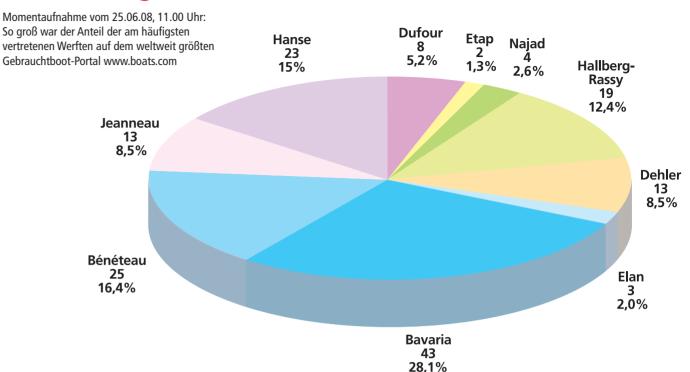


#### **Die 10 meistgehandelten Werften**



# Gebrauchtboot

Warum neu kaufen, wenn sich in Internetbörsen, Kleinanzeigen und bei Maklern so viele Boote mit Geschichte tummeln? Das segeln-Gebrauchtboot Special gibt Ihnen einen Leitfaden von der Sichtung des Angebotes bis hin zum Handschlag, der den Kauf besiegelt. Außerdem: eine Übersicht der besten Einsteigerboote. Auf www.segelnmagazin.de finden Sie zusätzlich einen Mustervertrag, die Checkliste zur Bootsübernahme sowie eine Linkliste zu den Klassenvereinigungen der vorgestellten Gebrauchten

## Special

# Inhalt Die 25 wichtigsten Fragen zum Gebrauchtbootkauf .....22-29 Gebrauchte bewerten: Außen ...30-31 Gebrauchte bewerten: Innen ...32-33 Die besten Einsteigerboote ....34-37 Checkliste für die Besichtigung ...38 Wichtige Adressen ..................39

20 **segeln** 8/2008 **segeln** 21

## 25 wichtige Fragen und Antworten

Gebrauchtboot

**Special** 

Angebote aussieben, Boot an Land und unter Segeln beurteilen, die Übergabe korrekt und sicher abwickeln: nur einige der Faktoren, die beim Kauf gebrauchter Boote berücksichtigt werden müssen. Damit Sie nicht die Katze im Sack kaufen, haben wir die wichtigsten Antworten rund um das gebrauchte Boot zusammengestellt



er Weg zum Traumschiff kann lang und steinig sein: So manches Schnäppchen entpuppt sich nach dem Kauf als Dauerpatient, und der vermeintlich günstige Kaufpreis kann rapide in die Höhe steigen, etwa wenn für das Schiff, obwohl gebraucht, urplötzlich die Mehrwertsteuer noch einmal bezahlt werden muss. Auch fehlende Zertifizierungen oder im schlimmsten Fall die Erkenntnis, Diebesgut erworben zu haben, kann die Freude am neuen, alten Boot schnell zunichte machen. Welchen Unsicherheitsfaktoren es vorzubeugen gilt und was Sie beim Kauf eines gebrauchten Bootes unbedingt beachten sollten, lesen Sie in unserem Fragenkatalog. Auf unserer Homepage www.segelnmagazin.de finden Sie außerdem einen Muster-Kaufvertrag sowie die auf Seite 38 abgedruckte Checkliste für Bootsbesichtigung und Probesegeln zum kostenlosen Download.

**01** Wo erfahre ich den tatsächlichen Marktpreis meiner Yacht? Die in Klein-

anzeigen genannten Preise sind meist "Traumpreise" der Bootsbesitzer, die bewusst zu hoch angesetzt sind, um Verhandlungsspielraum zu haben. Nur in ganz seltenen Fällen sind diese Preise realistisch und werden auch bezahlt. Da die meisten Yachten nur in kleinen Serien gebaut worden sind und es nur wenig Vergleichsmöglichkeiten gibt, ist es schwer, den marktgängigen Preis zu ermitteln. Durch diese fehlenden Vergleichsmöglichkeiten ist auch die Schwacke-Liste mit Vorsicht zu behandeln (Bezug über Eurotax Schwacke, Wilhelm-Röntgen-Straße 7, 63477 Maintal, 06181/40 51 25, www.schwacke.de). Am ehesten gelangt man zu vernünftigen Einschätzungen, wenn man regelmäßig die Gebrauchtbootseiten studiert, die Preise vergleicht und notiert. Direkten Zugang zu Datenbanken, in denen die tatsächlich erzielten Verkaufspreise gelistet sind, haben nur Yachtmakler.

**Quas sollte ich beim Probesegeln unbedingt Checken?** Im Hafen/ an der Mooring sollte man erst einmal die Maschine starten. Dann sollte man das Segelwerk checken: In welchem Zustand sind die Fallen und die Schoten, funktioniert die Rollanlage? Noch fest an der Mooring/ in der Box liegend, den Motor einkuppeln und sachte vorwärts und rückwärts fahren; so können unangenehme Überraschungen während der Probefahrt minimiert werden. Der nächste Punkt sollte der Kontrolle der Elektrosysteme gelten: Machen Sie das Licht an und aus. Überprüfen Sie, ob vorhandene Navigationselektronik und alle Instrumente funktionieren. Machen Sie sich mit dem Funkgerät vertraut, schalten Sie es an und aus und prüfen Sie, ob der richtige Kanal eingestellt ist.

Nach diesen ersten Trockenübungen können Sie hinausfahren; bei einer Probefahrt sollte weder zu wenig noch zu viel Wind, also "mäßiges Wetter" herrschen. Suchen Sie sich eine geschützte Ecke, um die Segel zu setzen, und lassen Sie sich Zeit; Sie sollen das Schiff ja gut kennenlernen. Probieren Sie, ob das jeweilige Reffsystem funktioniert. Fahren Sie einen Anlieger und die Standard-Segelmanöver. Dabei sollten Sie darauf achten, ob alle Stop-

Verhandlung: Informieren Sie sich vorher über den marktüblichen Preis

per, Sperrklinken und Fallklinken einwandfrei funktionieren. Hat das Ruder Spiel, oder ist es sehr schwergängig? Diese Indizien können auf ein beschädigtes Ruderlager hinweisen.

Gehen Sie unter Deck: Reibungsgeräusche von losen Schotten, klemmende Türen und Schubladen weisen darauf hin, dass das Schiff weich gesegelt wurde.

Testen Sie die Ankeranlage: Lässt der Anker sich mühelos in beide Richtungen, hoch und runter, bewegen? Testen Sie die Maschine, indem Sie aufstoppen und rückwärts fahren. Lassen Sie den Motor während der Probefahrt mindestens eine Stunde und mindestens bei Halbgas laufen, öffnen Sie dann die Motorklappe: hat sich in der Wanne Öl gesammelt? Ist die Stopfbuchse über der Welle undicht? Kleckert es aus dem Getriebe?

Wenn Sie wieder angelegt haben und nach dem Probesegeln immer noch von dem Boot angetan sind, sollte ein kritischer Blick auch den bestehenden Wartungsverträgen gelten: Wann wurde die Maschine zuletzt überholt, wann das Tauwerk und die Segel erneuert? Lassen Sie Ihren Blick über das Deck schweifen: Wie ist der allgemeine Pflegezustand des Bootes? Sind die Drahtseile der Takelage rostig, wirkt das Boot im ganzen "gut in Schuss"? Schauen Sie in das Schapp unter der Spüle. Die Bodenbretter dort liefern im Allgemeinen eine gute Aussage über den Pflegezustand des Bootes.

