

GUTE PREISE GUTE BOOTE



Edel-Marken wie Nimbus haben einen hohen Wiederverkaufswert.

- Welches Boot soll es sein?
- Suchen und finden
- Probefahrt: Ohne geht nix
- Material: GFK, Holz, Stahl
- Zubehör: Soll und Haben
- Motor: Saubere Sache?
- Antriebe: Genau hinsehen
- Checkliste: Prüfungsarbeit
- Import: Steuerpflicht
- Preis: Billiger von Privat?
- Vertrag: Inhaltsangabe

Ein schlauer BWL-Professor hat einmal gesagt, dass man allen Betriebswirten, die ein neues Auto kaufen, das Diplom wegnehmen müsste. Seine mit konkreten Zahlen belegte These: Es gibt nur wenige Dinge, die unwirtschaftlicher sind als der Kauf eines neuen Autos, das in kürzester Zeit enorm an Wert verliert. Ein Auto kann nicht schwimmen,

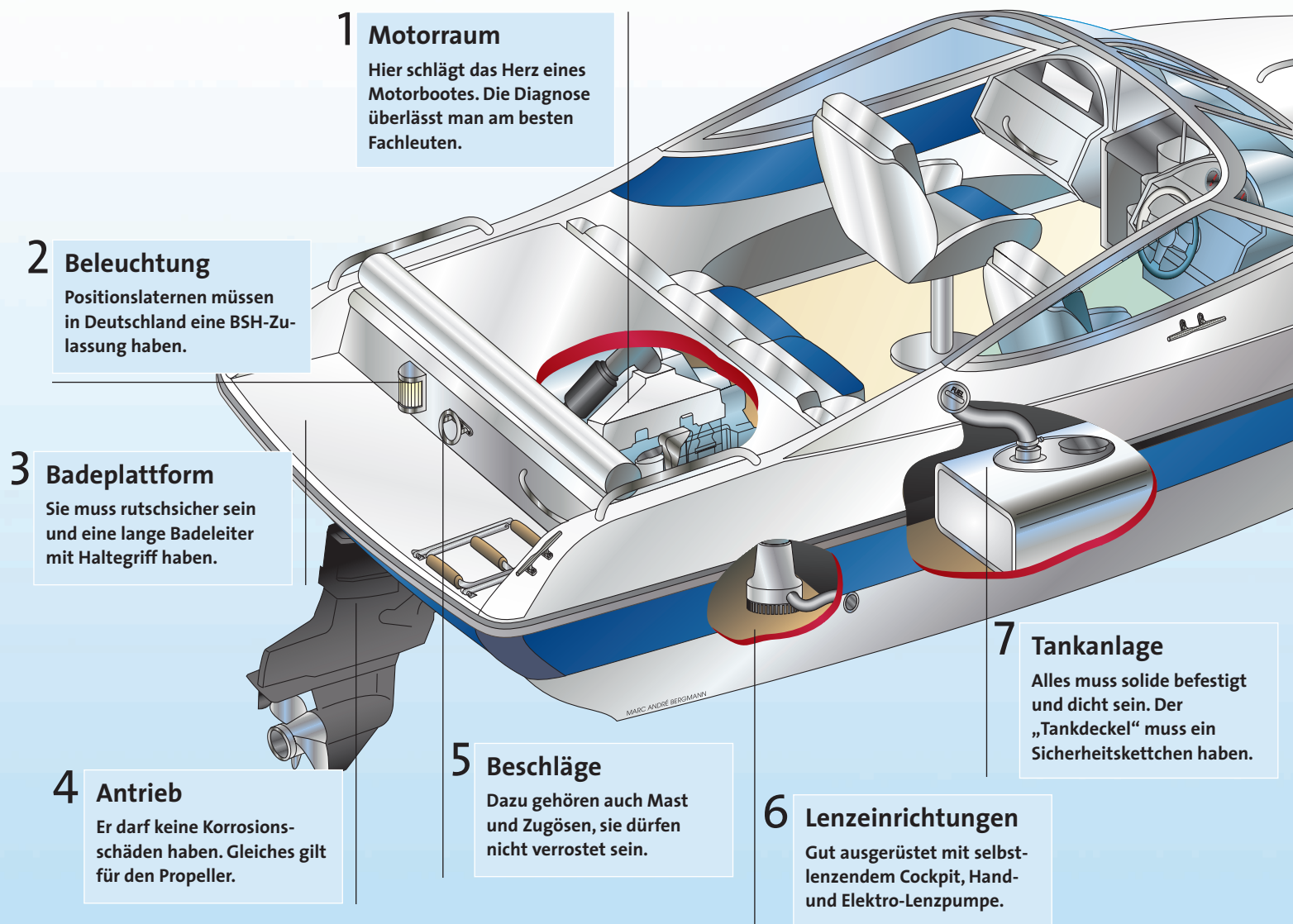
das stimmt, trotzdem begegnet uns dieses Phänomen auch im „Bootsleben“.

Der Preis ist einer der wichtigsten Gründe, sich für ein Gebrauchtfoot zu entscheiden. Hinzu kommt, dass gebrauchte Boote häufig mit reichlich Zubehör verkauft werden, das – neu angeschafft – auch nicht „für’n Appel und’n Ei“ zu haben ist. Darüber, dass der Motor

ein paar PS zu viel oder zu wenig hat und die Muster der Polsterbezüge und Gardinen aus der Zeit des „Gelsenkirchener Barock“ stammen, sieht man bei einem preiswerten Boot aus zweiter Hand schneller hinweg als bei einem neuen. Wichtig ist auch, dass man auf sein neues Gebrauchtboot nicht lange warten muss, sondern es gleich „mitnehmen“ kann.



Darauf muss man beim Kauf achten



1 Motorraum
Hier schlägt das Herz eines Motorbootes. Die Diagnose überlässt man am besten Fachleuten.

2 Beleuchtung
Positionslaternen müssen in Deutschland eine BSH-Zulassung haben.

3 Badeplattform
Sie muss rutschsicher sein und eine lange Badeleiter mit Haltegriff haben.

4 Antrieb
Er darf keine Korrosionsschäden haben. Gleiches gilt für den Propeller.

5 Beschlage
Dazu gehören auch Mast und Zugösen, sie dürfen nicht verrostet sein.

6 Lenzeinrichtungen
Gut ausgerüstet mit selbstlenzendem Cockpit, Hand- und Elektro-Lenzpumpe.

7 Tankanlage
Alles muss solide befestigt und dicht sein. Der „Tankdeckel“ muss ein Sicherheitskettchen haben.

DIE QUAL DER WAHL

Was darf's denn sein?

Bevor es ans Einkaufen geht, sollte man wissen, welcher Bootstyp den eigenen Vorstellungen vom Bootfahren entspricht. Wollen Sie mit Ihrem Bötchen auch auf der Straße verreisen, sollte es mühelos trailerbar sein. Das heißt, sind Boot und Anhänger zusammen schwerer als 2,0 t, geht ohne starken Schlepper

(Geländewagen, Kleinlastler) nichts mehr. Gegen Überbreite (mehr als 2,55 m) hilft eine Sondergenehmigung.

Die brauchen offene Sportboote, die sich bestens für Ausflüge, Wasserskilaufen, Bade- und Angeltouren auf Binnenrevieren und in Küstennähe eignen, sicher nicht. Auch wenn sie Daycruiser heißen, können auf

ihren „überdachten“ Kollegen zwei Personen übernachten, wobei der Komfort jedoch eher bescheiden ist. Den findet man auf kleinen Kajütbooten mit Mini-Pantry und Toilette schon eher. Stehhöhe, die in der Regel erst ab 7 m Bootslänge zu haben ist, bietet dieser Bootstyp aber meist noch nicht. Spätestens ab 7 m Länge gibt es neben den sportlichen Gleitern auch eine große Auswahl an Verdrängern und Halbgleitern.

