

schermi colorati contro l'abbagliamento, impianto radio, impianto di riscaldamento e si vedrà che il numero di modelli direttamente ottenibili dalla casa è veramente cospicuo.

Senza arrivare a gradi di versatilità tanto elevati, giustificabili solo dall'estensione del mercato, una lungimirante concezione del progetto e della produzione può portare al traguardo di una più alta «individualità» senza pregiudizio dei costi di produzione.

Si è già accennato all'importanza che lo studio dei particolari può acquistare, sino a divenire fattore determinante di «simpatia» del pubblico per una data vettura. Quel che conta, s'è detto, è sapere intuire ciò che al cliente piace.

L'agevolezza della manutenzione ad esempio è una dote molto apprezzata da coloro che, per risparmio di tempo o di denaro, non sono fautori del sistema «lasciate fare tutto al meccanico del garage». Questa dote si ottiene curando la massima accessibilità delle parti: valvole, candele, contatti, snodi, filtri...

Ma quanti sono i costruttori che, nel progetto di un nuovo modello si preoccupano sinceramente di studiare l'accessibilità?

Quanti prendono nella dovuta considerazione l'opportunità di dare al cliente la facoltà di raggiungere tutte le parti che debbono essere periodicamente revisionate o lubrificate, nel modo più agevole e più comodo valendosi del semplice ausilio del «cruc» di bordo, senza dover ricorrere al martinetto dell'officina?

Chi viaggia molto finisce col passare più ore in macchina di quanto non ne trascorra accanto al camino, in una comoda poltrona a casa propria. Ma perchè sulla vettura che è

«sua» non meno della casa, deve accontentarsi di sedili che per durezza e angolosità sono più scomodi di una panca da giardino; e non per questo sono meno costosi, di un sedile «fisiologicamente» confortevole?

L'inclinazione dell'asta di sterzo, è razionalmente studiata in rapporto alla posizione del posto di guida? La leva del freno a mano, non è per caso situata in posizione tale che per trovarla occorre armeggiare a tentoni qualche minuto? I comandi dell'avviamento, dell'anticipo, dell'aria sono opportunamente raggruppati, o bisogna percorrere tutto il cruscotto prima di rintracciarli? Perchè la retromarcia non è sempre disposta in posizione diagonalmente opposta alla prima, cosicché la manovra sia più agevole e più sicura? Uno specchio retrovisivo che non serva soltanto al conduttore per specchiarsi ma consenta una effettiva visione di quel che avviene a tergo non è più costoso di un specchio inefficiente.

Così come non incide sul costo di produzione il vetro che si abbassa rientrando tutto nella sua sede e consente di appoggiare l'avambraccio senza sentirselo letteralmente segare; o il bocchettone del serbatoio della benzina situato in modo da non richiedere contorsionismi quando si tratta di adattarvi un tubo, o peggio ancora si deve servirsi di una brocca e che dire di certi bocchettini per l'olio.

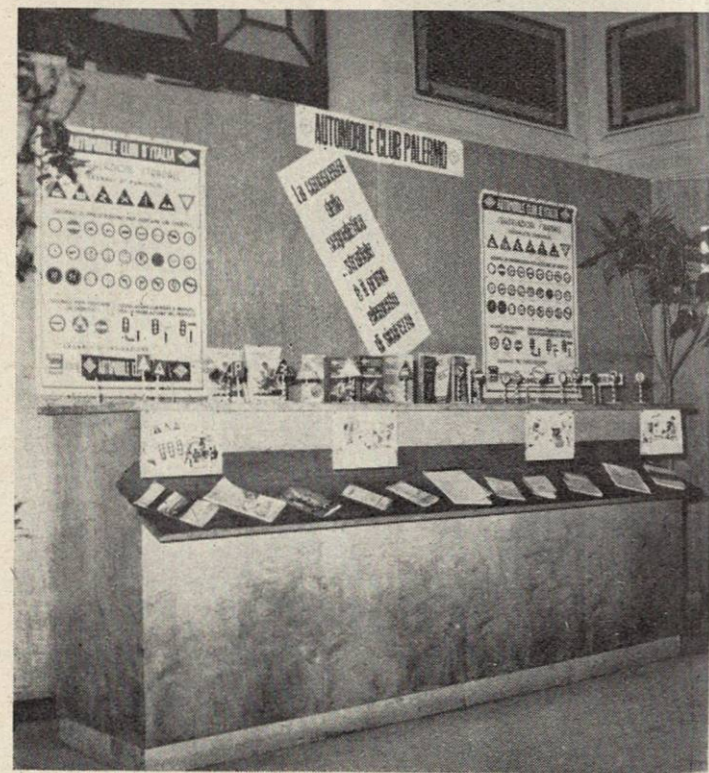
Quante volte le simpatie o le preferenze per un modello trovano la loro origine lontana, segreta nell'esistenza di questi piccoli particolari estranei al valore tecnico della costruzione, ignorati o trascurati dagli stessi uffici commerciali...

