

Histórica 063

23 de Mayo

Niky Pauli

Fotos: Mercedes Benz/Carlos Jalife



Era de noche. Mi primera visita al famoso Indianapolis Motor Speedway en Indiana. Desde donde estaba podía oír las voces de la gente, los sonidos de la fiesta en un área más bien central en la pista. La luna iluminaba filas de asientos vacíos. Todo tenía un aspecto fantasmal. Me fui alejando del edificio del museo. Pese a la oscuridad no sentía miedo. Tampoco sentía soledad. Era como si aquel lugar estuviese repleto de presencias no físicas que se alegraban con la visita. Caminé un rato y me paré al borde de la curva 2. Y allí, en ese momento, en ese lugar, pensé nuevamente en Rudolf Caracciola, piloto alemán de la preguerra que de haber existido entonces el Campeonato Mundial de Fórmula Uno hubiese sido campeón... Acababa de ver en el museo muchos de sus trofeos. No entendía qué hacían allí.

Esa curva, donde yo me esforzaba por extraer algún recuerdo olvidado en mi cerebro que me diera una pista, era el sitio en el que Caracciola se había accidentado en 1946. Ese era el lugar donde quizás, el Speedway se le había metido en el alma. Regresé a esa pista, a esa curva y en circunstancias similares, unos años después. Al oscurecer, como en un ritual, caminé hasta la curva 2 y me senté sobre el asfalto. Estaba segura de que algún guardia vendría por mí. Pero nadie se presentó. Simplemente respiré profundo y me dejé llevar por el recuerdo de esos trofeos y de su viaje hasta Indiana. Una historia repleta de pasión y de amor por las carreras, que hoy, a la víspera de otra edición de las 500 millas de Indianápolis, comparto con ustedes...

MUNDOS DIFERENTES

A mediados de la década de los 30, casi un año después de la muerte de su primera esposa, Carlota, y de un accidente que casi puso fin a su carrera como piloto de Grandes Premios y que lo dejó con marcas físicas que lo acompañarían por el resto de su vida, Rudolf Caracciola -Rudi, como le decían sus amigos- decidió pasar sus vacaciones en un sitio diferente.

"Decidí hacer un viaje por los Estados Unidos", contaría luego en su biografía "Mi Mundo". "Quería ver cómo andaban por

Rudolf Caracciola: Con Indy en el alma

"Opino que todo ser humano puede alcanzar la meta por la cual se afana. También creo que todo el que ambiciona hacer algo determinado termina por hacerlo, por muchos rodeos que haya que dar para lograrlo". Rudolf Caracciola

allí los asuntos de las carreras. Los pilotos americanos tenían una fama fabulosa. Se decía que obtenían velocidades fantásticas. Pero, aunque pareciera extraño, ninguno de los que había venido a Europa había obtenido éxitos que valieran la pena".

nápolis. En cuanto llegó se puso en contacto con Myers, quien pasó a buscarlo por el hotel y lo llevó hasta la pista. "El autódromo está a unos 16 kilómetros de la ciudad", relataba Caracciola en su libro. "Durante el camino empezó a llover y cuando llegamos



A su llegada a Nueva York, Caracciola fue recibido por un representante del Automóvil Club y por el ex campeón George Robertson. De aquel encuentro y de las invitaciones que recibió esos días, Caracciola se llevó la idea de que la gente no tenía mucha imaginación para hacer preguntas. Todo eran extremadamente educados, eso sí, y le decían siempre lo mismo: "¿Ha tenido usted un buen viaje?" y "¿Se quedará entre nosotros por algún tiempo?". Lo que él quería era dejar Nueva York rápidamente atrás y conocer el famoso Speedway... Robertson, perfecto anfitrión, le entregó una carta de presentación para T.E. "Pop" Myers -gerente general de la pista- y acto seguido le recomendó que no dejara de ver una carrera de "Midgets", no sin antes explicarle la diferencia entre las competencias automovilísticas de Estados Unidos y Europa. "En Europa ustedes construyen automóviles con cinco y seis marchas. Nosotros construimos exclusivamente coches aptos para correr mucho, con sólo dos marchas. Cuando las pistas no están de acuerdo con las características de los vehículos, cambiamos las pistas, no los coches. Me dirá usted: ¿Y el arte de conducir? De acuerdo, sí, pero aquí lo que quiere la gente es velocidad. Solamente ansían ver correr mucho".

Al día siguiente, con esa historia en mente, Caracciola emprendió su viaje hacia India-

una ventolera azotaba la pista. En aquel momento la vista era deprimente. El enorme óvalo con hileras de vacíos asientos, el conjunto de la inmensa construcción de ladrillo, la pista brillante por la lluvia, y en último término desnudos árboles que se doblaban por la fuerza de la borrasca; todo tenía calidades de ruina, como si fuera un desierto circo romano".