Wer auch hier die richtige Wahl treffen will (und wer will

das nicht?), muss sein Fahrtgebiet kennen. Stehen überwiegend Kanäle und Seen auf dem Reiseplan, braucht man keinen schnellen Gleiter, sondern ist mit einem gemütlichen Verdränger besser bedient. Warum? Gleiter fahren bei langsa-

TIPP

Ausführliche Fragen am Telefon sind wesentlich billiger als ein Besichtigungstermin mit langer Anreise.

Tausend Möglichkeiten

■ Die einfachste Möglichkeit ein Boot zu finden: Man liest beispielsweise in diesem Heft die **Kleinanzeigen** (Seite xx bis xx). Dort werden große und kleine Boote angeboten. Das gilt auch für unsere Mitbewerber und die reinen Anzeigenblätter, die an jedem gut sortierten Kiosk angeboten werden. Selbst in Ihrer Tageszeitung werden Sie eine Rubrik „Verkauf Motorboote“ finden, nur ist die meist wenig ergiebig.

■ Wer **Bootshändler** in seiner Nähe hat, kann sich dort über das mehr oder weniger große Angebot schlau machen. Häufig gehören die dort ausgestellten Boote nicht dem Händler, sondern werden im Auftrag verkauft.

■ Echte Profis in Sachen Gebrauchtboote sind **Yachtbroker**. Wer ein Boot sucht, bekommt dort kostenlosen Service.

■ Auch auf **Bootsmessen** findet man nicht nur Neuboot, sondern auch Gebrauchte. Viele Händler und Makler stellen dort ihre „schwarzen Bretter“ auf, an denen jede Menge Angebote hängen. Reine Gebrauchtbootmessen sind in Deutschland echte Raritäten.

Eine der größten ist der in jedem Frühjahr abgehaltene „Gebrauchtboot- und Zubehörmarkt“ in Friedrichshafen. Anfang Dezember kann man in Rostock und Berlin gebrauchte Boote auf Messen begutachten und kaufen. Gebrauchtbootmessen liegen in Händlerhand. Sie veranstalten im Frühjahr und Herbst die immer beliebter werdenden Hausmessen, auf denen man

Neu- und Gebrauchtboote besichtigen und natürlich auch kaufen kann. Die genauen Termine finden Sie in BOOTE zu gegebener Zeit in der Rubrik „Markt und Produkt“.

■ Immer wichtiger wird für Käufer und Verkäufer das **Internet**. So findet man beispielsweise auf der BOOTE-Homepage (www.boote-magazin.de) unter „bootsmarkt“ eine große Auswahl.

Richtige Schnäppchen sind gelegentlich beim Internet-Auktionshaus Ebay (www.ebay.de) zu machen. Dort kann man sich sein Traumboot von Händlern und

Privatanbietern per Mausklick ersteigern, sollte aber bedenken, dass die Abgabe eines Gebotes bindend ist. Deshalb am besten vorher alle Fragen

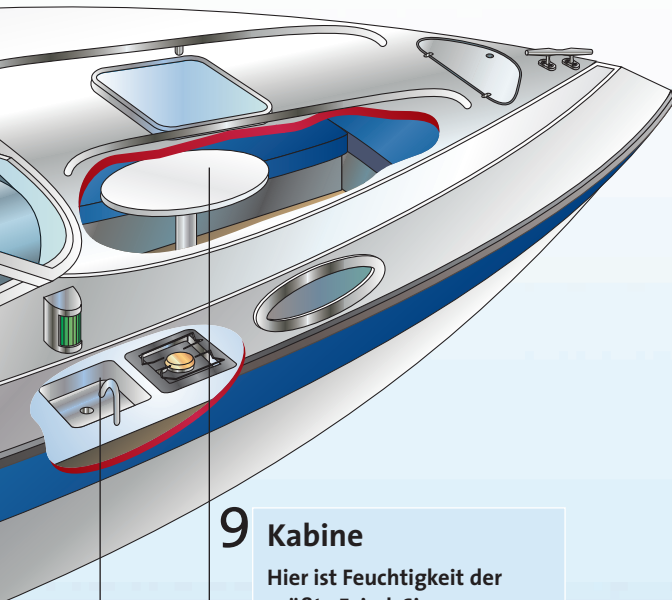
per E-Mail, Telefon oder durch eine Besichtigung klären. Wer erst kurz vor Ablauf der Auktion bietet, kann so vermeiden, dass der Preis schon vorher in die Höhe schnellt.

TIPP

Auch in Yachthäfen findet man Schilder „Zu verkaufen“.



Auf den großen Messen findet man nicht nur Neuboot, sondern auch Gebrauchte.



9 Kabine

Hier ist Feuchtigkeit der größte Feind. Sie macht das Boot muffig und unwohnlich.

8 Pantry

Sie sollte komplett ausgerüstet und praktisch aufgeteilt sein.



Seiten mit Kleinanzeigen erweisen sich oft als wahre Fundgrube.

ZEICHNUNG: MARC ANDRÉ BERGMANN

men Geschwindigkeiten – und nur solche sind auf diesen Revieren erlaubt – meistens nicht annähernd so kursstabil wie Verdränger. Das ist auf Flüssen wie dem Rhein ganz anders. Durch die starke Strömung haben Verdränger mit kleinen Motoren und geringen Rumpfgeschwindigkeiten hier Probleme, gegenan zu kommen. Halbgleiter und Gleiter haben's da wesentlich leichter. Auf See findet man alle drei Bootstypen, wobei Gleiter und Halbgleiter den Vorteil haben, dass

sie schlechtem Wetter schneller ausweichen können. Wird es einmal richtig rau, ist es jedoch mit Gleitfahrt schnell vorbei, es sei denn, man will Boot und Rücken ruinieren.

Hat man seinen Bootstyp gefunden, entscheidet häufig das Portemonnaie die Bootsgröße.

Jetzt kann die Suche beginnen. Dabei muss man sich auch auf längere Reisen einstellen, denn die wirklich interessanten Boote liegen häufig nicht im Yachthafen oder beim Händler um die Ecke.



Nicht alle
Gebrauchten
sind so gut in
Schuss wie die
hier abgebil-
dete Tresfjord.

Hängen Persenninge oder Verdecke auf, „halb sieben“ oder sind sie gar zerrissen, rostet Metall und ist das Boot verdreckt und unaufgeräumt, kann man ganz allgemein von einem schlechten Pflegezustand ausgehen. Schlägt einem unter Deck auch noch muffiger Geruch entgegen oder lassen voll gestopfte Kabinen keine richtige „Musterung“ zu, ist die Sache eigentlich schon gelaufen. Spricht man den Verkäufer auf gefundene Kritikpunkte an, darf man das Argument „alles nur Kleinkram, den man schnell beheben kann“, nicht akzeptieren. Denn wären diese Kleinigkeiten wirklich schnell zu reparieren, hätte der Verkäufer das doch längst schon selber machen können.

FINDEN

Liebe auf den ersten Blick?

Egal ob Ihr Traum-Boot aus Kunststoff, Holz, Stahl oder „Gummi“ gebaut ist, bei einer generellen Beurteilung gibt es viele Gemeinsamkeiten. Dazu zählen Motor, Getriebe, Elektrik, Polster, Planen und die

unerlässliche Probefahrt. Wichtig in allen Punkten: der erste Eindruck.

Deshalb sollte man ein Boot grundsätzlich nie allein begutachten. Zitat aus der Sprüche-sammlung: „Vier Augen sehen

mehr als zwei.“ Scheuen Sie sich nicht zu fragen, warum das Boot verkauft werden soll. Kommen hier nur ausweichende Antworten, ist Skepsis angesagt. Vorsicht ist auch in dunklen Ecken geboten, denn für eine ordentliche Besichtigung ist ausreichend Licht erforderlich.

TIPP

Keine Kompromisse. Überwiegen bei der ersten Sichtprüfung die Kritikpunkte, lässt man besser die Finger vom Boot.

