



COPPA D'ORO DELLE DOLOMITI



1947 - 2024

EPOCA CHAMPIONSHIP
Campionato Italiano Grandi Eventi Acì Sport





CORTINA D'AMPEZZO
18 - 21
LUGLIO
2024

Official Sponsor



Official Timekeeper



Official Partner



Official Car



Technical Partner



Media Partner



Under the Patronage



SaraVintage

una polizza “d’altri tempi”
per motori che hanno
una storia

powered by



La soluzione di ACI e Sara per i collezionisti di auto e moto d'epoca. E per i Soci Club ACI Storico sconti e vantaggi imperdibili e l'esclusiva SaraVintage a kilometro.





Angelo Sticchi Damiani
 Presidente Automobile Club d'Italia
 Chairman Automobile Club d'Italia

Godere di scenari unici al mondo lungo un percorso che “trascina”, piloti e vetture, attraverso i luoghi più iconici delle Dolomiti del Bellunese, il tutto accompagnato dal piacere di essere protagonisti attivi di una gara comunque difficile e comunque tecnicamente probante, alla guida di vetture che portano con sé un DNA ricco di bellezza, storia, cultura, fascino.

Questa è la Coppa d'Oro delle Dolomiti, una manifestazione ricca di straordinarietà che, proprio per quanto detto sopra, attira equipaggi da tutte le parti del mondo, equipaggi che proprio qui in Italia trovano il meglio per quanto riguarda l'organizzazione sportiva, l'accoglienza e la conoscenza di questo settore.

Bello vivere questa gara, con la precisione che deve sempre essere abbinata alle capacità di guida su un percorso talmente vario, salite, discese, tornanti, piccoli tratti anche veloci, che non lascia spazio alla distrazione né, purtroppo, al pieno godimento delle bellezze naturali.

Bello anche l'andarla a seguire con una sensazione di totale presenza di bellezza, che toglie il fiato anche a chi ha la fortuna di poterla vedere dal vivo. Il tutto a generare quasi un effetto sindrome di Stendhal sia per chi ne è protagonista attivo, sia per chi viene, come spettatore, da questa bellezza avvolto.

Bella e da non perdere quindi la manifestazione, bravi e professionalmente straordinari gli organizzatori con la squadra formata da Automobile Club di Belluno, Automobile Club Italia e dal Club ACI Storico che, anche quest'anno, hanno messo su un'opera fantastica.

Enjoying unique sceneries in the world along a route that “drags” drivers and cars through the most iconic places of the Dolomites in Belluno, all accompanied by the pleasure of being active participants in a race that is challenging and technically demanding, driving cars that carry with them a DNA rich in beauty, history, culture, and charm.

This is the Coppa d'Oro delle Dolomiti, an event full of extraordinary features that, precisely because of what has been said above, attracts teams from all over the world, teams that find the best in Italy in terms of sports organization, hospitality, and knowledge of this sector.

It's beautiful to live this race, with the precision that must always be combined with driving skills on a route so varied. With uphill climbs, downhill descents, hairpin bends, and even small fast sections, there's no room for distraction, nor, unfortunately, for the full enjoyment of natural beauty.

Following the race as a spectator is equally captivating, offering a sense of total immersion in beauty that can leave even those fortunate enough to witness it live breathless. All this generates almost a Stendhal syndrome effect both for those who are active participants, and for those who are, as spectators, wrapped by this beauty.

The event is beautiful and not to be missed, the organizers are good and professionally extraordinary with the team formed by the Automobile Club of Belluno, Automobile Club Italia and the ACI Storico Club who, also this year, have put up a fantastic work.



Lucio De Mori
 Presidente AC Belluno
 Chairman Belluno Automobile Club

AC Belluno e ACI Italia organizzano quest'anno la Coppa d'Oro delle Dolomiti caratterizzata da tre giornate di gara, formula introdotta nel 2023 che ha raccolto gradimento e consensi. Saranno tre Tappe intense, quella di giovedì sera nel cuore delle Dolomiti d'Ampezzo, quella di venerdì che attraverso quattro Valli del Trentino e dell'Alto Adige vedrà le vetture impegnate su sei differenti Passi alpini ed infine quella di sabato che porterà i concorrenti

a Belluno e nelle Valli più importanti della sua Provincia: tutto senza dimenticare Cortina d'Ampezzo, città di partenza e arrivo delle tre Tappe e località identitaria della Coppa d'Oro delle Dolomiti. Sarà una gara dall'alto contenuto agonistico in cui i partecipanti, di diverse nazionalità e in incremento numerico, con le loro prestigiose vetture storiche o moderne che siano offriranno uno spettacolo emozionante a tanti spettatori che da sempre li accolgono e li applaudono lungo il percorso. I partecipanti, le loro vetture e gli spettatori saranno il motore di una gara in cui l'Automobile Club

Italia e il suo Presidente Angelo Sticchi Damiani continuano a credere così come credono in Coppa d'Oro delle Dolomiti gli Sponsor che la sostengono: un sentito grazie a tutti. Un sentito ringraziamento alle Autorità che danno supporto alla manifestazione così come devo ringraziare tutte le persone che con il loro apporto consentono la realizzazione di una gara emozionante, che si svolge nel contesto delle Dolomiti, patrimonio UNESCO, che continua a stupire per fascino e bellezza.

AC Belluno and ACI Italia are hosting this year's Coppa d'Oro delle Dolomiti, which is marked by three days of competition. This format was introduced in 2023 and has been met with approval and praise. The event will feature three intense stages: the first on Thursday evening in the heart of the Ampezzo Dolomites, the second on Friday that traverses four valleys of Trentino and Alto Adige, challenging the cars on six different Alpine Passes, and finally, the third on Saturday that will lead the competitors to Belluno and the major valleys of its province. All this while keeping Cortina d'Ampezzo, the starting and finishing point of the three stages and the identity locality of the Coppa d'Oro delle Dolomiti.

The race promises high competitive content, with participants of various nationalities in their prestigious historic or modern cars, providing an exciting spectacle for the many spectators who have always warmly welcomed and applauded them along the route. The participants, their cars, and the spectators will be the driving force of a race in which the Automobile Club Italia and its President Angelo Sticchi Damiani continue to believe, just as the sponsors who support it do. A heartfelt thank you goes out to all. Special thanks to the authorities who lend their support to the event, and to all the people whose contributions make the realization of this thrilling race possible. The race takes place in the context of the Dolomites, a UNESCO heritage site, which continues to captivate with its charm and beauty.



Roberto Padrin
Presidente della Provincia di Belluno
President of the Province of Belluno

Delle splendide “vecchie signore”, in forma smagliante, che incontrano altre vecchie signore, sinuose e magnifiche. Credo sia questo il segreto della Coppa d’Oro delle Dolomiti, una manifestazione senza tempo, che anzi in qualche modo riesce a fermare lo scorrere dell’orologio e a cristallizzarlo in una forma di rara bellezza.

Da una parte le auto storiche, splendide e affascinanti nella loro livrea, icone di stile e di eleganza che hanno segna-

to epoche distanti e che con il rombo dei motori riescono ancora a far emozionare. Dall’altra le Dolomiti, con i loro paesaggi da favola e gli scenari da cartolina, montagne epiche che all’alba e al tramonto sprigionano l’enrosadira, quella colorazione tipica che esiste solo ed esclusivamente su queste rocce.

Ecco, con questi ingredienti la Coppa d’Oro delle Dolomiti sarà un successo anche quest’anno, e saprà trasmettere emozioni sia agli equipaggi in gara sia al pubblico degli appassionati.

L’edizione 2024, poi, aggiunge alcuni passaggi particolarmente significativi per la provincia di Belluno. Perché oltre agli scenari dolomitici, la corsa passerà per Longarone, Belluno e il Nevegal. Non c’è modo migliore per valorizzare e promuovere il nostro territorio, anche quelle zone meno battute dal turismo e più nascoste. Del resto, il binomio sport-turismo è forse il migliore per far conoscere il Bellunese. E lo sport dei motori, dei piloti della Coppa d’Oro, rispettoso dell’ambiente naturale - anzi, in dialogo con il paesaggio grazie alla grande bellezza delle auto e delle montagne - sa assumere valenze di altissimo livello.

È un piacere quindi accogliere questa corsa, ringraziando gli organizzatori e tutti coloro che lavorano per la manifestazione. Ed è grande il benvenuto che diamo ai piloti, agli equipaggi, agli appassionati. Con l’augurio che possano cogliere spunti di grande bellezza dal nostro territorio.

Gorgeous “old ladies,” in dazzling form, meeting other old ladies, curvaceous and magnificent. I believe this is the secret of the Coppa d’Oro delle Dolomiti, a timeless event, which indeed somehow manages to stop the passing of the clock and crystallize it in a form of rare beauty. On the one hand the historic cars, splendid and fascinating in their livery, icons of style and elegance that have marked distant eras and that with the roar of their engines still manage to thrill. On the other, the Dolomites, with their fairytale landscapes and postcard-perfect scenery, epic mountains that at sunrise and sunset give off the enrosadira, that typical coloration that exists exclusively on these rocks. With these ingredients, the Coppa d’Oro delle Dolomiti will be a success once again this year, and will know how to convey emotions to both the competing crews and the public of fans. The 2024 edition, then, adds some particularly significant passages for the province of Belluno. Because in addition to the Dolomite scenery, the race will pass through Longarone, Belluno and Nevegal. There is no better way to enhance and promote our territory, including those areas less traveled by tourism and more hidden. The sport-tourism combination is perhaps the best way to make the Belluno area known. And the sport of motors, of the drivers of the Coppa d’Oro, respectful of the natural environment - indeed, in dialogue with the landscape thanks to the great beauty of the cars and the mountains - knows how to take on values of the highest level. So it is a pleasure to welcome this race, thanking the organizers and all those who work for the event. And it is great to welcome the drivers, crews and fans. With the hope that they will be able to take cues of great beauty from our territory.



Gianluca Lorenzi,
Sindaco Cortina d’Ampezzo
Mayor of Cortina d’Ampezzo

“Cortina si prepara a ospitare, nella splendida valle d’Ampezzo, la prestigiosa Coppa d’Oro dell’estate 2024, un evento iconico che arricchisce la stagione estiva di Cortina d’Ampezzo. La presenza di straordinarie vetture d’epoca nella nostra incantevole conca è sempre un’esperienza affascinante e aggiunge un tocco unico all’offerta turistica di Cortina, attirando numerosi appassionati di auto storiche.

Come Amministrazione, siamo orgogliosi di poter promuovere questa straordinaria manifestazione che porta prestigio alla nostra località. Colgo l’occasione per ringraziare l’AC Belluno e tutti i partecipanti, certo del successo dell’evento.”

“Cortina is gearing up to host the esteemed 2024 Coppa d’Oro delle Dolomiti in the stunning Ampezzo Valley, a hallmark event that enhances Cortina d’Ampezzo’s summer season. The arrival of remarkable vintage cars in our captivating basin consistently provides a mesmerizing experience, adding a distinctive flair to Cortina’s tourism offerings and drawing a multitude of classic car aficionados. As the Administration, we take pride in endorsing this exceptional event that elevates the prestige of our village. I seize this moment to express gratitude to AC Belluno and all participants, confident in the event’s success.”

echo/neutra[®]

OFFICIAL TIMEKEEPER

**COPPA
D'ORO**
DELLE DOLOMITI

CRONOGRAFO MECCANICO **CORTINA 1956**
COPPA D'ORO DELLE DOLOMITI



edizione limitata
100 PEZZI NUMERATI

Cronografo a carica manuale, prodotto per l'edizione 2024 della Coppa d'Oro delle Dolomiti.
Cassa da 40mm in acciaio 316L, spessore 14mm, vetro zaffiro ultra-bombato, calibro Sellita SW510M in grado elaboré.

SWISS MADE

—
echoneutra.com

5.0

unica

FULL OPTIONAL DI SERIE



 **PROMO** valida anche per le
THERMOHYBRID

E' TUA A SOLI

€17.900*

Grazie al **SUPERBONUS
ROTTAMAZIONE**

VALIDA FINO AL
30 GIUGNO 2024

dr €2.000

*Messaggio pubblicitario con finalità promozionale valido fino al 30.06.2024 solo per immatricolazioni entro tale data, presso i concessionari aderenti, sullo stock disponibile in rete e presso casa madre. Iniziativa non cumulabile con altre offerte in corso. Il prezzo di listino di € 19.900 si riferisce alla versione DR 5.0 MT Unica 1.5 benzina (comprensivo di IVA e IPT, costi d'immatricolazione esclusi), scontato a € 17.900, grazie al contributo "Super Rottamazione di DR" di € 2.000, in caso di rottamazione di qualsiasi mezzo a motore, 4 o 2 ruote, senza vincoli di proprietà, limiti di anzianità e classe di emissioni. Gamma DR 5.0 MT Euro 6E consumi: da 8,2 a 9,8 litri/100 km; emissioni CO2: da 158 a 189 g/km. Valori del ciclo combinato WLTP omologati il 30/12/2023. L'immagine della vettura è puramente indicativa.

CORRI IN CONCESSIONARIA A SCOPRIRE LE ECCEZIONALI PROMO DI GIUGNO



drautomobiles.it

Dieci anni di sfide appassionanti, tra passi e tornanti di montagna

*PILOTI AFFERMATI, IMPRENDITORI AGGUERRITI
E INTREPIDI SCONOSCIUTI PER LA VITTORIA PIÙ
ALTA*

di Andrea Franchini



Coppa storica degli anni 50

Historical cup from the 50s

La storia della Coppa d'Oro delle Dolomiti rappresenta una delle vicende italiane più rappresentative di un particolare periodo, quello tra il 1947 e il 1956. Nell'immediato dopo guerra il Paese, benché fortemente provato e malgrado la scarsità di mezzi, strutture e infrastrutture, seppe offrire molte interessanti opportunità a chi aveva voglia di impegnarsi seriamente e duramente. Anche nell'ambito dell'automobilismo sportivo e civile.

La storia della Coppa d'Oro delle Dolomiti è una storia di fatica, di sudore, di strade polverose e difficili, piene di imprevisti; una storia di piloti affermati, appartenenti alle grandi case automobilistiche del tempo, e anonimi appassionati che, come piloti "privati", furono capaci di battersi alla pari con i primi, impegnando tutte le proprie finanze ed energie disponibili. Sui tornanti impervi di quelle che molti hanno riconosciuto essere le montagne più belle del mondo. La difficoltà dei 303 chilometri e 800 metri del percorso, di cui 156 chilometri in salita, sempre uguale nei dieci anni di gara, fu un severo banco di prova per auto di serie, prototipi, macchine elaborate artigianalmente e vetture carrozzate da futuri designer di fama mondiale. E poi c'era la gente, il popolo. Capace di attendere ore per strada, con tutte le possibili condizioni meteorologiche, per

tifare i propri beniamini, riconoscere da lontano le silhouette delle macchine rombanti, urlare il proprio incitamento ai piloti capaci di dividere la passione sportiva del pubblico in fazioni diverse. La televisione sarebbe arrivata nel 1954 e si sarebbe diffusa poco più tardi; il passaggio della gara tra la gente, quindi, era spettacolo, pubblicità, evento.

Avvenimento da ricordare a lungo e raccontare alle generazioni future. Era storia. Un rapporto viscerale di partecipazione che avrebbe spinto, anche per spirito di emulazione, la grande diffusione dell'auto in Italia negli anni successivi, quelli ricordati come il "boom economico".