**Odden?** Der häufigste Schaden ist nach wie vor das Auflaufen. Dieser Schaden lässt sich am besten im Travellift überprüfen: Fassen Sie unter den Kiel; wenn er Macken, Schrammen und Deformierungen aufweist, können Sie von einer Grund-

22 **segeln** 8/2008



berührung ausgehen. Verdächtig sind ebenfalls Risse rund um die Kielbolzen. Wenn Sie sich nicht sicher sind, heben Sie im Boot die Bodenbretter und kontrollieren Sie das Laminat im Bereich

Schwere Riggschäden sind heutzutage eher selten, da moderne Riggs eher über- als unterdimensioniert sind. Sie können jedoch den Mast im Bootsmannsstuhl nach Beulen im Profil abfühlen, wenn Sie sich unsicher sind.

des Kiels nach verdächtigen Rissen.

#### Welche Zertifizierungen sollte das gebrauchte Boot auf jeden Fall aufweisen? Boo-

te und Yachten von 2.5 bis 24 Meter Länge, die innerhalb der EU nach dem 16.6.98 in Verkehr gebracht und in Betrieb genommen wurden, müssen den harmonisierten Bau- und Ausrüstungsvorschriften entsprechen. Dies ist durch eine Konformitätserklärung (CE) des Herstellers nachzuweisen. Das gilt auch für gebrauchte Boote, die aus einem Nicht-EU-Land (z.B. Kroatien) erstmalig in die EU eingeführt werden. Sie sollten also vor Vetragsabschluss unbedingt klären, ob das Boot CE-zertifiziert ist. Zwar können Boote grundsätzlich auch nachzertifiziert werden, aber diese Prozedur ist aufwändig und meist sehr teuer.

**05**Was kann ein Gutachter leisten, und mit welchen Ausgaben muss ich ungefähr rech-

**nen?** Wenn Sie auf Nummer sicher gehen wollen, sollten Sie sich einen Gutachter zur Seite stellen. Er hat einen neutralen Blick auf Ihr Traumschiff und im Zweifelsfall mehr Erfahrung und Vergleichsmöglichkeiten. Insbesondere versteckte Mängel (z.B. Osmosebefall) entdeckt das geschulte Sachverständigen-Auge schneller. Der genaue Umfang der Prüfungen wird im Vorgespräch zwischen Auftraggeber und Gutachter abgestimmt und kann von einer einfachen Besichtigung bis hin zur endoskopischen Prüfung von Motoren reichen.

Die Höhe der Kosten richtet sich nach der Größe der Yacht und dem Umfang des Prüfauftrages. Die Begutachtung einer großen Yacht nimmt mehr Zeit in Anspruch als die eines kleinen Sportbootes und ein Wertgutachten ist aufwändiger als ein Zustandsbericht. Qualifizierte Sachverständige stellen einen Tagessatz von etwa 800 Euro in Rechnung, zuzüglich Fahrtkosten. Lassen Sie sich vom Gutachter die Kaufempfehlung, das Gutachten und eine detaillierte Rechnung stets schriftlich und mit Stempel und Unterschrift aushändigen; nur so können Sie eventuelle spätere Forderungen geltend machen.

Auf der Homepage des Verbandes des Sportboot-und Schiffbau-Sachverständigen (VBS) sind die dort organisierten Sachverständigen sowohl nach Standort als nach Qualifikation gelistet (www.vbsev.de).

**106**Boote im Ausland kaufen – ein guter Trick zum Geld sparen? Was muss ich bei Auslandskäufen besonders beachten? Ja – mit Ein-

schränkung. In Ländern, in denen die Konjunktur schwächelt, sind Boote oft viel günstiger zu haben als in stabilen Märkten; und wer seinen Liegeplatz ohnehin am Mittelmeer hat, kann bei einem Kauf etwa in Frankreich, Spanien oder Italien eventuell sogar Transportkosten sparen. Auch günstige Wechselkurse, wie zum Beispiel momentan der schwache Dollar und das relativ schwache Englische Pfund, machen andere Länder sehr attraktiv. Allerdings müssen Sie zu dem günstigen Preis des Bootes auch immer noch die Reise- und Transportkosten hinzurechnen – und den Faktor Mehrwertsteuer in Ihre Kalkulation mit einbeziehen: Der Preis des Gebrauchtbootes ist unter anderem vom Steuersatz abhängig, den der bisherige Eigner beim Neukauf gezahlt hat. Da insbesondere in Skandinavien die Mehrwertsteuer höher ist als bei uns, sind die Boote also nicht unbedingt billiger.

Auch sind die Ansprüche an den optischen und technischen Pflegezustand einer Yacht von Land zu Land verschieden. Gerade für deutsche Kunden, die sehr viel Wert auf einen guten Zustand legen, kann es schwierig werden, im Ausland das richtige Boot zu finden. Auch sind Mittelmeerboote beispielsweise anderen, härteren Witterungseinflüssen ausgesetzt als ein Ostseeboot.

Bei einem Bootskauf im Ausland muss neben Importbestim-

beachtet werden (s. Frage 4). Auch Kaufverträge können im Ausland anders aussehen; fragen Sie vor der Unterzeichnung des Vertrages diesen zur Ansicht an, lassen Sie ihn gegebenenfalls übersetzen. Auch gilt es zu prüfen, wie die Gewährleistung ausgelegt wird, wo das Boot registriert ist und welche Registrierungen gelöscht werden müssen (manchmal ist dazu eine notarielle Bestätigung notwendig). Ebenfalls wichtig ist die Frage, ob das Boot finanziert oder geleased ist, da dabei bestimmte steuerliche Aspekte zu beachten sind.

**07**Lohnt sich der Kauf vergleichsweise günstiger, gebrauchter Charterschiffe? Das kommt ganz auf die Nutzung des Schiffes an. Schiffe, die aus einem Kaufchartervertrag kommen, und solche von größeren Agenturen sind im Allgemeinen sehr gut gepflegt. Charterboote werden mindestens drei Monate im Jahr sehr intensiv genutzt und altern fünf- bis achtmal so schnell wie Eignerschiffe; älter als drei Jahre – die normale Halbwertszeit für den Charterbetrieb - sollte das Schiff daher nicht sein. Checken Sie unbedingt die Motorenstundenzahl der Maschine, auch eine Endoskopie kann bei einem Charterboot nützlich sein. Und – holen Sie unbedingt einen Gutachter dazu. Gerade Charterer gehen mit Booten recht robust um; kleine Schäden werden oft verschwiegen und von ungeübten Augen schon mal übersehen. Fazit: Charterboote sind in der Tat viel günstiger. Damit sich das vermeintliche Schnäppchen aber nicht als wartungsintensiver Dauerpatient entpuppt, sollten Sie es vor dem Kauf mit fachlicher Unterstützung auf Herz und Nieren prüfen.

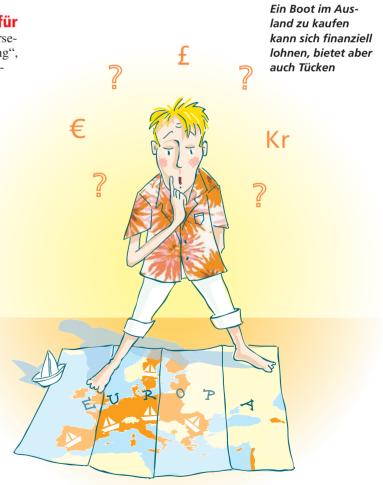
**08** Was bedeutet "wie besehen so gekauft" für mich als Käufer? Diese Klausel, oftmals noch versehen mit dem Zusatz ..unter Ausschluss jeglicher Gewährleistung". schließt für den Käufer grundsätzlich alle Gewährleistungsansprüche aus. Etwas anderes gilt nur, wenn der Verkäufer arglistig handelt. Allerdings ist ein Gewährleistungsausschluss laut Gesetz nur dann möglich, wenn bei dem Vertrag auf Verkäuferseite ein Verbraucher handelt. "Verbraucher" bezeichnet laut Paragraph 13 des BGB iede natürliche Person, die ein Rechtsgeschäft zu einem Zweck abschließt, der weder ihrer gewerblichen noch ihrer selbständigen beruflichen Tätigkeit zugeordnet werden kann - einfacher gesagt: Ein Verbraucher ist ein Privatverkäufer. Ist ein Unternehmer auf Verkäuferseite, so kann er sich mit der Klausel "wie besehen so gekauft" nicht aus der Pflicht stehlen: Laut Gesetz hat er mindestens ein Jahr für das durch ihn verkaufte Produkt zu haften. Nach sechs Monaten muss allerdings der Käufer nachweisen, dass der reklamierte Schaden nicht durch Eigenverschulden entstanden ist.

