



SECONDHAND-BOOT

Kauf ohne Risiko

Wer ein gebrauchtes Boot kaufen will, braucht vor allem zwei Dinge: Geduld und eine möglichst aussagekräftige Checkliste. Letztere ist die ideale Grundlage, einen realistischen Preis auszuhandeln und sich vor unangenehmen Überraschungen zu schützen. Im ersten Teil unseres Gebrauchtfoot-Spezials sagen wir Ihnen, worauf Sie als Käufer achten müssen. Ein Bericht von Michael Bohmann

Das Angebot ist geradezu unglaublich: „Für Kurzentschlossene“ wird eine „etwa 20 Jahre alte, in gutem Zustand befindliche IW 31 für nur 12.500 Euro“ annonciert. Dieser von dem legendären Konstruktionsbüro Sparkmann und Stevens stammende und auch aus heutiger Sicht immer noch wunderschöne Halbtonner (9,30 Meter, in Schweden gebaut) belegte Mitte der 70er-Jahre auf zahlreichen Regatten vorderste Plätze und bewies dabei auch hervorragende Seetüchtigkeit. Für viele Segler ein Traumschiff, aber auf Grund seines hohen Preises für die meisten unerreichbar –

Fotos: Michael Bohmann

so auch für Uwe Paulsen. Er greift zum Telefon und hat umgehend den Eigner an der Strippe.

Die erste Frage gilt natürlich dem günstigen Preis. Er hätte eine Erbschaft gemacht, wolle sich ein wesentlich größeres Schiff für eine Weltumsegelung kaufen und brauche nun dringend diesen Betrag, da das Schiff, ebenfalls ein Schnäppchen, sonst weg sei. Aus diesem Grunde bitte er auch darum, den Kaufpreis gleich in bar mitzubringen. Das klingt plausibel, zumal der Eigner einen recht unbedarften Eindruck macht, so als hätte er von dem wirklichen Wert seines Schiffes keine Ahnung.

Nach einer schlaflosen Nacht und nachdem Paulsen die skeptischen Fragen seiner Frau und eines Segelfreundes vom Tisch gefegt hatte, steht der erfahrene Skipper und noch Eigner einer Varianta am nächsten Morgen pünktlich um zehn Uhr auf dem Steg vor seinem Traum.

Das Boot sieht tadellos aus. Zwar ist das Gelcoat schon etwas matt geworden. Aber die Beschläge, das laufende und stehende Gut sind in einem ordentlichen Zustand. Der Eigner, ein unbeholfen wirkender, dicklicher junger Mann begrüßt ihn freundlich und weist gleich darauf hin, nur zwei Stunden für den Probeschlag Zeit zu haben, da sich verständlicherweise noch viele weitere Interessenten angemeldet hätten. Man läuft sofort aus. Mühsam, hustend und stotternd springt der Diesel an und mit einem blauen Wölkchen im Kielwasser geht es bei strahlendem Sonnenschein und leichter Brise in die Kieler Förde. Die Segel werden gesetzt. Das Groß weist mit seinen vielen Falten auf ein höheres Alter hin, aber dafür steht die erst drei Jahre alte Genua tadellos ...

Um eine lange Geschichte kurz zu machen: Unter dem Motto „Liebe macht blind“ erwarb Paulsen das Boot „wie besehen“. Doch der Traum wurde bald darauf zum Albtraum: Über die losen Kielbolzen zog das Boot bereits bei leichtem Seegang jede Menge Wasser. Als es am Kran hing, wiesen mehrere tiefe Dellen im Kiel auf Grundberührungen hin. Außerdem war es über eine halbe Tonne schwerer als es sein sollte: Soviel Wasser hatte das mit Osmose befallene Laminat bereits aufgenommen. Durch Verklebung der Bordwand mit Auslegeware war das Schiff von innen extrem feucht, die gesamte Elektrik verrottet und hinter dem Teppich das Laminat teilweise schwammig geworden. Der Motor musste dringend generalüberholt werden ... und so

weiter. Nachdem Paulsen innerhalb von drei Jahren harter Arbeit fast den gleichen Betrag der Kaufsumme an Reparaturarbeiten in das Schiff investiert hatte, gab er schließlich auf und war heilfroh es an einen Bastler für ein paar Tausend Mark loszuwerden.