INTERNET-ADRESSEN

Ins Netz gegangen

■ Sie haben einen PC im Haus? Mit dem „Kollegen Computer“ kommt der größte Gebrauchboot-Marktplatz der Welt in Ihre gute Stube (siehe dazu BOOTE 11/01). Nachfolgend mehr als ein Dutzend wichtige Internet-Adressen:

- www.atboot.de
- www.boat.de
- www.boatshop24.com
- www.boote-anbieter.de
- www.boots-boerse.de
- www.bootsmarkt.de
- www.boot24.com
- www.euroyacht.com
- www.gebrauchtboote.de

- www.nautic-online.de
- www.boatnet.de
- www.rund-ums-boot.de
- www.zh-boote.de

BOOTE hat die Internet-Börsen unter die Lupe genommen und kommt zu folgendem Fazit: Wer sich einen Überblick verschaffen will, wird bei zh-boote.de gut bedient, ernsthafte Kaufinteressenten sollten jedoch zunächst

TIPP

Nur die professionellen Seiten haben einen hohen Nutzwert.



Mit dem Internet holen Sie sich den größten Bootsmarkt der Welt in die gute Stube.

bei den kostenlosen Anbietern nachsehen. Fasst man den Törn durch die genannten Internet-Gebrauchboot-Börsen zusammen, ergibt sich ein unterschiedliches Bild. Das Angebot reicht von professionellen Seiten mit hohem Nutzwert

(boatshop24.com, bootsmarkt.de und gebrauchboote.de) über gewerbliche Suchmaschinen (boatnet) bis zu weniger nützlichen Seiten, wie beispielsweise rund-ums-boot.de, boots-boerse.de



Im Rauwasser sind Kursstabilität und weiches Einsetzen gefragt.

PROBEFAHRT

Ohne Praxis-Test geht's nicht

Wie beim Autokauf ist auch beim Boot – und da besonders bei einem gebrauchten – der Test in eigener Sache durch nichts zu ersetzen. Liegt das Boot im Wasser, gibt es keine Diskussionen über anfallende Kran- oder Slipkosten. Etwas schwieriger wird es, wenn die Testkandidatin hoch und trocken in der Ausstellungs- oder Winterhalle steht. Vielleicht noch in der hintersten Ecke. Im Zweifel bleibt einem dann nichts anderes übrig, als die Probefahrt auf das Frühjahr zu verschieben.

Bleibt die Frage „Wie mache ich eine Probefahrt?“ Ganz sicher nicht allein. Worauf man in puncto Antriebstechnik während der „Generalprobe“ achten muss, steht unter dem Stichwort „Motor und Antriebe“.

Um praxisnahe Fahreindrücke zu sammeln, müssen Kraftstoff- und Wassertank voll sein. Oder wollen Sie später immer mit einem „leeren“ Boot fahren? Man fängt am besten langsam an. Das heißt, zuerst sollten die Kursstabilität in Verdrängerfahrt und die Manöviereigenschaften ausprobiert werden. Gibt's kein Rauwasser, ist die Fahrprüfung für Verdränger damit schon beendet.

Um das Fahrverhalten bei hohen Geschwindigkeiten zu begutachten, muss bei Gleitern und Halbgleitern noch der berühmte (Gas-) Hebel auf den

Tisch. Halbgleiter können bei schneller Fahrt bei schrägen Wellen schon einmal aus dem Ruder laufen, was für diesen Bootstyp nichts Ungewöhnliches ist. Tut er's nicht, um so besser. Ein Gleiter muss auch ohne Trimmklappen zügig von Verdränger- in Gleitfahrt übergehen. Tut er sich dabei schwer, was man daran erkennt, dass das Heck tief einsackt und der Bug lange Zeit in den Himmel weist, kann eine (zu) schwache Motorisierung die Ursache sein.

Die Folge: Der/die Motor/Motoren wird/werden ständig gequält, was ihr Leben sicher nicht verlängert. Unter Umständen kommt das Boot mit Urlaubsgepäck überhaupt nicht mehr ins Gleiten. Auch deshalb ist die richtige Beladung bei der Probefahrt so wichtig.

Gleitet das Boot, sollte man es zur Probe (auch wenn der Verkäufer murrte) in enge Kurven und Kreise steuern. Dabei sollte die Lenkung leichtgängig bleiben, der Rumpf nicht einhaken (ohne Vorwarnung abrupt seitlich abbremsen) und der Propeller nicht nach Luft schnappen. Zuletzt Genanntes erkennt man daran, dass der Motor dann plötzlich hochdreht. Im Rauwasser sind vor allem Kursstabilität und weiches Einsetzen in den Wellen gefragt. Wichtig ist auch, dass das Boot möglichst kein Spritzwasser übernimmt.

TIPP

Steht nach der Probefahrt Wasser in der vorher trockenen Bilge, gibt es im Rumpf oder am Motor (teure?) Leckagen.

KUNSTSTOFF

Blasen-Schwäche

Ein Auto nimmt man auf die Hebebühne, aber was macht man mit einem Boot? Klar, ein Boot zu kaufen, ohne dass man das Unterwasserschiff gesehen hat, ist immer ein Risiko.

Bei Trailerbooten ist die Inspektion des „Unterbodens“ kein Problem. Schwere Boote müssen dafür gekrant werden. Das kostet Geld, das in der Regel der Käufer bezahlen muss. Die bessere Lösung: Kommt ein Kaufvertrag zu Stande, bezahlt der Verkäufer den Kranführer, oder man teilt sich den Spaß.

Ist das Boot an Land, achtet man hauptsächlich auf Bläschen, Ablätterungen und Risse im Gelcoat, der nicht nur glänzen, sondern vor allem das Laminat aus Polyesterharz und Glasfasermatten gegen Wasser und UV-Strahlen schützen soll.

Doch Vorsicht, nicht jede Blase heißt automatisch Osmose. Den Albtraum aller Kunststoff-Motorbootsfahrer erkennt man nach dem Aufsteigen der Bläschen an einem säuerlichen Geruch. In geringer Anzahl lassen sie sich meist noch selbst reparieren. Spezielle Reparatursätze gibt's im Fachhandel. Ist der Rumpf von Blasen übersät, hilft nur eine Komplettanierung vom Fachmann. Und die kostet eine schöne Stange Geld (siehe dazu BOOTE 10/03).

Ablätternde Unterwasserfarbe deutet auf eine mangelhafte Behandlung des Untergrundes hin. Hier wurde nicht



Gegen Osmose hilft nur Schleifen und mit Epoxy spachteln.

richtig geschliffen, die falsche Grundierung gewählt oder das falsche „Antifouling“ verarbeitet.

Haarrisse, beispielsweise am Spiegel, sind Indizien für eine zu hohe Belastung der Rumpfkonstruktion, verursacht durch eine zu starke Motorisierung. Zeigen sich im Gelcoat große Risse, können Rammings oder

Reparaturstellen, auf denen die Spachtelmasse nicht mehr hält, die Ursache sein.

TIPP

Oberflächen, die aussehen wie Apfelsinenhaut, deuten auf selbst lackierte „Unfallschäden“ hin.

HOLZ



Schleifen oder erneuern, das ist hier die Frage. Dunkle Flecken deuten auf eingedrungene Feuchtigkeit hin.

Schmuckstück oder Feuerholz?

■ Bei Holzbooten gibt es zwei unterschiedliche Rumpf-Materialien: Massivholz und wasserfest verleimtes Sperrholz. Im Gegensatz zu Sperrholzbooten müssen ältere Boote aus massivem Holz im Frühjahr vor der ersten Fahrt eine Zeitlang im Wasser liegen, damit das Holz aufquillt und der Rumpf dicht wird. Eines ist klar, beide Bootstypen sind ohne spezielle Fachkenntnisse nur sehr schwer oder gar nicht zu beurteilen. Der Grund: Faule und marode Stellen sind nicht immer einfach zu erkennen, vor allem wenn sie unter einem farbigen Anstrich versteckt sind. Bei „Natur lackiertem“ (Klarlack) Holz deuten graue oder dunkle Flecken auf eingedrungene Feuchtigkeit hin.

Wie stark das Holz unter dem Lack angegriffen ist, kann Otto Normalverbraucher jedoch nur schwer beurteilen. Die Frage ist dann, muss das Holz ersetzt werden, oder reicht gründliches Abschleifen und Neulackieren?

