

## Endlich mal Mustang fahren: Airbnb für Oldtimer

Ottochrom.de hat knapp 1900 Autos im Angebot

Von einem eigenen Oldtimer träumen viele. Doch nicht jeder hat die Traute, den Wunsch Wirklichkeit werden zu lassen. Oder es fehlt doch der eine oder andere Euro. Nun, alte Autos lassen sich auch mieten. Da kann man ausprobieren, ob der Wunschwagen fahrerisch nicht vielleicht doch eine Gurke ist, von der man besser die Finger lässt. Es gibt etliche professionelle Oldtimervermieter mit mehr oder weniger großen Fuhrparks, und es gibt seit drei Jahren ottochrom.de, ein Online-Marktplatz, der übers Netz von privat zu privat vermittelt, fast 1900 Autos sind inzwischen bundesweit im Angebot.

Hinter Ottochrom stehen Harald Piendl und Dirk Salomon aus Augsburg, beides keine jungen Gründer, sondern schon 50 plus. Sie hatten die Idee und haben nach eigener Aussage hart gekämpft, bis sie eine Versicherung gefunden hatten, die sich auf ihr Geschäftsmodell eingelassen hat. Schließlich erklärte sich die Oldtimer-Assekuranz OCC, eine Tochter der Provinzial, bereit, das Experiment einzugehen. Jede einzelne Vermietung ist abgesichert, bis zu einem Wert des Fahrzeugs von 150.000 Euro. Allerdings darf der Mieter nicht auf die Autobahn, nur Stadtautobahnen bis 80 km/h sind zulässig. Der Mieter muss mindestens 23 Jahre alt sein und fünf Jahre den Führerschein haben, der Vermieter kann diese fünf Jahre auf bis zu 20 Jahre erhöhen.

Mehr als 5000 Vorgänge hat es inzwischen gegeben, und, so hebt Harald Piendl hervor, es sei noch nie etwas passiert. Er weiß aber, dass es nach dem Gesetz der großen Zahl irgendwann so weit sein wird. 75 Prozent der Miete bekommt der Oldie-Besitzer, wobei die Tagesmieten im Schnitt bei 300 bis 500 Euro liegen. Diese legt der Oldtimerbesitzer fest. Ottochrom selbst ist noch nicht profitabel, aber nicht weit davon entfernt. 15 Prozent der einzelnen Miete gehen ans Portal, 10 Prozent sind für die Versicherung.

Das Portal wird von Berlin aus gesteuert, Ziel ist es Piendl zufolge, 4000 bis 5000 Fahrzeuge im Bestand zu haben, eine Ausweitung nach Österreich ist schon avisiert. Mieten kann jeder mit einem Wohnsitz in der EU oder der Schweiz. Fahrten ins angrenzende Ausland sind zulässig.

Von den zurzeit knapp 1900 Autos im Angebot sind zum Beispiel 378 Mercedes-Benz, 277 Volkswagen, 109 Porsche, 70 Citroën, 37 Rolls-Royce, 26 Volvo, 25 Opel, aber auch zehn Ferrari. Die Auswahl ist groß, fast alle gängigen Marken sind zu finden, dazu Exoten wie Studebaker, Autobianchi oder Hummer. Ein paar Camper sind auch dabei. Vorkriegsautos werden bewusst nicht offeriert, diese seien zu schwierig

zu handhaben, sagt man bei Ottochrom. Und jünger als 2002 geht auch nicht, schon aus Versicherungsgründen. Es lässt sich nicht nur nach Marken, sondern auch nach Regionen suchen: Wer seine Stadt angibt, bekommt das Angebot in einem bestimmten Umkreis. In Frankfurt und Umgebung gibt es nur 42 Autos, in Köln schon 70, in München 101, in Hamburg 186 und in Berlin 256.

Wir machen die Probe aufs Exempel und leihen einen 1967er Ford Mustang im hessischen Lich. Generell ist der Mustang das beliebteste Auto, und nicht etwa der Porsche 911. Für Mustang-Besitzer Martin (man duzt sich bei Ottochrom) ist es das erste Mal, und er ist entsprechend aufgeregt. 500 Euro Kautions in bar sind mitzubringen, es gibt einigen Papierkram, der Mustang muss fotografiert werden, die Bilder sind ans Portal nach Berlin zu schicken, dann kann es losgehen. Der Amischlitten bietet die erwartete V8-Herrlichkeit mit Dreigang-Automatik, schlabriger Lenkung und einem tollen Sound. Leider gibt es nur Beckenurte, das hatten wir zuvor nicht bedacht. Weil wir den Mustang über zwei Nächte behalten, muss er nachts sicher untergestellt werden, auch das gehört zu den Vertragsbedingungen. 150 Kilometer sind frei, bei zwei Tagen 250, Mehrkilometer kosten extra. Es wird noch eine Reinigungspauschale von 19 Euro fällig. Und natürlich muss wieder vollgetankt werden. 19 Liter auf 100 Kilometer hat der Mustang genommen, nicht schlecht. Das nächste Mal vielleicht doch eine Ente? Die ist doch so süß und kostet in München bei Halli nur 179 Euro.