L. C.

La settimana del traffico e della circolazione stradale a Palermo

Il 2 febbraio si è inaugurata a Palermo la settimana della Circolazione e del Traffico organizzata dalla Commissione del traffico del Comune di Palermo, dall'E.N.P.I. e dall'A.C. Palermo.

La settimana del traffico mira a creare una profonda e duratura coscienza della sicurezza nell'utente della strada e quindi a disciplinare e normalizzare il traffico.



Lo stand dell'A. C. Palermo alla Mostra Antinfortunistica inaugurata in occasione della Settimana del Traffico.

Nella sala delle Lapidi del Palazzo delle Aquile, ha avuto luogo l'inaugurazione in forma ufficiale con l'intervento delle più alte autorità civili, politiche e militari.

Dopo il discorso inaugurale tenuto dall'On. Ardizzone, Assessore alla Polizia Urbana, che ha messo in rilievo, come la Città di Palermo si è allineata nella crociata per la difesa della vita umana, dai pericoli della viabilità, a fianco delle più progredite Città del mondo, ha parlato il Comm. Liberato Pezzoli dell'E.N.P.I., sottolineando come la vita di ognuno è sacra e deve essere difesa e tutelata da tutti i pericoli che la insidiano e la sovrastano.

A tale nobilissimo scopo, mirano gli sforzi che l'Automobile Club d'Italia e l'E.N.P.I. fanno per propagandare soprattutto nelle scuole gli elementi fondamentali delle norme di sicurezza stradale.

Durante questa settimana, Palermo ha assunto un aspetto festoso: espressivi e bei cartelli anti-infortunistici tappezzano le mura della Città, mentre gli altoparlanti dislocati nei punti centrali della Città, trasmettono a tutti gli utenti della strada, avvertimenti di prudenza e di cautela.

Tre auto cinema dell'E.N.P.I., nelle varie piazze di Palermo proiettano documentari sulla sicurezza della strada.

Una novità interessante è costituita dalla Mostra del cartellone anti-infortunistico. Questa rassegna delle attività cartellonistiche svolte da numerose Nazioni nel campo della infortunistica stradale, ha suscitato grande interesse nei cittadini che visitano ed affluiscono numerosi nei locali della mostra stessa. Le scolaresche della Città, a turno, accompagnate dai propri Insegnanti hanno visitato detta mostra.

L'Automobile Club di Palermo, ha contribuito all'organizzazione di detta mostra allestendo un interessante stand, che richiama l'attenzione dei visitatori. Una profonda propaganda durante la settimana del traffico, è stata anche fatta nelle scuole. Nella giornata del 4 corr. tutti gli scolari delle scuole elementari superiori e medie, hanno svolto un compito inerente la sicurezza del traffico. Ricchi premi saranno assegnati agli scolari che avranno svolto i migliori temi. Nella giornata di venerdì 6 c. m. alcuni scolari si sono affiancati ai Vigili urbani nel servizio di segnalazione stradale agli incroci delle principali città di Palermo.

Progresso e velocità pericolosa delle nuove vetture sport 1953

Ancora quasi tre mesi ci dividono dalla data di inizio delle grandi competizioni automobilistiche su strada. Ma quest'anno è tanta e così viva l'attesa di veder debuttare le sensazionali novità di cui da tempo si parla, che gli ambienti sportivi sono tutti in fermento come se fossero veramente alla vigilia. E questa volta persino la stampa politica quotidiana, in genere così avara di notizie circa l'attività sportiva automobilistica, è anch'essa permeata della febbre di questa attesa e non passa giorno che riporta qualche informazione, spesso contraddittoria, sulla formazione della tale squadra, sulle potenze raggiunte da un nuovo motore di quell'altra fabbrica e così via.

