

Bloß keinen Seelenverkäufer

Von Sandra-Valeska Bruhns 30. April 2010, 04:00 Uhr

Woran man eine gute Gebraucht-yacht erkennt, klären Seminare des Seglerverbandes. Wichtigster Tipp: Man braucht einen Kran

Bitte seien Sie nicht spontan. Und seien Sie flexibel. Das sind zwei entscheidende Tipps, den Käufer gebrauchter Yachten bei den Seminaren des Deutschen Seglerverbandes (DSV) erhalten. Thomas Kauffmann, Schiffbauingenieur und Seminarleiter, schult mehrmals jährlich Interessenten für den Gebrauchtbootmarkt. "Die meisten kommen mit sehr festen Vorstellungen", sagt Kauffmann. "Ich zeige ihnen dann, dass es neben ihrer Idealyacht durchaus vergleichbare Modelle und Typen gibt, die vielleicht nicht ganz so bekannt sind."

Ganz wichtig, wie beim Kauf einer gebrauchten Immobilie, ist die Finanzierung der Yacht. Nicht nur Kaufpreis, Versicherung und Liegeplatzgebühr müssen einkalkuliert werden, sondern auch Reparatur- und Folgekosten, die mit zunehmendem Alter des Schiffes auftreten. "Rigg, Motor, Decksbeläge und Segel sind enorme Kostenfaktoren, wenn sie erneuert oder zum Teil ausgetauscht werden müssen."

Die größte Angst haben die Käufer aber vor der Yachtkrankheit Osmose. Sie entsteht, wenn Wasser in den glasfaserverstärkten Kunststoff des Schiffsrumpfes eindringt und diesen schleichend zerstört, bis schließlich in einer aufwendigen und teuren Behandlung die zerstörte Schicht abgetragen und neu aufgebaut werden muss. "Wer im Frühjahr ein Boot kauft, bei dem der Rumpf gerade frisch gestrichen wurde, hat kaum eine Chance, Osmose zu entdecken", sagt Kauffmann. "Besser ist es, beim Kranen oder Aufslippen dabei zu sein und selbst nachzusehen, ob sich verräterische Blasen abzeichnen." In einem solchen Fall empfiehlt er, mit einem Schraubenzieher oder einem Autoschlüssel die Blase anzustechen. Riecht es leicht nach Essig, ist die Yacht ein Osmoseopfer.

"Vorsicht ist auch bei allzu frisch lackierten Flächen geboten, die sich vom Gesamtzustand des Schiffes optisch deutlich abheben", sagt Kauffmann. "Das könnte ein frisch lackierter Vorschaden sein."

Der Yachtkenner rät seinen Seminarteilnehmern bei der Auswahl der Yacht vor allem zur Ruhe und warnt vor übereilten Käufen. Einen Krantermin brauche man eigentlich immer, gewöhnlich teilen sich Käufer und Verkäufer die Kosten dafür. Denn liegt das Boot schon im Wasser, muss es einmal an Land, um den Rumpf sorgfältig untersuchen und den Mast legen zu können. Wer will sonst Risse in der Mastspitze erkennen können? Steht das Boot aber noch in der Halle, braucht man den Kran, um es zu Wasser zu lassen. Ein Probeschlag, die Hand selbst an der Pinne, ist mindestens so wichtig wie die Probefahrt mit einem gebrauchten Auto. Und auf die Yacht sollte man zu diesem Termin auch alle Familienmitglieder mitnehmen, die das Schiff nutzen werden. "Das Eignerpaar muss das Schiff zusammen beherrschen können."

Die Beurteilung, ob das Rigg der Yacht noch standhält, ist meist nur durch einen Fachmann möglich. "Wenn Aluminiummasten weiße Stellen oder gar Risse zeigen, ist immer Vorsicht geboten", sagt Kauffmann. Er selbst hat für solche Fälle immer eine Sprühdose mit spezieller Farbe in der Tasche. Verdächtige Stelle einsprühen, Farbe einwirken lassen, abwischen und ein Pulver auftragen: Wenn sich die Farbe nun ändert, war es kein Kratzer, sondern ein Riss. Bei Flugzeugen wird nach derselben Methode geprüft.

Nicht blenden lassen sollte man sich bei der Begutachtung einer Yacht von aufwendiger Elektronik und einer topmodernen Navigationsecke - das sieht teurer aus, als es ist. "Leider fallen die Preise für diese Geräte rasant. Sobald ein Nachfolgemodell auf dem Markt ist, verlieren die Geräte an Wert", sagt Kauffmann. "Aber es ist dennoch ein Vorteil, wenn die Bordelektronik auf technisch einwandfreiem Stand ist." Einer der größten Irrtümer unter Bootskäufern, gerade denen, die sich eine Yacht für lange, weltweite Törns aussuchen, ist laut Kauffmann die Annahme, ein möglichst schweres Schiff mit einem Metallrumpf sei qualitativ besser als eine Kunststoffyacht "Mittlerweile kann man weltweit Kunststoff genauso gut reparieren wie eine neue Schweißnaht aufbringen."

Ab wann es sich lohnt, beim Kauf einer gebrauchten Yacht den Rat eines unabhängigen Gutachters einzuholen, hängt vom Wissen des Käufers und dem Wert des Schiffes ab. Gutachter berechnen pro Stunde bis zu 100 Euro, erstellen dafür aber auch eine gründliche Expertise, auf der alle Mängel oder Gebrauchsspuren der Yacht aufgelistet sind. Eine solche Liste lässt sich als Argumentationshilfe für die Preisverhandlungen einsetzen. Zudem gibt es auch eine Schwacke-Liste für gebrauchte Boote. Allerdings werden Yachten gleichen Typs in sehr viel geringeren Stückzahlen gebaut als Autos, sodass ein direkter Vergleich oft nicht möglich ist. Zu sehr weichen Zustand und individuelle Ausstattung der werftgleichen Yachten voneinander ab.

Wichtig ist am Ende, wenn alles verhandelt ist, ein schriftlicher Vertrag. Noch wichtiger aber ist der Handschlag.

Das nächste DSV-Seminar findet am 28. und 29. Mai in Hamburg statt, die Teilnahme kostet 96 Euro. Anmeldung unter 040/632 00 90.

Der Beitrag ist im Original unter https://www.welt.de/welt_print/motor/article7405558/Bloss-keinen-Seelenverkaeufer.html zu finden.

Sämtliche Rechte liegen bei der im Beitrag genannten Autorin.