

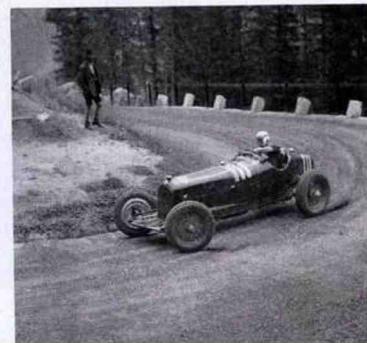


# A UN PASSO DAL CIELO

di Renzo De Zottis

Ricostruiamo la breve storia della gara in salita sulla spettacolare strada alpina del Grossglockner in Austria, disputata solo per tre edizioni dal 1935 al 1939

**D**opo cinque anni di lavori in condizioni ambientali e climatiche estreme, nell'estate del 1935 venne inaugurata la strada alpina del Grossglockner lunga complessivamente 48 chilometri, uno straordinario percorso panoramico d'alta quota che attraversa la catena degli Alti Tauri tra il Salisburghese e la Carinzia, ricalcando in parte l'antico valico romano. Si tratta tuttora di una delle più affascinanti strade di montagna europee e apparve subito un percorso ideale per una gara di velocità in salita. E infatti dopo solo un giorno dall'apertura ufficiale della strada, alla presenza delle maggiori autorità politiche e sportive austriache dell'epoca, il 4 agosto 1935 si disputò la prima Internationales Grossglockner Rennen che fece registrare 53 partenti tra cui diversi piloti stranieri. Per l'Italia tra gli altri c'erano Mario Tadini e Carlo Maria Pintacuda sulle Alfa Romeo 8C 2.9 della Scuderia Ferrari, Renato Balestrero su una 8C 2.6, Luigi Villoresi e Ovidio Capelli su Fiat 508 S "Coppa d'Oro", Gigi Platé su una Talbot 1500 e Gildo Strazza iscritto con una Maserati 4CM dal conte Giovanni Lurani. Dalla Gran Bretagna giunsero Dick Seaman su E.R.A. tipo B e la grande Eileen Ellison su Bugatti 37A. Dalla vicina Germania si iscrissero specialisti come Bobby Kohlrusch con una MG sovralimentata da 750cc, Rudolf Steinweg su Bugatti Tipo 35 C e Walter Bäumer su Austin 750 Sport Special. Ben 13 le marche presenti tra le quali ricordiamo la rara vettura spagnola Nacional Pescara, una tre litri otto cilindri in linea condotta da Juan Zanelli con la quale il pilota cileno aveva vinto il campionato europeo della montagna nel 1931, iscritta dal suo costruttore, marchese Enrique Pateras Pescara. La corsa prendeva il via dal villaggio di Fusch (815 m.) e proseguiva per un totale di quasi venti chilometri e 36 tornanti su fondo interamente sterrato fino ai 2.428 metri del traguardo al Fuschertörl, superando pendenze anche del 12%. I risultati finali premiarono i piloti italiani perché il più veloce in assoluto fu Mario Tadini che con la sua Alfa Romeo iscritta nella categoria rennwagen (auto da corsa) salì alla media di 79,58 chilometri all'ora. Appena meno veloce Carlo Pintacuda che si impose nella categoria sportwagen (auto sportive) mentre Gigi Villoresi vinse nella categoria auto sportive fino a 1.100 cc davanti a Capelli e Mainardi, tutti su 508 S "Coppa d'Oro". Primo posto di classe anche per Gildo Strazza nelle litro e mezzo e quarto posto per la impavida Eileen Ellison. Nelle moto tra i pochissimi centauri non locali ricordiamo il locarnese Radames Bianchi su Miller Balsamo che risultò il migliore nella classe 250 mentre il più veloce in assoluto fu invece lo specialista austriaco Martin Schneeweiss che con la sua Austro Omega con motore JAP da 600cc salì alla media di 76,5 km/h.



1935. Il vincitore Mario Tadini su Alfa Romeo Tipo B detta "P3".



1935. L'inglese Eileen Ellison su Bugatti 37A era una delle migliori donne pilota dell'epoca.

Nei sidecars da segnalare la partecipazione di Karl Abarth. La prima corsa al Grossglockner del 4 agosto 1935 risultò dunque un autentico successo visto anche l'incredibile numero di spettatori distribuiti lungo il percorso. Dopo una pausa di due anni gli organizzatori riproposero la competizione nel 1938 quando le cose dal punto di vista politico erano parecchio cambiate perché nel marzo di quell'anno l'Austria era stata annessa al Grande Reich tedesco e quindi la corsa prese l'altisonante nome di Grosser Bergpreis von Deutschland (Gran Premio della Montagna di Germania). I tornanti del Grossglockner divennero quindi terreno di caccia di Auto Union e Mercedes, cioè quanto di meglio esisteva all'epoca in fatto di vetture da corsa. La seconda edizione si svolse il 28 agosto in condizioni atmosferiche non ottimali soprattutto in quota per cui si scelse di