Il 1947, anno di nascita della Coppa d'Oro delle Dolomiti, fu un anno significativo per l'automobilismo italiano: nacque il marchio autonomo Ferrari (non più quindi, squadra corse dell'Alfa Romeo) e venne fondata l'OSCA dai tre fratelli Maserati, dopo che ebbero ceduto l'azienda chiamata con il loro nome. La Maserati produsse il modello A6 che raccolse molte successi sportivi il cui motore di cc 1500 fu la base per molte vetture di successo tra cui la A6 GCS - la Monofaro - che scrisse molte pagine di gloria nelle corse stradali e nella stessa Coppa d'Oro delle Dolomiti.

Sulla scia delle grandi corse stradali d'epoca - appassionanti sfide che si svolgevano sulle strade di tutti i giorni, tra gli entusiaste di pubblico - e grazie alla collaborazione economica e organizzativa di istituzioni e operatori pubblici e privati a cui gli albergatori locali, nel 1947 l'AC Belluno riesce a dare vita a una competizione destinata ad avere un ruolo importante nell'automobilismo italiano dell'epoca.

1947 - La prima vittoria è dell'Alfa Romeo

Affrontando le difficoltà del periodo post bellico, si presentano il 20 luglio al via 118 piloti, ma al traguardo ne arrivano solo pochi più della metà, 74. L'organizzazione comunica con orgoglio la presenza di cento motociclisti, che avrebbero coadiuvato la polizia stradale lungo il percorso, la dislocazione di trecento cartelli e l'installazione di vari telefoni per il controllo della gara. Presenti molte Fiat di piccola e media cilindrata, alla vigilia i favoriti sono Giovanni Bracco e Piero Dusio, ma a vincere è invece Salvatore Ammendola, su Alfa Romeo C2500 del 1939, in poco meno di quattro ore e alla media di 76,49 km/h. Le cronache

dell'epoca scrivono, esagerando, che scese dall'auto fresco e riposato come dopo una gita di piacere. Dusio, pilota imprenditore è, secondo su un'auto da lui prodotta, la Cisitalia 202 MM detta "Razzo"; terzo è Alberto Gidoni, figlio del presidente dell'AC Belluno, su Fiat Gidoni 1100 S. Grande è il coinvolgimento degli Automobile Club "delle Venezie": Belluno, Bolzano, Padova, Rovigo, Trento, Treviso, Trieste, Udine, Venezia, Verona, e Vicenza. Gorizia si sarebbe aggiunta l'anno successivo. L'Automobile Club di Trieste aveva offerto in palio come coppa una riproduzione della campana di San Giusto - simbolo popolare dell'indipendenza italiana della prima guerra mondiale - montata a testa in giù sul cippo chilometrico della Strada Statale 48 delle Dolomiti; il basamento, di roccia dolomia, riproduceva una delle tipiche creste di quelle montagne.

1948 - La doppietta della Maserati

La seconda edizione apre le sue frontiere alla partecipazione internazionale ma è ancora presto per vedere qualche pilota straniero competere sulle strade sterrate e polverose, il cui stato condiziona pesantemente la classifica finale a

causa di numerosi sbandamenti e uscite di strada. Giovanni Bracco al termine di una corsa folle, sempre condotta nelle prime posizioni e ricca di spettacolari colpi di scena, vince, su Maserati A6 GCS, in 3 ore, 40 minuti e 27 secondi, alla media di 82,56 km/h. Precede il compagno di squadra Gigi Villorosi, sullo stesso tipo d'auto, la "Monofaro" che arriva al traguardo con una gomma a terra, e contribuisce con questa vittoria alla sua affermazione di campione italiano assoluto del '48. La Ferrari, che partecipa ufficialmente alla corsa con Clemente Biondetti, deve accontentarsi del terzo gradino del podio. A salirvi non è però l'asso sardo, fiorentino d'adozione, ma il pilota "privato" Soave Besana, con una 166 Inter. Quarti assoluti, per il secondo anno consecutivo sono i coniugi Alberto Comirato e Lia Dumas Comirato, su Fiat 1100, reduci dal secondo posto assoluto alla 1000 Miglia di quell'anno e anche per questo chiamati "i coniugi più veloci d'Italia". Debuttero tre giovanissimi fratelli Marzotto destinati a scrivere grandi pagine della Coppa e che qui si classificano: Giannino, ventenne 12° (su Lancia Aprilia 1500), Paolo, 18 anni non ancora compiuti,

14° (su lancia Aprilia 1500) e Umberto, ventiduenne, 26° (su Cisitalia 202). Dalla classifica completa si evince una penalizzazione delle grosse cilindrate, cominciava a prendere forma una sorta di regola che vedrà poche eccezioni: il motore ideale per questa gara doveva aggirarsi sui 2000 di cilindrata, anzi meglio qualcosa di meno che di più.

1949 - La doppietta della Ferrari

La Coppa comincia ad attirare non solo la mondanità internazionale di casa a Cortina ma anche i grandi campioni dell'automobilismo, è presente in veste di ospite il campione Tazio Nuvolari molto festeggiato dal pubblico. Sul percorso di gara, il giorno prima, si disputa il XII Rallye des Alpes che contribuisce a far crescere l'interesse per la corsa. Quasi rispondendo alla sfida dell'anno precedente, prime sul podio salgono due Ferrari. Roberto Vallone con la Ferrari 166 Inter vince con il tempo di 3 ore, 45 minuti e 2 secondi alla media di 81,00 km/h. Per il pilota romano è la terza vittoria dell'anno dopo il Gran Premio di Napoli e il Giro dell'Umbria. Secondo è Franco Cornacchia, su Ferrari 166 MM, mentre - a causa del ritardo per un pas-



Coppa d'Oro delle Dolomiti 1949: Lancia Aprilia al Passo Rolle. Centro e Archivio Storico Fiat.
1949 Coppa d'Oro delle Dolomiti: Lancia Aprilia near Passo Rolle. Centro e Archivio Storico Fiat.

saggio a livello chiuso - terzo assoluto conclude Franco Rol, su Alfa Romeo 6C 2500 competizione. Il giovane Gidoni, eroico terzo alla prima edizione, rischia la vita perché durante un rifornimento un incendio attacca la sua vettura, ma per fortuna viene subito spento e il pilota può proseguire la gara. L'edizione del '49 si ricorda anche per i debutti - con le Urania BMW 750 - di Maria Teresa De Filippis, prima donna pilota in Formula 1 l'anno successivo e di Berardo Taraschi, che fu anche il padre della Giaur. Con una Fiat 1100 partecipa il famoso carrozziere Giuseppe "Nuccio" Bertone. Agli onori delle cronache sale anche il pilota austriaco Otto Mathé, grande combattente delle corse su strada che, privo del braccio destro, a causa di un grave incidente di corsa motociclistica nel '34, per cambiare marcia usava bloccare il volante con il petto piegandosi in avanti.

1950 - Tra due Ferrari si piazza una Maserati

Per l'automobilismo sportivo il 1950 è l'anno di esordio della Formula 1. Il 13 maggio si corre il primo Gran Premio della storia a Silverstone in Inghilterra e lo vince un italiano, Farina, davanti a Fagioli. Fagioli è in gara alla Coppa d'Oro con una OSCA 1100. Alla terza edizione, i tre grandi marchi italiani - Alfa Romeo, Ferrari e Maserati - si presentano con una vittoria ciascuno, e le discussioni degli appassionati su chi avrebbe bisato il successo per primo animano la vigilia della corsa. Quest'anno i fratelli Marzotto cominciano a imporsi decisamente nella Coppa. La vittoria assoluta è di Gianni, detto "il conte in doppiopetto" per l'abbigliamento con il quale solo tre mesi prima aveva vinto la 1000 Miglia, affiancato dal fido Marco Crosara, su una splendida Ferrari 195 S. Il tempo è di 3 ore, 41 minuti e 31 secondi alla media di 84,97 km/h. Dopo di lui, al termine di un lungo duello che distanzia il primo e secondo di soli 14 secondi, arriva Giovanni Bracco, su Maserati A6 GCS, già vincitore a Cortina nel '48. Il terzo posto è di Franco Cornacchia, su vettura gemella di quella di Marzotto, arrivato secondo l'anno prima. Solo quinto è il campione Luigi Fagioli, dietro Sergio Sighinolfi che guida una Fiat Stanguellini 1100. Proprio per la Casa torinese si segnala una presenza massiccia di 500 Topolino: se ne iscrivono 32 versioni B e C, e al traguardo ne arrivano 25.

1951 - La doppietta della Lancia

Il 1951 è l'anno della Lancia, non solo alla Coppa d'Oro. In particolare è l'anno dell'Aurelia B20, auto prodotta dal 1950 al 1958 in sei serie, molto amata dalla mondanità del tempo e con una gloriosa carriera sportiva in Italia e all'estero. Assenti alcuni piloti accreditati per la possibile vittoria finale - Bracco correva ad Oporto in Portogallo Gianni Marzotto si presentò in veste di dirigente della sua scuderia, il fratello Paolo gareggiava in Belgio dopo aver ottenuto il miglior tempo nelle prove della Coppa, ma non un ingaggio ritenuto economicamente interessante.

L'interesse della vigilia si sposta sulle auto e in particolare sulla categoria Gran Turismo Internazionale che infatti primeggia nella classifica assoluta. Così, un'altra grande Casa italiana sale sul podio della Coppa. La Lancia - rientrata quell'anno nelle competizioni sportive - nell'edizione in cui la corsa cambia il suo nome in Coppa d'Oro delle Dolomiti, si aggiudica con lo stesso modello di auto il primo, il secondo e il quarto posto. Vince Enrico Anselmi - in 3 ore, 45 minuti e 7 secondi alla media di 80,97 km/h - che precede l'ingegner Umberto Castiglioni, più noto nell'ambiente come "Ippocampo". Terzo, e vincitore della categoria Sport è un pilota che otterrà grandi risultati anche nelle edizioni successive: Giulio Cabianca, veronese, con la OSCA Mt4. Quarto è quel Salvatore Ammendola che cinque anni prima vinse la prima edizione della Coppa. Una presenza significativa è quella del carrozziere che ha iscritto il suo nome nel firmamento dell'automobilismo internazionale: Elio Zagato che, per la cronaca, vince la categoria Gran Turismo su una Fiat Zagato 750.

1952 - Quattro fratelli Marzotto, tutti su Ferrari

Se le condizioni meteorologiche hanno sempre avuto un ruolo importante nella Coppa, mai come quest'anno si è avuta un'escursione termica - pur essendo il 13 luglio - così elevata: da 35 a 5 gradi con un vento che da brezza si fa più sostenuto e il sole che lascia il campo alla pioggia.

L'immagine simbolica della sesta Coppa d'Oro delle Dolomiti è una foto di famiglia.

Quella Marzotto, con quattro fratelli nei primi sette posti (al Falzarego occupavano i primi quattro posti). Vince Paolo su Ferrari 225 S in 3 ore 22'25"3/5 alla media di 89,840 km/h. A 3 minuti e 22 secondi arriva Gianni su Ferrari

340 America. Per interrompere l'elenco dei fratelli occorrono due grandi campioni della corsa: Giulio Cabianca, con la fascetta tricolore di campione d'Italia sul casco, terzo su OSCMA Mt4 1100 e Salvatore Ammendola su lancia Aurelia B20 Corsa. Il terzo fratello al traguardo è Vittorio con lo stesso modello d'auto del vincitore, poi in classifica, come sesto, si inserisce "Ippocampo" (Umberto Castiglioni) e l'ultimo rampollo ad arrivare della celebre casata imprenditoriale del tessile, è Umberto su Ferrari 212 Export. Ammendola, uno dei più acclamati beniamini della corsa, vince la categoria Gran Turismo classe oltre 1500 e porta a casa la prima Coppa d'Oro delle Dolomiti per il miglior tempo realizzato nel triennio 1950 - 1952. Il record di velocità media del vincitore viene migliorato di quasi 5 km/h e la stampa lo ritiene difficilmente battibile, cosa che avverrà invece già l'anno successivo..

1953 - La doppietta di Paolo Marzotto

Alla settima edizione della Coppa diminuisce il numero degli iscritti, un'inversione di tendenza dovuta sia all'aumentare delle competizioni varie in giro per l'Italia sia perché la Coppa era una corsa temuta per la durezza del percorso. Superando il confine psicologico della media oraria dei 90 km/h, esattamente con 91,913 km/h, Paolo Marzotto - indossando una elegante cravatta scura - bissa il successo dell'anno precedente, diventando così l'unico pilota a vincere la Coppa due volte. La Ferrari è una 250 MM, il tempo è di 3 ore 18'19". Nella "guerra" tra fratelli, Paolo si prende una rivincita su Gianni che pochi mesi prima l'aveva battuto vincendo la 1000 Miglia. A contendergli il successo, in un lungo e appassionante duello, è il romano Piero Taruffi - detto "La volpe argentata" per i capelli grigi, l'esperienza e la scaltrezza - che arriva secondo con una Lancia D20. Terzo è Umberto Maglioli alla guida della Ferrari 735 S, l'auto che Enzo Ferrari aveva negato a Paolo Marzotto, profetizzandone però la vittoria addirittura nell'esatto ordine di arrivo dei primi tre posti. È da citare, ancora una volta, Giulio Cabianca su OSCA Mt4; l'unico capace di inserirsi con decisione nella battaglia fra ferraristi e lancisti che caratterizza le prime dieci posizioni della classifica assoluta. La corsa del '53 passa alla storia come quella dei continui avvicendamenti di classifica in tutte le categorie, battaglie durissime a colpi di sterzo e controsterzo sui tornanti di montagne che richiedono doti di guida particolari. Di tutte

le corse italiane di velocità su strada la Coppa d'Oro era quella che aveva la media oraria del vincitore più bassa, segno che la potenza pura del motore non bastava per vincere. Occorreva la bravura tecnica del pilota.

1954 - L'unica Maserati vince

Ottava edizione: la corsa è abbinata al Rallye des Alpes, ora Criterium des Alpes. Agli organizzatori francesi piace talmente il percorso della Coppa da includerlo senza modifiche nella loro manifestazione. La strada del percorso è sempre più asfaltata, ma la velocità in corsa non aumenta di molto. Nonostante il passare degli anni, il fattore economico relativo alle spese di partecipazione alla corsa resta sempre determinante; lo sforzo delle istituzioni, degli operatori locali dell'ospitalità e delle aziende del settore è simboleggiato dai soggiorni gratuiti per gli equipaggi offerti dai grandi alberghi, e da un volantino inserito nei regolamenti dati ai piloti che promette "vistosi premi in denaro" per i vincitori di classe e assoluti, e sconti speciali per l'acquisto di pneumatici. Il duello più avvincente di quest'anno è tra l'outsider Sergio Mantovani - che infatti vince con la Maserati A6 GCS in 3 ore, 19'36" alla media di 91,31 km/h - e una delle grandi stelle della storia di questa corsa, Giulio Cabianca su OSCA Mt4 1500. Terzo, con la Ferrari 250 Monza, arriva il favorito Gerino Gerini, nobile e spericolato, a lungo al comando della gara, poi incorsa in un guasto che lo rallenta minacciandone il ritiro. Quarto, per l'ennesima volta nella storia della Coppa, è Salvatore Ammendola con la Ferrari 3000. Quinto assoluto, e felicissimo al traguardo il vincitore della Categoria Sport 1100, Umberto Bini con la OSCA Mt4 1100. In classifica generale sotto la metà, si trova il nome di Mario Poltronieri, futuro giornalista e voce televisiva dell'automobilismo italiano per molti anni.

