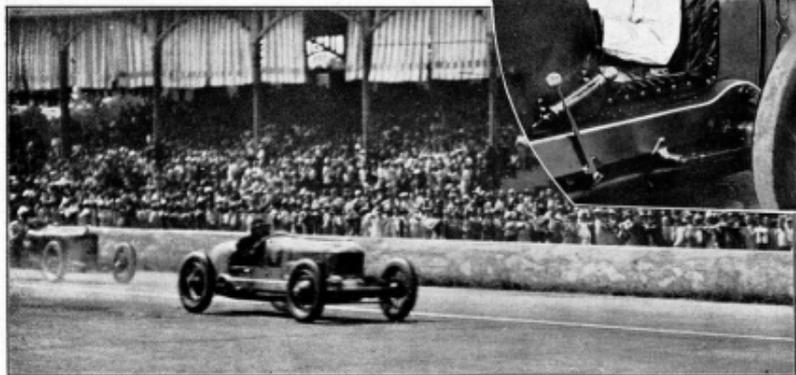


La nuova Maserati 16 cilindri è in testa nella prima metà della corsa.

gare che servono indubbiamente, non solo da spettacolo, ma anche a promuovere fino all'estremo il progresso nella costruzione, vale a dire l'incremento redditizio del motore a scoppio.

Il 15 settembre dell'anno VII non è stato soltanto riconsacrato l'Autodromo, ma si è salutato il successo d'una modernissima formula di gara da cui non si poteva derogare se si volevano resuscitare le fortune del Circuito. Parliamoci chiaro: i Grandi Premi con le case d'Europa e d'America direttamente impegnate non li vedremo più! Si tratta di un periodo dell'automobilismo che non può ormai che appartenere alla storia. L'automobile non ha più necessità della pubblicità che

facevano le corse, o quanto meno preparare una macchina appositamente per un Gran Premio non torna più conveniente a nessuna Casa. Ciò non toglie che ottimi modelli da corsa siano ancora in circolazione ed affidati a meccanici e corridori siffatti da offrire ogni garanzia circa la loro efficienza ed il rendimento. Ad esempio, l'Alfa Romeo non costruisce più macchine da Gran Premio, ma presta la propria assistenza a Varzi e Brilli Peri che sono in possesso delle straordinarie Grand Prix del 1924. Abbiamo visto con i nostri



Duray, l'Americano temutissimo, che invece è stato eliminato nelle batterie.