accorciare il percorso a 12,5 chilometri da ripetere però due volte con somma dei tempi. Ridotto il parco partenti (33) costituito quasi esclusivamente da piloti germanici. Assenti gli italiani. Com'era prevedibile la gara si risolse in un duello fra frecce d'argento e vide la vittoria di Hans Stuck su Auto Union typ C che si laureò campione tedesco della montagna con un tempo complessivo di 20:10 minuti (media 74,67 km orari) davanti a Hermann Lang e Manfred von Brauchitsch, entrambi su Mercedes Benz W125. Ma la vera vedette della giornata fu una vetturetta nera dalle forme tondeggianti e insolite. Gli altoparlanti all'arrivo informarono che l'auto, ovviamente fuori gara, aveva percorso i 12,5 km alla media di 34,5 km all'ora senza nessun problema di surriscaldamento nonostante l'evidente assenza di un radiatore anteriore. Al volante c'era il professor Ferdinand Porsche

1935. Gigi Villorresi su Fiat 508 S "Coppa d'Oro". Sarà primo nella sua classe.



28 • EPOCAUTO N.1-2024



1935. La E.R.A. tipo B di Dick Seaman al via dal villaggio di Fusch.



1935. Lo svizzero Hans Kessler su Maserati 4CM.



1935. L'Alfa Romeo biposto Tipo B "P3" di Carlo Pintacuda riconoscibile dagli scarichi a destra.



1938. La BMW 328 di Graf von Mühle impegnata su uno dei 36 tornanti del percorso.

e la vettura era naturalmente uno degli esemplari di pre-serie della KdF Wagen, il futuro Maggiolino, che stava ultimando la lunghissima serie di prove prima del lancio definitivo della "vettura del popolo" fortemente voluta dal regime. Le condizioni atmosferiche condizionarono pesantemente anche il terzo e ultimo appuntamento sul Grossglockner, svoltosi il 6 agosto 1939 in un clima internazionale piuttosto teso, a meno di un mese dallo scoppio della seconda guerra mondiale. Nella prima giornata di prove, Hans Stuck su Auto Union Typ C diede dimostrazione di essere ancora il più veloce stabilendo il nuovo record del percorso a 84,7 km all'ora. Di contro Alfred Neubauer,



1938. Hans Stuck al via con la sua Auto Union Typ C e impegnato lungo le strette carreggiate della salita al Grossglockner. Il pilota si laureò campione tedesco della montagna per la terza volta dopo il 1934 e 1935.



1938. L'arrivo trionfale della KdF Wagen sul traguardo della corsa a 2.428 metri.



1939. Il vincitore Hermann Lang su Mercedes W125.



1938. L'ingegner Ferdinand Porsche accanto all'esemplare di pre-serie della Volkswagen con la quale è salito fino in cima senza nessun problema.

mitico direttore della squadra Mercedes-Benz, fece provare a Lang e Von Brauchitsch anche la W125 con pneumatici posteriori gemellati per cercare più grip in salita, soluzione che però non venne utilizzata in gara. Se le prove erano state disputate sotto il sole, il giorno della gara il Grossglockner mostrò la sua estrema variabilità meteorologica visto che, dopo i temporali del mattino e il bel sole estivo a mezzogiorno, all'inizio delle partenze apparvero pioggia e nebbia, quest'ultima così fitta che in alcuni tratti la visibilità era appena di 20 metri. Così la prima manche, svolta ancora con un tempo accettabile, prese il via

come di consuetudine dal villaggio di Fusch, mentre la partenza della seconda avvenne da Ferleiten (1.145 m.), circa sette chilometri più avanti. Quarantadue i piloti al via e pochi gli stranieri tra i quali ricordiamo gli italiani Giovanni Rocco e Guido Barbieri su Maserati 4CL che in quest'ordine vinsero la classe rennwagen fino a 1.500cc Per quanto riguarda l'assoluto, nonostante il più veloce nella prima manche fosse risultato Hermann P. Müller, la somma dei tempi vide vincitore Hermann Lang su Mercedes Benz W125 (media 75,09 km/h), nuovo campione tedesco della montagna, davanti ad Hans Stuck su Auto

Union typ C (media 74,88 km/h), Hermann P. Müller su Auto Union typ C e Manfred von Brauchitsch su Mercedes-Benz W125. Si chiudeva così con un trionfo tutto germanico la brevissima epopea della Grossglockner Rennen che dopo la guerra non sarebbe più stata ripresa: un vero peccato per una cronoscalata che poteva vantare uno dei più spettacolari e impegnativi percorsi di montagna d'Europa. ▲

1939. Manfred von Brauchitsch prova sulla W125 la soluzione a ruote posteriori gemellate.



1939. Il più veloce nelle moto fu lo specialista austriaco Martin Schneeweiss su Austro Omega 250, già vincitore nel 1935, che batté anche le cilindrata maggiori.