1955 - La prima e ultima vittoria straniera

La penultima è un'edizione molto combattuta e ricca di colpi di scena, nella quale solo la metà dei partenti porta a termine la corsa. Anche le auto di cilindrata più piccola raggiungono velocità notevoli aumentando sì la loro competitività ma anche le uscite di strada nelle curve affrontate sempre di più al limite. Il vero personaggio della gara non è tanto il vincitore, cui spetta comunque ogni onore in virtù del podio più alto, quanto il secondo arrivato, vittima di un errore, non suo, incredibile. Il belga Olivier Gen-

debien, futuro ferrarista, agli inizi di una carriera internazionale di rilievo, arriva primo con la sua Mercedes-Benz 300 SL (detta "ali di gabbiano" per l'apertura verso l'alto delle due portiere) stranamente di colore nero invece del più abituale color argento della Casa tedesca. Vince in 3 ore, 22'1" alla media di 89,77 km/h davanti, per una ventina di secondi, a un frastornato Eugenio Castellotti - ingannato da un'errata segnalazione di vantaggio dei suoi meccanici; un'autentica beffa che ne rallenta la corsa fin lì vittoriosa - su una Ferrari 500 Mondial. Il lodigiano godeva dei favori del pronostico; pilota molto ben voluto da Enzo Ferrari e dalla stampa - anche quella 'rosa', per il suo lungo fidanzamento con la celebre soubrette Delia Scala - era considerato l'erede di Ascari. Terzo è un appassionato della corsa, Giulio Cabianca su OSCA Mt 1500 che si aggiudica la seconda Coppa d'Oro delle Dolomiti avendo fatto registrare il miglior tempo nel triennio '53-'55. Quarto è Elio Zagato, nome ricorrente nelle cronache della corsa e, come detto, carrozziere di futura fama internazionale che firma numerose auto nella storia della Coppa, su Fiat Zagato 8V.

1956 - Tra due OSCA s'infilava una Ferrari

Nel 1956 il traffico stradale è in costante aumento, la velocità delle auto cresce sempre di più, l'Italia sta cambiando passo: le corse automobilistiche su strada sono ormai al tramonto. Anche la burocrazia ostacola l'organizzazione con divieti per alcune cilindrate, lunghe trafale per bolli e permessi e numerosi sopralluoghi sul percorso, per altro mai cambiato. La Coppa d'Oro però è sempre più importante e internazionale: e oramai il regolamento di gara viene stampato in quattro lingue (Italiano, tedesco, inglese e francese) e spedito agli addetti ai lavori in tutta Europa. Assenti Castellotti, mandato dalla Ferrari a vincere al Gran Premio di Rouen, e Paolo Marzotto, vivamente sconsigliato dalla moglie a partecipare, i favoriti erano il campione in carica Gendebien e l'immancabile Cabianca. Cabianca ha un legame particolare con la corsa: due ritiri (nel '47 e nel '50), un 4° posto nel '53, tre terzi posti ('51, '52 e '55) e un 2° posto nel '54. Nonostante la sua auto non sia potentissima, è molto equilibrata e compatta, l'ideale per questa corsa. All'ultima edizione della Coppa d'Oro - in una giornata di tempo splendido - finalmente ecco che si afferma l'OSCA, la Casa sportiva dei fratelli Maserati che ha

scritto grandi pagine di sfide nella storia automobilistica e non solo di questa corsa. Primo al traguardo è proprio lui, il principale protagonista di questo decennio, Giulio Cabianca, che vince su OSCA Mt4 1500 superando anche il record di velocità media oraria stabilito da Paolo Marzotto nel '53 e infrangendo il muro dei 100 km/h. Il tempo è di 3 ore 1'31" e la media è di 100, 417 km/h. Secondo è Olivier Gendebien, vincitore dell'anno precedente passato di squadra e qui alla guida di una Ferrari 290 MM, distaccato di oltre 3'47". Terza è l'auto gemella della prima classificata guidata da Umberto Maglioli, rallentata da una sbandata che l'aveva quasi fatta uscire di strada. Quarto è Francesco Giardini con la Maserati A6 GCS. La velocità è oramai aumentata di molto, basti pensare che anche il quinto arrivato, Camillo Luglio su Ferrari 250 GT, fa registrare un tempo con il quale avrebbe potuto vincere tutte le precedenti nove edizioni della Coppa. Nella Categoria Sport, classe fino a 750 cm³ vince Gigi Villoresi con la OSCA S750: è l'ultima affermazione in Italia di un grande campione che si sarebbe ritirato di lì a poco, vincendo prima il Rally dell'Acropoli in Grecia nel 1958.

Dalla velocità alla regolarità

Nel 1957, per motivi di sicurezza del pubblico, si chiude in Italia l'epoca delle corse di velocità su strada. Un capitolo fondamentale per l'automobilismo sportivo e civile del Paese che merita di essere celebrato con le rievocazioni storiche; gare di regolarità in cui le stesse auto di allora dopo tanti anni tornano a darsi battaglia negli stessi luoghi e, come nel caso della Coppa d'Oro delle Dolomiti, sugli stessi tornanti, sugli stessi passi e sugli stessi rettili di uno scenario suggestivo, unico al mondo.



ACI Global Servizi

www.aciglobalservizi.it
passionedepoca@aciglobalservizi.it
@in/aciglobalservizi

LA TUA PASSIONE, INSIEME A NOI **DA SEMPRE**

**UNA RETE DI OFFICINE E CARROZZERIE
CON MECCANICI SPECIALIZZATI**



**TRASFERIMENTO
AUTO E MOTO STORICHE**



**SOCCORSO STRADALE
E INTERVENTI SUL POSTO**



**SERVIZI DI MANUTENZIONE
ORDINARIA, TAGLIANDI
E REVISIONI**



**VERIFICHE PER ISCRIZIONE NELLA SEZIONE
"RILEVANZA STORICA AI FINI FISCALI"
DEL REGISTRO ACI STORICO**

PER GLI **APPASSIONATI DI VEICOLI D'EPOCA**
E AL SERVIZIO DEGLI **ORGANIZZATORI
DI GARE ED EVENTI MOTORISTICI**

1954-2024

70° anniversario

del Soccorso Stradale ACI



Ten years of passionate challenges on winding mountain roads and passes

FAMOUS DRIVERS, FEARSOME ENTREPRENEURS
AND INTREPID OUTSIDERS SEEKING THE
HIGHEST VICTORY

by Andrea Franchini

R

aced between 1947 and 1956, the Coppa d'Oro delle Dolomiti is one of the most representative phenomena in the Italy of that period. Despite the country's state of exhaustion and the scarcity of resources, amenities and infrastructure in the immediate post-war years, Italy offered lots of interesting opportunities for anyone with a will to work. Not least in motor racing and the car industry. The history of the Coppa d'Oro delle Dolomiti is one of fatigue, sweat, and dusty and difficult roads bristling with the unforeseen; a story of champion drivers affiliated to the top car makers of the day and anonymous dilettantes, "private" drivers who were capable of battling it out with the big names and engaging all their financial resources and energy in the process. On impervious hairpin bends in what many consider to be the most beautiful mountains in the world. The difficulties posed by the 303 km 800m course (the same every year), of which 156 km uphill, provided a formidable test bench for mass produced models, prototypes, cars built by artisans, some with bodywork by designers heading for world renown. And the people. Waiting on the roadside for hours in all possible weather conditions to support their idols, recognizing the silhouettes of the growling cars still in the distance,

shouting encouragement to drivers who split the public's sporting passion into different factions.

TV appeared in 1954 and quickly started spreading. The passing of the race between spectator-lined roads thus became entertainment, advertising, an event. Something to remember for years and tell your children and grandchildren. History.

A deep sense of team spirit and emulation that was also to "drive" car sales in Italy in the following years, now remembered as the "economic boom". 1947, year of the first Coppa d'Oro delle Dolomiti, was a milestone in Italian motor racing: the independent marque Ferrari was created (thus ceasing to be the Alfa Romeo racing team) and the three Maserati brothers founded OSCA (after selling the company bearing their name). Maserati produced the Model A6 that won many races and whose 1500 cc engine was used in many other successful cars, such as the A6 GCS 8 ("Monofaro"), which earned itself a glorious record in road races, including the Coppa d'Oro.

In 1947, following the example of the great road races of the period - enthralling events staged on normal public roads lined with fans - and thanks to funding and organizational assistance from public and private institutions and operators (including local hoteliers), Automobile Club Belluno managed to launch a competition that was to play a major role in Italian motor racing.

1947 - Alfa Romeo takes the first victory

Despite all the difficulties of the immediate post-war period, 118 drivers turned up for the start on 20 July but only 74, little over half, actually made a finish. The organizers proudly announced the presence of 100 motorcyclists to back up the traffic police along the route, 300 signs and specially installed phones for race control communication. There were many small and medium capacity Fiats. The favorites were Giovanni Bracco and Piero Dusio, while the winner was Salvatore Ammendola, in a 1939 Alfa Romeo C 2500, with a time of just under four hours and an average speed of 76.49 km/h.

According to the newspapers, he got out of his car as cool and relaxed as if he'd been out for a pre-lunch spin, an exaggeration probably. Second was Du-



Poster dell'edizione 1955 della Coppa d'Oro delle Dolomiti

1955 edition of the Coppa d'Oro delle Dolomiti Poster



Coppa d'Oro delle Dolomiti del 1950.
 Archivio Fondazione Pirelli.
 1950 Coppa d'Oro delle Dolomiti.
 Fondazione Pirelli Archive.

sio, driver entrepreneur, in a car of his own production a Cisitalia 202 MM (aka "Rocket"), and third was Alberto Gidoni, son of the president of AC Belluno, in a Fiat Gidoni 1100S. A major role was played by Automobile Clubs in the Tri-veneto regions: Belluno, Bolzano, Padova, Rovigo, Trento, Treviso, Trieste, Udine, Venice, Verona and Vicenza. Gorizia joined in the following year. Automobile Club di Trieste had offered a prize in the form of a reproduction of the bell of San Giusto - a popular symbol of Italian independence in the first world war - head down on the Cortina d'Ampezzo kilometre stone of the Strada Statale 48 delle Dolomiti. The base was made of dolomite rock in the shape of a typical Dolomite mountain crest.

1948 - Maserati double

In its second year, the race went international but it would be some time before a foreigner managed to be competitive on these dusty, unsurfaced roads which penalized the final standings of many drivers who skidded off the road. Full of spectacular action and surprises,

the race was won by Giovanni Bracco in a Maserati A6 GCS in 3 hours 40' 27" (average: 82.56 km/h), having been in the leading group throughout. Finishing ahead of team mate Gigi Villorosi, who crossed the line with a tyre down (in the same type of car, the "Monofaro"), Bracco thus secured his standing as over-all Italian champion for '48. Ferrari, whose official driver in the race was Clemente Biondetti, had to be content with 3rd place. It wasn't the Sardinian ace (Florentine by adoption) who made the podium however, but the "private" driver Soave Besana, in an 166 Inter. 4th overall, for the second year running, in a Fiat 1100, were the husband-wife team of Alberto Comirato and Lia Dumas Comirato, who had recently come 2nd overall at that year's 1000 Miglia and became known as "fastest man and wife in Italy". Three young Marzotto brothers, destined to do great things in the Coppa, debuted this year: Gianino (21) finished 12th in a Lancia Aprilia 1500, Paolo (17) was 14th in a Lancia Aprilia 1500 and Umberto (22) was 26th in a Cisitalia 202. The overall ranking

showed the higher capacity cars at a disadvantage and it soon became evident that the ideal engine for this race, with few exceptions, was more or less 2.000 ccs (preferably less).

1949 - Ferrari double

The Coppa d'Oro was starting to attract not only the international "jet set" based in Cortina but also famous motor racing champions. Tazio Nuvolari attended as a guest and was much feted by the public. The 12th Rallye des Alpes was run over the same course the day before, thus boosting interest in the race. As if challenged by the previous year's result. Ferrari took the first two places on the podium.

Roberto Vallone won in a Ferrari 166 Inter in 3 hours 45'2" (average: 81.00 km/h).

This was the Roman driver's third victory of the year after the Gran Premio di Napoli and the Giro dell'Umbria. 2nd was Franco Cornacchia in a Ferrari 166 MM, while 3rd overall was taken by Franco Rol in an Alfa Romeo 6C 2500 Competizione, having been held back

by a closed level crossing. The young Gidoni (heroic 3rd place in the first edition) had a narrow escape when his car caught fire during refuelling. Fortunately, the fire was put out immediately and he was able to continue the race. 1949 is also remembered for its debuts: Maria Teresa De Filippis (first woman driver in Formula1 the following year) in a Urania BMW 750, and Berardo Taraschi, who was also the founder of Giaur. The famous bodywork specialist "Nuccio" Bertone took part in a Fiat 1100. Also making the news was the Austrian driver Otto Mathé, a highly combative road racer who had lost his right arm in a motorbike race in 1934 and had to change gear by leaning forward and blocking the wheel with his chest.

1950 - Ferrari-Maserati-Ferrari

In motor racing history, 1950 is the year that Formula 1 started up. The first ever Grand Prix was raced on 13 May at Silverstone, England and won by Farina, an Italian, ahead of Fagioli. At the start of the 3rd Coppa d'Oro, the three big Italian stables - Alfa Romeo, Ferrari and Maserati - had one victory apiece and discussion between fans centered on which would be the first to score a second win. This was the year the Marzotto brothers began to shine in the Coppa d'Oro.

The overall winner was Giannino (nicknamed the "double-breasted count" because of the outfit he'd worn in the 1000 Miglia three months earlier, which he won), partnered by the trusty Marco Crosara, in a splendid Ferrari 195 S, clocking 3 hours 41' 31" (average: 84.97 km/h).

In his wake, after a long duel ending in a gap of only 14 seconds, came Giovanni Bracco, winner at Cortina in '48, in a Maserati A6 GCS.

In 3rd place was Franco Comacchia (2nd the previous year) in the twin of Marzotto's car.

The champion Luigi Fagioli, in an OSCA 1100, only managed 5th place over-all, behind Sergio Sighinolfi in a Fiat Stanguellini 1100. The Turin constructor saw a massive contingent of its Topolino 500 model (versions B and C): 32 registered and 25 of them made the finish.

1951 - Lancia double

1951 was Lancia's year, and not only at the Coppa d'Oro. Their most successful

model that year was the Aurelia B20, produced from 1950 to 1958 in six series, a car much loved by the high society of the period and which had a glorious racing record in Italy and abroad. Some of the favorites to win the race didn't even take part: Bracco was racing in Oporto, Portugal, Giannino Marzotto attended the event but as manager of his stable, and his brother Paolo was racing in Belgium (having clocked the fastest time in the Coppa d'Oro test sessions but not getting an offer he deemed economically inviting). The main focus of interest thus shifted to the cars and the Gran Turismo Internazionale category in particular, which was to head the overall ranking in fact. So another great Italian car maker was seen on the podium. Lancia returned to racing in '51, the year the race changed its name to Coppa d'Oro delle Dolomiti, and took 1st, 2nd and 4th places with the same model.

The winner was Enrico Anselmi, in 3 hours 45' 7" (average: 80.97 km/h), ahead of Umberto Castiglioni, aka "Ippocampo". In 3rd place was the winner of the Sport category, a driver who was to be highly successful in future editions, Giulio Cabianca from Verona, in an OSCA Mt4. Salvatore Ammendola, winner of the first edition five years before, came 4th. Another significant name in the race was that of the bodywork specialist Elio Zagato - heading for fame in international motor racing - who won the Gran Turismo category in a Fiat Zagato 750.

1952 - Four Ferraris for four Marzotto

Weather conditions were always important in the Coppa d'Oro but never before had there been such an extreme temperature range, even though it was only 13 July: from 35° to 5° C, with breezes stiffening into wind and sunshine giving way to rain. The 6th Coppa d'Oro delle Dolomiti can be summed up by a family photo. Four Marzotto brothers finished in the top 7 (at Falzarego they occupied the top four places). Paolo won the race in a Ferrari 225 S in 3 hours, 22'25"3/5 (average 89.840 km/h). Giannino finished 2nd, 3' 22" behind him, in a Ferrari 340 America.