So kann es gehen – mit den sogenannten „Schnäppchen“! Sicherlich ist dieses ein krasses Beispiel, aber leider kein Einzelfall. Trotzdem muss die Entscheidung für ein Gebrauchtfoot deswegen nicht mit einem übermäßigen Risiko verbunden sein – vorausgesetzt man verfügt über genügend Sachverstand. Wer jedoch nicht das notwendige



Starke Schäden, die kostspielige Reparaturen nach sich ziehen, sollten vorher vom Eigner behoben werden



Unsachgemäße Reparaturen des Eigners, wie hier das Dichten des Fensters, sollten nicht akzeptiert werden



Das Gelcoat ist matt, das Blau vollkommen verwittert: Ohne neuen Anstrich sollte man von einem Kauf absehen

Wissen besitzt, sollte lieber einen Sachverständigen anheuern. Dann erhöht sich zwar etwas der Kaufpreis (etwa 800 Euro pro Tag plus Reiskosten und wenn gefordert zuzüglich Berichterstellung). Aber dann kann man weit gehend sicher gehen, nicht über den Tisch gezogen zu werden. Vor allem bei größeren Schiffen mit aufwändiger Technik, die von relativ unbekanntem Werften stammen, wird die Begutachtung durch einen Sachverständigen sich allemal auszahlen. Denn hier ist die Gefahr gravierender, verdeckter Mängel am größten.

Genau genommen gibt es keine Yacht ohne Mängel. Die Frage ist nur, wie viele von ihnen gibt es und was kostet ihre Beseitigung. Ab einem gewissen Alter bestimmt der Wartungszustand den Wert. Wenn beispielsweise eine 25 Jahre alte Yacht angeschafft werden soll, die mehr oder weniger noch im Originalzustand ist, kann man davon ausgehen, dass sie gründlich überholt werden muss. Die Kosten hierfür können dann leicht den Anschaffungspreis erreichen oder ihn sogar überschreiten. Diese Ausgaben bekommt man beim Wiederverkauf nur dann wieder, wenn es sich um ein gängiges Schiff handelt mit generell gutem Wiederverkaufswert. So wechseln einige Yachten heute den Eigner für denselben Betrag, der beim damaligen Neukauf entrichtet wurde.

Sonst spricht aber viel für den Erwerb eines Gebrauchtfootes. Das Angebot ist, insbesondere zurzeit, riesig und damit äußerst günstig. So bekommt man nicht nur viel Schiff fürs Geld, sondern meist auch eine umfangreiche, erprobte Ausrüstung – inklusive der Beseitigung aller Kinderkrankheiten. Gerade letzteres ist ein schlagkräftiges Argument. Viel Zeit und viel Ärger ist oft damit verbunden, ein neues Boot so hinzuschrauben, dass es den Anforderungen auf See entspricht. Die Ausrüstung ist ebenfalls nicht zu verachten. Für eine neues Boot ist meistens viel teure Ausrüstung zu beschaffen und die verliert Ihren Wert am schnellsten und zählt nach bereits kurzer Zeit kaum noch.

