

immer einfacher, das Automobil wurde, wie die Engländer sagen, „fool-proof“, narrensicher, das heißt, man konnte es, ohne befürchten zu müssen, daß etwas daran verdorben werden könnte, einem Narren anvertrauen (ratsamer war es allerdings, es nicht zu tun). Die Bedienung wurde auf ein paar Griffe und Manipulationen vereinfacht, schließlich lernten auch die Frauen und neuestens haben auch schon die Kinder diese Kunst weg. Die Probe darauf wurde jüngst beim ersten Automobilrennen für Kinder im Buffaloring gemacht. Zwei Rennen für Kinder unter acht Jahren wurden gefahren, die Fahrzeuge waren Miniaturautomobile mit richtiggehenden Motoren, die den Vehikeln Geschwindigkeiten bis zu 24 Kilometer die Stunde erteilten. Es gab ordnungsgemäße Starter und Zeitnehmer und sogar richtiggehende Unfälle, die indes alle glimpflich verliefen. Zuerst kam ein Ausscheidungsrennen für Mädchen, in dem die kleine siebenjährige Jacqueline Carpentier, das Töchterchen des Exboxmeisters George Carpentier, Favorit war. Sie unterlag indes gegen eine andere Siebenjährige, die den im Automobilismus bekannten Namen Delaunay trug und die Enkelin des berühmten Konstrukteurs dieses Namens war. Der jüngste „Konkurrent“ war drei Jahre alt. Den Endsieg errang ein siebenjähriger Junge Bobby Cesure, der das ihm als Siegespreis überreichte Bukett der kleinen Jacqueline als Trostpreis spendete und noch einen herzhaften Kuß draufgab.

#### Offizielle Taxstellen für gebrauchte Wagen.

Die schnell fortschreitende Motorisierung unserer Verkehrswirtschaft hat eine starke Zunahme des Handels mit gebrauchten Wagen zur Folge. Wir nähern uns dem Zustande, der in Amerika dem Automobilhandel verhängnisvoll zu werden drohte und dort viele Händlerfirmen ruinierte, nämlich der Überlastung des Handels mit alten Wagen, die bei Verkäufen neuer Wagen einkalkuliert und mit zu hohem Werte angerechnet werden mußten. Verschiedene Systeme haben sich in den Vereinigten Staaten zur Regelung des Handels mit second hand cars herausgebildet, deren Grundlage der Taxbrief ist, in dem der jeweilige Wert des (meist generalreparierten) Wagens festgelegt ist. Die Altwagen haben einen festen Marktwert erhalten, so daß weder der Verkäufer übervorteilt, noch der Käufer geschädigt werden kann.

In Europa, namentlich in Deutschland, ist schon verschiedentlich versucht worden, den Handel mit gebrauchten Wagen zu regeln. Man hatte in Deutschland auch eine Taxstelle geschaffen. Da diese aber mit einem privaten Handelsunternehmen verbunden war, hat sie sich nicht einführen können. Eine solche Taxstelle für die Preisnormierung gebrauchter Kraftwagen muß, um das volle Vertrauen des Publikums und der Händler zu gewinnen, völlig neutral sein. Diese Erkenntnis hat die beiden großen, am Kraftfahrzeughandel interessierten Verbände Deutschlands, den Reichsverband der Automobilindustrie und den Reichsverband des Kraftfahrzeughandels und -gewerbes, veranlaßt, offizielle Tax- und Treuhandstellen zu gründen, denen jeder der Verbände einen Taxator stellt, die alle gemeinsam Taxen aufstellen.

Die Geschäftsführung der Tax- und Treuhandstellen wird durch einen Verwaltungsausschuß kontrolliert, dem außer den Geschäftsführern und Mitgliedern der beiden Verbände auch die Konsumenten in der Person von Vertretern der großen Automobilverbände angehören. Die von jeglicher Vertretung gebrauchter Wagen getrennten Tax- und Treuhandstellen werden in den Dienst sowohl des Handels wie der privaten Käuferschaft gestellt.

Von der Taxstelle wird nach eingehender Untersuchung über jeden vorgeführten Wagen ein Zertifikat ausgestellt. Der Wert eines gebrauchten Wagens ist nicht leicht zu ermitteln. Nicht nur Fabrikat und Baujahr spielen eine Rolle, sondern auch innerer und äußerer Zustand, der bei gleich alten Wagen je nach der Pflege sehr verschieden sein kann. Um den Marktwert zu ermitteln, muß untersucht werden, ob vorgenommene Reparaturen sachgemäß ausgeführt wurden, ob etwaige Unfälle verdeckten Schaden verursacht haben u. a. m.

Von den beiden Taxatoren wird eine eingehende Untersuchung der Vorderachse, der Steuerungsorgane, der Hinterachse, des Motors und des Getriebes vorgenommen. Den Abschluß bildet eine Probefahrt.

Bisher wurden solche Taxstellen in Berlin, in Breslau, in München und in Stuttgart eingerichtet und funktionieren zur vollen Zufriedenheit der Kunden. Es wäre sehr erwünscht, wenn die ungarischen Verbände sich gleichfalls dazu entschließen könnten, eine ähnliche Organisation wie die deutsche ins Leben zu rufen, denn obwohl der ungarische Automobilismus noch lange nicht den Entwicklungsgrad des deutschen Automobilismus erreicht hat, bildet die Frage der Verwertung der gebrauchten Wagen andauernd eine schwere Sorge für die Händlerschaft.