TIPP

Bei Holzbooten zahlt es sich immer aus, einen Sachverständigen mit speziellen Kenntnissen einzuschalten.



Rostbeulen und Flecken sind leicht zu erkennen.

STAHL

Nie Rost da?

Moderne Verarbeitungsmethoden, Primer und Zwei-Komponenten-Lacke haben das Korrosionsproblem der Stahl-yachtbauer auf ein gesundes Maß reduziert. Aber nicht alle Stahlboote sind modern. Deshalb gilt noch heute: Ein „Eisen dampfer“ ist nicht nur von außen rostgefährdet, sondern auch im Innenleben. Hier stellen Schwitz- und das unter Umständen mit Salz, Öl und Kraftstoff „angereicherte“ Bilgenwasser hohe Ansprüche an die Grundierung und den Anstrich. Den Stahl innen zu begutachten, ist durch Verkleidungen und Isolierung schwierig. Will man mehr über Schottwände, Stringer, Spanten und die wichtigen Schweißnähte wissen, muss ein Sachverständiger zu Rate gezogen werden.

Die Außenhaut ist dagegen sehr viel einfacher zu inspizieren. Vorausgesetzt, das Boot

steht an Land, sind Rostbeulen und Flecken leicht zu erkennen.

Ein Stahlrumpf kann nicht nur durch Rost, sondern auch durch galvanische Korrosion angegriffen werden (siehe dazu BOOTE 2/02). Besonders die Umgebung metallischer Borddurchlässe und die von Propeller- und Ruderwellen ist genau zu kontrollieren. An diesen neuralgischen Stellen sind in der Regel Opferanoden aus Zink oder Magnesium installiert.

Sehen diese Dinger, obwohl sie alt sind, aus wie neu, haben sie nicht funktioniert. Das heißt, vermutlich hat an Stelle der Anoden der Stahl des Bootes gelitten.

TIPP

Boote mit tiefem Rostfraß brauchen eine kostspielige Sanierung. Kleine Beulen und Dellen lassen sich dagegen leicht in Eigenleistung ausbessern.

SCHLAUCH

Die Katze im Sack?

Das erste Gebot lautet: Niemals die Katze im Sack kaufen. Im Klartext: ein gebrauchtes Schlauchboot nie im verpackten Zustand übernehmen. Es reicht auch nicht, das aufgebaute und aufgeblasene Boot oberflächlich in Augenschein zu nehmen. Vielmehr müssen Schlauchkörper, Bodenbretter oder Kunststoffrumpf, Versteifungen, Spiegel und Zubehör einzeln sorgfältig begutachtet werden.

Kleinere Kratzer am Schlauchkörper sind von untergeordneter Bedeutung, es sei denn, das darunter liegende Gewebe ist schon freigelegt.

Bei jedem gebrauchten Schlauchboot gibt es aber neuralgische Punkte. Die wichtigsten sind **durchgescheuerte Stellen innen**, und zwar dort, wo Bodenplatten oder Versteifungsleisten mit dem Schlauchkörper Kontakt haben. Großflächige Scheuerstellen sind schwierig zu reparieren.

Bei **Holzteilen** werden Beschädigungen dadurch hervor-

gerufen, dass Feuchtigkeit eindringt. Stellt man **Verrottungen** fest, ist der Wert des Bootes stark gemindert.

Bei **Kunststoffrümpfen** muss man auf **Risse im Gelcoat** achten. Schrammen lassen sich relativ einfach reparieren. Findet man jedoch im Bereich des Spiegels Risse, deutet das auf eine Überbeanspruchung hin. Soll heißen, ein zu starker Motor war installiert und hat (zu) heftig am Spiegel gezerrt und geschoben. Fazit: Finger weg vom Kauf.

Die Hersteller garantieren zwar die lange Lebensdauer der „Häute“, doch sollten Boote, die älter als zehn Jahre sind, besonders kritisch begutachtet werden. Bootsgröße und -typ spielen dabei keine Rolle.

TIPP

Boot und Zubehör nicht nur oberflächlich begutachten, sondern gründlich nach Schäden absuchen.



Tragbare Boote sind praktisch, dennoch sollte man sie nicht verpackt übernehmen.

ZUBEHÖR

Soll und Haben

■ Ein trailerbares Sportboot braucht kein Radar. Oder doch? Was ein Boot wirklich braucht hängt zum großen Teil von der Größe und Kategorie ab. Eines ist jedoch klar, ohne attestierte Positionslaternen, „Tacho“, Feuerlöscher, Handlenzpumpe, Anker, Leinen, Fender, Bordwerkzeug und Ersatzteile ist kein Boot komplett. Wer navigieren muss oder will, kommt ohne Kompass und Echolot nicht aus. GPS, Kartenplotter, Radar und Autopilot sorgen für Sicherheit und erleichtern Tourenskippern das Leben enorm. Wer's komfortabel mag und ein Boot passender Größe sucht, wird auf Kabriovertdeck, Radio, Fernsehen, Heizung, Warmwasserboiler, Ankerwinde, 230-V-Landanschluss und Beiboot nicht verzichten wollen.

Vorausgesetzt die Konfektionsgröße stimmt und der TÜV ist nicht abgelaufen, sammelt der Verkäufer Pluspunkte für Schwimmwesten, Seenotraketen und Rettungsinsel – wenn die Rettungs-



Schwere Anker lassen sich ohne Winde kaum bewegen.

mittel regelmäßig gewartet wurden (Prüfplaketten kontrollieren). Fakt ist, dass man all diese schönen Dinge in der Regel nicht umsonst bekommt. Komfort und Sicherheit kosten Geld – als „etwas mehr Zubehör zur Standardausrüstung“.

Wer gebraucht kauft, schlägt meist nicht gleich beim ersten Exemplar zu, sondern schaut sich mehrere Boote an.

Deshalb ist es sinnvoll, eine Zubehör-Checkliste zu führen, die echte Preisvergleiche ermöglicht.

TIPP

Zubehör beim Abarbeiten der Checkliste gleich auf Zustand und Funktion überprüfen. Wichtig: Einbau- und Bedienungsanleitungen nicht vergessen.



Grafik-Echolote sind praktische Helfer.

ne Husten und Spucken anspringen. Läuft er, muss man auf starke Qualmentwicklung am Auspuff achten. Dabei gilt als Faustregel: Weißer Qualm deutet auf Wasser im Zylinder hin, dunkler, fast schwarzer Rauch ist ein Zeichen für eine unvollständige Verbrennung, soll heißen, eine nicht intakte Kraftstoffanlage. Sendet der Motor blaue Rauchsignale, wird Öl verbrannt. Letzteres ist nur für kalte Zweitaktmotoren mit Gemischschmierung normal.

Kontrolllampen für Öldruck und Lichtmaschine müssen nach dem Start sofort ausgehen. Bei Booten mit analogen (Zeiger) Instrumenten muss die Ladespannung bei etwa 1500/min bei 14 V und der Öldruck bei warmem Motor zwischen 2 und 3 Bar liegen. Wichtig: die Kühlwasser-Temperatur muss immer im „grünen Bereich“ bleiben.

Propeller, Wasser und Öl

Wird mit Vollgas gefahren, muss die Drehzahl in dem vom Motorenhersteller empfohlenen Bereich liegen. Gibt es an Bord keinen Hinweis (Handbuch oder Aufkleber), kann er beim Hersteller oder in der Fachwerkstatt erfragt werden.

Wenn die erreichte Vollastdrehzahl zu geringe ist, ist das ein Zeichen für einen zu großen Propeller oder fehlende Motorleistung. Dreht der Motor zu hoch, ist der Propeller zu klein.