Martin hat inzwischen fünf weitere Male seinen Mustang vermietet und jedes Mal gute Erfahrungen gemacht. Jeder sei vernünftig an das Thema herangegangen und habe seinen Oldie pfleglich behandelt. Dass es bisher so gut wie keine Unfälle oder auch Schwierigkeiten gegeben habe, erklärt Ottochrom-MitInhaber Piendl mit der privaten Ebene, auf der alles stattfindet. Wenn etwas passiere, müsse man eben dem Besitzer persönlich Rechenschaft ablegen und nicht einer x-beliebigen Mietfirma. Das führe wohl dazu, dass jeder fast schon übervorsichtig sei.

Piendl weiß, dass er mit seinem Angebot nicht alle Oldtimerbesitzer erreichen kann. Viele wollen einfach nicht, dass Fremde ihr Auto fahren, trotz der Einnahmen. Und es ist natürlich aufwendig. Übergabe, Rückgabe, man muss schlicht parat sein. Die mehr als ein Dutzend Oldtimerbesitzer, die wir fragen, winken alle ab. Aber offenbar wagen es dennoch einige. Die Einnahmen sind übrigens zu versteuern, auch das sollte bedacht sein. BORIS SCHMIDT



Autotraum für ein Wochenende: Der Mustang von Martin

Foto ottochrom.de



Bringt neuen Schwung ans Handgelenk: Garmin Approach S70 in zwei Gehäusegrößen. Im Zusammenspiel mit Schläger-Sensoren und Launch wächst sie über sich hinaus.

Mit den Schläger-Sensoren Approach CT10 und dem Launch-Monitor Approach R10 bietet Garmin die Möglichkeit, alle Schlagdaten auf dem Platz und der Driving Range zu erfassen und dies in der App Garmin Golf auf einem Smartphone zu speichern und zu bearbeiten. Wer sich für das Garmin-Universum entscheidet, kann mit einem Abonnement für 99 Euro im Jahr oder 9,99 im Monat sowohl für die Uhr Approach S70 als auch für den Launch-Monitor zusätzliche Funktionen nutzen. Wir haben alle drei Produkte intensiv ausprobiert.

# Was schlägt die Uhr?

Wer besser Golf spielen möchte, dem hilft moderne Technik. Das gilt für Profis und Amateure gleichermaßen. An Hobbygolfer richtet sich Garmin mit der Smartwatch Approach S70.

Von Wolfgang Scheffler

Mühselig und zusaueand: CT10-Sensor für die Montage von Schläger (links) und Launch-Monitor R10 zur Platzierung an der Abschlagstelle.



Die S70 kann auf mehr als 43.000 Entfernungen zu Hindernissen (Bunkern, Wasser) und Grün angeben. Sie kann den eigenen Schwungrhythmus messen, das Ergebnis an jedem Loch ermitteln, verfolgen, wie weit der Schlag ging, und sogar voranschlagen, zu welchem Schläger man greifen soll. Die S70 stellt sogar in einem kleinen Viereck dar, wo der Ball aufgrund der in vielen Runden gemessenen Streuung landen könnte. Diese Smartwatch, die nach der Kopplung mit einem iOS- oder einem Android-Smartphone per Bluetooth vom Telefon Nachrichten sendet, ermittelt sehr akkurat die Entfernungen zu Hindernissen und zum Grün. Die Zahlen wichen meist nur um einen Meter, wenige Male um drei Meter, von den Messungen mit unserem Laser Range Finder ab. Die S70 vermag, wenn man die Funktion "Plays Like"-Distanz aktiviert, sogar Wetterdaten wie Temperatur, Wind, Luftdruck