Ein weiteres, wichtiges Argument: Der Wertverlust eines Gebrauchtfootes ist gegenüber dem eines Neubaus erheblich geringer. Auf den folgenden Seiten finden Sie eine Checkliste, die wir in Zusammenarbeit mit einem Sachverständigen ausgearbeitet haben. Auf ihr sind alle wichtigen, zu prüfenden Punkte enthalten, die in ihrer Summe ein recht genaues Bild über den

Zustand des Schiffes und seiner Mängel geben kann. Um ihre Bewertung übersichtlich zu gestalten, haben wir die betreffenden Kästchen in Gelb und Rot gehalten: Gelb steht für Mängel, über die man mit dem Eigner verhandeln und die zu Preisnachlässen führen sollten; Haken Sie jedoch einen rotumrandeten Kasten ab, handelt es sich um einen gravierenden Mangel, zu dessen Behebung sich der Eigner vor dem Kauf schriftlich verpflichten sollte. Es sei denn, als Käufer ist man in der Lage oder dazu bereit, solche Schäden selbst zu reparieren und sie dem Eigner in Rechnung zu stellen. Weiterhin haben wir die Checkliste in zwei Kapitel unterteilt: In dem einen sind alle Punkte für die Besichtigung an Land und in dem anderen alle für die Probefahrt aufgeführt. Hierzu einige Erklärungen:

Wenn das Schiff an Land steht

Stressrisse: Sie verlaufen strahlenförmig, beispielsweise von einer Wincsbasis, von den Füßen der Relingsstützen oder von spitz zulaufenden Fensterscheiben aus, und weisen auf Lastspitzen des Materials (Stresszonen) hin. Über diese – spinnenwebfeinen – Risse kann auf Dauer Wasser kapillar ins Laminat eindringen und es schwächen. Daher sollten sie mit Gelcoat oder Epoxiprimer versiegelt werden. Lässt sich jedoch die betreffende Relingsstütze hin und her bewegen, so dass sich der Bereich im Deck verformt, ist dies ein ernster Mangel, dessen Instandsetzung erhebliche Kosten nach sich zieht. Dann hat sich durch häufige Überlastung die Verankerung (Verstärkungsplatte unterhalb des Decks) losgearbeitet und muss mit relativ großem Aufwand neu laminiert werden. Ein anderer Grund: Die Werft hat keine Verstärkungsplatten einlaminiert.

Dichtungen an Luken und Fenstern: Das Erneuern der Dichtungsmasse an Fenstern ist eine zeitaufwändige, mühselige Arbeit, die man besser einem Fachmann überlassen sollte. Sonst sieht das Ergebnis leicht sehr unschön aus. Auch das Erneuern schadhafter Dichtungsgummis an Luken sollte dem Eigner auferlegt werden und gehört zur ganz normalen Wartung dazu.

Wanten: Geknickte Drähte können nicht akzeptiert werden, da sie durch kristalline Veränderung des rostfreien Stahl zu einer Schwächung der Wanten führen. Das gleiche gilt für verbogene Wantenspanner.



Die Beschläge des Mastes und Baums müssen besonders sorgfältig auf Korrosion und Verschleiß geprüft werden



Wenn bereits die äußeren Bedienelemente des Motors so aussehen – wie mag es dann dahinter sein!



Mechanik der Faltpropeller prüfen: Auf älteren Schiffen ist sie häufig abgenutzt, Reparaturen sind teuer

Walzterminals der Wanten: Bei gebrochenen Drähten an oder Risse in der Hülse des Terminals muss das gesamte Want ausgewechselt werden.

Nieten: Korrodierte Nieten an den Mast- oder Baumbeschlägen müssen erneuert werden.

Mastkabel: Sind sie stark korrodiert oder gebrochen, ist das ganze Kabel auszuwechseln.

Osmose: Ist keine Osmosevorbeuge durch die Beschichtung eines Epoxiprimers vorhanden, sollte der Rumpf mit einem Feuchtemesser vom Eigner durch

einen Fachmann geprüft und das Ergebnis schriftlich vorgelegt werden.

Jede Art von Osmose sollte der Eigner vorher durch einen Fachmann beseitigen lassen.

Dellen am Kiel: Sie weisen auf Grundberührung hin. Ist dies der Fall, muss man den Bereich der Kielbolzen wie den der Bodenwangen sorgfältig auf Risse oder Verformungen untersuchen. Findet man solche, sollte man lieber vom Kauf Abstand nehmen.

