

## Checkliste für Gebrauchbootkauf Ufo22

Beim Besichtigen sollte darauf geachtet werden, daß

- : die Schale hängend begutachtet wird, ob im Auflagerbereich Beulen sichtbar sind - sie entstehen leicht, wenn das Boot nicht exakt gelagert ist.
- : Kiel & Ruder keine groben Beschädigungen aufweisen. Die üblichen Gelcoatkratzer (auch am Rumpf) sind nur für Preisverhandlungen.
- : daß sich das Ruder leicht einhängen läßt und möglichst spielfrei ist, sowie die Ruderachse vorhanden ist,
- : die Schraubbolzen der Kielplatte in Ordnung sind,
- : die Wanten, insbesondere das Vorstag, Fockfall und Achterstag keine Drahtspreißel haben oder geknickt sind,
- : die Bügel unten zwischen den Ronstanspannern und den Püttings nicht verdreht sind. Austausch dieser Bügel ist praktisch nicht möglich => neuer Spanner erforderlich.
- : Darauf geachtet wird, ob sich die Wantenspanner drehen lassen oder sich gefressen haben,
- : die Drahtwicklung des Vorstags unten nicht aufgedreht ist,
- : kein Wasser in der Bilge steht - unterhalb des vorderen großen Inspektionsdeckels in der Kajüte, bzw. am Logsensor - in alle Deckel schauen und reinfassen!
- : der Mast keine Schlag hat,
- : die Schweißnähte am Mastfuß nicht gerissen sind, bzw. der Mastfuß nicht zu stark verbogen ist,
- : die Stützlast geprüft wird (jeder Trailer ist unterschiedlich, zum Teil extrem hohe Stützlasten (>125kg), dann ist ein Umbau der Achse erforderlich,
- : die Hängerdeichsel unten nicht angerissen oder verrostet ist,
- : die Reifen keine Risse vom Sonnenlicht und vom Stehen aufweisen - Du mußt ja nach Hause fahren.
- : die Elektrik am Hänger funktioniert. Auf geplatzte Gläser achten!
- : die hinteren Auflager sauber in einer Ebene fluchten,
- : der Sailmaster an sich funktioniert und aufgeladen ist (min. 170h Kapazität) - vorführen lassen!
- : der Stecker in der Masthalterung des Sailmasters nicht vom Gennakerfall angescheuert ist,
- : die Heck- oder Bugkorb nicht geknickt ist. Verbogen ist nur eine Sache des Preises.
- : Der Rumpf keine "Mehrfarbigkeiten" aufweist. Würde auf Reparaturen hinweisen. Ist schwierig zu sehen.

- : Die Rumpf / Deckverbindung von innen keine Fehlstellen oder Notreparaturen aufweist (vorallem Backbord achtern),
- : der Meßbrief und das CE Zertifikat vorhanden sind,
- : ein Kaufvertrag mit Gerichtsstandort Deiner Heimatstadt geschrieben wird,
- : im Kaufvertrag der Vermerk "unfall- / schaden- / reparatur-frei" enthalten ist. Bei einer offensichtlichen (größeren) Reparatur gilt Klassenregel D2! Das bedingt einen Nachweis in Form einer Rechnung o.ä.
- : die Aufnahme für den Motor am Heck nicht zerdrückt ist,
- : die Ränder der Deck-Einsatzplatte beidseitig der Fockschiene unbeschädigt sind,
- : die Kabinenluke inkl. Dichtung und Plexiglas in Ordnung ist,
- : alles Zubehör einzeln aufgelistet und auch vorhanden ist,
- : die Segel in einem brauchbaren Zustand sind - sonst kannst Du gleich einen Satz Neue kalkulieren,
- : der Motor funktioniert,
- : Motor sollte möglichst ein 4-Takter sein: (Umweltauflagen / Zulassungsbeschränkungen für 2-Takter je nach Revier),
- : das Schiff innen nicht vergammelt ist,
- : Blöcke, Fallen und Schoten in einem brauchbarem Zustand sind,
- : die Funktion des Bugspriet gegeben ist,
- : die Achterstaglatte nicht gerissen ist,
- : die Cockpitpersenning dabei und unzerrissen ist,
- : die Kielwinde und die Windex dabei sind.

Nimm eine Rolle Stretchfolie (17 oder 20 Mikrometer) mit, ein paar schmale Spanngurte für das Hochgestell zum transportieren und 2 Kilo Spanngummis. Am Besten sind Fahrradgepäckspinnen, die Du einfach auseinander zwickst.