Top split the list of brothers it took two seasoned champions of this race: in 3rd place Giulio Cabianca, with the Italian champion's tricolore band on his helmet, in an OSCA Mt 4 1100, followed by Salvatore Ammendola in a Lancia Au-

relia B 20 Corsa. The third brother to cross the line was Vittorio, in the same model as the winner, followed in 6th place by "Ippocampo" (Umberto Castiglioni), while Umberto, the youngest scion of the famous textiles family, finished 7th in a Ferrari 212 Export.

Ammendola, one of the most popular drivers, won the over - 1500 cc class of the Gran Turismo category, as well as taking home the first Coppa d'Oro delle Dolomiti for the fastest time recorded over three consecutive years (1950-1952). The new average speed record was an improvement of nearly 5 km/h and considered by the press to be practically unbeatable. It was broken the following year.

1953 - Paolo Marzotto back to back

The 7th Coppa d'Oro saw a lower number of participants, a reversal due to both the increase in other competitions elsewhere in Italy and to the race's formidable reputation for difficulty. Sporting an elegant dark tie, Paolo Marzotto managed to repeat his success of the previous year, and in the process broke the psychological barrier of 90 km/h (average speed), at 91.913 km/h to be precise, thus becoming the only driver to win the event twice. In a Ferrari 250 MM this time, he clocked 3 hours 18' 19". In this fraternal battle, Paolo got his own back on Giannino, who had beaten him a few months before to win the 1000 Miglia. He was challenged a long and thrilling duel by the Roman driver Piero Taruffi, nicknamed "silver fox" on account of his grey hair, experience and cunning, who finished 2nd in a Lancia D 20. In 3rd place was Umberto Maglioli in a Ferrari 735S, the car that Enzo Ferrari decided not to assign to Paolo Marzotto despite predicting his win and even the exact make-up of the podium.

Once again, Giulio Cabianca, in an OSCA Mt 4 was the only driver able to hold his own amidst the battle of the Ferraris and Lancias that characterized the top 10 in the overall rankings. The 1953 race is remembered for the continual leaping of positions in all categories, fierce duels and opposite lock steering on hairpin bends. Of all the Italian road races the Coppa d'Oro was the one with the lowest average speed of the winner indicating that engine capacity was not the key to winning. It required extraordinary technical skills on the part of the driver.

1954- One Maserati, one win

The 8th edition of the race was staged in conjunction with the Rallye des Alpes. The French organizers liked the Coppa d'Oro course so much they induced it, without any modifications, in their own event. The route was becoming increasingly asphalted but speeds were not rising very much.

From year to year, the cost of taking part in the race continued to be critical, as reflected in various efforts by the authorities, local hoteliers and companies in the sector, such as offers by the big hotels to accommodate teams free of charge and flyers slipped into the drivers' rules promising generous cash prizes for class and overall winners and special discounts on tyres.

The most exciting duel this year was between the outsider Sergio Mantovani winner in a Maserati A6 GCS in 3 hours 19' 36" (average: 91.31 km/h), and one of the great stars in the history of the race Giulio Cabianca, in an OSCA Mt4 1500. In 3rd place in a Ferrari 250 Monza was the favorite Gerino Gerini, noble and reckless who led for much of the race but was slowed down by a fault and nearly had to retire. Finishing 4th yet again in the history of this race was

Salvatore Ammendola in a Ferrari 3000. 5th overall, and overjoyed on crossing the finish, was Umberto Bini, winner of the Sport 1100 category in an OSCA Mt4 1100. More than halfway down the overall rankings we find the name of Mario Poltronieri, future journalist and TV commentator who was to be the voice of Italian motor racing for many years.

1955 - First and last foreign victory

The penultimate race was extremely hard fought and eventful, with only half the field managing to finish. The smaller capacity cars also reached considerable speeds thus becoming more competitive but also coming off the road more often in attempting bends too near the limit.

The real "man of the race" was not so much the winner, who anyway fully deserved the honor of the highest place on the podium, as the 2nd placed driver, who had been penalized by an error not his own. First across the line was the Belgian Olivier Gendebien, a future Ferrari driver then in the early stages of his international career, in a MercedesBenz 300 SL (nicknamed "gullwing" because of its upward opening doors) that was strangely black instead of the German

stable's customary silver. He finished in 3 hours 22' 1" (average speed: 89.77 km/h), 20 seconds ahead of the Ferrari 500 Mondial of frustrated Eugenio Castellotti, misled by a mistaken signaling of advantage by his mechanics, a twist of fate that robbed him of the lead he'd enjoyed up to that point.

The Lodi driver was the race favorite and also adored by Enzo Ferrari and the press (especially the gossip columns because of his long engagement to the famous soubrette Delia Scala) who looked on him as the heir to Ascari. In 3rd place, in an OSCA Mt 1500, was Giulio Cabianca, who thus took the second Coppa d'Oro delle Dolomiti, having clocked the fastest time over the three-year period '53 - '55. In 4th place, in a Fiat Zagato 8V, was Elio Zagato, a recurrent name in the motor racing news and, as mentioned, a bodywork designer who produced numerous cars for the Coppa d'Oro and was set for international fame.

1956 - OSCA - Ferrari - OSCA

Road traffic was growing constantly, as was the speed at which cars were driven. Italy was changing gear and motor racing on ordinary roads was on the way out. Even the red tape was incre-



Coppa d'Oro delle Dolomiti 1951: Lancia Aurelia B20.
Centro e Archivio Storico Fiat.
1951 Coppa d'Oro delle Dolomiti: Lancia Aurelia B20.
Centro e Archivio Storico Fiat.

asing, with bans on certain engine capacities, lengthy procedures for getting permits and certification and numerous inspections of the route (which had never changed anyway).

This said, the Coppa d'Oro was becoming even more important and international: the race rules were printed in four languages (Italian, German, English and French) and distributed all over Europe. In the absence of Castellotti, sent to the Rouen Grand Prix to win for Ferrari, and Paolo Marzotto, persuaded not to race by his wife, the favorites were the defending champion Gendebien and the ever present Cabianca. The latter had an interesting record in the race: two withdrawals ('47 and '50), a 4th place in '53, three

3rds ('51, '52 and '55) and a 2nd in '54. Though his car was not very powerful, it was very well balanced and compact, ideal for this race in fact. This last edition of the Coppa d'Oro was won, at last, by OSCA the sports car constructor owned by the Maserati brothers and which played a major role in the history of mo-

tor racing and not only.

The winner, in an OSCA Mt 4 1500, was the top driver of decade Giulio Cabianca himself, who also broke the average speed record set by Paolo Marzotto in '53 and the 100 km/h barrier. His time was 3 hours 1 ' 31" (average: 100,417 km/h). In 2nd place, over 3' 47" behind, was Olivier Gendebien, winner the previous year, now in a Ferrari 290 MM having changed teams. 3rd was Umberto Maglioli, driving the twin of the winning car, slowed by a skid in which he nearly came off the road. 4th was Francesco Giardini in a Maserati A6 GCS. Speeds had increased significantly: 5th place Camillo Luglio, in a Ferrari 250 GT, clocked a time that would have won him all nine of the previous editions of the Coppa d'Oro. The winner in the Sport Category, in the 750 cc class, was Gigi Villorosi in an OSCA S750, the last victory in Italy of a great champion shortly to retire, but not before winning the Acropolis Rally in Greece in 1958.

The race, from speed to regularity

The era of speed racing on roads came to an end in Italy in 1957 for reasons of public safety. It had been a key period for motor racing and ordinary motoring throughout the country and deserves to be celebrated with historical revivals, regularity races in which the very same cars return after so many years to do battle in the same places and, in the case of the Coppa d'Oro delle Dolomiti, on straights, hairpin bends and mountain passes forming an absolutely unique scenario.



Coppa d'Oro delle Dolomiti del 1950.
Archivio Fondazione Pirelli.
1950 Coppa d'Oro delle Dolomiti.
Fondazione Pirelli Archive.



L'importanza delle radici per la *famiglia Venica*

*L*e radici della famiglia Venica raccontano e tramandano il profondo legame con il territorio che, proprio come le radici delle viti, assorbono e conservano le informazioni ambientali. Generazione dopo generazione, anno dopo anno, la memoria viene perpetuata nel tempo.



VENICA & VENICA

Vignaioli dal 1930

Società Agricola

I-34070 **Dolegna del Collio** (Go) - località Cerò, 8
tel. +39 0481 61264 - info@venica.it - www.venica.it



ALBO D'ORO - HALL OF FAME 1947 - 1956

1947	20/07/1947	I COPPA DELLE DOLOMITI		
POSIZIONE - RANKING	N° GARA - RACE N.	PILOTA - DRIVER	AUTO - VEHICLE	TEMPO - TIME
1	177	Salvatore Ammendola	Alfa Romeo 6C 2500 SS	3h 58' 18"
2	137	Piero Dusio	Cisitalia 202 MM	4h 01' 45"
3	133	Alberto Gidoni	Fiat Gidoni 1100 S	4h 03' 06"
1948	11/07/1948	II COPPA INTERNAZIONALE DELLE DOLOMITI		
POSIZIONE - RANKING	N° GARA - RACE N.	PILOTA - DRIVER	AUTO - VEHICLE	TEMPO - TIME
1	172	Giovanni Bracco	Maserati A6 GCS	3h 40' 47"
2	164	Gigi Villoresi	Maserati A6 GCS	3h 44' 32"
3	156	Soave Besana	Ferrari 166 Inter	3h 45' 57"
1949	17/11/1949	III COPPA INTERNAZIONALE DELLE DOLOMITI		
POSIZIONE - RANKING	N° GARA - RACE N.	PILOTA - DRIVER	AUTO - VEHICLE	TEMPO - TIME
1	139	Roberto Vallone	Ferrari 166 Inter	3h 45' 02"
2	136	Franco Comacchia	Ferrari 166 MM	3h 48' 19"
3	133	Franco Rol	Alfa Romeo 6C 2500 C.	3h 48' 20"
1950	16/07/1950	IV COPPA INTERNAZIONALE DELLE DOLOMITI		
POSIZIONE - RANKING	N° GARA - RACE N.	PILOTA - DRIVER	AUTO - VEHICLE	TEMPO - TIME
1	146	Giannino Marzotto	Ferrari 195 S	3h 34' 31"
2	137	Giovanni Bracco	Maserati A6 GCS	3h 34' 45"
3	142	Franco Comacchia	Ferrari 195 S	3h 41' 39"
1951	15/07/1951	V COPPA INTERNAZIONALE DELLE DOLOMITI		
POSIZIONE - RANKING	N° GARA - RACE N.	PILOTA - DRIVER	AUTO - VEHICLE	TEMPO - TIME
1	77	Enrico Anselmi	Lancia Aurelia B20	3h 45' 07"
2	79	Umberto Castiglioni	Lancia Aurelia B20	3h 47' 30"
3	84	Giulio Cabianca	Osca Mt4 1100	3h 47' 37"

ALBO D'ORO - HALL OF FAME 1947 - 1956

1952

13/07/1952

VI COPPA D'ORO DELLE DOLOMITI

POSIZIONE - RANKING	N° GARA - RACE N.	PILOTA - DRIVER	AUTO - VEHICLE	TEMPO - TIME
1	92	Paolo Marzotto	Ferrari 225 S	3h 22' 25"
2	106	Giannino Marzotto	Ferrari 340 America	3h 25' 57"
3	55	Giulio Cabianca	Osca Mt4 1100	3h 33' 49"

1953

12/07/1953

VII COPPA D'ORO DELLE DOLOMITI

POSIZIONE - RANKING	N° GARA - RACE N.	PILOTA - DRIVER	AUTO - VEHICLE	TEMPO - TIME
1	89	Paolo Marzotto	Ferrari 250 MM	3h 18' 19"
2	86	Piero Taruffi	Lancia D 20	3h 19' 52"
3	90	Umberto Maglioli	Ferrari 735 S	3h 20' 02"

1954

11/07/1954

VIII COPPA D'ORO DELLE DOLOMITI

POSIZIONE - RANKING	N° GARA - RACE N.	PILOTA - DRIVER	AUTO - VEHICLE	TEMPO - TIME
1	94	Sergio Mantovani	Maserati A 6 GCS	3h 19' 36"
2	90	Giulio Cabianca	Osca Mt4 1500	3h 20' 23"
3	98	Gerino Gerini	Ferrari 250 Monza	3h 20' 30"

1955

10/07/1955

IX COPPA D'ORO DELLE DOLOMITI

POSIZIONE - RANKING	N° GARA - RACE N.	PILOTA - DRIVER	AUTO - VEHICLE	TEMPO - TIME
1	115	Olivier Gendebien	Mercedes Benz 300 SL	3h 23' 01"
2	138	Eugenio Castellotti	Ferrari 500 Mondial	3h 23' 22"
3	141	Giulio Cabianca	Osca Mt4 1500	3h 27' 02"

1956

08/07/1955

X COPPA D'ORO DELLE DOLOMITI

POSIZIONE - RANKING	N° GARA - RACE N.	PILOTA - DRIVER	AUTO - VEHICLE	TEMPO - TIME
1	42	Giulio Cabianca	Osca Mt4 1500	3h 01' 31"
2	77	Olivier Gendebien	Ferrari 290 MM	3h 05' 18"
3	70	Umberto Maglioli	Osca Mt4 1500	3h 09' 47"



Coppa d'Oro delle Dolomiti 2022.
Renè Official Photographer

Le rievocazioni storiche, tra competizione, storia ed emozione

di Andrea Franchini

D

omenica 8 luglio 1956 a Cortina andò in scena il decimo e ultimo atto di una corsa automobilistica che nei precedenti nove anni aveva saputo brillantemente conquistare il rispetto dei grandi piloti, l'attenzione delle case automobilistiche, il giudizio favorevole della critica e, soprattutto, la passione del grande pubblico. Un favore generale sfociato nella definizione "La 1000 Miglia di montagna" che diede alla corsa Giovanni Canestrini; il giornalista che contribuì alla nascita della Freccia Rossa nel 1926.

L'edizione del luglio 1957 e quelle degli anni successivi – parlando di corse di velocità pura su strada – non si sarebbero più svolte, perché nel maggio di quell'anno un drammatico evento luttuoso, proprio alla 1000 Miglia, avrebbe determinato il divieto assoluto di tale tipo di competizione in Italia. I 303 chilometri e 800 metri del percorso di gara sulle "Montagne più belle del mondo", quelle Dolomiti che sarebbero state dichiarate in futuro "Patrimonio dell'Umanità UNESCO" giocando un ruolo importante per l'appeal delle rievocazioni storiche, si sarebbero ripercorsi, ricalcando così fedelmente il tracciato originale, solo nella rievocazione del 2017 celebrando il settantesimo anno di vita della Coppa d'Oro delle Dolomiti. L'automobilismo sportivo su strada girò una pagina importante della sua storia, rimasero in voga diverse discipline (i rally, le brevi corse in salita e altre), ma la velocità pura fu bandita.

La Coppa d'Oro delle Dolomiti sarebbe tornata a rivivere sotto forma di rievocazione storica – e come prova di regolarità – l'11 giugno 1972 con il nome di "Coppa Internazionale delle Dolomiti Storica" (prova valevole per il Trofeo "Fina"); una competizione fortemente voluta da Giulio Dubbini, grande appassionato di au-

tomobilismo, industriale del caffè e noto con l'appellativo affettuoso di "papà delle auto storiche". Fu lui, infatti, a organizzare e promuovere per primo la rievocazione della Coppa d'Oro (come già aveva fatto con la 1000 Miglia nel 1970) la quale però avrebbe avuto come luogo di partenza e di arrivo non Cortina (che non gradiva troppo la presenza di auto dal forte impatto "olfattivo"...), bensì Feltre, e solo dieci auto partenti al via. Nel 1976 le auto sarebbero state ben ottantasei tenendo, alla fine delle sette ore di gara per un totale di circa trecento chilometri, una media di 43 km/h.