E tutto questo interesse è pienamente giustificato dal fatto che effettivamente nel campo delle vetture sport stiamo assistendo allo sviluppo di una nuova tendenza, che non potrà mancare di ridare alle competizioni sportive quella funzionalità di spinta al progresso tecnico, già proprie di una volta. Le grandi fabbriche di automobili non credevano più all'impulso che poteva venir dato alle vendite, dai successi sportivi delle loro vetture; ora, sperimentato praticamente come una vittoria in una grande corsa su strada possa consacrare e lanciare nel mondo un tipo di vettura, sembra abbiano cambiato idea... e quest'anno prenderanno in via alla Mille Miglia, prima corsa in calendario di risonanza mondiale, le vetture ufficiali di ben tre grandi complessi industriali: Alfa Romeo - Lancia - Fiat, oltre naturalmente alla Ferrari.

Negli anni passati non era difficile pronosticare un probabile vincitore della Mille Miglia, perchè praticamente una sola era la marca che possedeva le vetture più veloci e dai piloti di questa doveva uscire il vincitore. Già l'altro anno, però, avemmo da dividere i nostri favori fra due tipi di vetture presentatesi alla partenza di viale Rebuffone con eguali possibilità di vittoria. Questo anno addirittura sarà impossibile formulare qualsiasi pronostico, in quanto sia le vetture di Ferrari, come quelle di Lancia, Alfa Romeo, e Maserati, si presenteranno con tutte le carte in regola per tendere alla vittoria assoluta.

Pur non potendo sapere ancora oggi, dato il naturale riserbo dei rispettivi uffici tecnici, nulla di certo circa i nuovi modelli di queste fabbriche, tuttavia raccogliendo le notizie più attendibili, spero di non andar molto lontano dalla realtà nel presentarvi nel seguente modo quelle vetture che dovrebbero risultare come le principali protagoniste delle corse Sport di quest'anno.

Incominciamo da Ferrari, cui spetta questo onore per la sua gloriosa attività in campo sportivo; Ferrari anche quest'anno si presenta, per non smentire la tradizione, con una gamma diversissima di tipi di vetture, che variano dalla due litri alla quattro litri e mezzo. Per quanto riguarda le vetture due litri e quelle tre litri, pensiamo che sostanzialmente siano le stesse, che già ottimamente figurano nell'annata trascorsa, salvo qualche modifica e un ulteriore incremento di potenza tale da far raggiungere ai motori effettivamente l'invidiabile risultato di 80 HP litro.

Radicalmente modificato invece sarà il tipo di 4.100 cc., portato a 4.500 cc. e interamente derivato dalla consorella «formula 1», che ha esaurito il suo compito... per mancanza di rivali; Ferrari con questa vettura evidentemente tenderà in modo speciale a due ambiziose mete; vincere a Le Mans e alla Carrera Messicana, classiche competizioni dove la potenza dei motori vi giuoca il ruolo primario.

Ma come novità assoluta sembra che la casa modenese intenda presentare la 2500 quattro cilindri nella veste pure di vettura sport. E' da notare come Ferrari che in un primo tempo dall'esperienza fatta nella categoria Sport, era passato alle corse per formula 1 (1500 compressore e 4500), oggi fa tesoro di queste ultime esperienze, per costruire i

suoi nuovi modelli di vetture sport. Se la notizia dell'esistenza di queste 2500 Sport a quattro cilindri, risponde a realtà, non dubitiamo che questa vettura, munita di un motore robustissimo, già collaudata in un anno di corse vittoriose in tutta Europa, dove mai lamentò inconvenienti di sorta tolto un difettoso funzionamento dei magneti, presto eliminato, e con un telaio con ponte De Dion, agile e leggero, corto di passo di minimo ingombro, rappresenterà la soluzione più vicina all'ideale per corse su strada, tipo la Mille Miglia dove più che la potenza assoluta, occorre un perfetto equilibrio fra peso e potenza, agilità e tenuta di strada.