Sichtprüfung: In den Motor kann man ohne flexibles Endoskop (haben nur echte Profis) nicht reinschauen. Aufschluss über das Innenleben gibt ein

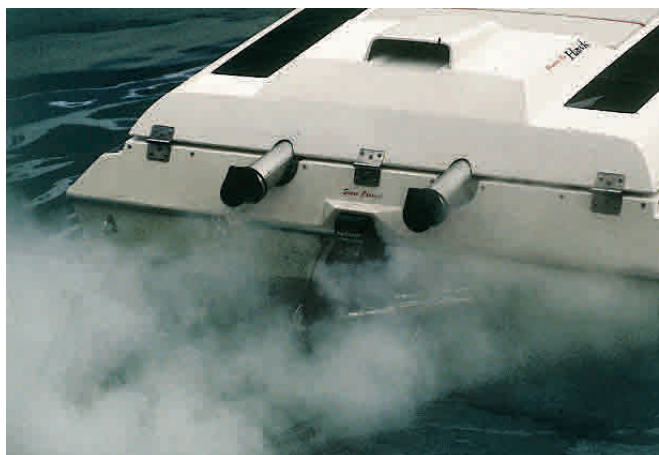
MOTOR

Am besten ohne Qualm und Rauch

Ob Außen- oder Innenborder, ohne intakten Motor ist das beste Boot nur noch die Hälfte wert.

Der Laie kann einen Motor nur Probe fahren und danach einer Sichtprüfung unterziehen. Wichtig: Vor dem ersten Teststart sollte der Motor kalt sein. Denn ein warmer Motor springt in der Regel besser an als ein kalter. Will man wissen, ob der Motor bereits gelaufen hat, reicht Hand auflegen.

Auch im kalten Zustand muss der Motor zügig und oh-



Dunkler Rauch deutet auf eine unvollständige Verbrennung hin.

TIPP

Der Motor ist das Herz eines Bootes. Deshalb ist für einen Motor-Laien die Beratung durch unabhängige Fachleute ein Muss.

Sicher ist sicher

■ Die Gasanlage darf und kann nur der Fachmann mit prüfen. Wichtig: Die Überprüfung muss alle zwei Jahre wiederholt werden. Ist alles in Ordnung, gibt es eine Plakette, die man meist in der Nähe der Gasflasche oder der Absperrventile findet. Auf dieser Plakette ist wie bei der TÜV-Plakette Ihres Autos der nächste Prüfungstermin angezeigt. Das heißt, ein Blick genügt, und Sie wissen sofort, ob die Anlage noch abgenommen ist. Vorsicht! Nicht wahrgenommene Prüfungstermine gehen immer zulasten der Sicherheit.

TIPP

Verbraucher wie Kocher, Heizung oder Kühlschrank sollte man trotz gültiger Plakette auf Funktion prüfen.

Kompressionsdruckdiagramm. Haben alle Zylinder in etwa die gleichen Messwerte, ist das ein gutes Zeichen. Deutliche Unterschiede sind ein Hinweis auf defekte Kolbenringe oder Ventile. Das heißt, der Motor hat nicht mehr seine volle Leistung.

Rein äußerlich achtet man auf Korrosion, Wasser- und Ölleckagen. Innere Undichtigkeiten, beispielsweise eine defekte Zylinderkopfdichtung, erkennt man an Startschwierigkeiten (steht Wasser auf dem Kolben, zieht der Anlasser schwer oder gar nicht durch), an Kühlwasserverlust (Zweikreiskühlung) und bei Viertaktern auch am Peilstab. Wenn das Öl am Peilstab milchig oder der Stab über der Maximalmarke rostig ist, ist das ein erster Hinweis auf Wasser im Öl. Ist Öl im Wasser, Schlamm im Ausgleichsbehälter der Zweikreis-

kühlung oder sind nach dem Abschalten des Motors bunte Flecken „im Bach“, ist im ersten Fall der Zylinderkopf oder dessen Dichtung, im zweiten der Ölkühler defekt.

Reparaturrechnungen geben wertvolle Hinweise

Öl- und Wasserlecks nach außen stellt man am einfachsten nach der Probefahrt fest: Gibt es eine nasse und ölige Bilge, die vorher sauber und trocken war?

Hinweise auf den Verschleiß und damit die Antwort auf die Frage „Kann die Angabe der Betriebsstunden stimmen?“ liefert eine Untersuchung des Motoröls. Das funktioniert zumindest bei Automotoren. Dort wie hier geben Inspektions- und Reparaturrechnungen wertvolle Hinweise auf den Pflegezustand.



Vorbildlich: stabiler Einbautank, Batteriehaupschalter und Seewasserfilter.

TANKANLAGE

Nase und Augen auf

Bei der Prüfung der Kraftstoffanlage ist ein feines Näschen gefragt. Das heißt, riecht es auf dem Boot nach Diesel oder Benzin, ist Vorsicht geboten. Vermutlich ist dann mit der Tankanlage etwas nicht in Ordnung. Bevor der Fehler nicht gefunden und behoben ist, darf kein Motor gestartet werden. Auch „wenn die Luft rein ist“ heißt das noch lange nicht, dass alles stimmt; denn Schläuche können porös sein und besonders an den Anschlüssen Risse haben. Deshalb alle Schlauchleitungen auf Beschädigungen und festen Sitz prüfen. Ist der Tank unsichtbar unter dem Cockpitboden installiert, bleibt dem Kontrolleur nur das Vertrauen.

Zu den unverzichtbaren Standards einer guten Kraftstoffanlage zählen Absperrhahn, separater Filter mit

Wasserabscheider, gesicherter (Kette) Tankdeckel und ein Motorraumgebläse, auch Blower genannt.

Frischwasser- und Fäkalien-Tankanlage prüft man auf Undichtigkeiten. Außerdem zapft man an allen Hähnen Wasser, um die Funktion der Abflüsse und der Druckpumpe zu prüfen. Läuft die Pumpe, nachdem alle Hähne geschlossen sind, in kurzen Intervallen weiter, gibt es auf der Druckseite irgendwo eine Leckage.

TIPP

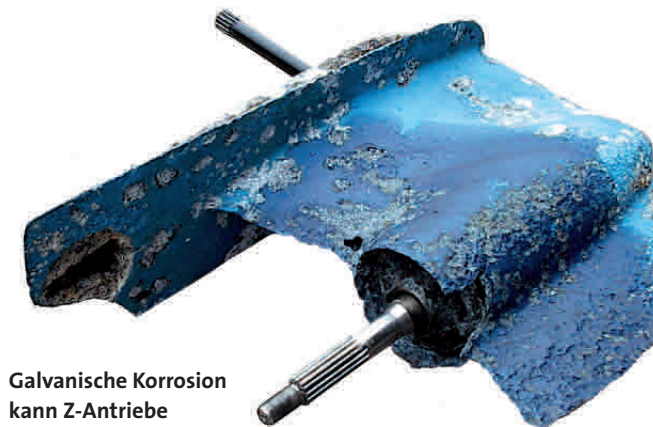
Ab 2005 müssen auf der Ostsee alle Boote mit Pump-WC einen Fäkalientank haben. Also checken, ob so ein Tank eingebaut ist oder sich ohne großen Aufwand nachrüsten lässt.

ANTRIEBE

Die Feinde heißen Korrosion und Emulsion

An Z-Antrieben, Außenbordern und Wellenanlagen kann es zur galvanischen Korrosion kommen. Opferanoden, die man bei Z-Antrieben und Außenbordern an Spiegelplatte, Bracket und Unterwasserteil findet, sollen das verhindern. Bei Booten mit Wellenanlage sitzen sie meist in der Nähe des Propellers und auf dem Ruderblatt. Sind die Opferanoden angefressen, ist das ein gutes Zeichen, sie müssen nur rechtzeitig erneuert werden. Wichtig: Opferanoden dürfen nicht mit Farbe übergepinselt werden, weil sie dann nicht mehr funktionieren. Angefressene Antriebe und Wellen sind ein Hinweis auf mangelhaften Korrosionsschutz.

Auch Propeller prüft man auf angefressene Stellen, noch wichtiger ist hier die Suche nach stark abgeknickten Flügelkanten, die von einer Grundberührung stammen. Eine Unwucht im Propeller kann auf Dauer die Wellenlager ruinieren. Die Folge: Stopfbuchsen und Simmerringe werden undicht.