**09**Wie mache ich eventuelle Schadensersatzforderungen nach dem Kauf geltend? Schadensersatzansprüche nach dem Kauf kann sich ein Käufer regelmäßig nur eröffnen, indem er den Verkäufer zunächst unter Fristsetzung zur Nacherfüllung auffordert. Behebt der Verkäufer den Schaden nicht fristgerecht, kann der Käufer Sekundäransprüche geltend machen: Rücktritt, Minderung oder/ und – grundsätzlich nur bei Verschulden des Verkäufers – Schadensersatz oder Ersatz vergeblicher Aufwendungen.

1 OHabe ich Anspruch auf eine Garantie seitens des Maklers? Muss das vertraglich festgehalten werden? Ansprüche gegenüber dem Makler sind nur in Sonderfällen denkbar, so beispielsweise, wenn der Makler besonderes Vertrauen für sich in Anspruch nimmt und ersichtlich für seine Angaben einstehen will. Gibt der Makler Zusicherung oder hebt er zugesicherte Eigenschaften hervor, so sollte unbedingt schriftlich festgehalten werden, dass er für die Angaben haftet. Da ein Makler im Regelfall nur Wissenserklärungen abgibt, ist es ansonsten schwer, ihn ohne ausdrückliche Vereinbarung haftbar zu machen. Dem Makler eine arglistige Täuschung mit den entsprechenden Rechtsfolgen nachzuweisen, gelingt äußerst selten.

#### Muss der Verkäufer einen Eigentumsnachweis erbringen? Wenn ja, in welcher Form?

Wenn Sie ein gebrauchtes Boot kaufen, sollten Sie auf einen Eigentumsnachweis bestehen, um zu prüfen, ob der Verkäufer wirklich der Eigner ist und um sich vor dem so genannten "gutgläubigen Erwerb" gestohlener Ware zu schützen.



mungen und Steuerregelungen besonders die CE-Zertifizierung

24 segeln 8/2008 8/2008 segeln 25

#### **TEST & TECHNIK**

"Den" Eigentumsnachweis gibt es allerdings nicht. Am nächsten kommt dem eine Rechnung oder ein Kaufvertrag, ausgestellt auf den Verkäufer. Allerdings sind auch hier weitere Übereignungen nach dem Kauf nicht auszuschließen. Sofern vorhanden, gibt ein Flaggenzertifikat regelmäßig Auskunft über die Eigentumsverhältnisse. Der Internationale Bootschein (IBS) als staatlich anerkanntes Bootsdokument und Registrierungen der Wasser- und Schifffahrtsämter sind mit Vorsicht zu genießen, da die zum Nachweis des Eigentums eingereichten Unterlagen nicht geprüft werden können. Besser geschützt ist der Käufer, wenn die Yacht in einem deutschen Schiffsregister eingetragen ist. Das Schiffsregister genießt öffentlichen Glauben: Nach dem Gesetz wird wie beim Grundbuch vermutet, dass Eigentümer des Schiffes ist, wer im Schiffsregister als Eigentümer eingetragen ist.

**2**Was ist revierspezifisch zu beachten (z.B. Sonderregelungen für den Bodensee)? Beim Kauf eines gebrauchten Bootes sollten Sie auch immer prüfen, ob für die Anpassung an das zukünftige Revier weitere Kosten entstehen, denn es gibt eine Vielzahl revierbezogener Regelungen. So besteht zum Beispiel für Yachten, die nach dem 1.1.2003 gebaut wurden, die Ostsee befahren und über Seetoiletten verfügen, eine Ausrüstungspflicht mit Abwasserrückhalteanlagen. Für Yachten, die vor diesem Zeitpunkt gebaut wurden, gibt es spezielle Ausnahmevorschriften. Darüber hinaus muss bei Yachten über 12 m Länge ein Merkblatt zur Müllentsorgung mitgeführt werden. Sondervorschriften bestehen auch für den Bodensee. Yachten, die dort ihren Liegeplatz haben, müssen der Bodenseeschifffahrtsordnung (BSO) entsprechen, die unter anderem Motoren der Abgasnorm 2 und kupferund zinkfreie Unterwasserfarbe vorschreibt.

13Ab welchem Baujahr muss ich als Verkäufer für mein Boot einen Mehrwertsteuer-Nachweis erbringen? Auf die alten EU-Länder bezogen für Boote, die nach dem 1.1.1985 in Betrieb genommen wurden und am 1.1.1993 in einem damaligen Land der EU stationiert waren. Auf die neuen EU-Länder bezogen für Boote, die ab dem 1.5.1996 in Betrieb genommen wurden und vor dem 1.5.2004 in einem der alten EU-Länder mehrwertsteuerfrei gekauft und in einem der neu beigetretenen Länder zu den bis dahin noch möglichen "Bedingungen der vorübergehenden zollfreien Einfuhr" stationiert wurden. Ob die Mehrwertsteuer bereits gezahlt wurde, muss vor Verkaufsabschluss unbedingt geklärt werden. Mindestvoraussetzung ist die Vorlage einer Rechnung mit ausgewiesener Umsatzsteuer durch den Verkäufer und eine vertragliche Zusicherung, dass die Mehrwertsteuer bezahlt wurde. Bei einer Nachversteuerung erfolgt die Zahlung der Einfuhrumsatzsteuer auf den aktuellen Zeitwert, der anhand der Schwacke-Liste ermittelt wird. Das bedeutet, dass Umsatzsteuer erhoben werden muss, wenn ein Boot in europäische Gewässer eingeführt wird oder wenn ein Boot aus Umsatzsteuer fällig, wenn er ein Unternehmer ist, also eine Perdem Drittlandsgebiet sich länger als sechs Monate in europäischen Gewässern aufhält (sind die Eigentümer des Bootes EU-Bürger,



hrauchtboo

so müssen sie das Boot sofort versteuern, wenn sie mit einem unversteuerten Boot in europäische Gewässer fahren). Ist die Umsatzsteuer in einem EU-Land gezahlt, so gilt sie im gesamten EU-Gebiet als erbracht. Wenn der Eigentümer das Boot in andere EU-Länder überführt, muss er also nicht noch einmal Mehrwertsteuer bezahlen. Trotzdem muss er bei den zuständigen Grenzübertrittsstellen den Nachweis erbringen, dass für das Boot bereits Umsatzsteuer bezahlt wurde. Aus diesem Grunde benötigt man einen Nachweis der Zahlung der Umsatzsteuer, da ansonsten jedes EU-Land, in dem das Boot sich befindet, berechtigt ist, die Umsatzsteuer des Bootes zu verlangen.

Eine Ausnahme besteht in dem Fall, wenn das Boot vor dem Jahre 1986 gebaut worden ist und sich seit 1992 ununterbrochen im EU- Inland befindet. Diese Eigner sind nicht verpflichtet, einen Umsatzsteuernachweis zu erbringe. Jedoch müssen sie in der Lage sein dieses nachzuweisen. Boote, die länger als 3 Jahre nicht im EU-Raum waren, gelten als dauerhaft ausgeführt. Allerdings kann dieser Zeitraum auch auf 6 Jahre verlängert werden, was im Ermessungsspielraum der Behörden liegt (kein Recht).