La strada dei ricordi era definitivamente riaperta, Cortina tornò ben presto a essere la culla della corsa; anzi, non si poté più correttamente chiamare "corsa" perché ora non vinceva più chi era più veloce ma chi riusciva a rispettare meglio il tempo assegnato, senza impiegarne di meno o di più. L'automobilismo di regolarità classica rappresenta oggi, grazie alle rievocazioni delle celebri competizioni storiche, uno spettacolo che riporta le auto d'epoca tra la gente, a contatto diretto con gli appassionati. Considerando che l'avvento della tv in Italia avvenne nel 1954, le corse storiche di gran lunga precedenti hanno avuto anche una funzione di promozione e di pubblicità per i modelli che le case sfornavano in quegli anni (cioè, nel periodo avanzato di ricostruzione post bellica e soprattutto della rete stradale nazionale).

ACI Sport ricopre in tutto ciò un ruolo fondamentale, avendo anche dato vita nel 2017 al Campionato Italiano Grandi Eventi Regolarità Auto Storiche, nel quale la Coppa d'Oro delle Dolomiti è presente fin dalla prima edizione. Oggi ammiriamo gli stessi modelli, in alcuni casi gli stessi esemplari, che hanno scritto pagine importanti dell'automobilismo nazionale e internazionale non solo sportivo ma anche civile. A ciò si unisce una componente importante di turismo, perché la regolarità offre l'occasione di vivere i territori della tradizione, di apprezzarne anche l'ospitalità e di assaporarne l'enogastronomia. Le cronache d'epoca raccontano come i campioni di ieri, una volta scesi dalle auto, fossero soliti fare gruppo, cenare insieme, in alcuni casi anche ballare.

C'è una bellissima immagine in bianco e nero della Coppa d'Oro del 1949 nella quale la giovane Maria Teresa De Filippis, soprannominata "Pilotino" (prima pilota donna in Formula Uno) balla con il ben più anziano Tazio Nuvolari, spettatore d'eccezione alla corsa, in uno scambio di reciproci sorrisi. Tra gli splendidi



Coppa d'Oro delle Dolomiti 1992:
Medaglia di partecipazione della XX edizione

1992 Coppa d'Oro delle Dolomiti:
20th edition attendance medal

legami della storia con l'attualità, questo clima di convivialità è arrivato fino a noi portato avanti da amicizie e rapporti personali tra i gentlemen driver che di giorno si battono sul filo (o dovremmo dire sul tubo?) del centesimo di secondo, e di sera vivono insieme il clima della rievocazione. Osservando, qui a fianco, il nostro Albo

d'Oro dell'ultima ventina di anni – nei quali tra l'altro la partecipazione femminile è cresciuta, e non solo nel ruolo di codriver – si nota come equipaggi giovani ed altri più maturi si battano alla pari; come auto di ogni epoca riescano a competere per il podio e come anche tra auto italiane e straniere vi sia una bella lotta. La sfida degli equipaggi in gara

sarà provare a insidiare il record assoluto di vittorie, ben nove (1992, 1993, 1994, 1995, 1997, 1998, 2005, 2012, 2013), di Giuliano Canè, spesso navigato dalla moglie Lucia Galliani. Nell'immaginario collettivo se pensiamo a questi nomi e a tutti gli altri presenti in gara non possiamo che immaginarceli sorridenti.



Coppa d'Oro delle Dolomiti 2005, Canè - Galliani
Archivio AC Belluno

Historic re-enactments, a mix of competition, history and emotions.

by *Andrea Franchini*

The tenth and last edition of a car race was held in Cortina on Sunday 8 July 1956. A race which, during the previous nine years, had magnificently succeeded in capturing the respect of leading drivers, the attention of car manufacturers, the favorable opinion of critics and, above all, the enthusiasm of the general public. All-round approval culminating in the definition of the “La 1000 Miglia di Montagna [1000 Miglia of the Mountains]” given to the race by Giovanni Canestrini, the journalist that helped create the Freccia Rossa in 1926. The 1957 July edition and those of later years – referring to purely speed road races – were never held given that a dramatic accident during the 1000 Miglia race in May 1957 resulted in an absolute ban on this type of competition in Italy. The 303 kilometers and 800 meters of the race route on the “World’s most beautiful mountains”, the Dolomites, were only re-raced in the 2017 historic race celebrating the 70th year of the Coppa d’Oro delle Dolomiti, faithfully sticking to the original route. The Dolomites were declared a UNESCO World Heritage site which played an important role in the appeal of historic races. Road racing had turned an important page of its history, various disciplines (rallies, short climbs and others) remained popular, but pure speed races were banned. The Coppa d’Oro delle Dolomiti returned to life in the form of a historic race – and regularity competition – on 11 June 1972 with the name of “Coppa Internazionale delle Dolomiti Storica” (a race which was valid for the “Fina” Trophy). It was a competition much desired by Giulio Dubbini, a great fan of car racing, a coffee trader and affectionately referred to as the “father of historic cars”. Indeed, he was the first to organize and promote the Coppa d’Oro historic race (as he had already done previously for the 1000 Miglia race in 1970), which, however, did not have its start and finish in Cortina (which disdained the presence of cars with their rather strong “smell”) but rather in Feltre and only ten cars lined up at the start that year. Eighty-six cars were to take part in the 1976 race, achieving an average speed of 43 km/h at the end of the seven-hour race covering a total of around three hundred kilometers. The door to memory lane had been definitively re-opened. Cortina soon returned to being the cradle of the race. Actually,

it could no longer correctly be referred to as a “race” since the winner was no longer the fastest driver, but the driver who managed to best comply with his assigned time, without taking any longer or shorter to complete the route.

Thanks to the re-enactments of famous historic competitions, classic regularity racing is currently an event which brings vintage cars back among the people, establishing direct contact with racing lovers. If we are to consider that television made its debut in Italy in 1954, the historic races of many years prior to that also had the role of promoting and advertising the models which car manufacturers produced during those years (in other words in the later period of post-war reconstruction and, above all, building of the road network).

ACI Sport played an all-important role in all of this, also having introduced the Grandi Eventi Regolarità Auto Storiche Italian Championship in 2017 which the Coppa d’Oro delle Dolomiti featured in as from its first edition. Nowadays we can admire the same models, and in some cases the same cars, that wrote important pages of national and international sports car racing and civilian motoring. This is combined with a major tourism component since regularity racing offers the chance to experience areas where tradition still reigns, to appreciate their hospitality and to sample their food and wine. Reports from those years tell of how yesterday’s champions used to stay together, dine together and even go dancing together once they had got out of their cars. There is a beautiful black and white photo of the 1949 Coppa d’Oro showing a young Maria Teresa De Filippis, nicknamed “Pilotino” (the only female Formula Uno driver) dancing with the considerably older Tazio Nuvolari, one of the race’s key spectators, with both of them smiling happily. Amid the splendid links between history and the current day lies this conviviality which still survives to the present, in the friendships and personal relations between the gentlemen drivers that battle it out on for a hundredth of a second (or we should better say by speed sensors?) the during the day, and soak up the historic race’s atmosphere at night. If we are to look at our Honors List of the last twenty years, found alongside, which shows, among other things, an increase in female participation and not only as co-drivers, we can note how young and more mature crews compete as equals, how cars from all periods managed to compete for the podium and how there is a real battle between Italian and foreign cars. The team’s challenge is to try and threaten the absolute record of wins, nine in total (1992, 1993, 1994, 1995, 1997, 1998, 2005, 2012, 2015) of Giuliano Canè, often with his wife, Lucia Galliani as navigator. In the collective imaginary, if we are to call to mind these names and all the others in the race, we cannot help but imagine them with smiles on their faces.



Poster Edizione 1982 della Coppa d’Oro delle Dolomiti

1982 Coppa d’Oro delle Dolomiti Poster

Giulio Dubbini: “il Papà delle Auto Storiche”

di Matteo Bellamoli

Ln vista della Coppa d'Oro delle Dolomiti 2024 abbiamo incontrato Federico Dubbini, figlio di Giulio Dubbini, definito il padre delle auto d'epoca in Italia. Giulio, nato nel 1935 a Treviso, è stato un uomo di grande cultura e passione, che ha lasciato un segno indelebile nel panorama delle automobili storiche italiane. Sin da giovane ha sviluppato un profondo interesse per la meccanica e le auto d'epoca, diventando un punto di riferimento per molti appassionati. Negli anni '60 ha dapprima fondato uno dei primi club sul tema e poi si è lanciato nell'avventura da organizzatore, inventandosi di fatto le rievocazioni storiche oggi diventate le più famose al mondo: 1000 Miglia, Targa Florio e, appunto, Coppa d'Oro delle Dolomiti. Con questa sua visione ha contribuito a diffondere la cultura delle auto d'epoca in Italia e non solo. Grazie ai ricordi di Federico, abbiamo cercato di descrivere la vita e la passione di una figura tanto importante quanto sottovalutata.

Federico, puoi raccontarci qualcosa sulla figura di tuo padre? Come lo descriveresti a chi non ha avuto la fortuna di conoscerlo?

Avevo 21 anni quando mio padre ci ha lasciato. Era un trascinatore, un organizzatore, una persona coinvolgente. La sua passione per le auto d'epoca è iniziata quasi per caso, considerando che in famiglia nessuno aveva la patente, nemmeno mio nonno.

Com'è nata questa passione? Che spinta ebbe per appassionarsi a questo mondo?

Mio padre ha iniziato con le auto d'anteguerra, poi si è spostato verso le sportive, coinvolgendo vari amici nel recuperare i pezzi che servivano per sistemare le vetture che comperava costantemente. Andavamo spesso da Mario Righini, che sapeva tutto di macchine, ricordo i loro incontri. Mio padre comprava dei veri e propri ruderi, a volte 20 o 30 alla volta, e li riportava in vita, come un direttore d'orchestra, coordinando elettrauto, tappezzeri e altri professionisti. Nel tempo ha venduto molte di queste auto, comprandone altre con un passato sportivo, come Ferrari e Maserati. Viveva per le auto e per la meccanica, andava oltre ogni cosa per lui.

Tuo padre ha iniziato ad organizzare le

rievocazioni storiche in un contesto particolare, quando era ancora forte la memoria di questi eventi di velocità e alcuni di questi erano ancora in corso come eventi di competizione. Come nacque quell'impulso?

Se lui è considerato il “papà delle auto storiche” da molti, è perché ha dato vita a molte auto che erano distrutte prima che alle rievocazioni. La sua passione per organizzare gare nasceva dal desiderio di portare interesse verso questo mondo. Senza manifestazioni, sarebbe stato difficile che questo mercato prendesse piede. 1000 Miglia, Targa Florio, e poi la Coppa d'Oro delle Dolomiti. Amava la velocità e coinvolgere le persone. Credeva in quello che faceva e si sforzava per trovare il modo di diffondere la sua passione e renderla più ampia.

Raccontaci della Coppa d'Oro.

La Coppa d'Oro è un'invenzione di mio padre. Ricordo quando andavamo a vedere i percorsi e a cronometrare i tracciati. Gli piaceva organizzare e riprendere le gare storiche per coinvolgere gli amici, stimolare il mercato e realizzare auto. Con la sua Lancia Flavia bordeaux, andavamo sui passi dolomitici per tracciare i percorsi. Lui considerava le strade ottimali e cronometravamo i tempi. Non lo vedevo tantissimo, ma questi momenti legati alla Coppa d'Oro delle Dolomiti sono tra i miei ricordi più cari.

Qual è stata la tua esperienza personale con le auto d'epoca?

Non avendo io la passione meccanica e non trovando grande piacere nel guidarle, non ho potuto proseguire la sua opera. Mio padre era estremamente geloso e possessivo delle sue auto. Per lui non erano solo mezzi di trasporto, ma oggetti da amare e rispettare. Non tollerava chi le vedeva solo come beni di mercato.

Cosa diresti ai collezionisti e appassionati di auto storiche e rievocazioni che conoscono meno la figura di tuo padre? Quale messaggio pensi che lui avrebbe voluto trasmettere loro?

Di recente, ci siamo ritrovati con alcuni vecchi amici per rivedere un filmato rievocativo e ricordare papà e il suo lavoro. È stato un momento di emozione, un'occasione per abbracciarsi e respirare il sapore del suo essere. La Coppa d'Italia è stata la gara più rappresentativa che ha portato avanti per più tempo e volevamo che la gente lo ricordasse attraverso questa manifestazione, la più bella e sportiva, da cui poi ha preso spunto anche il Tour de France. Credo che questo sia il suo lascito: aver creato dei contesti che, seppure passati di mano, sono ancora in grado di creare fascino e interesse intorno alle auto d'epoca, tanto da dimenticare tutti gli anni che sono passati da quando queste vetture erano protagoniste di confronti di velocità.



Giulio Dubbini
Archivio famiglia Dubbini

Giulio Dubbini
Dubbini family photo archive

Giulio Dubbini: “the Father of Historic Cars”

by Matteo Bellamoli

L In the run-up to the 2024 Dolomites Gold Cup, we met with Federico Dubbini, son of Giulio Dubbini, described as the “father of classic cars” in Italy. Giulio, born in 1935 in Treviso, was a man of great culture and passion who left an indelible mark on the Italian historic car scene. From a young age he developed a deep interest in mechanics and classic cars, becoming a point of reference for many enthusiasts. In the 1960s he first founded one of the first clubs on the subject and then embarked on the adventure as an organizer, effectively inventing the historic re-evocations that have become the most famous in the world today: the 1000 Miglia, Targa Florio and, indeed, the Coppa d’Oro delle Dolomiti. With this vision he helped spread the culture of classic cars in Italy and beyond. Thanks to Federico’s recollections, we have tried to describe the life and passion of a figure who is as important as he is underrated.

Federico, can you tell us something about the figure of your father? How would you describe him to those who were not fortunate enough to know him from what you were able to know him and from the anecdotes you were told?

I was 21 years old when my father left us. He was a dragger, an organizer, an engaging person. His passion for classic cars began almost by accident, considering that no one in the family had a driver’s license, not even my grandfather.

How did this passion come about? What was the impetus he had for becoming passionate about this world?

My father started with pre-war cars, then moved to sports cars, involving various friends in getting the parts he needed to fix up the cars he was constantly buying. We often went to Mario Righini, who knew everything about cars; I remember their meetings. My father bought real ruins, sometimes 20 or 30 at a time, and brought them back to life, like an orchestra conductor, coordinating electricians, upholsterers and other professionals. Over time he sold many of these cars and bought others with a sporting past, such as Ferraris and Maseratis. He lived for cars and mechanics; it was beyond anything for him.

Your father started organizing historical reenactments in a particular context, when the memory of these speed events was still strong and some of them were still going on as competition events. How was that impulse born?

If he is considered the “daddy of historic cars” by many, it is because he gave life to many cars that were wrecked before reenactments. His passion to organize races stemmed from a desire to bring interest to this world. Without events, it would have been difficult for this market to take hold. 1000 Miglia, Targa Florio, and then the Coppa d’Oro delle Dolomiti. He loved speed and getting people involved. He believed in what he was doing and strived to find ways to spread his passion and make it broader.

Tell us about the Coppa d’Oro.

The Coppa d’Oro is an invention of my father’s. I remember when we used to go to see the courses and time the tracks. He liked to organize and film historical races to involve friends, stimulate the market and make cars. With his burgundy Lancia Flavia, we would go to the Dolomite passes to lay out the routes. He would consider the roads optimal and we would time the times. I didn’t see him as much, but these moments related to the Coppa d’Oro delle Dolomiti are among my fondest memories.

What has been your personal experience with classic cars?

Since I did not have the mechanical passion and did not find great pleasure in driving them, I could not continue his work. My father was extremely jealous and possessive of his cars. For him they were not just means of transportation, but objects to be loved and respected. He did not tolerate those who saw them only as market goods.