Galvanische Korrosion kann Z-Antriebe buchstäblich auffressen.

Läuft bei Außenbordern und Z-Antrieben durch die Propellerwellenabdichtung Wasser ins Getriebe, erkennt man das an milchigem (Emulsion) Getriebeöl. Findet man im Öl silbrig schimmernde Teilchen, ist das ein Zeichen für (unnormalen) Abrieb an Lagern oder Zahnradern. Vorsicht ist geboten.

Wichtig: Auch die äußeren Gummiteile, wie beispielsweise die Faltenbälge an Z-Antrieben, müssen gründlich unter die Lupe genommen werden. Sie müssen festsitzen und dürfen nicht porös oder gar löchrig sein. Läuft Wasser in den An-

trieb, sind Emulsion und Korrosion die Folge.

Merke: Die Reparatur defekter Z-Antriebe kann schnell ein wirklich teurer Spaß werden.

Bei Wellenanlagen checkt man die Abdichtung am Stevenrohr. Ein paar Wassertropfen nach der Probefahrt sind jedoch kein Problem. Wichtig ist, dass Welle und Abdichtung nicht heiß werden (Hand auflegen). Ob die Wellenlager zu viel Spiel haben, erkennt man durch Vibrationen und lautes Brummen während der Fahrt.

Gleiches gilt für die Getrie-

beschaltung. Schon beim Ablegen merkt man, ob der Hebel leichtgängig ist und in den Stellungen „Vorwärts“, „Neutral“ und „Rückwärts“ spürbar arretiert. Schwergängige oder ausgeleierte Getriebebeschaltungen sollte man nicht akzeptieren.

Lässt sich der Z-Antrieb oder der Außenborder auch während der Fahrt ohne Rucken oder Hängenbleiben zügig heben und senken, ist der Power-Trim in Ordnung. Bewegliche Trimmklappen werden auf die gleiche Art und Weise geprüft. Außenborder mit Trimmbolzen müssen sich leicht von Hand heben und senken lassen.

TIPP

Angefressene Opferanoden sind ein Zeichen für wirksamen Schutz gegen galvanische Korrosion. Angefressene Antriebe, Unterwasserteile, Wellen und Propeller signalisieren dagegen exakt das Gegenteil.

LENKUNG

Spiel ohne Grenzen?

■ Es gibt **Pinnensteuerung, Seil-, Kabel-, Servo- und Hydrauliklenkungen**. Bei allen kommt es darauf an, dass sie in jeder Situation leichtgängig sind und nicht zu viel Spiel haben.

Die Leichtgängigkeit prüft man am besten und am einfachsten während der Fahrt, denn dann treten am Ruderblatt, Z-Antrieb und Außenborder deutlich höhere Lenkkräfte als im Stand auf. Ursachen für eine schwergängige Lenkung sind zu fest angezogene Stellschrauben (kleine Außenborder), Korrosion und

TIPP

Auch wenn man das Lenkrad nur wenig bewegt, müssen sich Ruderblatt, Z-Antrieb oder Außenborder direkt bewegen.



Lenkung und Schaltung müssen kinderleicht zu bedienen sein.

Fehler in der Übertragungsmechanik. Hydraulische Lenksysteme müssen auf Undichtigkeiten untersucht werden. Hat die Lenkung zu viel Spiel, können ausgeschlagene Lager oder Bolzen, eine falsche Einstellung oder fehlendes Hydraulik-Öl die Ursache sein.

Die Rechnung, bitte

■ Sind an **Rumpf, Motor, Antrieb oder Elektrik** Reparaturen und Wartungsarbeiten durchgeführt worden? Keine Angst, das heißt nicht, dass reparierte Boote nichts taugen. Im Gegenteil, bei einem älteren Motor kann regelmäßige Wartung oder eine kurz vorher durchgeführte Generalüberholung sogar zu den Pluspunkten zählen. Vorausgesetzt, dabei waren ausgewiesene Fachleute am Werk. Entscheidend für alle Reparaturen sind Belege, wer sie durchgeführt hat. Besitzt der Verkäufer solche Rechnungen nicht, ist Vorsicht angesagt: nach den Gründen fragen.

TIPP

Bei Vertragsabschluss immer die alten Rechnungen mitnehmen, nur so kann man beim Wiederverkauf fachgerechte Reparaturen nachweisen.

Weist die Rechnung nur das Material aus, bleibt die Frage, wer die Reparaturen durchgeführt hat. Das kann der Eigner selber gewesen sein oder ein „Bekannter“. Fest steht, Nachbarn und Freunde sind oft die billigeren, aber leider nicht immer die besseren Handwerker.

ELEKTRIK

Funktion und Optik

Elektrik ist Glückssache. Sagt der Laie, der beim Anblick der vielen bunten Strippen gar nichts mehr versteht. Da hilft auch der sonst so nützliche Schaltplan nicht weiter. Wer sich mit der Materie nicht eingehend befasst hat, der kann die Elektrik eines Gebrauchtbootes nur nach zwei Kriterien beurteilen: erstens Funktion und zweitens Optik.

Für Otto Normalverbraucher ist zuerst einmal wichtig, dass alles funktioniert. Das heißt, alle Lampen (Positionslaternen nicht vergessen!) und Geräte nacheinander einschalten und gucken, ob's leuchtet, hupt, wischt und pumpt. Klappt alles, schaut man hinter die Kulissen.

Auch hier sollten die Leitungen ordentlich verlegt, das heißt gebündelt und gut gehaltert sein. Vorbildlich sind Schutzschläuche oder geschlossene Kabelbahnen. Korrosion an Schalterkontakten, Steckverbindern oder am Sicherungskasten (jeder Stromverbraucher braucht eine Sicherung!) muss

nicht dramatisch sein, zeigt aber mangelnde Pflege. Wichtig: Jede Sicherung muss beschriftet sein. Schmelzsicherungen sollten aus dem Auto stammen (Ersatz an jeder Tankstelle), noch besser sind Sicherungsautomaten.

Als Nächstes prüft man die Batterie(n), die sauber und stabil gehaltert sein soll(en). Wichtig ist, dass die Kapazität (Ah) dem Bedarf der Verbraucher entspricht, Starter- und Bordstromkreis getrennt (beides kann nur ein Fachmann erkennen) und die Batterien nicht zu alt sind. Oft kann man das Einbau- oder Kaufdatum auf kleinen Aufklebern ablesen. Übrigens: Ohne Hauptschalter kommt keine Batterie aus.

TIPP

Normale Blei-Akkus dürfen nicht viel älter als drei Jahre sein, wartungsfreie Gelbatterien leben dagegen deutlich länger.

CHECKLISTE

Genau gesehen

In der Prüfliste findet man eine Aufstellung der wichtigsten Beurteilungspunkte eines Gebrauchtfootes. Zu jedem Objekt werden wichtige Tipps gegeben, auf die man achten sollte.

Beim Deck und bei den Aufbauten muss auf Lack und Gelcoat geachtet werden, denn beides altert durch Umwelteinflüsse. UV-Strahlen machen Oberflächen matt oder kreiden Gelcoat sogar aus. Das sind Schönheitsfehler, die man selber korrigieren kann. Tiefe Kratzer, Risse und abgeplatzte Ecken und Kanten lassen sich dagegen nicht so einfach ausbessern. Bei größeren Schäden

ist manchmal sogar eine komplette Lackierung notwendig. Ein weiterer wichtiger Punkt sind Beschläge. Hier ist auf Korrosion und Befestigung zu achten. Schrauben müssen zur Kategorie Durchgangsschrauben gehören, fest sitzen und dürfen nicht rosten. Gleiches gilt für die Befestigung von Türen, Luken und Klappen.

In den Wohn- und Schlafräumen sind Feuchtigkeit und schlechte Lüftungsmöglichkeiten – dazu gehört auch die in unseren Tests oft kritisierte und von den Händlern fast genauso oft belächelte (weil nicht vorhandene) Unterlüftung der Matratzen – die größten Feinde. Beides macht das Boot muffig.