Naturalmente Ferrari nel costruire le sue vetture, non ha dimenticato il fattore uomo, divenuto anche nelle corse sport decisivo dato le alte potenze raggiunte, ed ha pensato di affiancare ai suoi famosi assi, reduci dai trionfi argentini, una squadra di giovani dimostratisi promettentissimi nel corso della annata 1952, formata da Paolo Marzotto, Cabianca, Sterzi, Mantovani, Palmieri e Rol. E' a questi giovani, con l'aiuto del grande Villoresi, dimostratosi anche su strada più che mai in forma nella recente Carrera Messicana, che Ferrari affiderà l'arduo compito di aspirare al campionato del mondo su strada per Marche, recentemente istituito.

In casa Alfa Romeo sembra ormai certa la decisione di fare ufficialmente scendere in gara i tanto attesi «Dischi volanti», ai cui motori sono stati ultimamente apportate sostanziali modifiche per aumentarne la potenza. Pensiamo che questo tipo di vettura ottimamente profilato e particolarmente leggero sarà specialmente adatto per gare in circuito. La Casa milanese come piloti potrà contare sugli espertissimi e bravi Šanesi e Cortese, e su giovani promettenti come Castellotti e il campione motociclista Ruffo, che sembra definitivamente deciso di passare all'automobilismo; (altro campione motociclista che spera passare alle quattro ruote è Merlo, il sidecarista della Gilera che quest'anno è andato vicino al campionato del mondo).

Anche la Casa Lancia sta allestendo una nuova vettura Sport, munita di motore di media cilindrata, con la quale avrebbe intenzione di prendere ufficialmente parte alle gare più impegnative della categoria in Italia ed all'Estero. Dato l'esperienza fatta nel Giro di Sicilia, Mille Miglia e Targa Florio nel 1952, i tecnici torinesi in questa vettura si sono specialmente preoccupati di raggiungere un perfetto equilibrio fra potenza e peso.

La Casa Torinese, come piloti, conterà sugli stessi uomini che già hanno gareggiato per lei nell'annata sportiva 1952, con l'aggiunta forse di Taruffi o di Fangio, con i quali sono attualmente in corso trattative.

La Maserati seguendo la strada di Ferrari, presenterà nella veste sportiva la sua sei cilindri affermatasi brillantemente nella categoria corsa, ed una nuova tre litri. Per quest'anno questa casa ufficialmente correrà solo nella formula Corsa con la sua squadra, mentre nello sport, si rimetterà alla attività dei suoi clienti, fra cui spicca il nome di Giletti, giovanissimo pilota passato quest'anno dalle 750 cc. al campionato italiano delle 2000 Sport.

Riguardo la Fiat, la grande Casa torinese si è limitata a perfezionare la sua V 8, il cui motore è stato portato, si dice, a 120 HP.

In casa Francese, agguerritissimo sarà certamente Gordini che sta perfezionando il suo 2300 che così grande impres-

sione ha fatto l'anno scorso a Le Mans e alla prima tappa della Carrera. Due di queste vetture correranno anzi in Italia alla guida di Bordoni e Casella.

In Inghilterra le sole novità sembra provengano dalla *Aston Martin*, che dovrebbe presentare una inedita vettura di grossa cilindrata, i cui prototipi sono già stati collaudati il Novembre scorso a Monza. Non sembra ci siano cose nuove invece in casa *Jaguar* e *Frazer Nash*.

In un campo così numeroso e così nuovo di marche concorrenti è veramente difficile fare qualsiasi previsione per le prime gare della stagione: il Giro di Sicilia e Mille Miglia. Per la Mille Miglia unica previsione che potrebbe farsi è che quest'anno, condizioni atmosferiche permettendo, penso che il record assoluto Biondetti, che resiste dal lontano 1938 dovrebbe essere finalmente battuto!

Ciò che è certo è che tutte le vetture Sport che quest'anno

aspireranno al massimo allora saranno capaci di superare i 250 Km. orari, con potenze superiori a quelle che attualmente dispongono le vetture della formula corsa che hanno cominciato a Buenos Ayres a disputare il Campionato Mondiale assoluto.

Tutto ciò è molto bello per il progresso automobilistico, ma estremamente pericoloso per la diffusione e propaganda automobilistica, perchè non dobbiamo dimenticare che le competizioni di queste vetture sport avranno come teatro le nostre povere strade... aperte al traffico e con il pubblico ai bordi come cornice!! E' doveroso che le Commissioni Sportive internazionali prendano al più presto in esame queste eccessive potenze raggiunte dalle vetture sport, che, ripeto, superano oggi quelle delle vetture da corsa e studino i treni da apporre alle sesse limitando la cilindrata o il peso, come si è fatto e si sta facendo nella categoria Corsa.

