

boote

Tipps für den Gebrauchbootkauf.

Saison für Schnäppchen-Jäger

Wer ein neues Boot kaufen will, ist meist froh, wenn er sein altes Boot nicht mehr mit über den Winter schleppen muss. Denn die Kosten fürs Einwintern und den Winterliegeplatz entfallen. Für die Neubestellung wird auch häufig eine Anzahlung fällig, die man mit dem Gebrauchboot-Geld zahlt.

Der Preis ist einer der wichtigsten Gründe ein Gebrauchboot dem Neuboot vorzuziehen. Weitere Vorteile: Es gibt keine produktionsbedingten Wartezeiten. Das heißt, man kann sein frisch gekauftes Boot gleich "mitnehmen". Gebrauchte Boote werden zum Teil mit Zubehör verkauft, was die teurere Neuanschaffung erspart.

Bevor man sich jedoch auf den Weg zum Bootskauf macht, müssen einige Dinge klar sein. Das wichtigste ist der Bootstyp: Offene Sportboote (Gleiter) sind für Ausflüge, Bade-, Angeltouren und Wasserskilaufen auf Binnenrevieren und in Küstennähe gut geeignet. Auf ihren geschlossenen Kollegen, den so genannten Daycruiser mit Schlupfkabine, können 2 Personen übernachten. Der Wohnkomfort ist aber eher bescheiden. Auf kleinen Kajütbooten findet man dagegen schon Mini-Pantry und eine Toilette. Stehhöhe unter Deck bietet dieser Bootstyp aber meist noch nicht.

Die bekommt man ab etwa 7 m Bootslänge. Ab dieser Länge stehen aber nicht nur überwiegend Gleitboote zur Auswahl, sondern auch Halbgleiter und Verdränger. Um hier die richtige Wahl zu treffen, spielt das Fahrgebiet eine Rolle. Wer überwiegend auf Kanälen und Seen unterwegs ist, kann gemütlich mit einem Verdränger reisen und braucht kein Gleitboot. Denn höhere Geschwindigkeiten sind auf diesen Revieren meist nicht erlaubt und Gleiter fahren häufig bei langsamen Geschwindigkeiten nicht so kursstabil wie Verdränger. Auf Revieren wie dem Rhein haben kleine Verdränger durch die starke Strömung und ihre geringen Rumpfgeschwindigkeit Probleme, gegenan zu kommen. Deshalb empfiehlt sich hier der Halbgleiter oder Gleiter. Auf See findet man alle drei Bootstypen. Halbgleiter und Gleiter haben gegenüber den Verdrängern im Rauwasser den Vorteil, dass sie durch die höhere Motorleistung leichter gegen die See ankommen. Außerdem laufen Verdränger bei achterlichen Wellen leicht aus dem Ruder, weil die Wellen schneller sind als das Boot.

Hat man sich auf einen Bootstyp geeinigt, entscheidet der Geldbeutel meist die Bootsgröße. Die Suche kann beginnen. Dabei muss man sich aber darauf einstellen, zu reisen, denn die interessanten Boote liegen häufig nicht in unmittelbarer Nähe.

TIPP: Vor dem Besichtigungstermin möglichst viel am Telefon fragen, damit man nicht umsonst reist.

boote

Tipps für den Gebrauchtfootkauf.

Wo findet man Gebrauchtfootboote?

