

SV Büro MARINECHECK • Tilo Neumann • Gellertstr. 24 • 12489 Berlin



Sachverständiger

Tilo Neumann

Gellertstr. 24
12489 Berlin

Telefon 030 / 657 987 10
Telefax 030 / 657 987 11
Mobil 0163/796 25 75
info@marinecheck.de

Berlin, den 25. Februar 2014

Checkliste Gebrauchtbootkauf

Sehr geehrte Damen und Herren,

Prüfen Sie Ihr Wunschboot genau. Wenn Fragen bestehen sollten, können Sie uns gerne kontaktieren.

Allgemeiner Zustand

- Wirkt das Boot unaufgeräumt oder verdreckt? (Die weist meist auf einen allgemein schlechten Pflegezustand hin)
- Haben Persenning und Verdeck keine Risse?
- Finden sich Roststellen am Schiff?
- Muffiger Geruch unter Deck?

Kunststoff Rumpf

- Hat der Rumpf Bläschen, Ablätterungen oder Risse im Gelcoat?
- Hat der Rumpf Haarrisse zum Beispiel am Spiegel? (Deutet auf eine zu starke Motorisierung hin)
- Sieht die Oberfläche wie Apfelsinhaut aus? (weist auf selbstlackierte Unfallschäden hin)
- Hat das Gelcoat größere Risse oder Reparaturstellen? (Möglicherweise hält die Spachtelmasse nicht mehr)

Holz Rumpf

- Handelt es sich um einen Massivholzrumpf oder um einen wasserfesten, verleimten Sperrholzrumpf?
- Hat der Rumpf graue oder dunkle Flecken?
- Ist das Holz mit Naturlack oder einem farbigen Anstrich behandelt?

Stahl Rumpf

- Sind Rostbeulen oder Flecken zu erkennen?
- Sind die metallischen Borddurchlässe von Propeller und Ruderwelle in Ordnung?
- Sind an den oben aufgeführten Stellen Opferanoden aus Zinn oder Magnesium installiert? (Falls die Opferanoden noch wie neu aussehen, haben sie vermutlich nicht funktioniert und an Stelle der Anoden hat das Boot gelitten)

Schlauchboote

- Ist das Schlauchboot aufgepumpt? (Kaufen Sie bei tragbaren Booten niemals die Katze im Sack.)
- Sind neuralgische Punkte, wie zum Beispiel dort wo die Bodenplatten mit dem Schlauch in Kontakt kommen, durchgescheuert?
- Bei Holzteilen, ist keine Verrottung festzustellen?
- Hat es keine Risse im Bereich des Spiegels?

Kiel

- Hat der Kiel Dellen, Rost oder andere Beschädigungen? (Dies könnte auf eine Grundberührung zurückzuführen sein)
- Sind die Kielbolzen fest? (Sind die Kielbolzen lose, kann das Schiff bereits bei leichtem Seegang Wasser ziehen.)
- Naht zwischen Kiel und Rumpf (breiter Spalt oder Silikonfuge, Rostspuren, sonstige Beschädigungen)?

Motor

Ein Boot ohne intakten Außen- oder Innenbordmotor ist nur die Hälfte wert. Ein Laie kann einen Motor nur Probefahren und danach einer Sichtprüfung unterziehen. Wichtig: Vor dem ersten Teststart sollte der Motor kalt sein. Da ein warmer Motor in der Regel besser anspringt. Will man wissen ob der Motor bereits gelaufen ist, reicht handauflegen.

