

# “DEDICATO A ...”

di Giuliano Silli

In alto  
... alla Bolzano  
- Mèndola del  
1980 (AR 8C  
2300 Monza  
1931)

Ogni tanto, dopo aver seguito le più svariate manifestazioni alle quali partecipano le “nostre” amate vetture storiche (raduni, gare, concorsi d’eleganza, fiere), è giusto fermarsi un momento e riflettere, magari guardando dietro di noi e ricordando le persone che, pur non essendoci più, sono ancora presenti nella nostra memoria per ciò che ci hanno regalato in vita.

Una di queste persone è stata Giulio Dubbini, del quale il 18 ottobre cadono i vent’anni dalla scomparsa.

Nato il 13 settembre del '29, a poco più di trent’anni si ritrova presidente di una delle più importanti aziende italiane della lavorazione del caffè, unico maschio con due sorelle, il fratello più anziano essendo deceduto nel 1948. Nonostante l’innata passione per le corse automobilistiche, rispetterà anche dopo la morte del padre il divieto paterno di correre in macchina, anche se parteciperà a qualche gara nel periodo 1975-80 con la Chevron, nella categoria Sport.

Ma in qualche modo quella sua

passionaccia bisognava scaricarla, e fu così che, casualmente, comprò la sua prima automobile d’epoca: una Fiat 525 Torpedo. Era il 1959, l’automobilismo storico era ai primordi, e quello che per Dubbini si riduceva ad una specie di



*Giulio Dubbini*  
Giulio Dubbini



Alcuni furgoni della «Diemme Caffè» all’uscita quotidiana dalla ditta



nel 1927...

“contentino” (sempre ricordando il divieto di partecipare alle corse), divenne via via una curiosità, un interesse, un amore.

La cosa fu facilitata dal fatto che la “Diemme Caffè”, attiva da decenni, possedeva un’autofficina interna per la manutenzione dei mezzi commerciali nella quale il personale era di prim’ordine: negli anni a cavallo del decennio ‘65 - ‘75 potevano essere ricollocate anche una quarantina di vetture; facile, quindi, immaginare che essa, nei fine settimana, avrebbe supportato un nuovo tipo di attività: la cura delle “vecchie” auto che Dubbini avrebbe acquistato nel corso degli anni.



lidi da corsa di nuovo sulle strade, promuovendo nuove manifestazioni sportive, facendo rinascere quelle del passato (famoso e mai dimenticato), inventando formule innovative per mantenere sempre alta l'intensità emotiva di una manifestazione che avrebbe dovuto, in seguito, essere d'esempio per tutti.

La prima grande idea fu la rievocazione della Mille Miglia, nei primi anni '70. Fu subito un successo, tanto che l'anno dopo venne riproposta, e con un numero di iscritti maggiore. Ma l'A.C.I. di Brescia un bel giorno si svegliò rivendicando la titolarità del marchio (e dei relativi diritti) della famosa Corsa. Il contenzioso, anche aspro, che ne nacque venne risolto proponendo una soluzione che avrebbe momentaneamente accontentato tutti, anche se, nel seguito, l'organizzazione della corsa avrebbe definitivamente fatto capo ai Bresciani. Ma Dubbini avrebbe avuto un'altra idea, che realizzò a metà

*Giulio Dubbini... alla 3ª rievocazione storica della Mille Miglia 1972 (AR 6C 1750 GS Zagato 1931)*



degli anni Ottanta: organizzare una corsa di velocità vera e propria per auto storiche in base alla formula del Giro d'Italia di trent'anni prima e, soprattutto, avendo sempre nell'animo la Mille Miglia. Era nata la Coppa d'Italia. Anche qui, per sei edizioni, fu un susseguirsi di successi: dai 123 partecipanti della prima edizione (1985) ai 200 dell'88, anno col maggior numero di iscritti, e con una varietà di situazioni (prove speciali su strada - prove su quattro circuiti diversi: Misano,

*... alla 4ª rievocazione storica della Coppa d'Oro delle Dolomiti 1975 (AR 6C 1750 GT Zagato 1930).*

*.... a Vallerunga nel 1981 (Ferrari 250 MM 1953)*

*.... con la Preferita (Ferrari 250 TR 1958)*

E difatti, dopo la 525 vennero le grandi Alfa (1750, 2300...), fino alle Ferrari: dalla 166 alle 250, la preferita delle quali fu fino all'ultimo una bellissima Testarossa 1957/58. In ogni caso, dovevano essere col motore davanti: Dubbini non amava guidare vetture a motore posteriore e perciò non ebbe mai delle Porsche, come neanche, seppur ammiratissima, la 250 Le Mans. Ma se possedere queste macchine è già una bella soddisfazione, che gusto c'è a tenerle chiuse in garage e dargli solo un'occhiata di quando in quando? Ed ecco che in lui scatta la molla che lo renderà "numero uno": portare i vecchi bo-





... a Monte Carlo, ...