Die einfachste Möglichkeit: Man liest beispielweise im aktuellen BOOTE Heft den Kleinanzeigenteil. Dort werden kleine und große Boote angeboten. Das gilt auch für Anzeigenblätter. In Tageszeitungen ist die Bootssuche meist weniger ergiebig. Wer Bootshändler in seiner Nähe hat, kann sich dort über das mehr oder weniger große Angebot schlau machen. Diese Boote gehören häufig nicht dem Händler, sondern werden im Auftrag verkauft. Profis in Sachen Gebrauchtfootboote sind auch so genannte Yachtbroker. Wer ein Boot sucht, bekommt dort kostenlosen Service. Auch auf Bootsmessen findet man nicht nur Neuboots, sondern auch gebrauchte. Viele Händler und Makler stellen dort ihre "Schwarzen Bretter" auf, an denen eine Vielzahl Angebote hängen. Reine Gebrauchtfootboot-Messen sind in Deutschland selten. Eine der größten ist der jährliche "Gebrauchtfootboot- und Zubehörmarkt" in Friedrichshafen im Frühjahr. Zur gleichen Jahreszeit findet in Berlin die "Köpenicker Gebrauchtfootbootmesse" statt. Gebrauchtfootboot-Messen liegen in Händler-Hand. Sie veranstalten zu Saisonbeginn so genannte Hausmessen, auf denen man Neu- und Gebrauchtfootboote besichtigen und kaufen kann. Immer wichtiger wird das Internet. Auf der BOOTE-Homepage (www.boote-magazin.de) findet man beispielweise unter "Gebrauchtfootboote" eine große Auswahl.

TIPP: Auch in Häfen findet man Schilder "Zu verkaufen".

Der erste Eindruck ist wichtig

Ob Kunststoff, Stahl oder Holz, hier gibt es Gemeinsamkeiten bei der generellen Beurteilung. Dazu zählen Motor, Getriebe, Technik, Probefahrt und der erste Eindruck. Ein Boot sollte man nicht allein begutachten, sondern mindestens zu zweit.

Eine generelle Frage sollte niemals fehlen: Warum wird das Boot verkauft? Kommen hier nur ausweichende Antworten, ist Skepsis angesagt. Auch dunkle Ecken sind zu meiden, denn für eine Besichtigung ist Licht erforderlich. Zerrissene oder durchhängende Persenning, rostige Metallteile, verdrecktes und unaufgeräumtes Boot sind meistens Anzeichen für einen schlechten allgemeinen Pflegezustand. Schlägt einem unter Deck auch noch muffiger Geruch entgegen oder lassen vollgestopfte Kabinen keine richtige Besichtigung zu, ist die Sache schon gelaufen. Spricht man den Verkäufer auf gefundene Kritikpunkte an, soll man die Ausrede "nur Kleinigkeiten", die man schnell beheben kann, nicht akzeptieren. Denn wenn diese Kleinigkeiten schnell zu reparieren wären, hätte er das ja auch schon selber machen können.

TIPP: Wenn schon nach kurzer Besichtigungszeit Kritikpunkte überwiegen, geht man keine Kompromisse ein und lässt die Finger vom Boot.

boote

Tipps für den Gebrauchtbootkauf.

Probefahrt - Man kauft niemals ohne

Die Probefahrt beim Bootskauf gehört wie beim Autokauf zu den wichtigsten Beurteilungsmöglichkeiten. Liegt das Boot im Wasser, entstehen keine zusätzlichen Kran- oder Slipkosten. Steht das Boot bereits im Winterlager auf einem zugestellten Platz, bleibt nichts anderes übrig, als die Probefahrt aufs Frühjahr zu verschieben.

Auf welche Punkte man während der Probefahrt beim Motor achten muss, steht unter dem Stichwort "Motor". Um Fahreindrücke zu sammeln, müssen Kraftstoff-, Wassertank voll sein, um ein praxisnahes Bootsgewicht zu haben. Man fängt am besten langsam an.

Soll heißen, Kursstabilität in Verdrängerfahrt und die Manövrierfähigkeit ausprobieren.

Bis auf Rauwasserfahrt ist für Verdränger das Fahrpensum schon beendet.

Bei Halbgleiter und Gleiter muss der Hebel noch auf den Tisch, um die schnellen Fahreindrücke zu sammeln. In schneller Fahrt kann bei Halbgleitern das Boot besonders bei schrägen Wellen aus dem Ruder laufen. Das ist für diesen Bootstyp, bedingt durch seine Rumpfform, nicht ungewöhnlich. Der Gleiter muss leicht in Gleitfahrt übergehen.

Tut er das nicht, deutet es auf eine (zu) schwache Motorisierung hin. Der Motor/die Motoren wird/werden ständig gequält, bei Urlaubsbeladung kommt man unter Umständen überhaupt nicht mehr in Gleitfahrt.