Befestigung des Ruderblattes: Hat das Ruderblatt Spiel, sollte dies von einem Fachmann behoben werden.

Saildrive: Starke Korrosion am Gehäuse und/oder eine brüchige, lose Gummimanschette sollte man ebenfalls nicht akzeptieren, da die notwendige Überholung sehr aufwändig werden kann.

Seeventile aus Messing oder Bronze: Zeigen sie deutliche Spuren von Korrosion (Löcher oder hellrote Stellen, die auf „auskuppfern“ hinweisen) müssen sie ausgetauscht werden. Dies gilt vor allem für Ventile mit Handrad: Sie können durch Korrosion plötzlich nicht mehr Schließen, oder auseinander fallen.

Wellenanlagen: Sind die Buchsen wassergeschmiert dürfen sie etwas Spiel haben. Werden sie über eine Stopfbuchse mit Fett geschmiert, muss das Spiel sehr gering sein. Sonst sind sie ausgeschlagen und müssen erneuert werden.

Zinkanoden: Starke Korrosion weist auf gefährlichen Kriechstrom hin. In einem solchen Fall sollte die elektrische Anlage unbedingt von einem Fachmann geprüft werden.

Gasanlage: Verrostete Flaschen, Korrosion an den Anschlüssen und Ventilen oder poröse Leitungen sind nicht zu akzeptieren. Die Anlage muss ausgetauscht werden.

Der Check auf dem Probeschlag

Motor beim Kaltstart. Springt er unwillig und nur schwer an, sollte die Ursache von einem Fachmann ermittelt werden. Dies gilt auch für die weiteren Mängel wie:

- unrunder Lauf mit deutlich spürbaren Vibrationen oder wenn ...
- die Betriebstemperatur bei Marschfahrt nicht erreicht wird,
- der Öldruck zu gering ist,
- die maximalen Umdrehungen nicht erreicht werden,

Interview mit Peter Wrede Experte für Spritzlackierung und Unterwassersanierung



Polieren zwecklos: Hier bringt nur eine neue Lackschicht den alten Glanz zurück

segeln: Ab welchem Zustand lohnt sich eine Lackierung der Außenhaut?

Peter Wrede: Prinzipiell ist das Geschmackssache. Viele Yachten haben vom Werk aus nur Gelcoat und keine Lackierung. Je nach Pflege, Qualität und UV-Belastung ist das eine Gelcoat vielleicht schon nach drei, ein anderes aber erst nach sieben Jahren überholungsbedürftig. Wenn die Außenhaut dann aber im Laufe der Zeit ausgebleicht ist, rissig oder von unzähligen Überarbeitungen dünn geschliffen wird, steht eine Lackierung an.

segeln: Mit welchen Kosten muss man bei einem 10-Meter-Schiff für die Lackierung des Freibords rechnen?

Peter Wrede: Etwa 4000 Euro (plus MwSt.). Dafür erhält der Kunde bei Bedarf ein Gelcoat-Refit und eine Spritzlackierung mit Polyurethan-Lack. Durch das Hochdruck-Spritzverfahren erzielen wir eine hohe Schichtstärke, die etwa 30 Handlackierungen entspricht. Diese zwei-Komponenten-Beschichtung ist sehr abriebfest, brilliant und braucht viele Jahre nicht poliert zu werden.

segeln: Ein häufiges Problem ist Osmose. Wie erkennt der Käufer, ob das Schiff befallen ist oder nicht?

Peter Wrede: Beinahe jede GFK-Yacht zieht während der Saison Wasser. Je nach Verarbeitungsqualität des Laminates mehr oder weniger. Wenn von der Werft aus keine Dampfsperre aus Epoxidharz vorhanden ist, nimmt ein Laminat viel Wasser auf. Dadurch kann sich Osmose bilden. Ein Anzeichen dafür sind Bläschen am Unterwasserschiff.