A destra ...alla curva della Rascasse...

...in piena azione sul percorso del Principato.



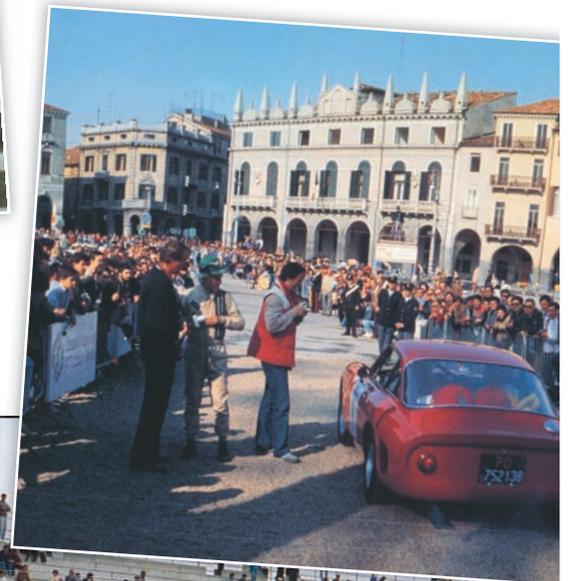
Magione, Mugello e Imola – trasferimenti su viabilità ordinaria per oltre mille chilometri in quattro giorni) che avrebbe accontentato tutti gli specialisti. E Dubbini organizzava tutto questo per divertire e per divertirsi; la sopravvenienza attiva della kermesse sarebbe stata devoluta alla ricerca sulla distrofia muscolare.

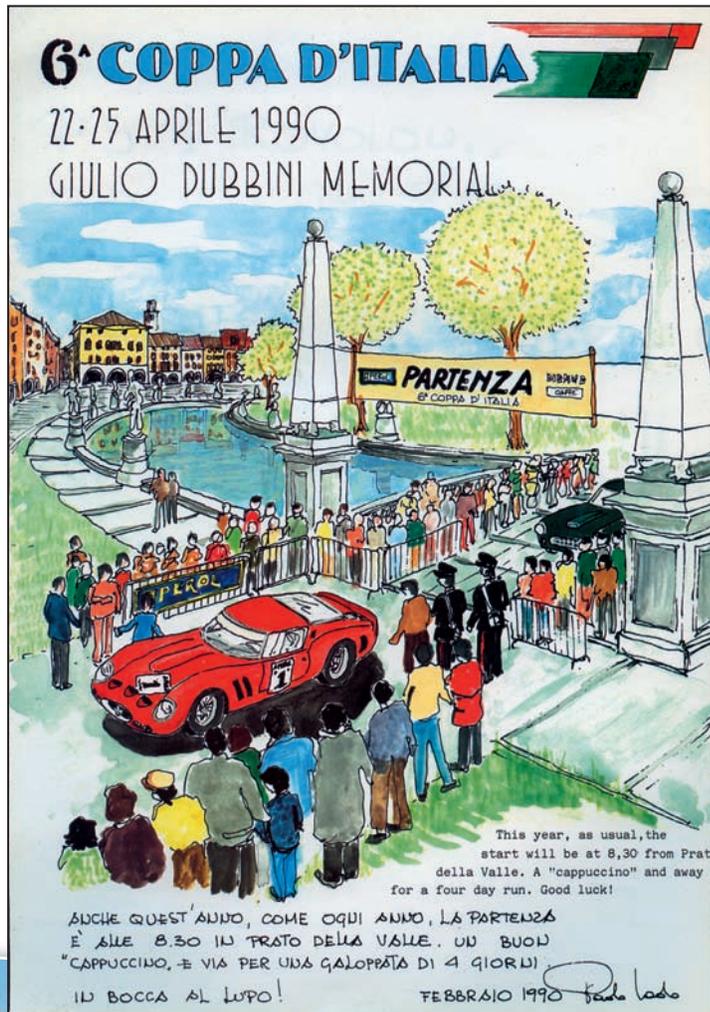
A centro pagina: Coppa d'Italia. Padova: partenza da Prato della Valle