und neben Höhenunterschieden in die Entfernungsermittlung einzubeziehen, denn sie verfügt über ein Barometer. Mit der "PinPointer"-Funktion zeigt sie die Richtung zum Grün an, wenn man die Fahne aufgrund eines verzögerten Absehals nicht sehen kann. Der Akku hält bei GPS-Nutzung 20 Stunden, das Gerät muss also nicht vor jeder Runde ans Ladekabel. Sobald man auf einem Golfplatz angekommen ist, kann man mit der Aktivierung in den Golfmodus wechseln. Da die Uhr mehrere GPS-Satelliten nutzt, ist die Genauigkeit der Entfernung und Positionsmessung deutlich verbessert. So dauert es nur wenige Sekunden, bis der nächstgelegene Golfplatz erkannt und die Route berechnet wird. Sofort kann man die detaillierte Zeichnung des ersten Lochs in Augenschein nehmen, scrollen und zoomen. Mit dem Abo kann man sich sogar die genau farblich markierten Ovale der Grüns anschauen. Garmin bietet das für viele Plätze an. Unser Heimplatz und alle Anlagen der Umgebung verfügen über diese Feature. Während der Runde verleiht die Uhr mit der Auto-Shot-Funktion die Weite jedes Schlags. Wenn man will, kann man angeben, welcher Schläger genutzt wurde. Allerdings sind diese Messungen auf zwei Wegen und Putter das Startpaket mit drei CT10-Sensoren für 79 Euro auf-

schrauben, die wir zum Test erhalten hatten. Wir spielen einige Runden mit einem Klubkameraden, der alle drei Garmin-Produkte nutzt. Er hat auf allen 14 Schlägern die CT10 (9 Gramm, 27 Millimeter hoch, mit austauschbaren CR2032-Batterien) aufgesetzt, sodass nicht nur jeder Schlag verfolgt wird, sondern auch erkannt wird, mit welchem Eisen oder Holz er ausgeführt wurde. In der App kann man die Runden analysieren und erhält Daten wie getroffene Fairways und Grüns. Nach fünf Runden – egal ob mit oder ohne CT10 – bietet die S70 diese Caddy-Funktion. Sie schlägt vor, zu welchem Schläger man greifen sollte. Uns haben diese Ratschläge nicht immer überzeugt, zumal die S70 nur die Gesamtlänge jedes Schlägers speichert. Doch oft ist es auf Golfplätzen wichtiger, genau die Curry-Länge, also die exakte Fluglänge, mit jedem Schläger zu kennen, um den Ball nicht im Wasser oder Bunker zu versenken. Und damit sind wir beim Launch-Monitor Approach R10. Seit einigen Jahren nutzen alle Weltklasse-Spieler diese Geräte, die viele Ballflug- und Schwungdaten preis-ermitteln – allerdings "High-End"-Produkte, die mehr als 20.000 Euro kosten. Für Amateure sind vor allem Launch-Monitore, die weniger als 1000 Euro kosten, interessant. Seit mehr als zwei Jahren ist der handliche R10 auf dem Markt, er zählt mit einem Preis von rund 500 Euro immer noch zu den besten Launch-Monitoren dieser Preisklasse.

Der R10 misst 14 Parameter, die mit Doppler-Radar und Algorithmen ermittelt werden. Das 220 Gramm wiegende Gerät wird mittels Magnetstift etwa zwei Meter hinter dem Ball platziert. Wir haben die Daten mit den Profiteilen Track Man 4 und Foresight GC Quad verglichen. Vor allem Carry (Flug) und Gesamtstanz, Schlägerkopf- und Ballgeschwindigkeit weisen nach ständigen Upgrades geringere Abweichungen auf, als Garmin bei Markteinführung vermeldete. Doch um noch mehr Genauigkeit zu erreichen, besonders wenn der R10 im Freien hinter Abschlagmatten aufgestellt wird, werden im Internet sogenannte Alignment Stands für 25 bis 50 Euro angeboten. Dazu kann man den R10 mit der Kamera eines Smartphones verbinden und so jeden Schwung aufzeichnen. Mehr noch: Abmessungen können Tausende Schwungdaten speichern, dann in der Garage mit einer Matte und einem Computer das Gerät als Simulator nutzen und Tausende von Runden spielen, darunter sogar meist den eigenen Heimplatz.

# Endlich mal Mustang fahren: Airbnb für Oldtimer

Ottochrom.de hat knapp 1900 Autos im Angebot

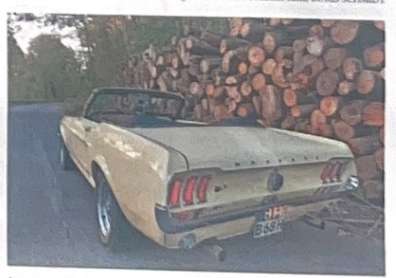
Von einem eigenen Oldtimer träumen viele. Doch nicht jeder hat die Traute, den Wunschobjekt werden zu lassen. Oder es fehlt doch der eine oder andere Euro. Nun, alte Autos lassen sich auch mieten. Da kann man ausprobieren, der Wunschwagen fährst nicht vielleicht doch eine Gurke ist, von der man besser die Finger lässt. Es gibt etliche professionelle Oldtimervermietungsportale mit mehr oder weniger großen Fuhrparks, und es gibt seit drei Jahren ottochrom.de, ein Online-Marktplatz, der übers Netz von privat zu privat vermittelt, fast 1900 Autos sind inzwischen bundesweit im Angebot.