Aber nicht jede Blase bedeutet Osmose. Vereinzelt Blasen können auch durch Beschichtungsfehler des Gelcoats/Lacks entstehen. Wenn man die Blasen aufsticht, eine stechend riechende Flüssigkeit austritt und das nackte Laminat zu sehen ist, ist die Diagnose klar. Außerdem muss der Käufer bei der Besichtigung beachten, dass Osmosebefall im Frühjahr schwierig zu erkennen ist. Wenn nämlich das Schiff über den Winter austrocknet, bilden sich Osmosebläschen stark zurück und sind eventuell mit bloßem Auge nicht zu erkennen. Ein Schleiftest, bei dem nur punktuell Abrieb am Unterwasserschiff zu erkennen ist, bringt hier Gewissheit. Hierfür sollte aber unbedingt ein Schleifblock verwendet werden, damit das Papierplan aufliegt. Eine weiterer Anhaltspunkt ist der Test mit einem Feuchtigkeitsmessgerät. Ergibt die Prüfung selbst nach der Trocknungsphase noch relativ hohe Werte, besteht zumindest erhöhte Osmosegefahr. Jede Werft hat ein solches Gerät für einen ersten Check parat. Wer es noch genauer wissen will, lässt die Messungen von einem Sachverständigen durchführen und interpretieren.

segeln: Wann muss der Käufer eine Osmosesanierung durchführen lassen und was kostet sie?

Peter Wrede: Wenn Osmose diagnostiziert wird, geht an einer Sanierung kein Weg vorbei. Lokal begrenzte Osmose gibt es nicht. Der Preis für ein zehn-Meter-Schiff liegt etwa bei 6000 Euro (plus MwSt.).

Infos: P. Wrede Yachtlackierung, 22880 Wedel, Tel. 04103/917 20, www.yachtlackierung.de



Im roten Bereich: Peter Wrede misst die Feuchtigkeit in einem Bootsrumpf

• der Motor nach Erreichen der Betriebstemperatur qualmt.

Tipp: Lassen Sie vom kalten Motor ein Kompressionsdiagramm machen und von einem Sachverständigen prüfen. Auch eine Ölanalyse kann sehr genaue Auskunft über den Zustand des Motors geben.

Lichtmaschine und Regler: Ihre einwandfreie Funktion prüft man mit dem Ampere- und Voltmeter: Unmittelbar nach dem Start sollte der Voltmeter eine niedrige Spannung von knapp über zwölf Volt und der Amperemeter maximale Stromstärke anzeigen. Nach etwa einer Viertelstunde wird dann maximale Spannung (knapp über 14 Volt) angezeigt, während die Nadel des Amperemeters fast die Nullmarke erreicht. Ist dies der Fall, arbeiten beide Geräte einwandfrei und signalisieren außerdem den guten Zustand der Starterbatterie.

Treibstoffvorfilter und Wasserabscheider. Am Ende der Motorfahrt (nach etwa einer Stunde) leuchtet man mit einer Taschenlampe das Glas des Filters an. Es muss frei von Verunreinigungen und Wasser sein. Wasser ist durch eine helle Schicht unterhalb des Treibstoffes sichtbar. Die Reinigung eines verschmutzten Tanks ist meist umständlich, aufwändig und sollte deshalb vom Eigner vorgenommen werden.

Vorsicht: Wenn eine Yacht lange gestanden hat, können Bakterien im Diesel sein. Sie produzieren Paraffin, das den Treibstofffilter zusetzt. Seitdem immer umweltfreundlichere Kraftstoffe auf den Markt kommen, nehmen die Bakterien im Diesel deutlich zu.

Ruderanlage: Legen Sie bei langsamer Rückwärtsfahrt das Ruder jeweils hart Backbord und Steuerbord. Dabei muss sich das Ruder ohne zu klemmen ruckfrei bewegen lassen.