"Ah, ¡si lo viera durante las carreras! - exclamó Pop Myers con un amplio gesto de la mano - ¡Ciento setenta mil espectadores sentados por todas partes!, incluso en los árboles. Los chicos trepan a los mástiles de las banderas. Se abre aquella gran puerta y la banda militar entra tocando. El año pasado tocaron seis bandas. Dan la vuelta a la pista y después se detienen ante la tribuna principal".

"¡Y los entrenamientos, señor Caracciola! Tendría que estar aquí cuando el comité regulador dirige las vueltas de clasificación y los muchachos esperan a lo largo de la pista. En el momento en que un corredor queda, por cualquier causa, fuera de la pista, todos corren a ocupar su puesto. Basta con que el dueño de un equipo castañete los dedos, para que se presenten diez, veinte chicos dispuestos a arrancar; chicos a quienes no les importa un comino sus vidas y que arrancan como si fueran unos posesos. Alguna vez sucede que uno de estos jóvenes conductores de los que

nadie sabía nada se lleva a sus casas un premio. Nuestro lema es: "Démosle una oportunidad". "Me asombré. ¡Que maravilloso país y que maravilloso sistema! Recordé cuán difícil me había sido convertirme en corredor", escribirla luego Caracciola. "¡Qué largo y áspero camino recorrí antes de que me dejaran ponerme al volante de un automóvil de carreras! Aquí le basta a un jovencuelo con presentarse y con un poco de suerte puede conseguir la victoria". Con esas impresiones, Caracciola regresó a Europa, a su vida... Sin embargo, con él viajó también el espíritu de las carreras en América y la certeza de que algún día regresaría para correr allí, en aquel óvalo, quizás, en aquellas famosas 500 Millas.

sulle piste, c'è pace nel mondo" ("A Nicoletta: Con el deseo de que en cada año de tu vida se corra en Monza. Porque cuando hay batalla sobre la pista, hay paz en el mundo"). Me cuesta pensar en una vida sin carreras. No imagino lo que habrá sido aquella etapa para Caracciola y para aquellos pilotos y hombres que algún día fueron buenos rivales en las pistas y amigos entrañables fuera de ellas, y que una jornada debieron asumir la idea de nacionalidades enfrentadas... Muchos de ellos llegando incluso a perder la vida en el conflicto bélico, soñando quizás hasta el último minuto con la esperanza de volver a competir en los mejores circuitos del mundo...



como los automóviles cruzaron el umbral del garaje de Mercedes, fueron confiscados por ser propiedad alemana". Caracciola regresó a Lugano con el alma en los pies.

Unos meses después volvió a brillar la esperanza. El 14 de marzo de 1946 Caracciola recibió telegrama de Myers invitándolo a las 500 millas de Indianápolis. Myers invitaba a Caracciola y le decía que podía llevar a su esposa, un mecánico y a uno de los pequeños Mercedes. La carrera sería el 30 de mayo. "Imposible", dijo Caracciola. Pero Baby, tenía otras ideas...



El plan se puso en marcha y comenzó un periodo al que Caracciola se referiría luego como "Lleno de improbabilidades, milagros y enojosos detallitos. Pero por encima de aquello resaltaba el hecho de que la gente amaba el deporte que unía a los pueblos, porque en el deporte sólo contaba el alcanzar el objetivo, el record".

Caracciola no tenía entonces un pasaporte válido y como ciudadano alemán necesitaba más de un permiso especial y visado para viajar... Eso sin contar que debía encontrar el auto y lograr que las autoridades le dieran permisos de exportación temporal. "Elevé una solicitud al control suizo de la propiedad para que se anulase la confiscación de uno de los automóviles a fin de tomar parte en la carrera de Indianápolis". Se hizo una excepción; algo no muy común en aquellos días: "Se autoriza que un automóvil sea reparado y que participe en la carrera de las 500 Millas Indianápolis. Se suspende la confiscación por un plazo de dos meses". Pero eso no era todo. Había que obtener otros permisos locales y uno de la Comisión Aliada, además de visas para viajar a EU, tanto para los Caracciola como para el fiel mecánico Waltz, que había trabajado con Rudolf antes de la guerra y que podría preparar aquel auto casi con los ojos cerrados. En principio, Caracciola tendría que viajar a Stuttgart, pero no se daban visados a los alemanes.

Caracciola usó todos los recursos a su alcance. Todas las conexiones que él y Baby pudieron recordar. Viajaron a Alemania para conseguir repuestos que tuvieron que sacar de entre los escombros en la vieja fábrica de Mercedes; armaron el pequeño auto y hasta lograron permiso para cerrar carreteras y probarlo. Todos los que ayudaban veían en la carrera una posibilidad para la unión de las naciones. Un comandante francés que intercedió por Caracciola en el proceso le dijo: "Le deseo la mejor suerte posible Monsieur. Si usted, alemán, puede participar en la carrera americana conduciendo un automóvil alemán, existirá un signo de amistad entre naciones; un signo matizado por nuestro común amor al deporte. Bonne chance".