TIPP: Wasser nach der Probefahrt in der vorher trockenen Bilge deutet auf Leckagen im Rumpf hin.

Motor - Was sagt der Auspuffqualm?

Ob Außenborder oder Innenborder, ohne intakten Motor ist ein Boot nur die Hälfte wert. Der Laie kann einen Motor nur probefahren und einer Sichtprüfung unterziehen.

Die Probefahrt ist ein Muss. Wichtig: Vor dem ersten Teststart sollte der Motor kalt sein.

Denn ein warmer Motor springt meist besser an als ein kalter. Will man wissen, ob der Motor bereits gelaufen hat, reicht Handauflegen. Beim Kaltstart muss der Motor ohne Fehlzündungen anspringen. Läuft der Motor, muss man auf starke Qualmentwicklung am Motor achten. Faustregeln: Weißer Qualm bedeutet Wasser in den Zylindern,

dunkler Qualm ist ein Zeichen für eine nicht intakte Kraftstoffanlage, bei blauem Qualm wird Öl verbrannt. Letzteres ist nur für Zweitakt-Motoren mit Gemisch-Schmierung normal.

Warnlampen für Lichtmaschine und Öldruck müssen nach dem Start sofort ausgehen.

Bei Booten mit Zeigerinstrumenten muss die Spannung bei erhöhter Drehzahl (1500/min) bei etwa 14 Volt und der Öldruck bei warmen Motor etwa zwischen 2 und 3 bar liegen.

Wichtig ist auch, dass die Temperaturanzeige immer im "grünen Bereich" bleibt.

Bei Vollgas muss die Drehzahl in dem vom Hersteller empfohlenen Bereich liegen.

Findet man an Bord keinen Hinweis (Handbuch, Aufkleber), kann er beim Motorenhersteller erfragt werden. Ist die Volllastdrehzahl zu gering, ist das ein Zeichen für fehlende Motorleistung oder falschen Propeller. Letzteres gilt auch bei einer zu hohen

Volllastdrehzahl. Die Sichtprüfung: In den Motor kann man nicht ohne weiteres reinschauen.

boote

Tipps für den Gebrauchtkauf.

Aufschluss über das Innenleben gibt ein Kompressionsdruckdiagramm. Weisen alle Zylinder etwa die gleichem Messwerte auf, 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, beispielweise eine defekte Kopfdichtung, erkennt man bei Viertaktern am Ölpeilstab. Ist das Öl am Stab milchig oder der Stab über der Ölmarke rostig, ist das ein erster Hinweis auf Wasser im Öl.

Öllecks stellt man am einfachsten nach einem Probelauf fest. Gibt es eine ölige Bilge, die vorher sauber war? Hinweise auf den allgemeinen Pflege- und Wartungszustand liefern die Inspektionrechnungen.

TIPP: Der Motor ist das absolute Herzstück eines Bootes. Deshalb ist die Beratung durch Fachleute/ Sachverständige für den Motor-Laien ein Muss.

Zubehör - Checkliste anlegen

Wer gebraucht kauft, schlägt meist nicht gleich beim ersten Exemplar zu, sondern schaut sich mehrere an. Um Vergleiche anzustellen, ist es sinnvoll, eine Zubehör-Checkliste zu führen. In der untenstehenden Liste findet man das wichtigste Boots-Zubehör.

Aus dieser Aufzählung kann man sich per Computer oder Hand eine Checkliste basteln.

Zubehörliste:

Feuerlöscher Anker
Lenzpumpen Ankerwisch
Navigationsbeleuchtung Bootshaken
GPS Beiboot
Kompass Davits
Echolot Radio
Log Fernseher (Antenne)
Radar Stromgenerator
Kartenplotter Landanschluss
Autopilot Warmwasserboiler
Kartenplotter Hilfsmotor
Funkanlage Werkzeug
Bugstrahlruder Ersatzteile
Leinen Fender

TIPP: Zubehör beim Abarbeiten der Liste gleich mit auf Zustand und Funktion überprüfen. Auch Einbauanleitungen nicht vergessen.

boote

Tipps für den Gebrauchtbootkauf.