Getriebe: Zur Prüfung fährt man ein Notmanöver, indem der Gashebel bei Marschfahrt zügig (nicht ruckartig!) auf Vollzurück gelegt wird. Das Umsteuern muss sich einwandfrei – also ohne Kraftaufwand, starke Vibrationen und lautes Geräusch – durchführen lassen. Gleichzeitig kann man dabei die einwandfreie Funktion des faltpropellers prüfen.

Probesegelein nicht unter drei Windstärken

Reibungsgeräusche von losen Schotten, klemmende Türen oder Schubladen bei Lage weisen darauf hin, dass das Schiff



Stressrisse an spitz zulaufenden Fenstern sind auf älteren Schiffen häufig und sollten behoben werden



Zeigen Zinkanoden deutliche Korrosion, sind sie richtig angeschlossen und schützen Welle und Schraube

weich gesegelt wurde. Ein weiteres Indiz: Wenn im Seegang die hochgestellte Luke auf dem Vorschiff seitliche Bewegungen macht. Ist dies der Fall, sollte vom Kauf Abstand genommen werden.

Segel: Aufgeschauerte Nähte an den Latentaschen, am Achterliek, Kopfbrett, in Höhe der Salingsnocken, lose Augen oder Reffösen lassen sich ohne großen Aufwand vom Segelmacher reparieren. Ein ausgerecktes Achterliek hingegen ist der Tod des Segels. Man erkennt es an den vom Schot horn strahlenförmig und zum Achterliek parallel verlaufenden Falten und daran, dass die größte Profiltiefe in die achtere Hälfte des Segels gewandert ist und dort eine „Kralle“ bildet.

Tipp: Halten Sie für einen neuen Satz Segel finanzielle Reserven bereit. Die Lebensdauer von Segeln hängt stark von der Art und Weise der Behandlung und Lagerung ab.

Segeleigenschaften: Nach dem Eintrimmen der Segel sollte der Druck am Ruder nur leicht sein und der Ruderwinkel möglichst fünf Grad nicht überschreiten. Das Schiff muss bei einem Krängungswinkel von mindestens 30 Grad noch gut auf Kurs

zu halten sein und nicht in den Wind schießen. Wichtig ist auch die Kursstabilität: Ein Boot, das nervös am Ruder liegt und ständiges Ruderlegen erfordert, ist zum Fahrtsegeln ungeeignet. Andere Eigenschaften wie Stabilität, Segeltragevermögen, Wendewinkel oder Manöviereigenschaften sind mehr oder weniger vom gewählten Bootstyp abhängig: Je nachdem, ob der zukünftige Eigner sportliches, gemütliches Fahrtsegeln oder einen Oldtimer bevorzugt.

Reffen: Ob zum Rollen oder Binden, diese Vorrichtungen gehören zur Sicherheit und müssen einwandfrei und einfach funktionieren.

Bilge kontrollieren: Hat das Boot eine Zeitlang (mindestens eine halbe Stunde) auf Backbord- und Steuerbordbug Lage geschoben, kontrolliert man die Bilge. Sie sollte – weitgehend – trocken sein. Zieht das Schiff jedoch deutlich Wasser, weist dies auf undichte Stellen in der Rumpf-Deckverbindung oder der Kielbolzen hin. Solche Leckagen sind sehr schwer ausfindig zu machen und zu dichten. Deshalb ist in einem solchen Fall vom Kauf des Schiffes abzuraten.

Ankergeschirr: Zur Prüfung fiert man am besten die ganze Länge der Kette aus, um auch die unten liegenden, meist stärker korrodierten Kettenglieder zu kontrollieren. Verrostete Ketten lassen sich relativ preisgünstig neu verzinken. Die Kosten sollte der Eigner übernehmen. Während des Hievens hat man dann ausreichend Gelegenheit, die Ankerwinde auf einwandfreie Funktion zu überprüfen.