TIPP

Findet man Kritikpunkte, gleich nach den Ursachen forschen, um den Schaden abschätzen zu können.

Achterkajüte

Auf Kratzer, abgeschlagene Ecken und verfärbte Flächen achten, Dunkle Holzflächen deuten auf Feuchtigkeit hin. Überprüfen, ob alle Polster vorhanden und trocken sind. Muffiger Geruch ist ein Zeichen für schlechte Lüftungsmöglichkeiten.

Ankerkasten

Auf ausreichende Größe achten. Lenzöffnung und Sicherungsöse für Leine oder Kette müssen vorhanden sein.

Badeleiter

Kann man sie vom Wasser aus ausklappen? Auf festen Sitz, ausreichende Länge und Rost achten.

Bugkorb

Auf Stabilität, festen Sitz, ausreichende Höhe und Rost achten. Unterzüge dürfen keine aufgerepelten Stahlseile haben.

Bugstrahlruder

Auf Funktion prüfen. Für die Stromversorgung muss es eine separate Batterie geben.

Bullaugen und Fluchtluk

Auf Risse im Glas, Scharniere und Verschlüsse achten. Für ältere Modelle gibt es keine Ersatzteile, da hilft dann oft nur das Auswechseln.

Cockpit-Polster

Auf Risse und Löcher in den Bezügen achten. Bei defekten Kunstlederbezügen saugt sich der Schaumstoffkern voll Wasser, und die Nässe kann nur schlecht wieder entweichen. Der Mief ist dann programmiert.

Decksackierung

Auf matte Stellen und abgeschlagene Ecken achten. Risse deuten auf Schwachstellen, Rammings oder zu starke Beanspruchung hin.

Gardinen

Auf Risse und Löcher achten. Wasser- oder Spakflecken sind ein Zeichen für undichte Fenster oder Schwitzwasser.

Handläufe

Auf sinnvolle Platzierung, Stabilität, festen Sitz und ausreichende Größe achten. Kunststoffgriffe mit Rissen können leicht brechen.

Innenverkleidung

Auf Risse und lose Stellen achten. Wasser- und Spakflecken sind Hinweise auf Feuchtigkeit im Boot.

Kajüt-Polster

Auf Risse und Löcher in den Bezügen achten. Wasserflecke sind ein Hinweis auf undichte Fenster und Luken.

Klappen

Auf festen Sitz und ausreichende Größe achten. Kunststoff- und Holzklappen können durch starke Beanspruchung Risse bekommen und brechen.

Motorinstrumente

Alle auf Funktion prüfen. Ist mehr als ein Instrument nicht in Ordnung, deutet das auf ein Problem in der elektrischen Anlage hin.

Mittelkajüte

Siehe Achterkajüte.

Navigationsinstrumente

Alle auf einwandfreie Funktion

prüfen, Reparaturen sind schwierig und teuer.

Pantry

Alle Küchengeräte auf Funktion prüfen. Spak ist ein Hinweis auf schlechte Lüftungsmöglichkeiten oder Ecken, die sich nur schwer reinigen lassen.

Reling

Siehe Bugkorb.

Salon

Lässt sich die Sitzgruppe zur Koje umbauen, muss man prüfen, ob alle Einlegeböden und Polster vorhanden sind und der Tisch problemlos abgesenkt werden kann. Auf abgeschlagene Ecken und Kratzer achten. Dunkle Flecken im Holz deuten auf Feuchtigkeit hin.

Scheiben

Besonders bei Plexi-Scheiben auf Risse und Kratzer achten. Kleine Kratzer können auspoliert werden, bei Rissen, die durch Rammings oder Temperaturschwankungen entstanden sind, hilft nur Scheibe auswechseln. Und das ist nicht billig. Gesprungene Sicherheitsglas-scheiben auszuwechseln, ist nicht nur bei Spezialanfertigungen noch teurer. Korrosion und Kalkflecken an Rahmen deuten auf Undichtigkeiten hin. Gummiprofile lassen sich zum Teil einfach austauschen – das häufig unlösbare Problem ist nur, sie im Original zu beschaffen.

Schränke und Schubkästen

Beides muss belüftet sein. Können Kästen und Türen nur schwer gezogen oder geöffnet werden, ist das ein Hinweis auf „Verzug“ durch

Feuchtigkeit. In jedem Fall Verschlüsse und Scharniere prüfen.

Staukästen

Scharniere und Verschlüsse prüfen. Klemmen Türen oder Klappen, haben sie sich durch Feuchtigkeit verzogen. Muffiger Geruch ist ein Zeichen von schlechter Lüftung.

Stauraum

Scharniere und Verschlüsse prüfen. Sind Stauräume feucht oder riechen sie muffig, ist das ein Zeichen von Wasser, das durch eine defekte Dichtung eindringen kann.

Sitze

Befestigungspunkte kontrollieren, Verstellmöglichkeiten prüfen. Bei Sitzbänken mit Klappdeckel Scharniere und Verschlüsse auf festen Sitz und Funktion prüfen.

Verdeck

Auf Risse und durchgescheuerte Stellen im Stoff achten. Schimmelflecken auf der Innenseite sind ein Hinweis auf Wasser in der Bilge und/oder schlechte Lüftung. Gestänge kontrollieren, verbogene Stangen und Bügel oder ausgerissene Befestigungspunkte deuten auf Passungenauigkeit oder unsachgemäße Handhabung hin.

Vorderkajüte

Siehe Achterkajüte.

WC-Raum

Sanitäre Einrichtungen auf Funktion prüfen. Übler Geruch deutet auf eine Undichtigkeit an Toilette oder Fäkalientank hin (siehe dazu BOOTE 7/00).

VERSICHERUNG

Besser mit als ohne

■ Versicherungen sind für Freizeitboote nicht zwingend vorgeschrieben. Dennoch kommt der Käufer an dem Thema nicht vorbei. Zu klären ist zunächst, ob eine Haftpflicht- oder Kaskoversicherung für das Boot besteht.

Die Haftpflichtversicherung geht nicht auf den Käufer über. Sie erlischt beim Verkauf automatisch. Es sei denn, der Versicherte schafft eine Übergangsregelung.

Anders verhält es sich bei der Kaskoversicherung. Die geht nach deutschem Recht auf den Käufer über. Er allein kann die Versicherung sofort oder zum Ende der laufenden Versicherungsperiode kündigen. Das bedeutet: Der Käufer bekommt möglicherweise eine Zeitlang kostenlos Versicherungsschutz.

TIPP

Wichtig ist, dass Verkäufer und Käufer ihre Versicherungen rechtzeitig über den Eigentumswechsel informieren.

GEWÄHRLEISTUNG

Das große Plus

■ Unter Gewährleistung versteht man den Anspruch des Käufers gegenüber dem Verkäufer auf mangelfreie Ware. Beim Verkauf von Privat an Privat können solche Ansprüche ausgeschlossen werden. Nicht so beim Händler: Der darf die Gewährleistungsfrist von zwei Jahren allenfalls auf ein Jahr herabsetzen. Weiterer Vorteil für den Käufer: Nicht er muss das Vorhandensein eines Mangels beweisen, sondern der Verkäufer die Freiheit von Mängeln. Liegt ein Mangel vor, kann der Käufer Nacherfüllung verlangen, das heißt die Beseitigung des Mangels oder Lieferung einer mangelfreien Sache. Siehe dazu auch BOOTE 4/02 und 9/02.

AUSLANDSKAUF

Steuerzahler

Wurde die Mehrwertsteuer bezahlt? Das ist die eigentliche Schlüsselfrage. Wenn nicht, ist nach dem Kauf der neue Eigentümer steuerpflichtig.