GINO VALENZANO

XX Mille Miglia: penultimo atto

Quest'anno il sipario sul penultimo tempo della Mille Miglia del ventennale già s'è di buon'ora levato, con l'annuncio dell'apertura delle iscrizioni alla corsa più lunga del mondo. L'ultimo atto avrà inizio invece dopo la loro chiusura, allorché dinanzi ai nostri occhi, ansiosi di conoscere i nomi dei protagonisti, sarà sicuramente passata quella schiera numerosa e varia di piloti d'ogni nazione, di ogni industria e di tutte le cilindrate, immenso e spericolato esercito di comparse e di comprimari.

Già però s'intravede sin dalle prime battute la grandiosità dello spettacolo: come sempre sicuro ed incrollabile siede al suo posto di regista Renzo Castagneto coadiuvato dal Conte Aymo Maggi, dal Presidente dell'A.C. Brescia, il comm. Filippo Tassara e dall'ecclettico comm. Angelo Maifredi, mentre vivamente s'interessano delle sorti della corsa il Sindaco di Brescia, prof. Bruno Boni, il Ministro Scelba ed un vero esercito di personalità del mondo motoristico nazionale ed internazionale da Charles Faroux ad Enzo Ferrari, dall'ing. Lago al Co. Orsi, mentre i numerosi esponenti della stampa più vicini al quartier generale bresciano cominciano ad organizzare l'assedio alla sede di Piazza della Vittoria.

Sul piano organizzativo di rilievo la adozione della formula della Categoria Turismo Internazionale 1953, che, anche in conseguenza della sua divisione in quattro classi non tutte — per così dire — tradizionali per i nostri colori, contiene in sé il lievito di appassionati contese persino in questo settore della corsa che — a causa del suo minore grado di spettacolarità — rimaneva un po' in ombra nelle precedenti edizioni, in cui capitava sovente di assistere per lungo tempo a sfilate interminabili di « topolino » e di « 1100 ».

Infatti mentre nella categoria 750 — ad esempio — dovranno vedersela tra loro probabilmente *Fiat*, *Moretti*, *Re-*

nault e *Dyna Panhard*, nella nuova classe 1300 non accadrà quasi sicuramente di assistere ad un monologo della *Fiat*, giacché è dato quasi per certo che anche qui l'industria straniera sarà presente, tenuto conto del fatto che, soprattutto la *Simca* 1221, la *Peugeot* 1290 e la *Volkswagen* 1131, potrebbero trovare grandi benefici propagandistici dalla partecipazione alla Mille Miglia prossima, nella quale esse marce avrebbero non poche probabilità di vittoria.

Numerosissimi son pure i tipi di vetture estere che potrebbero contrastarci il successo nella 2000 cmc. e nella oltre 2000 cmc., nelle quali però lo schieramento delle *Alfa* 1900 e delle *Aurelia* sarà certamente formidabile per qualità e quantità.

Nella categoria Sport Internazionale (annesso C), dalla quale scaturirà il vincitore assoluto, una sensazionale notizia — quella del ritiro dalle corse della *Mercedes* per l'anno 1953 — rischia (se inappellabile, come sembra) di mandare a carte quarantotto il pronostico e di togliere un'appaassionante nota d'interesse a tutta la poderosa manifestazione.

L'interesse perduto in conseguenza dell'eventuale defezione della *Mercedes* potrebbe essere colmato però dalla presenza dell'*Alfa Romeo*, ove i « dischi volanti », (anche se più reali di quelli partoriti dalle allucinazioni di centinaia di persone in ogni parte dell'orbe terraqueo) avessero finalmente a dimenticare... la fantomatica origine della loro denominazione, dando agli sportivi italiani, in quella magnifica occasione, sulle strade della Penisola il ruggito classico dei motori della gloriosa e non dimenticata casa milanese.

