenue à la course, lui fait effectuer un tour d'honneur au volant de la voiture d'usine en ouverture du GP de Monaco, les acclamations de la foule achèvent de lui rendre le moral et il reprend progressivement la compétition en commençant par les courses de côte qui n'exigent pas un effort trop prolongé car sa jambe le fait horriblement souffrir. Au grand prix de France en juillet 1934 il ne peut terminer et doit abandonner bien qu'il ait établi le record du tour ce qui prouve, si besoin était, que son talent est intact. Il doit également abandonner au grand prix d'Allemagne. Mercedes cependant continue à lui faire confiance. Au grand prix d'Italie, le règlement le permettant, il donne le volant avant la fin de la course à son équipier Fagioli et remporte le GP renouant avec la victoire.

1935 marque le grand retour de "Carash". Après avoir déclaré forfait à Monaco il prend le départ du GP de Tripoli au volant de la célèbre flèche d'argent, la W25 à compresseur dont les 350cv n'ont à emmener que 750kg. Le circuit est extrêmement rapide et la chaleur et le sable mettent à mal pilotes, mécaniques et



pneumatiques. Les grands rivaux Auto Union et Alfa Roméo sont évidemment présents avec leurs pilotes vedettes Varzi et Nuvolari au volant de voitures également très affûtées. A l'issue d'une course mouvementée, émaillée d'incidents de pneumatiques, Caracciola prend finalement l'avantage sur ses rivaux et remporte sa première vraie victoire depuis son accident.

Mené par une farouche volonté de vaincre, Caracciola aligne dès lors les victoires et remporte le championnat d'Europe des pilotes dès sa première édition. Il renouvellera l'exploit en 1937 avec la W125, un monstre de 650cv, et 1938 avec la nouvelle W154 que l'on reverra après guerre.

Le titre lui échappe en 1939 mais revient quand même à Mercedes grâce à Hermann Lang. Au passage Caracciola établira le record absolu de vitesse sur route, à 423.3Km/h, record endeuillé par la mort de son ami le pilote Auto Union

Bernd Rosemeyer. Malgré les avertissements de Caracciola qui avait eu du mal à conserver le contrôle de la Mercedes à cause du vent, Rosemeyer, dépossédé de son titre, fit pour le reprendre une tentative qui lui fut fatale. Ce drame affecta beaucoup Caracciola.

Pendant la guerre, "Carash" en délicatesse comme d'autres champion avec le régime Nazi obtient la nationalité Suisse et s'établit dans la région de Lugano. Son collègue et ami Manfred Von Brauchitsch n'eut pas cette chance, son nom sonnait trop mal pour les autorités Suisses, mais par la suite et avec de moins bonnes raisons, d'autres l'obtinrent comme Bonnier, Stewart ou Rindt.

Il faudra attendre le début des années 50 pour que Mercedes puisse revenir à la compétition avec de nouvelles voitures. Caracciola est toujours là et toujours parmi les meilleurs, il se classe par exemple 4^{ème} aux Mille Miglia 1952 avec une 300SL semblable à celle qui remportera la Panaméricana aux mains de Karl Kling la même année. Mais il a maintenant 50 ans et deux nouveaux accidents à Indianapolis et Berne (il se brise cette fois la jambe gauche) l'amènent à se retirer de la compétition avant la fin de la saison 1952.

Caracciola toujours soutenu par Alice "Baby" qui lui survivra longtemps, meurt d'un cancer en 1959 dans son chalet Suisse, prématurément usé par ses multiples blessures.

NB : Caracciola participa à près de 250 courses, le plus souvent aux places d'honneur, pendant ses 30 années de carrière. Après quelques tentatives, j'ai compris que l'établissement d'un palmarès un peu exhaustif était très difficile et nécessiterait un travail de recherche trop considérable pour que je m'y atelle...