Ein Tipp zum Schluss: Überlegen Sie sich so genau wie möglich, für welchen Zweck Sie das Schiff suchen. Erst wenn Sie sich darüber vollkommen klar geworden sind, sollten Sie gezielt auf die Suche gehen. Denn anschließende Umbauten und Änderungen stehen oft in keinem Verhältnis zum Anschaffungspreis und sind meist nur schlechte Kompromisse.

Wir danken Stephan Semmerling, öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger für Sportbootschäden und -bewertung der Handelskammer Hamburg, für seine Unterstützung zu diesem Thema.

In der nächsten Ausgabe:

- Muster eines Kaufvertrages
- Tipps zum Verkauf eines Gebrauchtbootes
- Preisentwicklung von Serienbooten

Checkliste zur Besichtigung an Land

Bedeutung der farbigen Markierungen:

- in Ordnung
- nicht gravierende Mängel, die aber über kurz oder lang behoben werden sollten
- Mängel, die behoben werden müssen

Außenhaut:

- Zustand des Gelcoats:
 - einwandfrei
 - matte Stellen
 - Beschädigungen/Risse

Deck und Cockpit:

- Zustand des Gelcoats:
 - einwandfrei
 - matte Stellen
 - Beschädigungen
- Stressrisse im Gelcoat an den...
 - Winschkonsolen: ja nein
 - Relingsfüßen: ja nein
 - Fenstern und Luken: ja nein

Bemerkungen: _____

- Zustand der Dichtungen von Luken und Fenstern:
 - einwandfrei
 - ausreichend
 - müssen erneuert werden
- Lukenscharniere und Vorreiber:
 - leichtgängig
 - schwergängig
 - Korrosion
- Zustand der Scheiben:
 - einwandfrei
 - Kratzer
 - Risse
- Bug-Heckkorb, Relingstützen
 - einwandfrei
 - Beschädigungen
 - ausgewaschen
- Teakdeck:
 - gepflegt
 - ungepflegt

Bemerkungen: _____

Rigg:

- geknickte Drähte:
 - ja nein
- Walzterminals:
 - einwandfrei
 - Korrosion
 - gebrochene Drähte
- Wantenspanner:
 - Gewinde einwandfrei: ja nein
- Mast- und Baumbeschläge:
 - Korrosion an den Nieten: ja nein
 - Zustand: einwandfrei ausreichend schlecht
- Mastkabel:
 - einwandfrei
 - Isolierung beschädigt
 - Kabel gebrochen
- Stecker/Steckdosen:
 - einwandfrei
 - Korrosion

Bemerkungen: _____

Bereich unter Wasser:

- Osmosevorbeugung durch Epoxidprimer:
 - ja nein
- Feuchteprüfung durch Messgerät:
 - ja nein
- Blasen, die auf Osmose hinweisen können:
 - ja nein
- Zustand der Oberfläche:
 - einwandfrei
 - ausreichend
 - schlecht
- Ruderblatt, Kiel und Rumpferbindung:
 - Roststreifen an der Kiel-Rumpferbindung: ja nein
 - Zustand der Dichtung: gut mangelhaft
- Wasser im Ruderblatt:
 - ja nein
- Dellen unterhalb des Kieles, die auf Grundberührungen hinweisen:
 - ja nein
- Zustand des Ruderblattes:
 - einwandfrei
 - kleine Beschädigungen
- Korrosion an den Beschlügen:
 - ja nein
- Ruderblatt-Ruderschaftbefestigung:
 - fest mit Spiel
- Antrieb:
 - Wellenanlage und Propeller: Korrosion ja nein
 - Zustand der Wellenanoden: gut schlecht
- Saildrive:
 - Korrosion: ja nein
 - Zustand der Manschette:
 - einwandfrei
 - ausreichend
 - mangelhaft
- Mechanik/Funktion des faltpropellers:
 - einwandfrei
 - mangelhaft
- Spiel der Welle im Wellenlager:
 - kein wenig viel
- Seeventile aus Bronze:
 - Korrosion (auskuppfern): ja nein
- Zustand der Wellen/Zinkanoden:
 - stark abgebaut wenig nicht