What would you say to collectors and enthusiasts of historic and reenactment cars who are less familiar with the figure of your father? What message do you think he would have wanted to convey to them?

Recently, we got together with some old friends to review a reenactment film and remember Dad and his work. It was an emotional moment, an opportunity to embrace each other and breathe in the flavor of his being. The Coppa d’Italia was the most representative race he ran for the longest time, and we wanted people to remember him through this, the most beautiful and sporting event, from which the Tour de France also later took its cue. I think this is his legacy: to have created contexts that, although they have changed hands, are still able to create fascination and interest around classic cars, so much so that we forget all the years that have passed since these cars were the protagonists of speed comparisons.



Giulio Dubbini in partenza alla Coppa d’Oro negli anni 70
Archivio famiglia Dubbini

Giulio Dubbini at the start of the Coppa d’Oro in the ‘70s
Dubbini family photo archive

ALBO D'ORO - HALL OF FAME 2000-2023

YEAR	DRIVER - CODRIVER	CAR	YEAR
2000	Fanti - Fanti	Jaguar XK 120 OTS	1949
2001	Mazzola / Poggi	Porsche 356 C	1964
2002	Vesco / Capponi	Porsche 356 A	1957
2003	Pedrini / Ferrari	Porsche 356 BT5 Cabrio	1961
2004	Aucello / Arzocco	Alfa Romeo Giulietta Sprint	1961
2005	Canè / Galliani	BMW 328	1938
2006	Raimondi / Perbellini	Porsche 356 Roadster	1959
2007	Moceri / Baroli	Porsche 356 A Speedster	1955
2008	Fontana / Fabbri	Volvo 122 amazon	1961
2009	Passanante / Messina	Fiat 508 C	1938
2010	Passanante / Messina	Fiat 508 C	1938
2011	Moceri / Colpani	BMW 328 Sport	1939
2012	Canè / Galliani	Lancia Aprilia	1938
2013	Canè / Galliani	Lancia Aprilia	1938
2014	Mozzi / Biacca	Triumph TR 2	1955
2015	Vesco / Guerini	Fiat 508 S Balilla Sport	1934
2016	Moceri / Bonetti	Alfa Romeo Giulietta	1955
2017	Belometti / Vavassori	Fiat 508 Spider Sport	1932
2018	Belometti / Vavassori	Lancia Lambda Casaro	1929
2019	Moceri / Dicembre	Fiat 508 C	1939
2020	Moceri / Dicembre	Fiat 508 C	1939
2021	Passanante / Moretti	Fiat 508 C	1937
2022	Di Pietra / Di Pietra	Fiat 508 C	1938
2023	Passanante / Molgora	Fiat 508 C	1937

IL CONCORSO D'ELEGANZA PER AUTOMOBILI DELLA COPPA D'ORO DELLE DOLOMITI

Il primo riferimento al “Concorso di Eleganza di Cortina” lo si ritrova nel Libro Verbale del Consiglio Direttivo dell'Automobile Club Belluno che cita un Concorso di Eleganza organizzato dal Sodalizio nel 1929. Il Notiziario di Cortina lo fa risalire al 1935. Le edizioni si protrassero fino al 1939, quando le sfilate d'auto dovettero tragicamente cedere il passo agli eventi bellici.

Riprese nel 1952, sempre a cura dell'Automobile Club Belluno, in programma nella penultima domenica di luglio di ogni anno, come evento d'apertura della stagione mondana cortinese. Proseguì ininterrottamente fino al 1972, quando fu soppresso sul discutibile presupposto che il concorso d'eleganza aveva fatto il suo tempo.

Assieme ai Concorsi di Villa d'Este, Rimini, Taormina, Firenze, Alassio e Montecatini, era una vetrina prestigiosa ed esclusiva in cui furono presentati pressochè tutti i modelli di auto stilisticamente più sofisticati ed innovativi di produzione italiana ed estera. Era un Concorso aperto ai Privati ma anche alle Case costruttrici e Carrozzerie. Il “Concorso Internazionale d'Eleganza di Cortina” veniva organizzato, col Patrocinio dell'Automobile Club d'Italia, dall'Automobile Club Belluno con la collaborazione dell' Hotel Miramonti Majestic di Cortina, sulla cui passerella transitavano le vetture in concorso.

I criteri di selezione privilegiavano non solo l'estetica (eleganza della linea, ar-

monia dei colori etc...), ma anche la funzionalità e la sicurezza delle auto. Vi parteciparono le grandi Case Costruttrici, direttamente o tramite i loro “Commissionari” di zona, ma soprattutto i grandi Carrozzeri, che trovarono l'occasione per esaltare la loro inventiva. Tra gli altri, ricordiamo Nuccio Bertone, che, in una nota all'Automobile Club Belluno, scrive del suo impegno “nell'ideazione di nuove soluzioni per l'automobile di domani”; Vignale, che dichiara (chiedendo l'istituzione di una classe particolare) di presentare auto “ che per spirito e architettura si pongono al di fuori della grande produzione”; Pininfarina, “mago dell'armonia, dei volumi, del colore ...”, cui fu dedicata, a seguito della morte del fondatore della Casa, la XX^a Edizione del Concorso (1966).

Tra i giurati figuravano personaggi di spicco del mondo automobilistico, come il Marchese Biscaretti di Ruffia, all'epoca Presidente del Museo dell'Automobile di Torino e il Conte Giovanni Lurani Cernuschi, notissimo Gentleman Driver dell'epoca.

La tradizione delle 26 edizioni storiche del Concorso viene riproposta dal 2019 con una formula rinnovata. Gli equipaggi iscritti alla gara di regolarità classica possono infatti partecipare, con la propria auto, anche al Concorso di Eleganza per Automobili della Coppa D'oro delle Dolomiti.



Car Grille del Concorso del 1955

Historical Car Badge of the Concorso. 1955





Vincitore del Concorso del 2022.
Renè Official Photographer
Winner of the Concorso 2022
Renè Official Photographer

THE CONCORSO D'ELEGANZA FOR VEHICLES OF THE COPPA D'ORO DELLE DOLOMITI

T



Poster Edizione 1960 del Concorso di Eleganza

1960 Concorso di Eleganza Poster

he first reference to the “Cortina Concours d’Elegance” is found in the Minutes Book of the Board of Directors of the Automobile Club Belluno, which mentions a Concours d’Elegance organized by the Club in 1929. The Cortina Newsletter dates it to 1935. The editions lasted until 1939, when the car parades tragically had to give way to war events. It resumed in 1952, again by the Automobile Club Belluno, scheduled on the penultimate Sunday in July each year as the opening event of the Cortina summer holiday. It continued uninterruptedly until 1972, when it was suppressed on the questionable assumption that the Concours d’Elegance has had its day.

Together with the Concours of Villa d’Este, Rimini, Taormina, Florence, Alassio and Montecatini, it was a prestigious and exclusive showcase in which almost all the most stylistically sophisticated and innovative car models of Italian and foreign production were presented. It was a Competition open to Individuals but also to Manufacturers and Coachbuilders. The “Cortina International Concours d’Elegance” was organized, under the patronage of the Automobile Club of Italy, by the Automobile Club Belluno with the collaboration of the Hotel Miramonti Majestic in Cortina, on whose catwalk the competing cars passed.

The selection criteria favored not only aesthetics (elegance of line, harmony of colors etc...), but also the functionality

and safety of the cars. The major Manufacturers participated, either directly or through their local “Commissionari”, but above all the great coachbuilders, who found an opportunity to exalt their inventiveness. Among others, we recall Nuccio Bertone, who, in a note to the Automobile Club Belluno, wrote of his commitment “in the conception of new solutions for the automobile of tomorrow”; Vignale, who declared (calling for the establishment of a special class) that he was presenting cars “that in spirit and architecture stand outside the mainstream production”; Pininfarina, “magician of harmony, volumes, color ...”, to whom the 20th Edition of the Competition (1966) was dedicated, following the death of the founder of the House.

The jurors included prominent figures in the automotive world, such as Marquis Biscaretti di Ruffia, then President of the Automobile Museum of Turin, and Count Giovanni Lurani Cernuschi, a well-known Gentleman Driver of the time.

The tradition of the 26 historic editions of the Concorso is revived from 2019 with a renewed formula. In fact, the crews registered for the classic regularity race can also participate with their cars in the “Coppa D’oro delle Dolomiti Concorso di Eleganza per Automobili”.

ALBO D'ORO - HALL OF FAME

CONCORSO D'ELEGANZA PER AUTOMOBILI DELLA COPPA D'ORO DELLE DOLOMITI 2019

1	Osca MT4 Frua	1952	Hidetomo Kimura Tetsu Kurosawa
2	Mercedes-Benz 300SL	1955	Maria Bussolati Simona Tironi
3	Lancia Aurelia B20 GT	1957	Stefano Valente Charlotte Magaraggia

CONCORSO D'ELEGANZA PER AUTOMOBILI DELLA COPPA D'ORO DELLE DOLOMITI 2021

1	Lancia Lambda	1929	Tommaso Bianchini Federica Borghini
2	BMW 328	1937	Stefano Valente Alberto Aliverti
3	Porsche Speedster	1954	Giustino De Sanctis Claudia Morbiducci

CONCORSO D'ELEGANZA PER AUTOMOBILI DELLA COPPA D'ORO DELLE DOLOMITI 2022

1	Alfa Romeo 6C 1750 GS	1932	Keith Stephen Roberts Robin Pinchbeck
2	Alfa Romeo Giulietta Sprint Veloce	1957	Hironmichi Fukuda Akeo Watanabe
3	Lagonda M45 T8	1934	Giulio Romanazzi Carducci Gianluca Ianni

CONCORSO D'ELEGANZA PER AUTOMOBILI DELLA COPPA D'ORO DELLE DOLOMITI 2023

1	Maserati A6 GCS	1955	Olindo Deserti Maurizio De Marco
2	Alfa Romeo 6C 1750 SS Zagato	1929	Stefano Valente Alberto Aliverti
3	AC Bristol	1960	Pier Luigi Fontana Luca Ciucci



Vincitore del Concorso del 2023.
Renè Official Photographer
Winner of the Concorso 2023
Renè Official Photographer

Coppa d'Oro delle Dolomiti 2024, torna l'evento motoristico tra i più affascinanti e glamour del mondo. 93 gli equipaggi in gara dal 18 al 21 luglio

A

ria fresca e rarefatta, paesaggi capaci di togliere il fiato, monti fulgidi e spigolosi i cui tortuosi tornanti sono attraversati da automobili da sogno. È lo scenario della Coppa D'Oro delle Dolomiti, terzo appuntamento del Campionato Italiano Grandi Eventi dal 18 al 21 luglio 2024 che vedrà sfilare automobili da sogno storiche e moderne provenienti da tutto il mondo in un contesto da Patrimonio Mondiale dell'UNESCO. Quartier generale della competizione organizzata da Automobile Club Belluno ed Automobile Club d'Italia con la collaborazione di ACI Sport e ACI Storico sarà Cortina d'Ampezzo, vera e propria capitale mondiale del glamour e degli sport invernali.

93 sono gli equipaggi iscritti provenienti da 10 Paesi, dagli Stati Uniti al Giappone, dall'Olanda alla Polonia passando per Belgio, Svizzera, Grecia, Germania e Lussemburgo con i più grandi regolaristi italiani pronti a sfidare la concorrenza a suon di passaggi di precisione sui presostati. A Cortina s'attendono quindi sfide al vertice, con quartier generale al Grand Hotel Savoia, tra i migliori regolaristi in classifica nella stagione 2024. La sfida per il vertice del Campionato parla



Coppa d'Oro delle Dolomiti 2022.
Renè Official Photographer

siciliano e si contende tra Mario Passanante ed Alessandro Molgora, vincitori l'anno scorso e in testa alla classifica 2024 con 92,5 punti e Giovanni Mocerri con Alessandro Moretti al momento secondi con 75,5 lunghezze e ancora Francesco e Giuseppe Di Pietra a 74 punti. Poi ancora Massimo Zanasi e Corrado Corneliani, Alberto Diana e Alberto Carrotta e ancora Carlo Beccalossi e Alessandra Marchioni, molti habitués del Tricolore ed ancora collezionisti ed equipaggi d'Oltralpe. Sarà battaglia anche tra i protagonisti del "Trofeo Gentleman" quali Alceo Zanotti e Amedeo Guidi che guidano la classifica con 27 punti e tra gli altri, lo stesso presidente di Automobile Club d'Italia Angelo Sticchi Damiani, in gara con Susanna Serri su Lancia Aurelia B24. A contendersi la Classifica di Scuderia saranno Franciacorta Motori e il Classic Team.

Auto da sogno dicevamo: a partire dalla Bentley 3 Litre del 1925, la vettura più anziana del lotto, la Lancia Lambda Spider Casaro del 1929, la Chrysler 75 Sport Roadster del '29, la Fiat 514 1000 Miglia, la Bugatti 51 Grand Prix del 1932, la Bentley Tourer 3.5, la Fiat 508S Coppa d'Oro e poi ancora molti modelli Lancia, Aprila, Appia, Ardea, Aurelia e ancora Alfa Romeo e Porsche.

Gli equipaggi iscritti alla gara di regolarità classica, valevole per il Campionato Italiano Grandi Eventi, potranno inoltre partecipare, con la propria auto, alla quarta edizione del Concorso di Eleganza. Una giuria di esperti valuterà le auto in concorso che verranno premiate durante la cerimonia di premiazione della Coppa d'Oro delle Dolomiti.

Quanto al programma, si comincerà Giovedì 18 Luglio quando gli equipaggi si presenteranno alle Verifiche Tecniche e Sportive al Grand Hotel Savoia a Cortina d'Ampezzo cui seguirà la Cerimonia di partenza del prologo, da Corso Italia a Cortina, stessa località che ospiterà anche gli arrivi di Venerdì e Sabato. Alla sera i concorrenti si ritroveranno alla speciale cena di benvenuto al Grand Hotel Savoia. Venerdì mattina avrà luogo la partenza della prima tappa che proietterà gli equipaggi sui tornanti delle Dolomiti dell'Alto Adige, mentre nella terza ed ultima giornata gli equipaggi le Dolomiti Bellunesi per fare poi rientro a Cortina al Grand Hotel Savoia. La premiazione avrà luogo all'Alexander Girardi hall di Cortina.

The 2024 Coppa d'Oro delle Dolomiti, a captivating and glamorous motoring event, is set to return with 93 competing crews from July 18 to 21

L imagine fresh, crisp air, breathtaking landscapes, and gleaming, angular mountains traversed by dream cars on winding hairpin bends. This is the backdrop for the Coppa D'Oro delle Dolomiti, the third event of the Campionato Italiano Grandi Eventi. From July 18 to 21, 2024, classic and modern dream cars from around the globe will parade in a UNESCO World Heritage setting. The competition, organized by the Automobile Club Belluno and Automobile Club d'Italia in collaboration with ACI Sport and ACI Storico, will be headquartered in Cortina d'Ampezzo, a renowned hub of glamour and winter sports.

The event will feature 93 crews from 10 countries, ranging from the United States to Japan, and from Holland to Poland, including Belgium, Switzerland, Greece, Germany, and Luxembourg. Italy's top regular athletes are ready to challenge the competition with precise passages on the pressure switches. The Grand Hotel Savoia in Cortina, the event's headquarters, is set to host top challenges among the best regular riders in the 2024 season. The championship's top spot is a contest between last year's winners, Mario Passanante and Ales-

sandro Molgora, who currently lead the 2024 ranking with 92.5 points, and Giovanni Mocerì with Alessandro Moretti, who are second with 75.5 points. Also in the running are Francesco and Giuseppe Di Pietra with 74 points, and many other regulars of the Tricolore, collectors, and crews from beyond the Alps. The "Gentleman Trophy" will also see a battle between leaders Alceo Zanotti and Amedeo Guidi, who lead the classification with 27 points, and others including Angelo Sticchi Damiani, the president of the Automobile Club of Italy, competing with Susanna Serri on a Lancia Aurelia B24. The Scuderia classification will be contested by Franciacorta Motori and the Classic Team.