**1 4 Wann wird beim Kauf/ Verkauf eines Bootes Umsatzsteuer fällig?** Für den Verkäufer wird son, die eine gewerbliche oder berufliche Tätigkeit selbständig ausübt. Weiter muss diese Tätigkeit - sprich: der Verkauf des gebrauchten Bootes – im Rahmen seines Unternehmens erfolgen. beispielsweise als hauptberufliche Tätigkeit, indem der Unternehmer beruflich Schiffe kauft und wieder verkauft. Diese Leistung muss im Inland und gegen Entgelt erfolgen. Sind diese Voraussetzungen erfüllt, dann wird bei einem Verkauf eines Bootes Umsatzsteuer fällig (§1 UStG).

Für den Käufer gilt dies nicht; es ist unerheblich, ob er Unternehmer ist oder nicht. Er muss auf jeden Fall Umsatzsteuer zahlen, wenn die oben angeführten Kriterien auf den Verkäufer zutreffen. Ist der Käufer Unternehmer und erwirbt das Boot für sein Unternehmen, so kann er unter Prüfung des §15 UStG diese gezahlte Umsatzsteuer als Vorsteuer abziehen.

■ Macht es Sinn, in einer Eignergemeinschaft **J**zu kaufen? Was muss dabei beachtet wer-

den? Jörg Krausneck von vachtworld.com: Aus eigener Erfahrung als Yachthändler sehe ich Eignergemeinschaften eher kritisch. Die Probleme sind zum einen menschlicher Natur: Meistens kaufen sich Freunde zusammen ein Boot und stellen dann fest, dass es zwischen ihnen doch nicht so harmoniert oder sie das Boot nicht ebenbürtig nutzen können. Das zweite große Problem ist Geld: Wenn ein Partner der Eignergemeinschaft finanzielle Probleme hat und aussteigen möchte, können die anderen ihn oft nicht auszahlen, und schon muss das Schiff wieder verkauft werden - meist mit Verlust. Ich empfehle, vor dem Kauf sicherzustellen, dass eine

oder mehrere Parteien problemlos jederzeit ausbezahlt werden können. Das sollte man im Vorfeld schriftlich festsetzen. Auch von Händlerseite ist es schwierig, mit einer Eignergemeinschaft zu kommunizieren: Manchmal ist die Kommunikation zwischen den Noch-Besitzern so schlecht, dass sie sich partout nicht über einen endgültigen Preis einigen konnten – auf solchen Objekten bleiben Yachthändler und schlussendlich auch Eigner sitzen.

**∠**Was muss nach dem Kauf überschrieben Owerden? Was muss übernommen bzw. ab**gemeldet werden (Seefunkstelle, ...)?** Führt die Yacht ein Kennzeichen (Internationaler Bootsschein oder WSA), ist die entsprechende Stelle über den Eigentumswechsel und die Änderung der Adresse zu informieren. Das Eigentum an im Seeschiffsregister eingetragenen Yachten kann durch bloße Einigung zwischen dem Verkäufer und dem Käufer übertragen werden. Die dann unrichtig gewordene Eintragung im Seeschiffsregister sollte schnell berichtigt werden. Hierfür ist eine notarielle Beglaubigung erforderlich. Auf Grund der gesetzlichen Vorschriften über den gutgläubigen Erwerb sollte die Änderung der Eigentumseintragung nicht verzögert werden. Für im Binnenschiffsregister eingetragene Schiffe gelten teilweise abweichende Regeln. Yachten im Seebereich tragen zur Identifizierung nur Name und Heimathafen, die gegebenenfalls ebenfalls geändert werden müssen. Ist die Yacht mit einer Seefunkanlage ausgerüstet, ist die Bundesnetzagentur über den Eigentümerwechsel zu informieren, damit eine neue Frequenzzuteilungsurkunde ausgestellt oder die Anlage ausgebaut und abgemeldet werden kann.

> **→**Wie handhabe ich den Versiche**rungsübergang?** Kaskoversicherungen gehen nach dem deutschen Recht bei Eignerwechsel auf den neuen Eigentümer über. Anders ist es bei der Haftpflichtversicherung: Sie erlischt beim Kauf automatisch. Viele Versicherer. wie Pantaenius oder Hamburger Yachtversicherung/ Schomacker, bieten aber eine komfor-tablere Übergangsregelung an: Werden sie von einem Eigentümerwechsel (üblicherweise durch die Zusendung des Kaufvertrages) benachrichtigt, werden die Policen zum Datum des Eigentumsübergang aufgehoben und die nicht verbrauchte Prämie zurück erstattet. Der neue Eigner hat automatisch auf Basis der alten Policen eine vorläufige Deckung und somit ausreichend Zeit sich über seinen zukünftigen Versicherer zu informieren.

> > Wie muss ein ordentli-cher Kaufvertrag ausse-

hen? Für Verträge bei Booten gibt es keine besondere Form des Kaufvertrages. Jeder Yachthändler hat seinen eigenen Vertrag, in Zweifelsfällen hilft der Bundesverband Wassersportwirtschaft weiter. In den Vertrag >



26 **seaeln** 8/2008 8/2008 segeln 27



kommt lieber zu viel als zu wenig. Insbesondere sollte im Kaufvertrag auch das Zubehör komplett verzeichnet sein.

**19Ab** welcher Verkaufssumme ist ein Makler sinnvoll? Boote unter 25 Fuß und mit einem Kaufpreis von unter 30.000 Euro werden meist regional gehandelt, über schwarze Bretter, Print- und Online-Kleinanzeigen. Erst ab diesem Preis ist es interessant, eine Gewährleistung von einem Händler zu bekommen, und ab diesen Bootsgrößen gibt es bereits bestimmte Konstellationen bezüglich Transport, Zulassungsbestimmungen, Versteuerung etc., die eine fachkundige Beratung erfordern. Die meisten Makler listen Yachten erst ab einem Kaufpreis von ca. 50.000 bis 60.000 Euro, da sich darunter der Aufwand nicht lohnt.

**20**Woran erkenne ich ein seriöses Verkaufsangebot? Ein seriöses Angebot ist nur einmal auf dem Markt und taucht nicht mehrfach bei verschiedenen Maklern – möglicherweise noch zu verschiedenen Preisen – auf. Bei dem Angebot sollte stets eine vollständige und ausführliche Spezifikation dabei sein, die Bilder sollten Original-Bilder und nicht Prospektbilder sein. Stutzig sollten Sie werden, wenn keine vernünftige Preisangabe vorhanden ist. Yachten, die "auf Anfrage" zu verkaufen sind, sind häufig nicht richtig auf dem Markt oder

nicht zu vernünftigen Preisen zu haben. Vorsicht ist geboten, wenn der Verkäufer nur über Handy zu erreichen ist, das Boot nicht bei ihm steht, sondern er es Ihnen bringt und wenn der Verkäufer Ihnen mehr als ein Boot anbietet bzw. in wenigen Tagen ein anderes Modell des Bootes besorgen kann:

Möglicherweise versucht er, Ihnen Diebesgut anzudrehen.

**21** Woran erkenne ich einen seriösen Makler? Broker, die größere Yachten verkaufen, sind im Idealfall in Vereinigungen wie der Fachvereinigung Bootshandel (FVBH) des BVWW oder der (englischsprachiger MYBA Raum) organisiert. Für die Güte kleinerer Broker gibt es nur Hinweise. Dines Pontoppidan von Diamond Yachts: "Das Portfolio der angebotenen Schiffe deutet zum Beispiel darauf hin, ob man es mit einem kleinen Feld-Waldund Wiesen-Makler zu tun hat oder mit einem größeren, seriösen Broker. Ein weiteres Indiz ist die Frage, ob die angebotenen Yachten auch tatsächlich eigene Listings sind. Viele kleinere Broker klauen sich Yachten von anderen Maklern, was man dann daran erkennt, dass ein und dieselbe Yacht mehrfach im Internet auf dem Markt ist. Diese werden dann nicht immer genauso intensiv betreut wie eigene Listings. Gerade in Deutschland sind Broker meistens auch Vertreter für Werften. Die angebotenen Marken können sicherlich auch einen Hinweis geben, ob man bei einer seriösen Firma gelandet ist."