Antriebe - Der größte Feind heißt Korrosion

An Z-Antrieben, Unterwasserteilen von Außenbordern und Wellenanlagen kann es unter Wasser zur so genannten galvanische Korrosion kommen. Opferanoden, die man bei Außenbordern und Z-Antrieben am Unterwasserteil findet, sollen das verhindern.

Bei Booten mit Wellenanlage sitzen sie meist in der Nähe des Propellers.

Sind Opferanoden stark angefressen, ist das ein gutes Zeichen, sie müssen aber ersetzt werden. Opferanoden dürfen nicht übergepinselt sein, weil sie dann nicht funktionieren.

Ein Hinweis auf mangelhaften Schutz sind angefressene Antriebsteile. Auch Propeller prüft man auf angefressene Stellen, wichtiger ist aber noch die Sichtprüfung auf stark abgeknickte Flügelkanten, die von einer Grundberührung stammen. Eine Unwucht im Propeller kann auf Dauer die Antriebswellen-Lager ausschlagen und der Simmerring wird undicht.

Dringt bei Z-Antrieben oder Außenbordern durch die Wellenabdichtung Wasser ins Getriebe, erkennt man das an milchigem Getriebeöl. Findet man im Öl silbrig schimmernde Teile, ist das ein Zeichen für Abrieb der Lager oder Zähne und Vorsicht ist geboten. Einer Sichtprüfung unterzieht man auch äußere Gummiteile wie beispielweise Faltenbälge am Z-Antrieb. Sie müssen festsitzen und dürfen keine Risse oder Löcher haben, durch das Wasser eindringt. Bei Wellenanlagen checkt man den Wellendurchgang am Rumpf auf Dichtigkeit. Ein paar Wassertropfen nach der Probefahrt sind kein Problem. Ob die Wellenlager zu viel Spiel haben, merkt man durch Vibrationen und Brummen bereits bei der Probefahrt. Gleiches gilt für die Schaltung. Schon auf den ersten Fahrmetern merkt man, ob die Schaltung leichtgängig und exakt funktioniert oder ob sie hakelt oder ausgeleiert ist. Lässt sich Z-Antrieb oder Außenborder ohne zu rucken oder hängen zu bleiben heben und senken, ist der Powertrimm in Ordnung. Trimmklappen werden auf gleiche Art und Weise geprüft. Kleine Außenborder mit Trimmelbolzen müssen sich leicht per Hand heben und senken lassen.

TIPP: Angefressene Opferanoden sind ein Zeichen für guten galvanischen Korrosionsschutz. Angefressene Antriebe, Wellen und Propeller dagegen nicht.

Tankanlage - Mit Nase und Augen

Bei der Kraftstoff-Anlage ist die Nase gefragt. Soll heißen: Riecht es auf dem Boot nach Diesel oder Benzin, ist vermutlich was mit die Tankanlage nicht in Ordnung. In diesem Fall dürfen aus Sicherheitsgründen keine Motoren starten, bevor man den Fehler nicht gefunden hat. Doch wenn es auch nicht nach Kraftstoff riecht, heißt das noch lange nicht "alles in Ordnung"; denn besonders an den Anschlüssen haben Schläuche häufig Risse. Deshalb alle Schläuche auf Beschädigung und festen Sitz prüfen. Die Tankkontrolle ist bei einigen Booten durch den Einbau unter dem Cockpitboden nicht möglich. Hier sollte man sich Einbaupläne, soweit noch vorhanden, ansehen. Zu den Pluspunkten einer Kraftstoffanlage zählen Absperrhahn, separater Filter mit Wasserabscheider, gesicherter Tankdeckel und beim Benzinmotor ein Lüfter, auch Blower genannt.

boote

Tipps für den Gebrauchtbootkauf.

Frischwasser- oder Fäkalien-Tankanlage prüft man, soweit möglich, auf Undichtigkeiten. Außerdem zapft man an allen Hähnen Wasser, um die Funktion der Druckwasserpumpe und der Abflüsse zu prüfen.