Mientras tanto Peter DePaolo y la gente del Speedway seguían el asunto con total interés. Incluso el General James Doolittle

LA SOMBRA DE LA GUERRA

Pasaron unos años. Caracciola participó entonces de acontecimientos que quedarían por siempre en la historia del automovilismo, algunos incluso con carácter de leyenda: el Gran Premio de Trípoli, la victoria de Dick Seaman en el Gran Premio de Alemania en 1938... En 1939 la sombra de la Segunda Guerra se inclinaba sobre el mundo. Luego de una carrera en Berna, Caracciola y Baby (Alice Hoffman-Torbeck), su segunda esposa, viajaron a las cercanías del Lago Como, a Villa D'Este para celebrar junto a Louis Chiron su 40 cumpleaños. Sin querer dar crédito a la inminencia del conflicto bélico, se despidieron de Chiron, de Manfred von Brauchitsch y de Alfred Neubauer. "El primero de septiembre fue el día fatal", relataba Caracciola al recordar el inicio de la guerra y el fin de las carreras. "Las tinieblas cayeron sobre Europa (...)" En la mañana del 2 de septiembre llegó la fatídica palabra: ¡Guerra! Caracciola y su esposa vivían entonces en Lugano, Suiza. Fueron años duros para ellos, en los que con frecuencia pensaban en las carreras. Miro a mi alrededor, aun estoy sentada en la curva 2. Recuerdo la dedicatoria de un libro sobre Monza: "A Nicoletta, Con l'augurio che in ogni anno della tua vita si corra a Monza. Perche finche c'è battaglia

AFERRADOS A LA ESPERANZA

El final de la guerra no marcó sin embargo el periodo brillante que todos anhelaban. Primero había que reconstruir y cicatrizar, para que el mundo volviera a tener algún sentido de "normalidad". Caracciola, como tantos otros, sabía que no era tiempo de correr, pero la esperanza y el sueño de volver a ver "sus" autos, lo sostenía cada día. Peter DePaolo, ex campeón de las carreras en Estados Unidos y ganador de la Indy 500 en 1925, era entonces coronel de la Fuerza Aérea de Estados Unidos y residía en Zurich, como miembro de las Fuerzas Aliadas. Con frecuencia viajaba a Lugano a pasar fines de semana con los Caracciola donde hablaban por horas de los viejos tiempos y de las carreras de autos. Poco antes del final de la guerra, DePaolo supo los Mercedes W165 que había conducido Caracciola estaban en Zurich. Impulsado por la idea de llevarlos a su casa para cuidar de ellos y prepararlos para el fin de la guerra, Caracciola viajó a Zurich para recuperarlos. Sus esfuerzos fueron en vano y los coches fueron decomisados. "No había tenido en cuenta las leyes de importación suizas, ni la existencia de la Comisión Aliada que controlaba las propiedades de súbditos alemanes. Tan pronto

llegó a autorizar que el auto fuese transportado a Estados Unidos en un avión de la Fuerza Aérea de su país. Pero finalmente, uno de los permisos que debía emitir la Foreign Office en Inglaterra fue negado y la operación se vino abajo. Era abril 30. "Iremos a Indianápolis sea como sea", dijo Rudi a Alice. "Será mucho mejor para el año que viene que ahora conozca la pista y el modo cómo se hacen allí las cosas".

REENCUENTRO CON EL PASADO

El antiguo piloto francés René Dreyfus los esperó en Nueva York, donde tenía su restaurante Le Chanteclier, y de allí tomaron un tren rumbo a Indianápolis. Tras su primera noche de viaje se dirigieron al vagón comedor a desayunar y se encontraron con Achille Varzi, Gigi Villorosi, Mazzuchelli (jefe de la Ferrari)... Todos iban rumbo a las 500 Millas. Nada importaba sino la celebración del encuentro. No se veían desde antes de la guerra. La vida comenzaba a retornar a la normalidad.

Pop Myers, Wilbur Shaw y Peter DePaolo estaban en Indianápolis para recibirlos. Apenas poco después de la llegada, los Caracciola conocieron al nuevo dueño de la pista, Anton Hulman Jr. "Había esperado mucho tiempo este día, Rudi", dijo Hulman a Caracciola. "Había oído y leído tantas cosas de usted que anhelaba conocerle. Lamento mucho que no haya podido traer su Mercedes. No imaginaba nada más hermoso que verle correr en mi pista". A partir de ese momento se forjó una amistad entre ellos que duraría por el resto de sus vidas, amparada a la sombra de la pasión que ambos sentían por las carreras de autos.