**22Wieviel Courtage ist angemessen?** Die Courtage beträgt zwischen 6 und 10 Prozent des Kaufpreises, je nach Umfang der angebotenen Dienstleistung. Marktüblich ist ein Satz von 8 Prozent zuzüglich Mehrwertsteuer. Das klingt zunächst viel, doch Jörg Krausneck von Yachtworld.com meint: "Ein seriöser Makler, der auch etwas für die Vermarktung tut, wird im Regelfall 8 bis 10 Prozent ansetzen. Makler, die für 2 bis 4 Prozent ein Boot vermarkten wollen, haben kein Geld um Marketing zu betreiben und so effektvoll ein Boot zu präsentieren. Die Kommissionen dieser Händler sind meistens feste Sätze und alle anfallenden Kosten werden gesondert in Rechnung gestellt."

23achten? Dines Pontoppidan von Diamond Yachts: "Eine wichtige Frage, die explizit geklärt werden sollte ist, ob der Vertrag exklusiv abgeschlossen wird. Ist dies der Fall, darf nur der eingeschaltete Makler das Boot verkaufen. Wird es vom Eigner privat oder über einen anderen Broker verkauft, hat der Makler mit dem Exklusiv-Vertrag trotzdem einen Provisions-Anspruch. Dies ist aber durchaus nicht unüblich und auch nicht unseriös, da bei vielen besonders exotischen oder großen Yachten erhebliche

Kosten durch den Makler übernommen werden, die bezahlt werden müssen. Die meisten Makler schließen ihre Vermittlungsverträge aber nicht exklusiv ab. Bei der Vereinbarung, was für ein Fragepreis angegeben werden soll, versuchen manche Makler, durch einen besonders hohen Preis beim Verkäufer falsche Erwartungen zu wecken, um die Yacht erst einmal zu listen. Später stellt sich dann heraus, dass es sich um einen Mondpreis handelt, der Vermittlungsauftrag ist dann aber schon unterschrieben. Als Verkäufer sollte man sich ruhig vorher schon orientieren, so dass man den Ratschlag des Maklers einordnen kann. Andere Eigner gehen von unrealistischen Preisen aus, was dem Verkauf nicht hilft. Erstmal mit einem Mondpreis anfangen und sich dann Schritt für Schritt einem realistischen Marktpreis nähern, zieht die Sache unnötig in die Länge. Ein besserer Preis wird dadurch nicht erzielt."

#### 24Wie geht eine sichere Geldübergabe vonstatten? Kann man Treuhänder-Instanzen wie Bank oder Yachthändler zwischenschalten?

Da sich jede Partei absichern möchte, gibt es verschiedene Möglichkeiten. Der Yachthändler kann als Treuhänder dienen, das heißt, der Käufer überweist ihm das Geld und der Händler gibt es dann abzüglich der Courtage an den Noch-Eigner weiter. Er ist auch haftbar für die korrekte Abwicklung. Üblich ist inzwischen auch der direkte Transfer zwischen Eigner und Käufer: Der Käufer zahlt dann direkt an den Verkäufer und behält einen kleinen Prozentsatz des Kaufpreises für die Übergabe zurück. Die bringt er dann bar mit und übergibt sie Zug um Zug bei Übernahme der Dokumente.

Heutzutage sind aber bei den meisten Banken auch Blitzüberweisungen möglich: Die Bank gibt eine Garantie, dass das Geld auf einem Treuhänderkonto bereitliegt. Bei ordnungsgemäßer Übergabe des Bootes gibt der Käufer eine Mitteilung an die Bank, die dann zeitgleich eine Überweisung tätigt, die im Regelfall in wenigen Stunden auf dem Gegenkonto verbucht ist. Man kann sich also zur Übergabe treffen, kontrollieren, ob Boot und Inventar vollständig und mangelfrei sind, dann die Überweisung auf den Weg bringen und in Ruhe einen Kaffee trinken gehen. Wenn das Geld dann beim Verkäufer gutgeschrieben ist, bekommt der neue Eigner die Unterlagen und segelt seines Weges.

#### **25**Lohnt es sich für den Verkäufer, sein Boot für einen Neukauf in Zahlung zu geben?

Unter Umständen kann man bei einer Inzahlungnahme profitieren: Gerade Vertragshändler, die auf eine gewisse Verkaufsquote angewiesen sind, werden im Zweifelsfall für das gebrauchte Boot einen guten Preis ansetzen. Doch längst nicht alle Vertragshändler nehmen beim Verkauf eines Neubootes das gebrauchte Boot des Kunden in Zahlung; denn ein gebrauchtes Boot, das der Händler an den Mann bringen muss, bindet Kapital und auch Personal, und die Gefahr ist groß, auf einem Gebrauchten sitzen zu bleiben, gerade bei dem aktuell sehr schleppenden Bootsmarkt. Manche Händler bieten an, das Boot in Zahlung zu nehmen, wenn der Käufer es bis zur Auslieferung des Neubootes noch nicht selbst losgeworden ist; das bedeutet aber für den Kunden meist ein Verlustgeschäft. Sein Boot selbst oder über einen Makler zu verkaufen, bringt meist mehr.





Das umfassende Sonnenschutzprogramm

- Ausgewogener UVA- und UVB-Schutz
- Hervorragende Wasser- und Schweißresistenz
- 👸 Galenisch überzeugend



Sherlock Holmes beim Probeschlag

Ein gebrauchtes Boot zu bewerten und den passenden Preis zu finden verlangt viel Erfahrung und ein bisschen Detektivarbeit. Wer außerdem meint, das Boot seiner Träume endlich gefunden zu haben, übersieht gerne den ein oder anderen Mangel – frei nach dem Motto "Liebe macht blind". Auf den folgenden Seiten geben wir Tipps, worauf Sie besonders achten sollten. Und generell gilt: Lieber ein Boot kaufen, das gut in Schuss ist, als ein Refit-Objekt, das einem den Spaß am Segeln schnell vermiesen kann











1) Die Püttinge verlangen nach besonderer Kontrolle. Gibt es Stressrisse? Leckt es hier?

2) Auch an stark belasteten Bereichen, wie hier an der Mastdurchführung eines durchgesteckten Riggs, finden sich gerne oberflächliche Stressrisse. Diese lassen sich aber mit wenig Aufwand beseitigen. 3+4) Alte Blöcke und Rutscher können im Ersatz viel Geld kosten









5) Klassischer Stresspunkt für das Laminat: die Relingsfüße. 6) Ausgekreidetes Gelcoat lässt sich eventuell wieder aufpolieren. Sind die Fensterdichtungen O.K.? 7) Sicherer Hinweis, dass es hier schon mal geleckt hat: Dichtmasse-Ausbesserungen durch den Eigner am Bugkorb.
8) Bereits repariertes Treadmasterdeck: Nur mit hohen Kosten und viel Arbeit zu restaurieren





9) Anders als ausgekreidetes Gelcoat sind Schrammen und Kratzer viel ärgerlicher. Vorsicht, wenn diese bis auf das Laminat gehen. 10) Lackierversuche eines Eigners: So etwas sollte von einem Fachbetrieb ausgeführt werden (Rechnungen zeigen lassen), sonst kann man alle zwei, drei Jahre neu streichen







11) Stressrisse am Vorstagspütting. Wie sieht der Wantendraht aus? Wie die Spanner? Wann wurde das stehende Gut das letzte Mal getauscht? 12) Hier hat der Eigner schon mal laminiert – betreiben Sie Ursachenforschung. Steckt ein größerer Schaden dahinter? 13) Alte Fallen sind teuer zu ersetzen

#### **TEST & TECHNIK**

Wer ein gebrauchtes Boot kaufen will, sollte dies immer kurz aus dem Wasser liften lassen auch, um beispielsweise ein Bugstrahlruder zu kontrollieren





1+2) Ist die Motorbilge sauber? Wie sieht der Gesamtzustand des Motors aus? Gibt es einen dokumentierten Wartungsplan? Irgendwo frisch übermalte Stellen?