TIPP: Ab dem Jahre 2005 müssen auf der Ostsee auch Gebrauchtboote mit Pump-WC einen Fäkalientank haben. Also checken, ob sich eventuell ein Tank ohne Aufwand nachrüsten lässt.

Alle zwei Jahre

Gasanlagen darf nur der Fachmann mit einer Spezialausrüstung prüfen. Die Überprüfung der gesamten Anlage muss alle zwei Jahre wiederholt werden. Ist mit der Anlage alles in Ordnung, gibt es eine Plakette, die man meist in der Nähe der Gasflasche oder den Absperrventilen findet. Auf dieser Plakette ist wie bei der Auto-TÜV-Plakette der nächste Prüfungstermin angegeben. Das heißt, ein Blick auf die Plakette informiert sofort, ob die Anlage noch abgenommen ist.

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

Lenkung - Nicht zuviel Spiel

Bei der Lenkung kommt es darauf an, dass sie sich leicht drehen lässt und nicht zuviel Spiel hat. Es gibt Pinnensteuerung, Seil-, Kabel-, Servo- und Hydrauliklenkungen. Die Leichtgängigkeit prüft man bei allen am besten während der Fahrt, denn dann treten am Ruder, Z-Antrieb und Außenborder höhere Lenkkräfte auf als im Stand. Ursachen für eine schwergängige Lenkung sind Korrosion und Fehler in der Steuerungs- oder Übertragungsmechanik. Kleine Außenborder haben eine Schraube zum Einstellen der erforderlichen Lenkkraft. Hydraulische Lenksysteme müssen auf Undichtigkeiten untersucht werden. Zuviel Spiel in der Lenkung entsteht durch ausgeschlagene Lager oder Befestigungsbolzen. Auch eine falsche Einstellung kann die Ursache sein.

TIPP: Prüfen des Lenkspiels: Dreht man nur gering das Lenkrad, müssen sich Z-Antrieb, Außenborder oder Ruderblatt direkt mitbewegen.

boote

Tipps für den Gebrauchtkauf.

Keine Angst vorm Strom

Um die Elektrik eines Gebrauchtbootes zu beurteilen, muss man kein Fachmann sein. Zwei Hauptpunkte gilt es zu beachten: 1. Funktion, 2. Optik. Als erstes prüft man die Funktion aller elektrischen Geräte wie Lenzpumpe, Scheibenwischer, Horn usw. Ist sie einwandfrei gegeben, schaut man hinter die Kulissen. Hier sollten die Leitungen ordentlich verlegt sein. Das heißt: gebündelt und gehaltert. Die Isolation darf nicht brüchig sein, Korrosion an Schalterkontakten, Steckverbindern oder am Sicherungs-Kasten muss nicht dramatisch sein, zeigt aber mangelnde Pflege. Als nächstes prüft man die Batterie. Sie sollte sauber und stabil gehaltert sein. Oft kann man das Einbaudatum kleinen Aufklebern entnehmen, auf denen zumindest das Kaufdatum angegeben ist.

TIPP: Herkömmliche Blei-Säure-Batterien dürfen nicht älter als 5 Jahre sein, wartungsfreie Gelbatterien halten wesentlich länger und können auch nach 10 Jahren noch durchaus in Ordnung sein.

Kunststoffboot - Beulenpest oder nicht?

Ein Boot zu kaufen, ohne das Unterwasserschiff gesehen zu haben, bedeutet Risiko. Bei Trailerbooten ist die Besichtigung meist unproblematisch. Schwere Boote müssen jedoch gekrant werden. Zusätzliche Kosten gehen in der Regel zu Lasten des Käufers. Eine andere Lösung: Kommt ein Kaufvertrag zustande, übernimmt der Verkäufer die gesamten Krankkosten oder beide teilen sich die Unkosten.