Hinter Ottochrom stehen Harald Prendl und Dirk Salomon aus Augsburg, bereits als jungen Gründer, sondern schon 50 plus. Sie hatten die Idee und haben nach eigener Aussage hart gekämpft, bis sie eine Versicherung gefunden hatten, die sich auf ihr Geschäftsmodell eingelassen hat. Schließlich erklärte sich die Oldtimer-Asekkuranz OCC, eine Tochter der Provinzial, bereit, das Experiment einzugehen. Jede einzelne Vermietung ist abgesichert, bis zu einem Wert des Fahrzeuges von 150.000 Euro. Allerdings darf der Mieter nicht auf die Autobahn, nur Stadtautobahnen bis 80 km/h sind zulässig. Der Mieter muss mindestens 23 Jahre alt sein und fünf Jahre den Führerschein haben, der Vermieter kann diese fünf Jahre auf bis zu 20 Jahre erhöhen.

Mehr als 5000 Vorgänge hat es inzwischen gegeben, und so heft Harald Prendl bereit, es sei noch nie etwas passiert. Er weiß aber, dass es nach dem Gesetz der großen Zahl irgendwann so weit sein wird, 75 Prozent der Miete bekommt der Oltie-Besitzer, wobei die Tagesmieten im Schnitt bei 300 bis 500 Euro liegen. Diese legt der Oldtimervermieter fest. Ottochrom selbst ist noch nicht profitabel, aber nicht weit davon entfernt. 15 Prozent der einzelnen Miete gehen ans Portal, 10 Prozent sind für die Versicherung.

Das Portal wird von Berlin aus gesteuert. Ziel ist es Prendl zufolge, 4000 bis 5000 Fahrzeuge im Bestand zu haben, eine Ausweitung nach Österreich ist schon evident. Mieten kann jeder mit einem Wohnsitz in der EU oder der Schweiz. Fahrten ins angrenzende Ausland sind zulässig.

Von dem zurzeit knapp 1900 Autos im Angebot sind zum Beispiel 376 Mercedes-Benz, 277 Volkswagens, 109 Porsche, 70 Citroën, 37 Rolls-Royce, 30 Volvo, 25 Opel, aber auch zehn Ferrari. Die Auswahl ist groß, fast alle gängigen Marken sind zu finden, dazu Exoten wie Saab-Baker, Autobianchi oder Hummer. Ein paar Camper sind auch dabei. Vorkriegsautos werden bewusst nicht offeriert, diese seien zu schwierig



Autotrauma für ein Wochenende: Der Mustang von Marni

# Die Ampel, die Leben retten kann

Der Katastrophenschutz arbeitet noch viel mit Papier / Erste digitale Lösungen aus der Privatwirtschaft

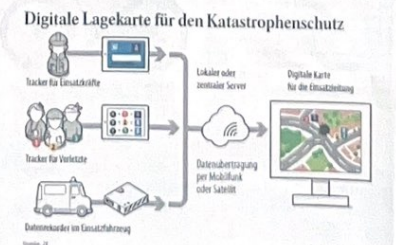
Wer schnell die rote Karte bekommt, hat noch Überlebenschancen. Kommt es zu einem großen Unglück mit Massen von Verletzten, dann rückt der Katastrophenschutz aus. Neben Feuerwehr und Technischem Hilfswesen gehören dazu immer auch Sanitätsträger. Die sickeln alle Verletzten im Einsatzgebiet und hängen ihnen Karten um den Hals. Eine Farbkarte gibt die Reihenfolge für den Notarzt und den Transport in die Klinik vor. Rot, Grün, dann Gelb, dann Grau.