#### Das vermeintliche "Schnäppchen"!

Nicht blenden lassen von vermeintlich günstigen Preisen! Eine kleine Übersicht zeigt, wie unterschiedliche Angebote zu bewerten sind. Alle Arbeiten werden in den ersten zwei Jahren ausgeführt werden müssen – Schönheitsreparaturen kommen noch extra:

Die Anzeige in Ihrer Segelzeitschrift: Albin Ballad, Baujahr 1976, sofort zum Auslaufen bereit, für 21.500 Euro in neue Hände abzugeben!

Neue Fallen (Groß, Genua, Spi, zusammen 78 Meter, Liros Herkules 10mm):	200 Euro
Neue Schoten (81 Meter, Liros Herkules 12mm):	300 Euro
Neues Log/Lot/Fluxgate-Kompass (Raymarine ST 40):	550 Euro
Neues Funkgerät (ICOM IC-M411):	200 Euro
Neuer 2-Flügel-Faltpropeller:	700 Euro
Neues Großsegel (Angebot von Diekow Segel, Dacron, Fahrtensegel-Qualität):	1.500 Euro
Kleiner Kartenplotter (Geonav 5 Touring ohne Karten):	800 Euro
Teakdeck im Cockpit tauschen (das alte löst sich bereits auf):	1.600 Euro
Zwei neue Batterien (Vetus, á 70 Ah):	250 Euro
Neue Schotklemmen, div. Blöcke austauschen:	.600 Euro
Stehendes Gut im Rigg austauschen:	

Dies beinhaltet nur Material, keine Arbeitsleistung – und ist meist nur der Anfang. Im kommenden Jahr gibt es eine neue Genua, das Bord-WC wird getauscht, neue Polster, neue Elektrik

So kommt das vermeintliche Schnäppchen auf: ...............................29.100 Euro

Im gleichen Zeitraum finden sich auch Anzeigen wie diese: Albin Ballad, Baujahr 1978, neue Segel, neue Elektronik (Plotter), sehr guter Pflegezustand für 29.000 Euro mit Pütt un Pann. Zugreifen!



6) Alte Schalttafeln bzw. Elektrik sind aufwändig zu ersetzen. Oft findet sich auf Booten noch der Stand der 70er Jahre. Gut, wenn der Voreigner schon investiert hat





Die Grafiken auf diesen beiden Doppelseiten zeigen die

neue X45c – die neue Cruiserreihe der dänischen Werft

X-Yachts. Vielleicht soll es ja doch lieber eine Neue sein?



3) Offensichtliche Laminatbrüche, wie hier an einem Schott, deuten auf einen kapitalen Schaden hin! 4) Hinter Abdeckungen der Seitenwände (z.B. Achterkojen), oft auch bei Teppichauskleidungen, bildet sich Schimmel



5) Risse zwischen Kielflosse und Kielansatz am Rumpf deuten auf Grundberührung hin, ebenfalls gespachtelte Dellen im Kiel. Gleiches gilt für das Ruderblatt.

Gebrauchtboo

**Special** 





7) Die Bilge: Ist sie sauber? Gibt es Auffälligkeiten, die auf Grundberührungen hindeuten? Nicht alle Risse sind gefährlich. Hier hat der Eigner Bilgenfarbe gestrichen, die oft hinterher reißt, ohne dass ein Schaden die Ursache ist. 8) Holz auf GFK-Yachten ist oft in einem schlechteren Zustand als auf einem Holzboot. 9) Seeventile O.K.?

32 **segeln** 8/2008 8/2008 segeln 33



## Einsteigen! Die besten Gebrauchtboote

Der Gebrauchtbootmarkt boomt. Fahrtenyachten unter 37 Fuß sind für viele Skipper der ideale Einstieg in das Traumhobby Segeln. Wir helfen Ihnen dabei, das Dickicht der Bootsbörsen zu lichten und haben die Evergreens und Geheimtipps der Klassiker-Szene übersichtlich zusammengestellt. Weitere Informationen zu den vorgestellten Booten finden Sie als Linkliste unter www.segelnmagazin.de



#### Scampi 30

änge x Breite	9,07m x 3m
iefgang	1,7m
ojen	
reis ab	17.000 Euro
er bewährte IOR-Regatta	riss mit guten
egeleigenschaften bleibt a	
och sicher zu steuern.	

#### **Aphrodite 101**

Länge x Breite9,9!	5m x 2,4m
Tiefgang	1,7m
Kojen	6
Preis ab	
Schlankes und schnelles Boot mi	t Regattapo-
tential. Das sportlich-elegante De	esign .
bedeutet allerdings auch Abstricl	ne bei der
Stehhöhe.	

#### Vindö 32

Lange x Breite	8,9m x 2,75m
Tiefgang	1,3m
Kojen	4
Preis ab	23.000 Euro
Komfortables Fahrtenschif	f mit klassischen
Linien und sehr guten Seg	eleigenschaften.

#### X-99

Lange x Breite	10m x 3m
Tiefgang	1,75m
Kojen	
Preis ab	
Die gut gelungene Kombi	ination aus Renn-
und Fahrtenyacht macht	die X99 beliebt. Da
hält auch den Gebraucht	

#### Carter 30

Lä	nge x Breite	9,07m x 3,07r
Tie	efgang	1,68n
	jen	
Pre	eis ab	18.000 Eur
	nen handwerklich meist	
	ten leider oft Leckagen	an Fenstern, Luke
un	d Püttingen auf.	

#### Contessa 32

Länge x Breite	9,75m x 3m
Tiefgang	1,7m
Kojen	
Preis ab	27.000 Euro
Die solide Yacht verträg	t viel Wind und Welle
Ideal für Familientörns i	n nördlichen Breiten.

#### **Southerly 28**

Länge x Breite8,38m x 2,74 Tiefgang(Hubkiel) 0,76 - 1,45
Kojen
Preis ab
Die Yacht fällt dank Hubkiel ohne Krängun
trocken Kreuzen ist jedoch nicht ihre Stärk

34 **segeln** 8/2008

#### ■ TEST & TECHNIK

#### **20er Jollenkreuzer**

Länge x Breite .........8,2m x 2,4m Tiefgang .....(Schwert) 0,3-1,5m Kojen ......4 Preis ab . . . . . . . . . . . 4.000 Euro Klassische Linien zeichnen die Liebhaberstücke aus. 20er JK gibt es in Holz, Stahl und GFK.

#### **Contest 32 CS**

Länge x Breite	9,7m x 3,32m
Tiefgang	1,6m
Kojen	6
Preis ab	. 40.000 Euro
Gutmütiger Segler mit vielen	Sicherheitsre-
serven bei schlechtem Wette	r.

#### Friendship 28

Länge x Breite 8,5m x 2,75m
Tiefgang1,48m
Kojen
Preis ab 22.000 Euro
Viel Platz für Urlaubsgepäck und hohe Bau-
qualität halten den Wertverlust gering.

#### Grinde

Länge x Breite	
Tiefgang	1,7m
Kojen	
	28.000 Euro
Rund und gut. Die Grir	nde sieht so gemütlich
aus, wie sie auch ist. T	rotzdem segelt sie her-
vorragend, auch bei w	ridriaen Bedinaunaen.

#### Monsun 31

Länge x Breite 9,	
Tiefgang	1,42m
Kojen	5
Préis ab	32.000 Euro
Die Hallberg Rassy Monsun 31	l ist ein sehr
stabiles Seeschiff, das eine "st	eife Brise"
leicht verkraften kann.	