The event will showcase dream car, the 1925 Bentley 3 Liter (the oldest car in the lot), the 1929 Lancia Lambda Spider Casaro, the 1929 Chrysler 75 Sport Roadster, the Fiat 514 1000 Miglia, the 1932 Bugatti 51 Grand Prix, the Bentley Tourer 3.5, the Fiat 508S Coppa d'Oro, and many models from Lancia, Aprila, Appia, Ardea, Aurelia, Alfa Romeo, and Porsche.

Crews registered in the classic regularity race, a part of the Campionato Italiano Grandi Eventi, will also have the opportunity to participate in the fourth edition of the Concorso di Eleganza [Elegance Contest] with their own car. An expert jury will evaluate the competing cars, which will be awarded during the Coppa d'Oro delle Dolomiti awards ceremony.

The program will kick off on Thursday, July 18, with the crews presenting themselves for the Technical and Sports Checks at the Grand Hotel Savoia in Cortina d'Ampezzo. This will be followed by the starting ceremony of the prologue, from Corso Italia to Cortina, which will also host the arrivals on Friday and Saturday. In the evening, competitors will gather at the Grand Hotel Savoia for a special welcome dinner. The first stage will commence on Friday morning, sending the crews onto the hairpin bends of the Alto Adige Dolomites. On the third and final day, the crews will journey to the Belluno Dolomites before returning to Cortina at the Grand Hotel Savoia. The awards ceremony will be held at the Alexander Girardi Hall in Cortina.



Coppa d'Oro delle Dolomiti 2022.
René Official Photographer



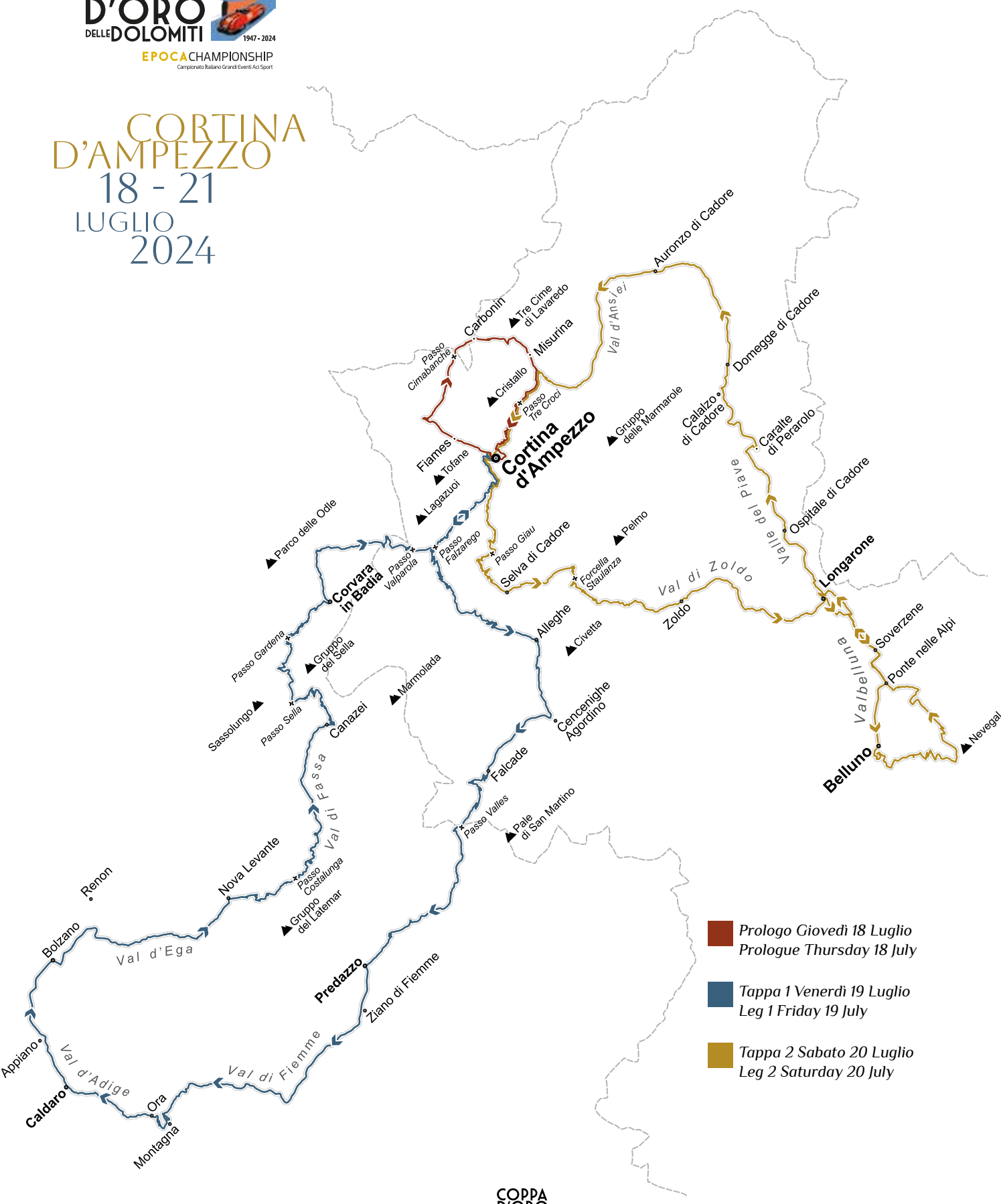
COPPA D'ORO DELLE DOLOMITI



1947 - 2024

EPOCA CHAMPIONSHIP
Campeonato Italiano Grandi Eventi Acil Sport

CORTINA D'AMPEZZO 18 - 21 LUGLIO 2024



- Prologo Giovedì 18 Luglio
Prologue Thursday 18 July
- Tappa 1 Venerdì 19 Luglio
Leg 1 Friday 19 July
- Tappa 2 Sabato 20 Luglio
Leg 2 Saturday 20 July

La Coppa d'Oro delle Dolomiti pronta ad accogliere le Supercar del Campionato Italiano Grandi Eventi per Auto Moderne

C

ortina d'Ampezzo e le Dolomiti pronte ad accogliere le supercar della Coppa D'Oro delle Dolomiti, terzo appuntamento del Campionato Italiano Grandi Eventi per auto storiche e moderne in programma dal 18 al 21 luglio. Il blasonato week end targato AC Belluno con la collaborazione di Automobile Club d'Italia, ACI Sport ed ACI Storico si appresta ad ospitare i migliori protagonisti della scena Tricolore della Regolarità e numerosi equipaggi stranieri in uno scenario unico, Patrimonio Mondiale dell'Unesco quali sono le Dolomiti Bellunesi in un vero e proprio scrigno di storia, passione e anche quel tocco di glamour propri di Cortina, città vocata tanto agli sport invernali, quanto a quella ospitalità e tradizione che il mondo ci invidia. Quartier generale dell'evento sarà il Grand Hotel Savoia, Radisson Hotel che oltre ad ospitare gli equipaggi sarà il cuore pulsante della manifestazione, ospitando direzione di gara, segreteria, verifiche e fasi salienti della gara.

La Coppa d'Oro delle Dolomiti entrerà nel vivo con un prologo nella giornata di giovedì, quando gli equipaggi sulle loro straordinarie vetture, attraverseranno le

Dolomiti dell'Alto Adige, nella giornata di Venerdì e le Dolomiti Bellunesi il Sabato. Nello specifico il percorso prevede 526 km complessivi per tre giorni di gara: Giovedì 18 luglio alle ore 18:00 è previsto il prologo di 42 km, con partenza da Corso Italia a Cortina. Venerdì 19 è in programma la prima tappa di 273 km che porterà gli equipaggi fino al lago di Caldaro in Alto Adige, mentre la seconda tappa di Sabato 20, di 210 km, toccherà le più affascinanti cime dolomitiche del Bellunese, per concludere la competizione. Al percorso si aggiungono 90 prove cronometrate e 8 prove di media per arricchire l'edizione 2024 della Coppa d'Oro delle Dolomiti.

Insomma paesaggi da sogno per il pubblico, più concentrati sul risultato saranno gli equipaggi. Tra le auto moderne del Tributo Coppa D'oro delle Dolomiti, gli appassionati avranno solo da strabuzzare gli occhi, considerando la presenza di ben 18 Ferrari, tra cui diverse 488 Pista, 488 Pista Spider, Lusso GTC4T, e ancora Scuderia, Portofino e Roma e poi ancora una folta schiera di Porsche, Mercedes (tra cui una SL 500) e BMW.

Tra gli equipaggi, molti sono gli abituali frequentatori delle parti alte della classifica del Campionato come altrettanti sono i collezionisti e gli appassionati che non hanno voluto mancare all'appuntamento con una delle gare automobilistiche più longeve (prima edizione del 1947) e affascinanti del mondo. Saranno così in gara Giordano Mozzi con Stefania Biacca, leader del campionato, Eliseo Fullin in coppia con Andrea Meloni, Vania Parolaro e Ornella Pietropaolo, Fabio Vergamini e Anna Maria Fabrizi, Celestino e Oreste Sangiovanni, Eitel e Lorenzo Monaco e via via tanti altri.

Insomma un elenco iscritti e vetture da sogno per un weekend che gli appassionati porteranno sempre nel cuore per aver assistito e partecipato ad una vera e propria leggenda targata AC Belluno ed Automobile Club d'Italia.



Tributo Coppa d'Oro delle Dolomiti 2022.
Renè Official Photographer

The Coppa d'Oro delle Dolomiti is set to welcome the Supercars of the Campionato Italiano Grandi Eventi for Modern Cars

C

ortina d'Ampezzo and the Dolomites are gearing up to host the supercars of the Coppa D'Oro delle Dolomiti, the third round of the Campionato Italiano Grandi Eventi for historic and modern cars, scheduled from July 18 to 21. This renowned weekend event, organized by AC Belluno in collaboration with the Automobile Club of Italy, ACI Sport, and ACI Storico, is set to host the leading figures of the Tricolore Regularity scene and numerous international crews. The setting is unique - the Belluno Dolomites, a UNESCO World Heritage Site, a true treasure trove of history, passion, and that touch of glamour typical of Cortina, a city known for both winter sports and the hospitality and tradition envied by the world. The event's headquarters will be the Grand Hotel Savoia, a Radisson Hotel, which will not only accommodate the crews but also serve as the heart of the event, hosting race control, the secretariat, checks, and key phases of the race.

The Coppa D'Oro delle Dolomiti will kick off with a prologue on Thursday, with the crews in their extraordinary cars traversing the Alto Adige Dolomites on Friday and the Belluno Dolomites

on Saturday. The route spans a total of 526 km over three days of competition: the 42 km prologue is set for Thursday, July 18 at 6pm, starting from Corso Italia in Cortina. The first stage, covering 273 km, is scheduled for Friday, July 19, taking the crews to Lake Caldaro in Alto Adige, while the second stage on Saturday, July 20, covering 210 km, will showcase the most captivating Dolomite peaks of the Belluno area, concluding the competition. The route is enriched by 90 timed trials and 8 average trials for the 2024 edition of the Coppa d'Oro delle Dolomiti.

In short, it's a dream landscape for spectators, while the crews will be more focused on the results. Among the modern cars of the Tributo Coppa D'Oro delle Dolomiti [Dolomites Gold Cup Tribute], enthusiasts will be thrilled by the presence of 18 Ferraris, including several 488 Pista, 488 Pista Spiders, Lusso GTC4T, as well as Scuderia, Portofino, and Roma models, and a large group of Porsches, Mercedes (including an SL 500), and BMWs.

Among the crews, many are regulars at the top of the Championship rankings, as well as collectors and enthusiasts who didn't want to miss the opportunity to participate in one of the longest running (first edition in 1947) and most fascinating car races in the world. Competitors will include Giordano Mozzi with Stefania Biacca, championship leader, Eliseo Fullin paired with Andrea Meloni, Vania Parolaro and Ornella Pietropaolo, Fabio Vergamini and Anna Maria Fabrizi, Celestino and Oreste Sangiovanni, Eitel and Lorenzo Monaco, and many others. In short, it's a lineup of entrants and dream cars for a weekend that enthusiasts will always remember for having witnessed and participated in a true legend, branded by AC Belluno and the Automobile Club of Italy.