Al llegar al hotel Caracciola recibió una nota. Joe Thorne quería conversar con él. Se reunieron a la mañana siguiente y Thorne le ofreció uno de sus autos para correr, un Thorne Engineering Special. Thorne había preparado dos autos. Uno reservado para él. Sin embargo, se había fracturado una pierna y no podría competir. Caracciola, piloto al fin, había viajado con su uniforme, su casco de cuero y sus gafas... Sólo por si acaso. Cuando estuvo listo para salir a pista fue detenido por seguridad.

"No Rudi, usted no puede hacer eso. Es preciso que se ponga un casco protector; después tiene que reconocerle un médico. Cuando lo haya aprobado se le concederá el permiso de piloto para esta carrera y entonces podrá correr por la pista". A regañadientes, Caracciola accedió. ¡Lo único que ansiaba era volver a pista un acelerador a fondo! A sus 45 años de edad Caracciola pasó el examen médico sin dificultad y Al Harrington, presidente del Automobile Club of America le consiguió un casco inglés de los que usaban en los tanques de guerra.

DE INDY A TERRE HAUTE

Pasó las pruebas de novato y se dispuso a clasificar. Dos o tres vueltas después, el auto se fue contra la pared y Caracciola salió despedido cayendo sobre su cabeza. Aquel casco que él había descrito como "un cubo", le salvó la vida. Fue llevado al Methodist Hospital, donde permaneció en

como una semana. A ciencia cierta nunca se supo qué ocurrió, pero el responsable del accidente ante la historia, fue un pájaro que aparentemente golpeó en la cara a Caracciola, aunque mucho se especularía sobre una posible piedra o ladrillo, pues la Guerra recién había terminado y la pasión antialemana estaba en su apogeo. "Rudi" recuperó la consciencia pero no el buen sentido; al menos no, inmediatamente. Al despertar preguntó por Tony (Hulman). No recordaba muchas cosas, le costaba entender asuntos de la cotidianidad -como el uso de los cubiertos, por ejemplo- y armaba pataletas impresionantes en el hospital por-



que deseaba salir de allí e ir al hotel. Incluso en una ocasión llegó a detener un taxi en la calle y a decirle que lo llevara, "Al Marriott, habitación 115". Las enfermeras lo acorralaron justo antes de que se marchara. Caracciola escuchaba a otros pacientes quejarse por el dolor y había llegado a la conclusión de que estaba allí prisionero. Baby trataba de explicarle que había tenido un terrible accidente y él se reía asegurándole que nunca había estado en Indianápolis... Finalmente los médicos aceptaron que ella lo llevara al hotel "bajo su propia

responsabilidad". Poco después de llegar al hotel, apareció Tony Hulman. "Hola Rudi. Ahora nos iremos a Terre Haute. Me refiero a mi pequeña casa de descanso, Lingen Lodge. Podrás estar allí, cuanto más tiempo mejor; podrás sentarte a la orilla del lago y pescar".

Allí los Caracciola permanecieron algunos meses. Los Hulman los visitaban todas las tardes y siempre estaban pendientes de que nada les faltara. "Venían casi diariamente, aunque sólo fuera por un momento, de visita. Nos llevaban café recién tostado y merendaban con pasteles al estilo de Suecia que Baby preparaba. También nos llenaban la nevera con toda suerte de alimentos y cosas agradables. Nos cuidaban como nadie en el mundo, hasta entonces, lo había hecho".

Pasaron los meses y Caracciola fue mejorando. Mary y Tony Hulman, Wilbur Shaw y su esposa los acompañaron hasta Chicago para que emprendieran el regreso a Europa. Antes de partir, Hulman entregó un par de paquetitos a los Caracciola para que los abrieran en el avión. Eran dos encendedores de oro con una inscripción grabada: "De Mary y Tony para Rudi y Alice".

UNA FORMA DE REGRESAR A INDY

Caracciola volvió a correr para Mercedes en Europa y se retiró a mediados en los 50 sin volver a intentar correr en Indianápolis. Falleció en septiembre de 1959. Alice siguió relacionada con las carreras, convirtiéndose en huésped de los Hulman cada año para la celebración de la Indy 500. En 1968 entregó más de 100 trofeos, placas y medallas de Rudi al Speedway. Esa fue la voluntad de Caracciola en su testamento. En el museo del Speedway incluso se encuentra un trofeo que a su presentación en la exhibición causó significativa conmoción... Es una pieza de la era Nazi que lleva la suástica y el nombre de Hitler... Un hombre al que Caracciola conoció en 1931 cuando fue enviado por la casa Mercedes a entregar un auto, y con el que nunca estuvo de acuerdo en asuntos políticos... Pero esa es otra historia.

© NP/SHRAC/2009