- Ist der Motor im kalten Zustand vor dem ersten Start?
- Springt der Motor zügig und ohne Husten und Spucken an?
- Erlöschen die Warnlampen für Öl und Lichtmaschine sofort nach dem Start?
- Wie ist die Qualmentwicklung am Auspuff?
(Weißer Qualm: Wasser im Zylinder / Dunkler Rauch: Ein Zeichen für unvollständige Verbrennung, soll heißen eine nicht intakte Kraftstoffanlage / Blauer Rauch: Öl wird verbrannt. (Bei kalten Zweitaktmotoren mit Gemischmisschmierung ist das in Ordnung))
- Gehen die Kontrolllampen für Öldruck und Lichtmaschine nach dem Start sofort an? (Richtwerte: Bei 1500/min 14V / Öldruck bei warmen Motor: 2 – 3 Bar)
- Ist die Kühlwassertemperatur während der ganzen Probefahrt im grünen Bereich?
- Erreicht das Boot, die vom Hersteller vorgegebene Vollastdrehzahl?
- Ist der Motor frei von Korrosion, Wasser- und Ölleckagen?
- Reparatur und Servicerechnungen liefern wertvolle Hinweise über den Zustand des Motors?

Tankanlage

- Riecht es auf dem Boot nach Diesel oder Benzin?
- Sitzen die Schlauchleitungen fest und nicht porös?
- Verfügt der Tank über einen Absperrhahn?
- Verfügt der Tank über einen separaten Filter mit Wasserabscheider?
- Ist der Tankdeckel mit einer Kette gesichert?
- Verfügt das Boot über ein Motorraumgebläse (Blower)?
- Ist der Frischwasser- / Fäkalientank dicht?
- Kommt bei allen Hähnen Wasser?

Wellenantrieb

- Ist der Antrieb, die Welle abgefressen? (Korrosion)
- Hat der Propeller abgeknickte Flügelkanten? (Eine Unwucht im Propeller kann auf Dauer die Wellenlager ruinieren. Die Folge: Stopfbuchse und Simmeringe werden undicht.)
- Hat es keine silbern schimmernde Teilchen im Öl? (Falls ja, ist das ein Zeichen für abnormalen Abrieb an Lagern oder Zahnrädern. Vorsicht ist geboten!)
- Ist die Wellenanlagenabdichtung am Stevenrohr dicht? (ein paar Tropfen nach einer Probefahrt sind in Ordnung.)
- Wird die Wellenanlagen und Abdichtungen nicht heiß? (Hand auflegen)
- Hat das Wellenlager nicht zu viel Spiel? (erkennt man durch Vibrationen und lautes Brummen während der Fahrt)
- Die Getriebebeschaltung sollte nicht ausgeleiert oder schwergängig sein?
- Lässt sich der Z-Antrieb oder Außenborder auch während der Fahrt ohne Rucken oder Hängenbleiben zügig heben und senken?
- Ist der Powertrimm in Ordnung?

Z-Antrieb / Außenborder

- Hat der Propeller angefressene Stellen?
- Hat der Propeller abgeknickte Flügelkanten?
- Ist die Propellerwellendichtung bei Außenbordmotoren und Z-Antrieben dicht? (Dies kann man an milchigem (Emulsion) Getriebeöl erkennen)
- Hat es keine silbern schimmernde Teilchen im Öl? (falls ja, ist das ein Zeichen für abnormalen Abrieb an Lagern oder Zahnrädern. Vorsicht ist geboten!)
- Sind die Gummiteile, wie beispielsweise die Faltenbälge an Z-Antrieben nicht porös oder löchrig?
- Die Getriebebeschaltung sollte nicht ausgeleiert oder schwergängig sein?
- Lässt sich der Z-Antrieb oder Außenborder auch während der Fahrt ohne Rucken oder Hängenbleiben zügig heben und senken?
- Ist der Powertrimm in Ordnung?
- Funktionieren die Trimmklappen oder bei Außenbordmotoren die Trimmbolzen?

Lenkung

- Geht die Lenkung leichtgängig? (Am besten während der Fahrt testen. Denn da treten die am Ruderblatt, Z-Antrieb und Außenborder deutlich höhere Lenkkräfte auf. Falls die Lenkung zu streng geht, deutet das zu fest angezogene Stellschrauben (kleine Außenborder) , Korrosion und Fehler in der Übertragungsmechanik.)
- Hat die Lenkung nicht zu viel Spiel? (Zu viel Spiel deutet auf ausgeschlagene Lager oder Bolzen, eine falsche Einstellung oder fehlendes Hydraulik-Öl.)

