

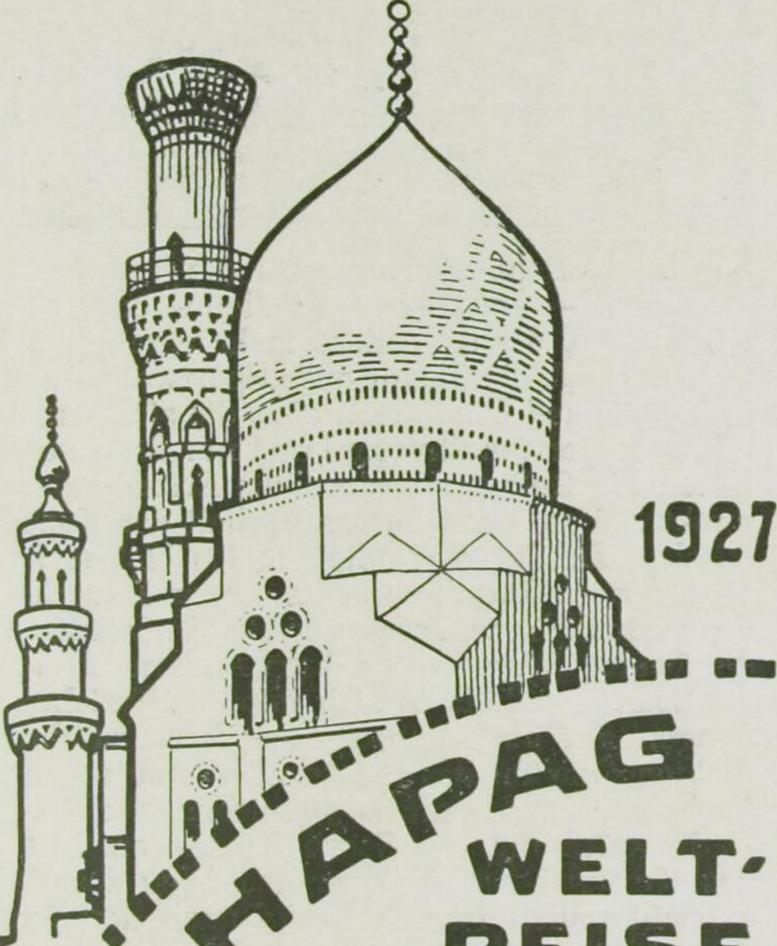
Fort mit den Automobilrennen!

Die deutsche Automobilindustrie ist seit der vor drei Jahren erfolgten Marktstabilisierung mit ungeheurer Anspannung bemüht, die durch Krieg, Revolution und Inflation erzeugten Schäden wieder auszugleichen und die vor dem Kriege innegehabte Führung im In- und Auslande vor allem durch die Schaffung des preiswerten deutschen Gebrauchswagens wiederzugewinnen. Seit derselben Zeit beschwört die Industrie die Automobilklubs, von ihren übermässigen Rennveranstaltungen abzusehen, da es ihr ohne grösste Störung ihrer Umstellungsarbeiten und Zersplitterung der Kräfte unmöglich ist, sich an diesen zu beteiligen. Vergebens! Die Automobilklubs haben zwar die Masse der Veranstaltungen, die ein grober Unfug zu werden drohten, ein wenig eingeschränkt, sie haben sich aber nicht dazu verstehen können, den wohlbegründeten Wünschen der Industrie völlig Rechnung zu tragen. Es ist noch in lebhafter Erinnerung, dass, als die Industrie beschlossen hatte, den diesjährigen Rennveranstaltungen fernzubleiben, aus den Kreisen der Klubs die Drohung ausgesprochen ward, dann eben für ausländische Fahrzeuge die Rennen durchzuführen.

Das Haus Opel wird kaum in Verdacht geraten können, sportfeindlich zu sein. Seitdem es einen Automobilsport gibt, ist das Haus Opel dabei und war noch stets unter den Siegern oder Erstplacierten zu finden. Jeder Sport muss aber seinen Sinn und Zweck haben, und da ist zu sagen: Der Automobilrennsport hat heute seinen Sinn und Zweck verloren!

Von den wenigen, dafür um so lauter sich gebärdenden Verfechtern des Rennsports pflegt immer vorgebracht zu werden, dass die Automobilrennen notwendig seien für die technische Entwicklung der Kraftfahrzeuge, für die Erziehung der Fahrer und schliesslich wegen der allgemeinen Propaganda des Kraftfahrwesens überhaupt.

Diese Argumente mögen in den Jahren der Entwicklung des Automobils ihre Richtigkeit gehabt haben. Heute aber, da das Automobil in technischer Hinsicht zu einem gewissen Abschluss gekommen ist, da selbst von kleinen Motoren Leistungen erzielt werden, die in der Praxis nicht mehr verwertet werden können — so erreichte der kleine 4-Ps-Opel beim Freiburger Kilometerrekord eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 132 km (!!)



Max B

HAPAG
WELT-REISE

mit dem deutschen Dreischrauben-Luxus-Dampfer
RESOLUTE

der Hamburg-Amerika Linie (20 000 Brutto-Reg.-Tonnen).
Anfang der Reise New York 6. Januar 1927. Ende der Reise
New York 25. Mai 1927. Besucht werden: Madeira, Gibraltar,
Algier, Monaco, Neapel, Athen, Palästina, Aegypten,
Bombay, Ceylon, Calcutta, Burma, Sumatra, Java, Singa-
pore, Siam, Borneo, Mindanao, Manila, Hongkong, For-
mosa, Shanghai, Peking, Korea, Japan, Hawai-Inseln,
Kalifornien, Panama und Kuba.

Dampfer Resolute führt auf dieser Reise nur 1. Klasse.
Mindestfahrpreis für die Reise um die Welt einschließ-
lich einer grossen Anzahl Ausflüge und Überlandtouren
R.M. 8 400.— (& 2 000.—).

Europäischen Teilnehmern an der Weltreise wird emp-
fohlen, sich in Nizza am 20. Januar oder in Neapel am
22. Januar einzuschiffen. Von New York erfolgt die Rück-
reise nach Europa mit fahrplanmässigen Dampfern der
H. A. L. Vorzügliche Reisegelegenheit von Europa über
Ostasien nach den Vereinigten Staaten.

Anfragen und Platzbelegungen in Europa bei der
HAMBURG-AMERIKA LINIE

 Abteilung Personenverkehr, Hamburg 1, Alster-
damm 25, Telegramm-Adresse: Hapag, Hamburg,
oder deren Vertretungen. In Nordamerika bei
der Hamburg-American Line, 35-39 Broadway,
New York, Telegramm-Adresse: Unamlines New York
oder deren Vertretungen.