Im wesentlichen achtet man auf Bläschen, Ablätterungen und Risse. Doch nicht jedes Bläschen heißt automatisch Osmose-Krankheit. Osmose erkennt man nach dem Aufstechen der Bläschen an einem säuerlichen Geruch. In geringer Anzahl lassen sie sich meist noch selbst reparieren. Spezielle Reparatur-Kits hält der Fachhandel bereit. Ist der Rumpf aber mit Beulen übersät, hilft nur eine teure Komplettanierung vom Fachmann. Ablätternde Farbe deutet auf mangelhafte Untergrundbehandlung hin, wie ungenügendes Anschleifen, falsche Grundierung oder falsch verarbeitetes Antifouling.

Kleine Risse, beispielweise im Bereich des Außenborderspiegels, deuten auf eine Überbeanspruchung des Bootes hin, wie überdimensionierte Motoren. Große Oberflächen-Risse am Rumpf sind ein Hinweis auf Reparaturstellen, auf denen die Spachtelmasse nicht mehr hält.

TIPP: Lackierung im Rumpf-Überwasserbereich mit Apfelsinenhaut-Aussehen, deutet auf selbstlackierte Oberfläche mit der Rolle hin.

boote

Tipps für den Gebrauchtbootkauf.

Edelstück oder Feuerholz?

Bei Holzbooten gibt es zwei unterschiedliche Rumpf-Materialien. Massivholz und wasserfestes Sperrholz. Massivholzboote müssen im Gegensatz zu Sperrholzbooten vor der ersten Fahrt im Frühjahr eine Zeitlang im Wasser liegen, damit das Holz aufquillt und der Rumpf dicht wird.

Beide Bootstypen sind ohne spezielle Fachkenntnisse am schwierigsten zu beurteilen. Denn marode und faule Stellen lassen sich nicht immer einfach erkennen, vor allem bei farbiger Lackierung. Bei farblos lackiertem Holz deuten dunkle Stellen auf eingedrungene Feuchtigkeit hin. Doch wie stark das Holz unter dem Lack angegriffen ist, kann man nur schwer beurteilen. Soll heißen, muss das Holz ersetzt werden oder reicht gründliches Abschleifen und neu streichen?

TIPP: Holzboote sind sehr schwer zu beurteilen. Deshalb zahlt es sich aus, stets einen Sachverständigen mit speziellen Holzkenntnissen einzuschalten.

Außen und innen

Ein Stahl-Boot ist nicht nur von außen rostgefährdet, sondern auch im Innenbereich. Hier stellen Schwitz- und Bilgenwasser harte Ansprüche an die innere Grundierung. Stahlwände innen zu begutachten, ist durch Verkleidungen und Isolierung schwierig. Will man darüber mehr wissen, beispielsweise über die wichtigen Schweißnähte, sollte man einen Sachverständigen einschalten.

Die Außenhaut ist dagegen, vorausgesetzt das Boot steht an Land, leichter zu begutachten. Rostbeulen und -flecken sind gut erkennbar. Ein Stahlrumpf kann aber nicht nur durch Rost, sondern auch durch so genannte galvanische Korrosion angefressen werden. Besonders die Umgebung von metallischen Bordauslässen ist genauer zu kontrollieren. An diesen Ausgängen sind in der Regel Opferanoden installiert. Sehen diese aus wie neu, funktionieren sie nicht. Dann hat vermutlich das Boot selbst gelitten.

TIPP: Stahlboote mit tiefem Rostfraß brauchen in der Regel eine kostspielige Sanierung. Kleine Beulen oder Dellen am Rumpf lassen sich dagegen leicht selbst beheben.

Sachverständige - Universal-Fachleute Mangelware

Wenn man sich bei der Beurteilung eines Bootes nicht sicher ist, kann man einen unabhängigen Sachverständigen einschalten. Allerdings macht es wenig Sinn bei einem Boot für beispielsweise 10 000 DM, weil hier die Kosten für ein Gutachten nicht im Verhältnis zum Kaufpreis stehen. Liegt ein Boot dagegen bei 100 000 DM, sieht die Sache schon anders aus. Zu klären ist zunächst die Frage, auf welchem Gebiet der Sachverständige spezialisiert ist; denn ein Holzspezialist muss nicht unbedingt Stahl-Experte sein. Im Zweifel lässt man sich Referenzen geben.

boote

Tipps für den Gebrauchtbootkauf.