Für Neuboote, die nach dem 1. Januar 1985 innerhalb der Europäischen Union in Betrieb genommen wurden, besteht die Mehrwertsteuerpflicht. Das heißt, für den Käufer, er muss sich einen Beleg über die gezahlte Mehrwertsteuer aushängen lassen. Als Mehrwertsteuernachweis gelten: die Ursprungsrechnung, der Kaufvertrag, die Bestätigung durchs Finanzamt oder das so genann-



TIPP

Bevor man einen Auslandsvertrag unterschreibt, sollte ihn ein dort ansässiger, Deutsch sprechender Anwalt prüfen.

te EU-Einheitspapier. Kauft man beim Händler im Ausland, gilt in der Regel ausländisches Recht. Beim Kauf von Privat im Ausland kann der Gerichtsort durch die Vertragspartner festgelegt werden.

SACHVERSTÄNDIGE

Keiner weiß alles

Wenn man sich bei der Beurteilung eines Bootes nicht sicher ist, ist es besser, man schaltet einen Sachverständigen ein. Allerdings macht das bei preiswerten Booten (unter 5000 Euro) nur Sinn, wenn der für die Besichtigung nicht reisen muss. Soll der anerkannte Fachmann nur beraten und bei der Sichtprüfung vor Ort die „richtigen“ Fragen stellen, bleibt die Sache relativ preiswert. Teuer wird's, wenn der Sachverständige Anreisen dokumentieren und ein schriftliches Gutachten erstellen muss. Das lohnt sich in jedem Fall, wenn der Kaufpreis

50 000 Euro und mehr beträgt.

Zu klären ist immer, auf welches Gebiet der Sachverständige spezialisiert ist; denn ein Holzfachmann muss nicht unbedingt auch ein Stahlexperte sein. Fragen kostet ja bekanntlich nichts, und im Zweifel lässt man sich Referenzen zeigen. Echte Fachleute haben damit kein Problem.

Wer einen Sachverständigen beauftragt, sollte ihm im Vorwege Boots- und Motortyp mitteilen, damit er sich entsprechend vorbereiten kann. Auch die korrekte Angabe, was und wie geprüft werden soll, ist am besten vorab zu klären. Nur



so kann vom Sachverständigen ein verbindlicher Kostenvorschlag gemacht werden.

TIPP

Adressen von Bootssachverständigen bekommt man beim Bundesverband Wassersportwirtschaft, Gunther-Plüschow-Str. 8, 50829 Köln, beim Deutschen Boots- und Schiffbauer-Verband, St. Petersburger Str. 1, 20355 Hamburg, und bei den ortsansässigen Handwerks- und Industrie- und Handelskammern.

KAUFABWICKLUNG

Nicht nur Bares ist Wahres

■ Sind sich Käufer und Verkäufer über den Preis einig, muss noch der Papierkram, die Zahlungsweise und die Übergabe geregelt werden. Zahlung und Übergabe regelt man am einfachsten Zug um Zug. Das heißt, Bargeld auf den Tisch, Bootsschlüssel in die Hand, und der Käufer nimmt das Boot sofort mit. Die Zahlung per Scheck ist auch üblich, Geldüberweisungen dagegen selten. Bei größeren Kaufsummen

ist die Kaufabwicklung über einen Notar sinnvoll. Der Käufer überweist das Geld auf ein so genanntes Notar-Anderkonto und bekommt das

TIPP

Neuboote, die nach dem 16.6.1996 in Betrieb genommen wurden, müssen ein CE-Zeichen haben.

Boot erst, wenn das Geld dort eingegangen ist. Der Verkäufer wiederum hat erst Zugriff auf das Geld, wenn das Boot übergeben wurde.

KAUFPREIS

Wert-Sachen

Wie beim Auto haben auch beim Boot Qualität und Image ihren Preis. Das heißt Nobelmarken haben einen höheren Wiederverkaufswert als No-Name-Produkte. Wichtig ist in jedem Fall nicht nur der allgemeine Pflegezustand und die Ausrüstung, sondern auch die Frage, ob das Boot gewerblich genutzt wurde. Charterboote sind oder waren Gebrauchsgegenstände und stehen deshalb nur auf dem Wunschzettel der Käufer, wenn der Preis stimmt – soll heißen, niedrig ist.

In der Regel fordert der Verkäufer mehr Geld, als der Käufer bereit ist zu zahlen. Sind beide Seiten interessiert, trifft man

TIPP

Fällt ein Boot preislich nach unten aus dem Rahmen, muss das nicht zwangsläufig ein Schnäppchen sein. Oft sind diese Boote schlecht in Schuss, und das gesparte Geld geht schnell für teure (Schönheits-) Reparaturen drauf.

sich meistens irgendwann in der Mitte, wobei häufig keiner von beiden weiß, ob der Preis wirklich reell ist.

Will man mehr über den Marktpreis eines Bootes wissen, bietet die „Schwacke-Liste“ hilfreiche Anhaltspunkte. Die Crux ist, dass das Nachschlagewerk der Profis sehr teuer ist und die dort genannten Preise Händler-Einkaufspreise ohne Mehrwertsteuer sind, die aus leicht nachvollziehbaren Gründen (wer will im Einkauf schon viel Geld ausgeben), an der unteren Preisskala liegen. Zu bestellen ist die Liste bei: Euro-tax Schwacke, Wilhelm-Röntgen-Str. 7, 63477 Maintal.

Die zweite, etwas aufwändigere Möglichkeit: das Studieren des Marktes anhand von Händlerangeboten in Zeitungs- und Internet-Anzeigen. Dabei vergleicht man die Preise von Booten gleichen Typs mit etwa identischen Daten, wie Baujahr, Länge, Breite und Motorisierung.

Weil vergleichbare Boote fehlen, ist die Taxierung von Oldtimern besonders schwierig. Hier ist es im Zweifel immer von Vorteil, einen Sachverständigen einzuschalten, der jedoch nicht verhindern kann, dass für „Klassiker“ Liebhaberpreise gefordert und bezahlt werden.

Eine immer wiederkehrende Streitfrage lautet: Was ist Zubehör wert? Antwort: Neue Sachen, die nicht älter als zwei Jahre sind, haben einen Preisabschlag von etwa 50 Prozent. Älteres Zubehör gehört einfach zum „Inventar“.

KAUFVERTRAG

Schreibarbeit

Nur ein klar formulierter Kaufvertrag verhindert spätere Streitigkeiten. Abgesehen davon, dass der Kaufvertrag der entscheidende Nachweis dafür ist, dass das Boot Ihnen gehört, soll der Vertrag folgende Punkte regeln:

Den **Preis**: beim Kauf vom Händler inklusive Mehrwertsteuer.

Liefer- und Zahlungsdatum und die **Zahlungsweise** sollten genau festgelegt werden, damit Sie mit dem neuen Boot pünktlich in Urlaub fahren können.

Der **Übergabeort** muss festgelegt sein, damit Sie sicher sind, dass keine Transportkosten auf Sie zukommen.



Die **technischen Daten** des Bootes, wie Baujahr, Baunummer, Länge, Breite, Gewicht, Motorenhersteller und -typ, Motor und Z-Antriebs-Nummer. Vergleichen Sie die Nummern im Vertrag mit denen an Boot und Motor.

Liste des Inventars und Zubehörs, das im Kaufpreis enthalten ist.

Ebenso das **Zubehör**.

Bei Booten, die im Ausland gekauft werden, ist der **Gerechtsstand** festzulegen.

Wichtig: der Verkäufer muss versichern, dass keine **Ansprüche Dritter**, wie beispielsweise Knöllchen, Reparaturkosten, Kran- und Liegeplatzgebühren an dem verkauften Boot vorliegen.

Als Käufer müssen Sie darauf bestehen, dass ein **Nachweis** für die **gezahlte Mehrwertsteuer** ausgehändigt wird. Sonst liegt die Steuerschuld bei ihnen.

TIPP

Musterkaufverträge gibt es beim ADAC, Am Westpark 8, 81373 München, dem Bundesverband Wassersport Wirtschaft, Gunther-Plüschow-Str. 8, 50829 Köln, bei Pantenius, Cremon 32, 20457 Hamburg und bei Wehring & Wolfes, Borsteler Chaussee 74, 22453 Hamburg.



TEXT: ERICH BOGADTKE, FOTOS: BOOTE-ARCHIV