Unter Deck:

- Verdrahtung, Sicherungen
 - Verlegung (mit Kennzeichnung) der Drähte:
 - übersichtlich
 - unübersichtlich
 - Korrosion an den Kontakten: ja nein
 - Art der Sicherungen: Automaten Schmelzsicherungen
 - Anschlusspläne vorhanden: ja nein
- Zustand der Batterien:
 - gut ausreichend schlecht
- Zustand der Polster/Bezüge:
 - gut ausreichend schlecht

Bemerkungen: _____

Checkliste für den Probeschlag

Unter Motor:

- **Hafenmanöver:**
 - Kaltstart des Motors:
 willig zögernd unwillig
 - Vibrationen, ruppiger, unrunder Lauf:
 stark deutlich wenig
 - Geräuschentwicklung:
 laut leise
 - Betriebstemperatur wird erreicht:
 ja bleibt 10° darunter bleibt mehr als 10° darunter
 - Öldruck:
 optimal bis 10% weniger mehr als 10% weniger
- **Sinkt der Öldruck nach Vollgasfahrt unter die Mindestgrenze?**
 ja nein
- **Werden maximale Umdrehungen erreicht?**
 ja nein
- **Rauchentwicklung bei Marschfahrt:**
 sehr wenig blauer Rauch schwarzer Qualm
- **Funktionieren folgende Instrumente einwandfrei?**
 - Drehzahlmesser: ja nein
 - Voltmeter: ja nein
 - Amperemeter: ja nein
 - Öldruckmesser: ja nein
 - Lichtmaschine/Regler: ja nein(mit Volt- und Amperemeter prüfen)
- **Notmanöver:** Umsteuern von Vollvoraus auf Vollzurück?
 einwandfrei schwergängig nicht möglich
- **Treibstoffvorfilter:**
 sauber leicht verschmutzt stark verschmutzt
- **Bilge:** Öl- oder Treibstoffspuren:
 ja nein
- **Wartungsbuch?**
 ja nein
- **Betriebsanleitung?**
 ja nein
- **Frostschutz?**
 ja nein

Bemerkungen: _____

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 zu viel
- **Festigkeit der Verbände**
 - Klemmen Schubladen und Türen beim Öffnen oder Schließen?
 ja nein
 - Qietschgeräusche durch „arbeitende“, lose Schotten, andere Verbände, Bodenbretter etc?
 ja nein
 - Luke auf dem Vorschiff aufstellen und vom Ruder über den Mast anpeilen. Macht der Deckel seitliche Bewegungen?
 ja nein

Bemerkungen: _____

Ankergeschirr

- **Funktion der Ankerwintch:**
 einwandfrei mangelhaft
- **Zustand der Ankerkette und des Ankers**
 - Verzinkung gut wenige Roststellen viele Roststellen

Rigg- und Decksausrüstung

- Zustand laufendes Gut:
 kein Verschleiß wenig Verschleiß starker Verschleiß
- Funktion der Hebelklemmen:
 gut ausreichend mangelhaft
- Funktion der Winschen:
 gut mangelhaft
- Funktion des Bindereffs und der Rollvorrichtungen:
 gut mangelhaft
- Funktion der Trimmvorrichtungen: Traveller, Holepunkte, Blöcke, Großschotführung, Achtertagspanner, Baumniederholer
 gut mangelhaft

Bemerkungen: _____

- **Toilette, Dusche**
 - Funktion: gut mangelhaft
- **Kocher**
 - Funktion und Zustand:
 gut ausreichend mangelhaft
- **Kühlanlage:**
 - Funktion und Zustand:
 gut ausreichend mangelhaft
- **Gasanlage:**
 - Funktion und Zustand Ventile, Anschlüsse, Schläuche, Flaschen:
 gut ausreichend mangelhaft
- **Pumpen:**
 - Funktion und Zustand:
 gut ausreichend mangelhaft

Notizen: _____