Die Kommunikation zwischen Sanitätsträgern, Ärzten und Einsatzzentrale erfolgt bislang über Funk auf speziellen Frequenzen, die Behörden und Organisationen mit Sicherheitsfunktionen vorbehalten sind. Über den BOS-Funk geben die Helfer Koordinaten und sonstige Beschreibungsinformationen an die Einsatzleitstelle. Die sickeln alle Verletzten, die mit jeder Menge Papier hantiert, um den Überblick zu behalten. Papier hat nur einen Vorteil: Es funktioniert ohne Strom. Doch die Flat im Altritz zeigt, dass es eine gute Idee wäre, Patienten, Helfer und Einsatzfahrzeuge in ungewissen Gelände mit digitaler Hilfe zu lokalisieren und jederzeit ein komplettes La-

gehandelt zu haben. Alexander Grupp, früher selbst im Katastrophenschutz aktiv und heute für den Automobilhersteller ZF tätig, hat eine Lösung entwickelt. Jeder Trupp an Sanitätsträgern erhält einen Koffer voller Tracker und ein Tablet, ein russisches und ein amerikanisches freifreiendes, das über Drucker ist eine kleine Schachtel, in der ein GPS-Empfänger für die Ortung und eine SIM-Karte stecken, sie wird dem Patienten mit einer Kette um den Hals befestigt wie bisher die Papirkarte. Ob diese Karten können die Ersthelfer das auch drahtlos per Tablet erledigen.

Die Helfer erhalten schon vor dem Ausrücken ein technisch weitgehend identisches Gerät. Alle Tracker senden Status und Position laufend über das Mobilfunknetz an einen Server, auf dem alle Daten in einer digitalen Lagekarte zusammengeführt werden, zumindest solange der Akku hält, das sind derzeit mindestens nicht, künftig 24 Stunden. Zu sehen sind auf der Karte auch alle Einsatzfahrzeuge. Sie liefern nicht nur Positionsdaten, sondern über ein ans Bordnetz angeschlossenes Steuergerät

auch weitere Informationen, etwa wie viel Löschwasser oder Kraftstoff noch an Bord sind. Ziegler, im Bau von Feuerwehrautos einer der Marktführer, bietet das System von ZF optional an. Der Datenserver gehört dem erst im April dieses Jahres gegründeten gemeinnützigen Verein Imbus, sowohl Ziegler als auch ZF sind Mitglieder. Er soll dafür sorgen, dass ein von einzelnen Herstellern entwickelter Standard für den Datenaustausch entsteht.



Für eine Masterkarte an der Universität Bonn hat Frank Klink unterrichtet, wie das von ZF erdachte System in Katastrophenschutzübungen bewahrt, mit durchaus gemischtem Ergebnis, das man sich die Einsatzleitstelle auf das digitale System einlässt und je größer die Erfahrung, desto vorteilhafter ist es. Und es kann einen Effekt mindern, der in Großschadenslagen immer wieder zu beobachten ist: Wenn nach der Anfangsphase plötzlich die viele Helfer an Ort sind, ist deren Koordination auf dem Papier so aufwendig, dass die Einsatzleitstelle wegschaltet. Für die eigentlichen Aufgaben bereit. Berechtigt ist die Frage, was geschieht, wenn das Mobilfunknetz zusammenbricht, aber weil die Sanitätsträger in Erdbeben oder Fluten hinweggefegt wurden. Dadurch würde nichts schlechter als heute, sagt ZF. Die Tracker haben kleine Lampen, an denen der Status ablesbar ist. Und außerdem sei es in der Regel relativ einfach, eine Mobilfunkverbindung wiederherzustellen. Die Telekom beispielsweise betreibt ein halbes Dutzend Zentren in Deutschland, die mobil-

Basisstationen auf den Weg schicken. Nach dem Eintreffen wäre innerhalb von vier Stunden das Netz wieder da. Vor allem aber fehlt die Alternative zum Mobilfunk: Zwar hätte Deutschland Milliarden in den Aufbau des digitalen Netzes investiert. Zur Jahresmitte standen 5000 Basisstationen im Land. Da die genutzten Frequenzen vergleichsweise langwellig sind, ist die von der zuständigen Bundesanstalt für Digitalfunk genannte Abdeckung von mehr als 98 Prozent der Fläche Deutschlands plausibel. Positionsdaten und Kurznachrichten können zwar technisch übermittelt werden, aber nur über dafür geeignete Funkgeräte. Mit denen sind bei Verstoß nicht alle Feuerwehren und Hilfsorganisationen ausgestattet. Der Bundesanstalt für Digitalfunk ist bewusst, dass die breitbandige Datenkommunikation wichtig wird, doch die genaue Ausdehnung ist nicht absehbar. Die Presseprecherin schreibt uns: Eine "eigenbeschriebene" Realisierung würde derzeit auf verschiedenen Ebenen vorangetrieben und abgestimmt. Einen Termin nennt sie allerdings nicht. JOHANNES WINTERHAGEN