Elektrik

- Funktionieren alle Lampen / Positionslampen?
- Funktionieren alle Geräte? (Es sollte leuchten, hupen, wischen, pumpen, etc.)
- Gibt es keine Korrosion an Schalterkontakten, Steckverbindungen und Sicherungskasten?
- Hat jeder Stromverbraucher eine Sicherung? (jede Sicherung sollte beschriftet sein)
- Ist die Batterie sauber und stabil gehalten?
- Entspricht die Kapazität (Ah) dem Bedarf der Verbraucher? (Starter- und Bordstromkreis sollten getrennt sein)
- Hat es einen Hauptschalter für die Batterie?

- Falls das Boot über einen Landanschluss verfügt, überprüfen Sie, ob das Boot über eine Elektroinstallationsprüfung verfügt? (alle 6 Jahre)

Achterkajüte

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

Ankerkasten

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

Ankereschirr

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.

Badeleiter

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

Bilge

Die Bilge sollte sauber und trocken sein. Kontrollieren Sie diese am besten vor und nach der Probefahrt.

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. Sind die Dichtungen nicht porös?

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 vorprogrammiert.

Deckslackierung

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 Stockflecken 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 Stockflecken 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. Unbedingt auch die Polsterunterseite kontrollieren.

Klampen

Auf festen Sitz und ausreichende Größe achten. Kunststoff- und Holzklampen 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

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

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 Sicherheitsglasscheiben 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

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

WC-Raum

Sanitäre Einrichtungen auf Funktion prüfen. Übler Geruch deutet auf eine Undichtigkeit an Toilette oder Fäkalientank hin.

Bootszubehör

Überprüfen Sie, welches Zubehör vorhanden ist. Falls vorhanden prüfen Sie auch gleich die Funktion. Fragen Sie, welche Handbücher und Einbauanleitungen vorhanden sind.

Anker, Navigationsbeleuchtung, Beiboot, Echolot, Stromgenerator, Warmwasserboiler, Kartenplotter, Bugstrahlruder, Leinen, Erste-Hilfe-Kasten, Lenzpumpen, Bootshaken, Kompass, Log, Radar, Autopilot, Hilfsmotor, Werkzeug, Fender, Notsignale

Probefahrt

Vor der Fahrt

- Sind Wasser- und Kraftstofftanks vollständig gefüllt? (testen Sie ein Boot immer mit vollen Tanks)
- Ist die Bilge trocken?

Langsame Fahrt

- Kursstabilität in Verdrängerfahrt
- Manöviereigenschaft bei langsamer Fahrt

Hohe Geschwindigkeit (Halbgleiter)

- Läuft das Boot auch bei schrägen Wellen nicht aus dem Ruder?

Hohe Geschwindigkeit (Gleiter)

- Kommt das Boot ohne Trimmklappen zügig in Gleitfahrt (Hängt das Heck tief und zeigt der Bug lange gegen den Himmel, weist das auf eine (zu) schwache Motorisierung hin. Die Folge, der Motor wird ständig "gequält". Dies trägt nicht gerade zur langen Lebensdauer des Motors bei. Unter Umständen kommt das Boot bei voller Beladung (Gäste oder Urlaubsgepäck) gar nicht mehr in Gleitfahrt. Aus diesem Grunde achten sie auf die richtige Beladung bei einer Probefahrt.)
- Lassen sich enge Kurven und Kreise steuern. Die Lenkung sollte dabei leichtgängig bleiben. Der Propeller sollte dabei nicht nach Luft schnappen und der Rumpf nicht einhaken. Falls der Motor plötzlich hoch dreht, ist das ein Zeichen, dass die Schraube Luft anzieht.

Rauwasser

- Bleibt das Boot kursstabil?
- Setzt es auch bei größerem Wellengang und weich ein?
- Nimmt das Boot Spritzwasser? (optimal wäre möglichst kein Spritzwasser)

Ein Text der boat24 - eine Dienstleistung der ayon GmbH (boat24.com)

Mit freundlichen Grüßen
DER SACHVERSTÄNDIGE

Tilo Neumann