Tributo Coppa d'Oro delle Dolomiti 2022.
Renè Official Photographer

COPPA D'ORO DELLE DOLOMITI 2024 - ELENCO ISCRITTI ENTRY LIST

PRI.	DRIVER		NAT.	CO DRIVER		NAT.	CAR		YEAR
TOP	PATRON	Luca	ITA	"STEVE CLARK"		ITA	BENTLEY	3 LITRE	1925
TOP	SISTI	Sergio	ITA	GUALANDI	Anna	ITA	LANCIA	LAMBDA SPIDER CASARO	1929
S-TOP	GAMBERINI	Alessandro	ITA	CECCARDI	Guido	ITA	FIAT	514 MM	1930
S-TOP	PASSANANTE	Mario	ITA	MOLGORA	Alessandro	ITA	FIAT	508C	1937
S-TOP	DI PIETRA	Francesco	ITA	DI PIETRA	Giuseppe	ITA	FIAT	508C	1938
TOP	DIANA	Alberto	ITA	CARROTTA	Alberto	ITA	FIAT	508C	1938
TOP	MOCERI	Giovanni	ITA	DICEMBRE	Valeria	ITA	LANCIA	ARDEA	1941
TOP	BISI	Massimo	ITA	CATTIVELLI	Claudio	ITA	PORSCHE	356 S90	1963
A	BECCALOSSI	Carlo	ITA	MARCHIONI	Marzia	ITA	LANCIA	LAMBDA SPIDER CASARO	1928
A	ZANASI	Massimo	ITA	CORNELIANI	Corrado	ITA	FIAT	508C	1937
A	FACCHINI	Alfonso	ITA	OLIVETTI	Luigia	ITA	BMW	328	1938
A	VIRDIS	Alessandro	ITA	GIORDO	Silvia	ITA	PORSCHE	356 A SPEEDSTER	1956
A	MAGNONI	Maurizio	ITA	VANONI	Marisa	ITA	LANCIA	FULVIA HF	1971
B	TALAMINI	Tobia	ITA	FARSURA	Maurizio	ITA	PORSCHE	356 A	1956
B	TATTINI	Alberto	ITA	SCIOLTI	Rossella	ITA	FIAT	1300	1963
B	GINESI	Stefano	ITA	ROHR	Susanna	ITA	FIAT	508S COPPA D'ORO	1934
D	CIPOLLA	Davide	ITA	SALOMONI	Vanessa	ITA	PORSCHE	356 B S90	1963
NC	STOCH	Marian	POL	BALICKI	Bartosz	POL	CHRYSLER	75 SPORT ROADSTER	1929
NC	CURRIDOR	Vanni	LUX	PORTOGHESE	Claudio	ITA	BUGATTI	51 GRAND PRIX	1932
NC	GAZZA	Filippo	ITA	NOCCO	Amalia	ITA	BENTLEY	TOURER 3.5	1934
NC	LOPERFIDO	Fabio	ITA	MORETTI	Alessandro	ITA	LANCIA	APRILIA	1938
NC	FUKUDA	Hiromichi	JPN	SUGIURA	Yasuyuki	JPN	FERRARI	166 MM	1950
NC	GNUTTI	Giuliano	ITA	RIPAMONTI	Ambrogio	ITA	JAGUAR	XK 120 ROADSTER	1950
NC	VECCHI	Michele	ITA	SOLDO	Gabriele	ITA	LANCIA	APPIA C10S	1951
NC	NOWAKOWSKI	Piotr	POL	NOWAKOWSKI	Filip	POL	JAGUAR	XK 120	1952
NC	CAZZANIGA	Giuseppe	ITA	CARONNI	Daniela Maria	ITA	PORSCHE	356 PRE A- 1500 SUPER CABRIO	1953
NC	TURRINI	Francesco	ITA	DE LA RUBIA CANO	Enrique	ESP	PORSCHE	356 SPEEDSTER	1954
NC	MARLIN	Ken	USA	BARNATHAN	Jacqueline	USA	JAGUAR	XK 120 SE	1954
NC	PE'	Mauro	ITA	GASPERI	Miriam	ITA	TRIUMPH	TR2	1954
NC	ZANOTTI	Alceo	ITA	GUIDI	Amedeo	ITA	FIAT	1100 TV TRASFORMABILE	1955
NC	FILIUS	Cornelis	NLD	VAN STRAALLEN	Maria	NLD	FIAT	1100 103 BERLINA	1955
NC	KOSMINSKI	Pawel	POL	TATARCZUK-KOSMINSKA	Marlena	POL	MERCEDES	190 SL	1955
NC	TORMENA	Pierpaolo	ITA	GENOVESE	Isabella	ITA	PORSCHE	356 PRE A	1955
NC	VERKOU	Hendrik	NLD	SCHRIJEN	Aleida	NLD	JAGUAR	XK 140 SE	1955
NC	MASTAGNI	Emmanuele	ITA	MASTAGNI	Andrea	ITA	TRIUMPH	TR3	1955
NC	SHIMODA	Tetsuya	JPN	SHIMODA	Naoko	JPN	ALFA ROMEO	GIULIETTA BERLINA	1955
NC	DESERTI	Olindo	ITA	DE MARCO	Maurizio	ITA	MASERATI	A6GCS	1955
NC	SALIN	Roberto	ITA	NONINO	Caterina	ITA	MG	A	1956
NC	DECREMER	Michel	BEL	MARTENS	Marie Claire	BEL	FORD	CORTINA LOTUS	1965
NC	GRZYK	Rafal	POL	GRZYK	Blazej	POL	MG	A	1957
NC	STICCHI DAMIANI	Angelo	ITA	SERRI	Susanna	ITA	LANCIA	AURELIA B 24	1957
NC	STICCHI DAMIANI	Francesco	ITA	TOMASSETTI	Riccardo	ITA	LANCIA	AURELIA B 20	1957
NC	GASBARRI	Leandro	ITA	CASOLARI	Emilio	ITA	PORSCHE	356 A T2	1958
NC	ZOBBIO	Ruggero	ITA	ABBIATICI	Rosella	ITA	ALFA ROMEO	GIULIETTA	1958
NC	MICHELI	Marco	ITA	VILLA	Giuliana	ITA	PORSCHE	356 CONVERTIBLE D	1959
NC	CAGNATO	Oreste	ITA	PICCOLI	Carla	ITA	PORSCHE	356 B S90	1961
NC	BELLUCCI	Cristina	ITA	BELLUCCI	Carla	ITA	ALFA ROMEO	GIULIETTA SPIDER	1962
NC	MORESCHI	Pierpaolo	ITA	POLITANO	Claudia	ITA	PORSCHE	356 CABRIOLET B	1963
NC	KOZUMA	Shozo	JPN	KAZUHIDE	Ide	JPN	LANCIA	FULVIA GT	1967
NC	FATIGATI	John	USA	FATIGATI	Darnell	USA	FIAT	124 SPIDER	1968
NC	CONFORTI	Giovanni	ITA	CONFORTI	Paolo	ITA	JAGUAR	E TYPE	1970

COPPA D'ORO DELLE DOLOMITI 2024 - ELENCO ISCRITTI ENTRY LIST

PRI.	DRIVER	NAT.	CODRIVER	NAT.	CAR	YEAR			
NC	GALASSI	Francesco	SMR	MARZI	Corrado	SMR	VW-PORSCHE	914	1970
NC	VECCHIATINI	Alessandro	ITA	RUBINI	Gabriele	ITA	BMW	2002 TII	1971

COPPA D'ORO DELLE DOLOMITI LEGEND 2024 - ELENCO ISCRITTI ENTRY LIST

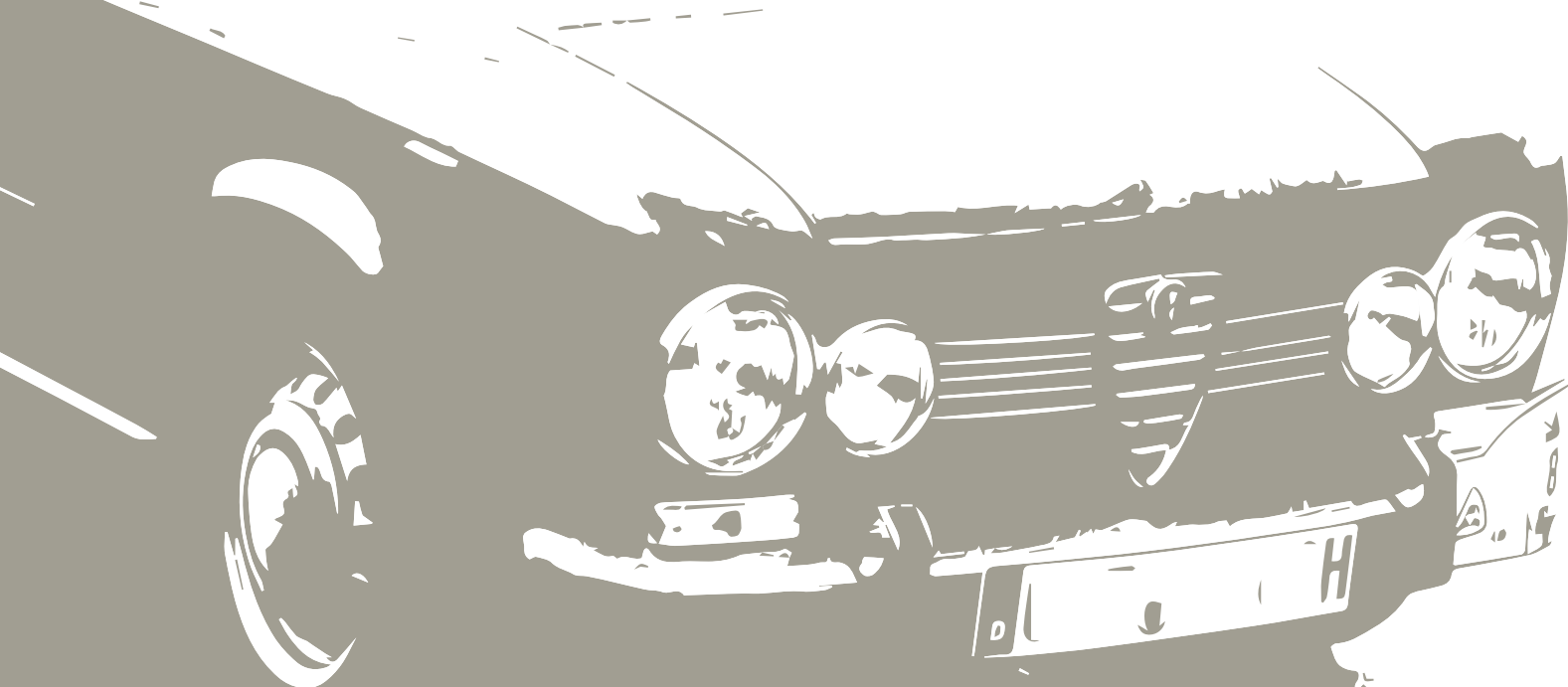
PRI.	DRIVER	NAT.	CODRIVER	NAT.	CAR	YEAR			
TOP	ROVERSI	Riccardo	ITA	MIGLIOLI	Sara	ITA	MERCEDES	450 SL	1978
B	CONVERSO	Dario	ITA	AMEGLIO	Federica	ITA	INNOCENTI	MINI COOPER	1972
NC	MANZONI	Luca	ITA	SMUSSI	Federico	ITA	MERCEDES	SLC 350	1973
NC	FAINI	Eugenio	ITA	KARAKULOVA	YULYA	ITA	BMW	2002 TURBO	1975
NC	COLOMBO	Enrico	ITA	GUERRUCCI	Francesca	ITA	PORSCHE	911 2.7 TARGA	1975
NC	EICHHORN	Heinz-Jurgen	DEU	WITH	Michael	DEU	FERRARI	308 GTB	1978
NC	ROSATI	Marco	ITA	RICCIOTTI	Alessandro	ITA	LANCIA	BETA MONTECARLO	1978
NC	BETTINALDI	Flavio	ITA	FACCHINI	Sonia	ITA	PORSCHE	911 SC TARGA	1982
NC	NOTARAS	POLYKARPOS	GRC	CHRISTOPOULOS	PETROS	GRC	PORSCHE	924 TURBO	1983
NC	VENICA	GIANNI	ITA	CIANI	Monica	ITA	AUDI	QUATTRO	1984
NC	FAIGNOT	Franck	CHE	FAIGNOT	Hélène	CHE	FERRARI	308 GTB	1985
NC	MAZZARELLA	Giuseppe	ITA	VALLINI	Dario	ITA	FERRARI	MONDIAL 8	1989
NC	CUDIA	Mauro	ITA	PISCIOTTA	Andrea	ITA	PORSCHE	911	1990

TRIBUTO COPPA D'ORO DELLE DOLOMITI 2024 - ELENCO ISCRITTI ENTRY LIST

PRI.	DRIVER	NAT.	CODRIVER	NAT.	CAR	YEAR			
	FULLIN	Eliseo	ITA	MELONI	Andrea	ITA	PORSCHE	911 TURBO	1996
	PAROLARO	Vania	ITA	PIETROPAOLO	Ornella	ITA	PORSCHE	911 CARRERA 4 S	1996
	DI RAO MAROTTA	Marco	ITA	DI RAO MAROTTA	Ruggero	ITA	FERRARI	F 355 SPIDER	1996
	BORDI	Ubaldo	ITA	APETREI	Daniela	ITA	BMW	Z8	2000
	ROMANO	Francesco Paolo	ITA	CARUSO	Sabrina	ITA	BMW	Z4	2003
	WALENDA	Macey	ITA	WALENDA	Monica	ITA	FERRARI	430 SCUDERIA	2008
	MOZZI	Giordano	ITA	BIACCA	Stefania	ITA	FERRARI	458 SPIDER	2012
	MONACO	Eitel	ITA	MONACO	Lorenzo	ITA	FERRARI	F 12	2013
	SANCHIOLI	Massimo	ITA	GATTI	Angela	ITA	FERRARI	CALIFORNIA T	2015
	IORI	Sergio	ITA	KRIL	Oksana	ITA	FERRARI	488 GTB	2015
	VERGAMINI	Fabio	ITA	FABRIZI	Anna Maria	ITA	FERRARI	488 GTB	2017
	DESTEFANIS	Massimo	ITA	DESTEFANIS	Michael	ITA	PORSCHE	911 CARRERA 4	2017
	BREKELMANS	Harry	NLD	BREKELMANS	Jonathan	NLD	FERRARI	GT4 LUSO T	2018
	MANCINELLI	Graziano	ITA	BARBERI	Silvia	ITA	FERRARI	488 PISTA	2018
	MACARIO	Fabrizio	ITA	DI COSTANZO	Giovanna	ITA	FERRARI	488 PISTA	2019
	PORTAS	Cristiano	ITA	CORDA	Bruno	ITA	FERRARI	PORTOFINO	2019
	FERRARI	Vincenzo	ITA	BERGHENTI	Giovanna	ITA	FERRARI	488 PISTA SPIDER	2020
	SOLDI	Giovanni Maria	ITA	NOVELLI	Eleonora	ITA	FERRARI	PORTOFINO	2020
	GASPARINI	Gianantonio	ITA	GASPARINI	Marco	ITA	FERRARI	ROMA	2021
	BONGIOVANNI	Francesco	ITA	GRINGERI	Nicoletta	ITA	PORSCHE	911 CARRERA S	2022
	FARINA	Antonio	ITA	FARINA	Andrea	ITA	PORSCHE	GT3 TOURING	2022
	MANZONI	Marco	ITA	MANDELLI	Marta Leandra	ITA	PORSCHE	GT3 TOURING	2022
	RICCERI	Francesco	ITA	RICCERI	Giorgio	ITA	PORSCHE	911 CABRIO	2023
	FUMAGALLI	Giorgio	ITA	CAROTENUTO	Maria	ITA	FERRARI	PORTOFINO	2023
	RIVA	Claudio	ITA	GATTI	Chiara	ITA	FERRARI	296 GTS	2023
	TOSETTI	Massimo	ITA	GRANA	Susanna	ITA	FERRARI	296 GTS	2023
	SANGIOVANNI	Celestino	ITA	SANGIOVANNI	Oreste	ITA	FERRARI	812 GTS	2023

COPPA D'ORO DELLE DOLOMITI NON COMPETITIVA 2024 - ELENCO ISCRITTI ENTRY LIST

PRI.	DRIVER	NAT.	CODRIVER	NAT.	CAR	YEAR			
	CAPONI	ROSSANO	ITA	FICINI	ROSSELLA	ITA	ALFA ROMEO	SPIDER TOURING	1962
	SCOTTI	FEDERICO	ITA	SCOTTI	SEBASTIAN	ITA	PORSCHE	964 SPEEDSTER	1993



10 BUONI MOTIVI PER DIVENTARE SOCIO

Tariffe assicurative

SUPER SCONTATE

per i soci del Club ACI Storico

Assistenza stradale

GRATUITA

3 soccorsi stradali gratuiti in Italia e 1 all'estero fino a 10 veicoli dei quali anche uno solo storico

Abbonamento a L'Automobileclassica

GRATUITO

la rivista di riferimento specializzata in autovetture, motociclette e autoveicoli commerciali, industriali e agricoli del passato

SCONTI e AGEVOLAZIONI per EVENTI

fiere di settore ed eventi organizzati da ACI Storico, Club affiliati e Automobile Club provinciali, inclusi grandi eventi come il Gran Premio d'Italia di F1 e il Campionato del mondo di Rally in Italia

Tessera SHOW YOUR CARD!

GRATUITA

per accedere a migliaia di offerte su alberghi, noleggi, trasporti, shopping, musei, mostre, eventi culturali, sportivi e tanto altro in Italia, Europa e nel mondo

Assistenza medico sanitaria H24 e Tutela legale

GRATUITE

e rimborso sui corsi di recupero punti patente

Emblema

CAR GRILLE

il prestigioso emblema di appartenenza al Club ACI Storico, realizzato in metallo da una azienda artigiana di elevata specializzazione (il Car Grille è riservato ai soci fondatori)

CERTIFICAZIONE di RILEVANZA STORICA

grazie alla partnership con il RARI i soci ACI Storico possono ottenere in modo diretto la certificazione di rilevanza storica

Iscrizione al

REGISTRO ACI STORICO

l'esclusivo registro istituito da ACI Storico per le vetture dei propri soci, una certificazione di valore per il tuo veicolo storico

Biblioteca STORICO DIGITALE

sul sito www.clubacistorico.it l'esclusiva e unica biblioteca digitale che racconta la storia dell'automobile dagli inizi del 1900 ad oggi



Club **ACI Storico**
Il futuro dallo stile antico

www.clubacistorico.it



**COPPA
D'ORO**
DELLE DOLOMITI



1947 - 2024

EPOCA CHAMPIONSHIP
Campionato Italiano Grandi Eventi Acì Sport