Wer einen Sachverständigen beauftragt, sollte ihm im Vorwege den Boots- und Motortyp mitteilen, damit er sich entsprechend vorbereiten kann. Auch die Angabe, was geprüft werden soll, ist vorher zu klären, damit er eine entsprechende Kostenveranschlagung macht.

TIPP: Beim Arbeitskreis Sachverständige des BWVS (Bundesverband Wassersportwirtschaft, Gunther-Pluschow-Str. 8, 50829 Köln, Tel.: 02 21 / 59 57 10)

kann man sich eine Liste mit Sachverständigen und deren Spezialgebiet bestellen.

Reparaturen - Rechnungen sind hilfreich

Sind Rumpf-, Antrieb- oder sonstige Technik- Reparaturen durchgeführt worden? Das heißt aber nicht, dass reparierte Boote nichts taugen. Doch nur, wenn Fachleute am Werke waren. Bei einem älteren Motor kann man eine kurz vorherige Generalüberholung sogar zu den Pluspunkten zählen.

Entscheidend für alle Reparaturen aber sind Belege, wer sie wie durchgeführt hat. Hat der Verkäufer solche Rechnungen nicht, ist Vorsicht angesagt, nach Gründen zu fragen. Weist die Rechnung nur das Material aus, bleibt die Frage, wer die Arbeiten durchgeführt hat. Das kann der Eigner selber gewesen sein oder ein Bekannter. Ob diese Personen die Reparaturen fachgerecht ausgeführt haben, können Nicht-Fachleute nur schwer beurteilen. Im Zweifelsfall sollte man bei großen Reparaturen einen Sachverständigen hinzuziehen.

TIPP: Bei Vertragsabschluss immer Alt-Rechnungen mitnehmen, so kann man selber beim Wiederverkauf die Reparaturen nachweisen.

Mit der Lupe unterwegs

In unserer „Checkliste“ finden Sie eine Aufstellung der wichtigsten Beurteilungspunkte eines Bootes über und unter Deck. Zu jedem Objekt werden stichwortartig Hinweise gegeben, auf die man achten sollte. Beim Bootsdeck muss man besonders auf Lack oder Gelcoat achten, denn beides altert durch Umwelteinflüsse. UV-Strahlung macht die Oberflächen matt oder kreiidet Gelcoat sogar aus. Das sind Schönheitsfehler, die man selber mit Geduld und Politur wieder hinkriegt. Abgeplatzte Ecken, tiefe Kratzer und Risse lassen sich dagegen nicht so einfach ausbessern.

Bei größeren Schäden ist sogar eine Komplettlackierung nötig. Ein weiterer wichtiger Punkt sind die Metallbeschläge. Hier ist besonders auf Rost und auf Befestigungspunkte zu achten. Befestigungsschrauben müssen festsitzen, dürfen nicht rosten und gehören zur Kategorie Durchgangsschrauben. Gleiches gilt für die Befestigungen von Türen und Klappen unter Deck. In den Wohn- und Schlafräumen ist der größte Feind Feuchtigkeit und schlechte Lüftungsmöglichkeiten. Beides macht das Boot muffig und damit unwohnlich.

TIPP: Findet man einen Kritikpunkt, gleich nach seinen Ursachen fragen, um den Schaden abschätzen zu können.

boote

Tipps für den Gebrauchbootkauf.

Kaufpreis - Was ist reell?