Se già però le prospettive della partecipazione industriale, nazionale e non sono lusinghiere, non lo son meno quelle relative alla partecipazione dei piloti. Grandi cose s'annunciano dalla Scuderia Marzotto, per i cui colori cor-

rerà come il solito... mezza famiglia: a cominciare da Umberto, che sarà al volante di un'*Aurelia*, per finire con Paolo e Vittorio entrambi su *Ferrari*, sempreché ad essi non abbia ad aggiungersi Giannino, già vittorioso nella classica prova bresciana ed — a quanto pare — definitivamente ritirati dall'agone automobilistico.

Alberto Ascari già da tempo avrebbe dichiarato che sarà della partita, che per lui — ormai incoronato da decine di splendidi lauri — dovrebbe rappresentare una questione di puntiglio, dato che la sfortuna diede modo a molti in passato di credere che egli non sia pilota di fondo: giudizio dallo stesso « Ciccio » autorevolmente smentito anche per mezzo della stampa, se non andiamo errati.

Avremo quest'anno durante la Mille Miglia anche la prova generale delle qualità di corridore automobilista di Umberto Masetti, che piloterà una *Ferrari*.

Circa gli stranieri, mentre pervengono da ogni parte informazioni riguardanti i meticolosi preparativi delle case francesi (soprattutto *Renault* e *Dina Panhard*), di quelle inglesi (*Healey* e *Frazer-Nash*) e delle tedesche (*Porsche* e *Volkswagen*), Leslie Jonhson, il valoroso fondista inglese, già molte volte distintosi in questo genere di corse in Italia e fuori, sarà a Brescia fra pochi giorni (ammesso che non arrivi mentre l'articolo va in macchina) per iniziare in loco la sua preparazione.

A Montecarlo infine si vocifera che Ali Khan vorrebbe partecipare col noto pilota Behender alla prossima ventesima edizione della Mille Miglia... Noi mettiamo in dubbio le buone intenzioni di Ali, per quanto ogni anno ci capiti di apprendere (provenienti dal cosmopolita ambiente mondano od artistico) notizie del genere di quelle che davano, ad esempio, lo scorso anno come sicuro partente Rosellini in coppia (addirittura) con la soave e seducente Ingrid.

SAVINO MARIANI

Lutti dell'automobilismo italiano

La morte del Conte Sigismondo Mancini

Il dolore che ha colpito i cittadini di Trento per la morte del Conte Sigismondo Mancini è di quelli che neppure il tempo potrà facilmente cancellare.

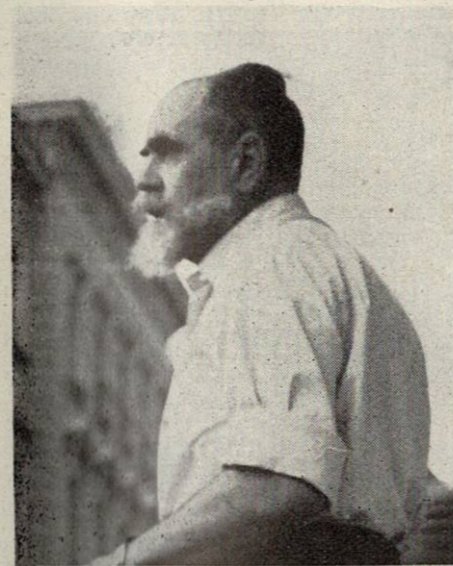
Il Conte Mancini, nota Figura e non solo nell'ambiente trentino, è deceduto a Trento, dopo pochi giorni di malattia, mercoledì 4 febbraio u.s., alla età di soli cinquantadue anni.

La sua notorietà derivava dalle doti che lo avevano distinto, specie nel campo del patriottismo.

Discendente da una Famiglia di apostoli dell'indipendenza italiana, dal suo antenato garibaldino Filippo Mancini al suo Fratello, medaglia d'oro alla memoria, Giannantonio.

Non venne meno egli stesso alla gloriosa tradizione: fu combattente eroico nella prima guerra mondiale e prigioniero nell'ultima.

La sua preziosa opera di onesto ed



Il conte Sigismondo Mancini, sportivissimo vicepresidente dell'A. C. di Trento ed animatore dell'automobilismo trentino, recentemente scomparso.

alacre lavoratore in tempo di pace lo distinse principalmente quale Esponente del Partito Repubblicano, quale Direttore dell'Ente Autotrasporti Mercati di Trento, era notissimo nel Comitato Regionale della Croce Rossa, quale consigliere.