#### IW31 (SHE 31)

Länge x Breite	9,3m x 2,7m
Tiefgang	1,6m
Kojen	
Preis ab	
Die IW31 segelt schnell u	nd sicher, allerdings
wird es dabei auch schne	ll nass im Cockpit.
Solides Familenboot für N	lord- und Ostsee.

#### Najad 34

Länge x Breite	
Tiefgang	1,6m
Kojen	
Preis ab	
Edler Klassiker aus Schweden,	der meist in
sehr gepflegtem Zustand ange	boten wird.



#### Optima 920

#### Shark 24

Länge x Breite
7,31m x 2,1m
Tiefgang0,96m
Kojen4
Preis ab 4.000 Euro
Alle Preis- und Qualitätsklassen sind erhält-
lich. Der berühmte Riss ist über 50 Jahre alt
und wird noch immer neu gebaut.

#### **Wibo 930**

Länge x Breite9,3m x 2,94m
Tiefgang 1,38m
Kojen5
Preis ab 12.500 Euro
Grundsolider Doppelknickspant aus Stahl.
Trotzdem mit ansprechenden Segelleistunger

#### Waarship 725 Längo v Proito

Lange x Breite /,25m x 2,5m
Tiefgang 1,6m
Kojen4
Preis ab 4.000 Euro
Viele Selbstbauten, bei denen auf die Bau-
qualität geachtet werden muss. Dadurch sind
aber auch viele Liebhaberstücke entstanden.

#### **Hallberg Rassy 29**

Länge x Breite 8,9m x 2,8	33m
Tiefgang 1,5	2m
Kojen	5
Preis ab 45.000 E	uro
Schicker Schwede. Mit klassischen Linien	und
viel Komfort ist die HR 29 nach wie vor ei	n
beliebtes Fahrtenboot für lange Touren.	

#### Sunbeam S 22

Länge x Breite 6,7m x 2,15n Tiefgang 1,15n
Kojen
Preis ab 8.000 Euro
Die großen Fenster im schmalen Boot gebei
der flotten Sunbeam ein sehr Charakteristi-
sches Aussehen. Gelegentlich Leckagen am
Vorluk bei älteren Modellen.

Länge x Breite
Tiefgang1,6m
Kojen5
Preis ab21.000 Euro
Der IOR Riss sollte für
Fahrten- und Regattaseg-
ler ein guter Einstieg sein.
Leider häufig undichte
Fenster im Rumpf.
•

#### **Dofour Arpége**

**Granada Bonita 767** 

Länge x Breite	9,25m x 3,02m
Tiefgang	1,62m
Kojen	
Preis ab	
Viel Raum bietet der b	
allerdings Probleme m	it den Püttingsbefesti-
gungen.	

#### **Albin Ballad**

Länge x Breite 9,14m x 2,92m		
Tiefgang		
Kojen5		
Preis ab 18.000 Euro		
Sehr beliebtes Fahrtenschiff, auch für längere		
Törns gut geeignet. Trotzdem sind nach wie		
vor gute Plätze auf Yardstickregatten möglich.		

#### Bianca 28

Länge x Breite	8.4m x 2.6m
Tiefgang	
Kojen	
Preis ab	
Beliebtes Tourenboot für kle	eine Familien. Das
tiefe und gut geschützte Co	ockpit ist auch für
Kinder sehr gut geeignet.	•

#### **Comfortina 32**

Länge x Breite	
Tiefgang	1,70m
Kojen	5
Preis ab	. 40.000 Euro
Der Name ist Programm. Trotz	
Komfort nicht zu Lasten der S ten und Bauqualität.	egeleigenschaf-

#### Carina

Länge x Breite	6m x 2,1m
Tiefgang	0.9m
Kojen	
Preis ab	. 2.000 Euro
Sehr gutmütiger Kleinkreuzer 1	für Küstenre-
viere und Binnenseen.	

#### **Granada 767**

Länge x Breite	7,67m x 2,7m
Tiefgang	1,45m
Kojen	
Preis ab	
Flotter Kleinkreuzer mit ausge	prägter IOR
Beule für Regatta- und Touren	segeln.

#### IF

Länge x Breite	7,84m x 2,2m
Tiefgang	1,2m
Kojen	4
Preis ab	6.000 Euro
Als Abkömmling des nord	ischen Folkeboots ha
auch diese Version Kultsta	tus und viele Fans.

#### Maxi 77

Länge x Breite	7,7m x 2,5m
Tiefgang	1,45m
Kojen	
Preis ab	
Das ungewöhnliche Design l	ässt auf dem
Familienboot viel Platz unter	r Deck entstehen.



36 segeln 8/2008 8/2008 **segeln** 37

#### **TEST & TECHNIK**

#### Checkliste für die Besichtigung

Bedeutung der farbi	gen Markierungen:
■ in Ordnung	
nicht gravierende M	
kurz oder lang beho	
Mängel, die behobe	n werden müssen
Außenhaut	
Zustand des Gelcoats:	einwandfrei
matte Stellen	Beschädigungen/Risse
Illatte Stellell	beschaulgungen/Risse
<b>Deck und Cockpit</b>	
Zustand des Gelcoats:	einwandfrei
matte Stellen	Beschädigungen
Stressrisse im Gelcoat a	n den
Winschkonsolen:	■ ja 🔳 nein
Relingsfüßen:	■ ja 🔳 nein
Fenstern und Luken:	■ ja 🔳 nein
Dichtungen von Luken u	ınd Fenstern:
einwandfrei	ausreichend
müssen erneuert werde	n
Zustand der Scheiben:	
einwandfrei	■ Kratzer ■ Risse
Teakdeck:	
gepflegt	ungepflegt
Bemerkungen:	
<b>Rigg</b> geknickte Drähte:	■ ja ■ nein
Walzterminals:	einwandfrei
Korrosion	gebrochene Drähte
Wantenspanner:	•
Gewinde einwandfrei:	■ ja   ■ nein
Mast-und Baumbeschläg	ge:
Korrosion an den Nieten:	■ ja ■ nein
Zustand:	einwandfrei
ausreichend	schlecht
Mastkabel:	einwandfrei
Isolierung beschädigt	Kabel gebrochen
Stecker/Steckdosen:	
einwandfrei	Korrosion
Bereich unter Was	sar
Osmosevorbeugung dur	
ia	nein
Feuchteprüfung durch M	
ia	nein
Blasen, die auf Osmose	
■ ja	nein
Zustand der Oberfläche:	
	sreichend schlecht
einwandfrei au	
■ einwandfrei ■ au Ruderblatt, Kiel und Rur	npfverbindung
■ einwandfrei ■ au <b>Ruderblatt, Kiel und Rur</b> Roststreifen an der Kiel-Ru	npfverbindung
	mpfverbindung Impfverbindung:
■ einwandfrei ■ au <b>Ruderblatt, Kiel und Rur</b> Roststreifen an der Kiel-Ru ■ ja	mpfverbindung Impfverbindung:
■ einwandfrei ■ au Ruderblatt, Kiel und Rur Roststreifen an der Kiel-Ru ■ ja Zustand der Dichtung:	npfverbindung Impfverbindung:  nein

Zustand des Ruderk	Jattan.		
🔳 einwandfrei 📁 kl	eine Beschädigur	ngen	
Ruderblatt-Rudersc	haftbefestigund	<b>j</b> :	
fest	mit Spie	وا	
Antrieb:			
Wellenanlage und Pro	peller:		
Korrosion	■ ja	nein	
Zustand dar Wallanan	odoni = aut	= ccblocht	

Korrosion		l ja		nein
Zustand der Wellenanoden:		gut		schlech
Saildrive:				
Korrosion:		l ja		nein
Zustand der Manschette:		einwandfre	i	
ausreichend		mangelhaf	t	
Mechanik/Funktion des F	al	tpropellers	:	
einwandfrei		mangelhaf	t	
Spiel der Welle im Weller	ıla	ger:		
kein		wenig		viel
Seeventile aus Bronze:				
Korrosion (Auskupfern):		l ja		nein
Zustand der Wellen/Zinka	ane	oden:		
stark abgebaut		wenig		nicht