Sotto Coppa d'Italia. Circuito del Mugello



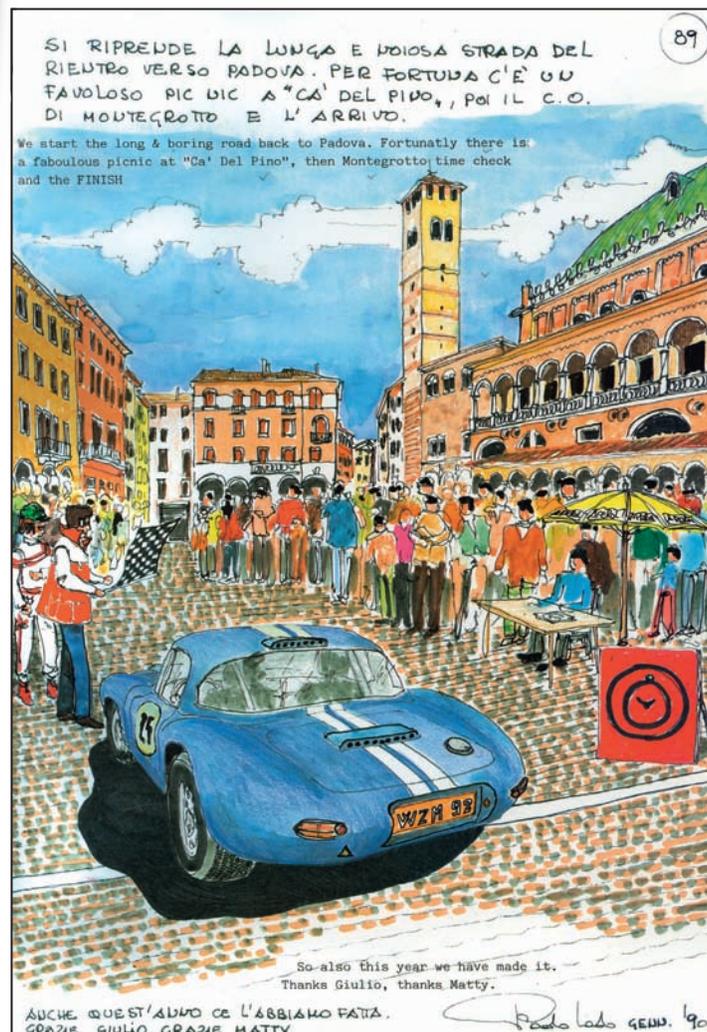
Coppa d'Italia. Padova: parco chiuso in piazza delle Erbe/ piazza dei Signori





A sinistra il road-book della Coppa d'Italia illustrato da Paolo Lado

A destra due esempi di criticità descritti in modo chiaro ed ironicamente eloquente (vedi appunto a fondo pagina)!



In un'intervista, disse: "Queste vetture, chiuse in un garage non hanno significato. Sono state progettate e costruite per correre, ed è per questo motivo che ho voluto le gare di Coppa d'Italia: per riportarle sulle strade e sulle piste per le quali erano state concepite".

E ogni occasione era buona: ad un Gran Premio d'Italia di Formula Uno fece inserire, come avvenimento di contorno, qualche giro dedicato alle storiche; cosa che gli riuscì pure a Monte Carlo. E alla Coppa d'Oro delle Dolomiti, gara valida per il Campionato Italiano, non mancò di far introdurre stabilmente anche una sezione dedicata alle vetture d'epoca. Fosse stato per lui, avrebbe fatto sfilare quelle automobili anche al concorso per Miss Italia, unendo alla bellezza femminile (perché no?) una gara di velocità ...

Ma il destino, con lui, ha giocato d'anticipo. Nell'anno della quarta Coppa d'Italia, la malattia ha avuto la meglio. Aveva appena compiuto 59 anni.

Clay Regazzoni, nel 1994 pilota per Sportitalia Team, nell'annuario di Sandro Bianchi così lo ricorda: "Uomo dalle mille idee, grande collezionista e soprattutto organizzatore d'eccezione, Giulio resterà nella storia e nel cuore di tutti noi come il Papà delle Auto Storiche".

La scena dell'arrivo a Padova nell'acquerello di Lado