Nel campo dello sport automobilistico il Conte Mancini era conosciutissimo; nell'Automobile Club di Trento egli ricopriva infatti la carica di Vice Presidente e nel Comitato esecutivo della « Stella Alpina » quella di Presidente.

Chi non lo ricorda? Sempre sereno, calmo, signorile?

Particolarmente in questo do'oroso commiato ci è caro ricordare qui quella tumultuosa serata dopo la terza tappa della « Stella Alpina » del 1950. Per un imprevedibile blocco stradale, gran parte di concorrenti erano finiti fuori tempo massimo e quindi esclusi dalla prova finale sul Bondone. A norma di regolamento la situazione era chiarissima e nessun addebito poteva esser fatto agli organizzatori che erano nel pieno diritto di lavarsene le mani.

Il Conte Mancini invece non riusciva a darsi pace e sino a notte alta lo vedemmo tentare le più impensate soluzioni pur di veder riammessi gli esclusi. Questo era il Conte Sigismondo Mancini, un uomo che non poteva tollerare le ingiustizie sia pure apparenti ed illegali come in questo episodio che abbiamo ora rievocato.

L'unanime compianto di tutti coloro che vollero unirsi al dolore dell'angosciata Famiglia ne conferma la simpatia che l'Estinto seppe accattivarsi.

Il Conte Biscaretti di Ruffia

Deceduto recentemente a Torino fu, come il padre, Ammiraglio Roberto, ed il fratello minore, il multiforme nostro collega, un automobilista della prima ora, ma senza passione, praticante solo per la comodità che il nuovo mezzo di trasporto offriva. E poi... era un brillante ufficiale di cavalleria ed i cavalieri, come è noto, all'apparire del cavallo d'acciaio non tradirono il fedele e generoso loro amico che rimase fino all'ultimo sovrano nel loro cuore.

Era un ufficiale colto e ligio al suo dovere ed andava a riposo col grado di colonnello. Negli anni della prima guerra mondiale rese ottimi servizi e fu anche il capo della censura militare, incarico che assolse con giusta severità e massima discrezione tanto che neppure gli intimi o i familiari poterono conoscere da lui il minimo cenno dei mille particolari che ebbero a che fare con le sue forbici.

Nato nel 1869 è morto quindi nella bella età di 83 anni ma lontana da quella del genitore, l'Ammiraglio Roberto che giungeva ai 95 e che a 90 anni se ne partiva da Torino tutto solo per andare ad imbarcarsi in Calabria su una corazzata ove era stato invitato per assistere alle Grandi Manovre Navali!

Inviemo all'amico e collega Conte Carlo Biscaretti le più vive condoglianze da parte della Direzione e della Redazione di «Auto Italiana».

Lutto della grande famiglia Bianchi: la scomparsa di Carlo Pensi

Il 1° febbraio a Lentate sul Seveso, dov'era nato il 15 febbraio 1898 e dove ancora abitava, è improvvisamente deceduto uno dei più anziani ed apprezzati collaboratori della Ditta *Edoardo Bianchi*, l'Ispettore Tecnico Carlo Pensi.

Entrato a far parte del personale della Bianchi in giovane età, lo scomparso ha prestato la sua opera come collaudatore e poi come Capo Collaudatore del reparto Auto e da ultimo era stato promosso Ispettore Tecnico.

Benchè tutto assorbito dal suo assillante, oscuro lavoro di Collaudatore,



Carlo Pensi, fedelissimo della Bianchi e conosciuta figura dell'automobilismo milanese immaturamente scomparso.

Carlo Pensi ha potuto allinearsi in qualche competizione del passato, mettendosi in bella luce.

Ricordiamo di Lui un ottimo piazzamento insieme a Nuvolari, nella Mille Miglia del 1927; la vittoria in coppia con Giovanni Canestrini, nella Raid Milano-Oslo del 1928; il primo posto, al fianco del Conte Karoly, nel Giro dei Carpazi e il primo posto, in coppia con Florea'e nel giro di Sicilia 1928 nella sua categoria e secondo assoluto. Nel 1930 si classificava primo nel circuito del Sud.

Al volante di macchine della Sua casa, Carlo Pensi ha seguito alcuni giri d'Italia e molte altre competizioni ciclistiche.