

UNA NUOVA
FORMULA
ORGANIZZATIVA
E I CONSUETI
SCENARI
DA FIABA. QUESTI
I DUE PRINCIPALI
SEGRETI DEL
GRANDE SUCCESSO
DELLA
MANIFESTAZIONE
DI CORTINA.

di CARLO OTTO BRAMBILLA



LA COPPA SEMPRE PIÙ... D'ORO

È impossibile iniziare a parlare della "Coppa d'Oro delle Dolomiti" senza fare riferimento alla perfetta organizzazione della gara e di tutti i momenti che le hanno fatto da contorno. Caso emblematico è il nostro: bloccati in un ingorgo stradale e di conseguenza giunti a Cortina con cinque ore di ritardo sull'orario previsto del nostro arrivo, abbiamo comunque trovato tutto pronto ad attenderci, cena compresa. Indubbiamente gran parte del merito della felice organizzazione va alla scelta, "politica" la definiscono alcuni, di far gareggiare solamente alcune categorie di vetture (quest'anno Sport e GTS, l'anno prossimo GT e Turismo).

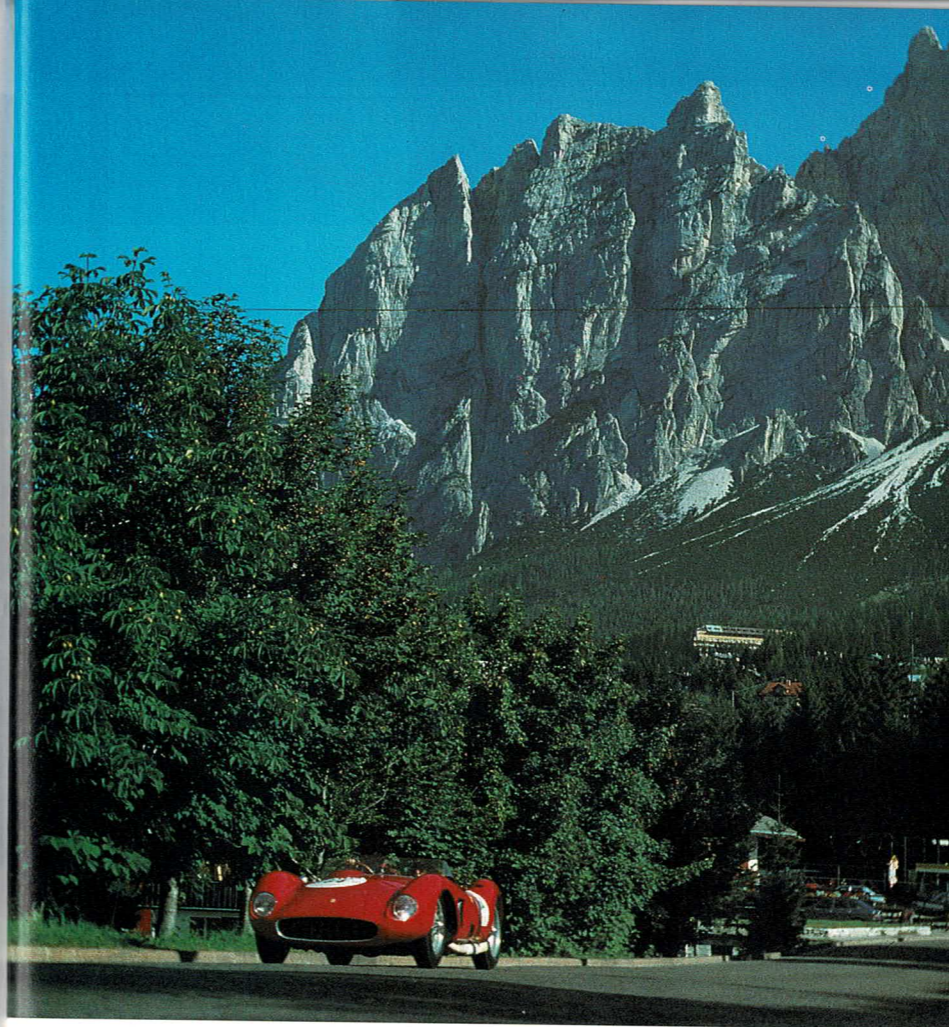
Il numero dei partecipanti ha infatti un'influenza importantissima sulla riuscita di una manifestazione. A quanto pare anche i concorrenti, pur se sconcertati in un primo momento, hanno apprezzato la

drastica selezione, che ha senza dubbio migliorato la "Coppa d'Oro '88" rispetto all'edizione precedente, quando una vera e propria invasione aveva creato non pochi problemi organizzativi. L'aspetto di questa manifestazione che più colpisce lo spettatore, oltre alle vetture, è lo splendido scenario delle Dolomiti. Dal lago di Misurina al passo del Pordoi tutte le vetture si sono cimentate fra un tornante e l'altro, con grande spirito sportivo dei piloti. In alcuni punti il fondo stradale in *pavé* dava l'illusione di essere tornati indietro di molti anni; il rombo del motore, l'approssimarsi della vettura... ma, purtroppo, inesorabilmente il "moderno" numero di gara spezzava l'incanto. Fra le vetture che queste magnifiche strade hanno visto sfilare non è possibile non citarne almeno qualcuna: dalle Ferrari "500 TRC" (1957), "166 Mille Miglia"

Vignale (1950), "340 Mexico" (1952), alle Lancia "Aprilia" e "Aurelia", fino a un eccezionale Fiat "8V Spider" Zagato (1952). Da segnalare poi alcune auto particolari: la Tojeiro "Sport Bristol 2000" (1954) e la Delahaye "S 135 Le Mans" (1937).

Notevole la rappresentanza dei piccoli costruttori italiani, Stanguellini, OSCA, Rosselli Fiat, Siata, Ermini, Abarth ed altri ancora. Nutrita, come sempre, la presenza delle Alfa Romeo. Purtroppo si sono avuti anche alcuni ritiri, molti di questi causati dalla difficoltà (leggi pendenze) del percorso, e abbiamo visto anche alcune vetture incidentate; al volante di una vettura sportiva d'altri tempi è facile sentirsi un po' troppo pilota...

Per la cronaca, registriamo la vittoria assoluta di Scaffidi-Gasparella su Fiat "508 Berlinetta Mille Miglia" del 1936. ■



Certamente uno dei "segreti" del successo della Coppa d'Oro delle Dolomiti è costituito dalla bellezza degli scenari attraverso cui si snoda il percorso, come testimoniano le immagini di queste pagine. La Coppa d'Oro delle Dolomiti venne disputata per la prima volta nel 1947 e fu vinta da Salvatore Amendola su Alfa Romeo 2500, davanti a Piero Dusio su Cisitalia 1100. Amendola coprì il percorso in 4 ore e 58 minuti alla media di circa 76 km/h.