#### **Unter Deck**

Verdrahtung, Sicherungen				
Verlegung (mit K	ennzeichur	ng) der Dr	ähte:	
übersichtlich		unübe	rsichtlich	
Korrosion an den	Kontakten:	■ ja	nein	
Art der Sicherung	gen:			
Automaten	Schmelzs	sicherunge	en	
Anschlusspläne v	orhanden:	■ ja	nein	
Zustand der Ba	tterien:			
aut	ausreich	end	schlecht	

ausreichend

#### **Unter Motor** Hafenmanöver:

Kaltstart des Motors:

Zustand der Polster/Bezüge:

■ willig	nd	unwillig	Funk
Vibrationen, ruppiger, unr	under Lauf:		qu
stark deutli	ch	wenig	Funk
Betriebstemperatur wi	rd erreicht:	:	qu
■ ja ■ bleibt 10° darun	iter		Funk
bleibt mehr als 10° da	runter		qu
Öldruck:	optima	al	Funk
bis 10% weniger	mehr a	als 10% weniger	te, Bl
Sinkt der Öldruck nach	Vollgasfah	rt unter die	Baun
Mindestgrenze?	ja	nein	gu
Werden maximale Umo	lrehungen (	erreicht?	Beme
	■ ja	nein	
Rauchentwicklung bei	Marschfahı	rt:	
sehr wenig blauer	Rauch	schwarzer Oualm	

schlecht

nein

nein

Rauchentwicklung bei Marschlaint.				
sehr wenig blauer	r Rauch	schwarzer Qualr		
Funktionieren folgende	e Instrumen	te einwandfrei		
Drehzahlmesser	■ ja	nein		
Voltmeter:	■ ja	nein		
Amperemeter:	■ ja	nein		
Öldruckmesser:	■ ja	nein		
Lichtmaschine/Regler:	■ ja	nein		
(mit Volt- und Ampereme	eter prüfen)			
Treibstoffvorfilter:	sauber			
leicht verschmutzt	stark v	erschmutzt		

Bilge: Öl- oder Treibstoffspuren

Wartungsbuch?

Gebrauchtboot **Special** 

#### **Unter Segel**

Wasserdichtigkeit Bei größtmöglicher Lage mindestens jeweils eine halbe Stunde auf Backbord- und Steuerbordbug segeln und anschließend Bilge prüfen: ■ trocken ■ etwa zwei Liter ■ mehr als zwei Liter Fenster und Luken (Pütz) ■ dicht ■ einige Tropfen

Festigkeit der Verbände Klemmen Schubladen und Türen beim Öffnen oder ia Qietschgeräusche durch "arbeitende", lose Schotten, andere Verbände, Bodenbretter etc?

Luke auf dem Vorschiff aufstellen und vom Ruder über den Mast anpeilen. Macht der Deckel seitliche Bewe-

#### Ankergeschirr

Funktion der Ankerwinsch: einwandfrei mangelhaft Zustand der Ankerkette und des Ankers Verzinkung: wenige Roststellen viele Roststellen

#### Rigg-und Decksausrüstung

Zustand laufendes Gut: ■ kein Verschleiß ■ wenig Verschleiß starker Verschleiß ction der Hebelklemmen: ut ausreichend mangelhaft ction der Winschen: mangelhaft ction des Bindereffs und der Rollvorrichtungen: mangelhaft ction der Trimmvorrichtungen: Traveller, Holepunk-Blöcke, Großschotführung, Achterstagspanner, mniederholer mangelhaft

Toilette, Dusche Funktion: ■ gut ■ mangelhaft

Kocher Funktion und Zustand: ■ gut ■ ausreichend ■ mangelhaft Kühlanlage: Funktion und Zustand: qut ausreichend mangelhaft Gasanlage:

Funktion und Zustand Ventile, Anschlüsse, Schläuche, Flaschen: qut ausreichend mangelhaft Pumpen:

Funktion und Zustand:

ausreichend mangelhaft

#### **Kontakte**

#### Verbände

Bundesverband Wassersportwirtschaft e.V. Gunther-Plüschow-Straße 8, 50829 Köln Tel.: 0221/59 57 10, Fax: 0221/59 57 110, www.bvww.org

Verband der Sportboot- und Schiffbau-Sachverständigen Gunther-Plüschow Str. 8, 50829 Köln, Tel.: 02 21/59 57 10

Deutschen Schiffbauerverband, dem Bundesverband Wassersportwirtschaft und dem VBS organisierten Sachverständigen unterliegen jedoch einer regelmäßigen Qualitätsprüfung; unter anderem müssen sie pro Jahr mindestens drei getätigte Gutachten einreichen. Weitere Informationen zu Bootsgutachten erhalten Sie durch die Geschäftsstelle in Köln, Tel.: 0221/59 57 112, oder unter www.VBSev.de; dort finden Sie auch eine Übersicht der Gutachter nach Postleitzahlen.

Sternstraße 108, D-20357 Hamburg, Postfach 30 12 27, Zentrale

#### Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V.

Neumühlen 21, 22763 Hamburg, Tel.: 040/ 74 13 41 00, www.kycd.de

Auf der Homepage des Kreuzer Yacht Clubs Deutschland finden Sie unter Downloads eine Checkliste für den Gebrauchtbootkauf, einen Mustervertrag sowie ein Merkblatt der Baden-Württembergischen Wasserschutzpolizei über Sicherheitsvorkehrungen beim Kauf eines gebrauchten Bootes.

#### **Gebrauchtboot-Portale**

www.segeln-magazin.de/bootsmarkt www.best-boats24.net www.boatnet.de www.boats.com www.boatshop24.com www.boot24.com www.boote-zu-verkaufen.de www.gebrauchtboote.de www.my-boat24.com www.netboat.com www.vachtall.com www.yachtworld.de www.1a-boote.de

#### Köhler& Partner

Fax: 040/ 22 75 98 36, E-Mail: info@yachtfinanzierung.de

Rochusstr. 230, 41179 Mönchengladbach Tel.: 02161/469214, Fax: 02161/469215, www.yacht-finanz.de

Jan Brock, Flughafenstraße 54, Haus A. 22335 Hamburg, Tel. 040/5273172-11, Mobil: 0162/216 67 33, jan.brock@gylf.de

Taastrup Hovedgade 82, 1., DK – 2630 Taastrup Tel.: 0800/ 18 17 012, Fax: 0800/ 18 16 969, www.maritimfinanz.de

Fax: 02 21/59 57 110, www.bootssachverständige.de

Der Begriff **Gutachter** ist in Deutschland nicht geschützt. Die im

#### Deutscher Boots- und Schiffbauer-Verband (DBSV)

Tel.: 040/ 30 70 67 90, Fax: 040/ 34 42 27, www.dbsv.de



#### Yachtfinanzierer

Holzdamm 51, 20099 Hamburg, Tel: 040/22 75 98 35

#### Yacht-Finanz

#### **Maritim Finanz**



yachtversicherungen

### Bootsversicherungen von Weltklasse!

Lemmer (NL) T +31-514563655 Deutschland T 04343 - 49 99 91

www.eerdmans.de











Die Idee der vollkommenen Blauwasseryacht war die Leitlinie bei der Entwicklung der german 390 Perfektion in Funktionalität. Ästhetik und Qualität sind die Maßstäbe bei dieser Yacht. Das kompromisslose Design in Rumpf, Deck und Interieur brachte eine Yacht hervor, die Performance, Sicherheit und Spass in

German Yachtbau GmbH Willi-Messerschmitt-Str. 26 D-73457 Essingen

Tel.: +49 (0) 7365 / 919-815 email: info@german-yachtbau.de www.german-yachtbau.de



rungen hinweisen:

ia ja

nein

nein

Dellen unterhalb des Kieles, die auf Grundberüh-