In der Regel fordert der Verkäufer einen höheren Preis, als der Käufer bereit ist zu zahlen. Irgendwann trifft man sich meistens in der Mitte. Um über den Preis eines gebrauchten Bootes mehr in Erfahrung zu bringen, bietet die so genannte Schwacke-Liste hilfreiche Anhaltspunkte. Die dort genannten Preise sind allerdings Händler-Einkaufspreise ohne Mehrwertsteuer und liegen an der unteren Preisskala. Man bekommt diese Liste bei Eurotax Schwacke, Wilhelm-Röntgen-Str. 7, 63477 Maintal. Eine zweite Möglichkeit: Das Studieren des Marktes in Anzeigen und bei Gebrauchboothändlern. Dabei vergleicht man die Preise von Booten gleichen Typs mit etwa identischen Daten wie Baujahr, Länge, Breite, Gewicht und Motorisierung. Schwierig ist die Taxierung bei Oldtimern, weil Vergleichsboote selten sind. Hier ist es meistens von Vorteil, einen Sachverständigen einzuschalten. Eine Streitfrage seither lautet: Was ist das Zubehör wert? Eine Faustregel: Neue Sachen, dazu zählen Dinge bis zu 2 Jahre alt, haben einen Preisabschlag von etwa 50 Prozent. Ältere Sachen gehen nach und nach aufs Boot über. Soll heißen, der Zubehör-Aufschlag tendiert über die Jahre gegen null.

TIPP: Fällt bei mehreren Angeboten ein Boot preislich nach unten aus dem Rahmen, muss das kein Schnäppchen sein. Meist sind diese Boote nicht so gut in Schuss wie die teureren Kollegen und das gesparte Geld geht für Reparaturen drauf.

Auslandskauf - Steuer bezahlt?

Ist eine Schlüsselfrage, denn wenn nicht, muss der Käufer für die nicht gezahlte Mehrwertsteuer aufkommen. Für Neuboote, die nach dem 1. 1. 1985 verkauft und in die Staaten der Europäischen Union eingeführt wurden, besteht diese Mehrwertsteuer-Pflicht. Das heißt für den Käufer, er muss sich einen Beleg geben lassen. Als Mehrwertsteuernachweis gelten: Kaufvertrag, Bestätigung durchs Finanzamt oder das sogenannte EU-Einheitspapier. Außerdem ist beim Auslandskauf zu beachten, dass der Vertrag nicht unter deutsches Recht fällt, sondern unter das des jeweiligen Landes. Im Streitfall findet der Prozess nicht in Deutschland statt sondern im Ausland nach deren Recht.

TIPP: Bevor man einen Ausland-Vertrag unterschreibt, sollte ihn ein dort ansässigen Anwalt (möglichst deutschsprachig) prüfen.

boote

Tipps für den Gebrauchbootkauf.

Kaufabwicklung - Bares ist Wahres

Sind sich Käufer und Verkäufer über den Preis einig, müssen noch Papierkram, Zahlung und Übergabe geregelt werden. Ein "Muss" ist der schriftliche Vertrag. Der beste Weg beim Privatkauf, man besorgt sich einen Mustervertrag, der die wichtigsten Dinge regelt. Was unter keinen Umständen im Vertrag fehlen darf: Dass das Boot unbeschränktes Eigentum des Verkäufers ist und keine Forderung irgendwelcher Art von Dritten bezüglich des Bootes besteht.

Gebrauchboothändler haben ihre eigenen Verträge. Hier ist im wesentlichen auf die Gewährleistungsklausel zu achten, denn auch ein Gebrauchboot hat laut BGB (Bürgerliches Gesetzbuch) ein 1/2 Jahr Gewährleistung. 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, die Geld-Überweisung 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 Boot erst, wenn das Geld dort eingegangen ist. Der Verkäufer wiederum hat erst Zugriff auf das Geld, wenn das Boot übergeben wurde.

TIPP: Neuboote die nach dem 16.6.1996 verkauft wurden, müssen ein CE-Zeichen haben.

Versicherung - Nebensache?

Versicherungen sind für Freizeitboote nicht obligatorisch. Dennoch kommt der Käufer an dem Thema nicht vorbei. Zu klären bleibt zunächst, ob eine Haftpflicht- oder Kaskoversicherung besteht.

Die Haftpflichtversicherung geht nicht auf den Käufer über. Sie erlischt beim Verkauf automatisch. Es sei denn, der Versicherer 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 sowohl der Verkäufer als auch der Käufer ihre Versicherungen über den Eigentumswechsel informieren.