

Torsten Lieb

Drauweg 14/3

9524 Villach, Austria

www.oceanadvice.club

torsten.lieb@oceanadvice.eu

+43 660 344 1625

Gutachten zum Zwecke des Erwerbs

Yacht / Brand: Beneteau Oceanis 45

Name: **"Boot"**

Baujahr: 2012

Datum und Ort der Begutachtung: 12/01/24 Kroatien

Im Auftrag von

Dieser Bericht basiert auf der Meinung des Unterzeichners und umfasst nur die zum Zeitpunkt der Erhebung beobachteten Punkte. Durch diesen Bericht wird keine Garantie gegeben oder impliziert. Für Fehler oder Auslassungen in diesem Bericht wird keine Haftung übernommen. Alle Parteien, die diesen Bericht verwenden, sind sich einig, dass dieser Gutachter, dieses Amt und seine Erben von allen sich daraus ergebenden Verbindlichkeiten schad- und klaglos sind. Dieser Bericht stellt die unvoreingenommenen Ergebnisse von

Oceanadvice Ltd dar.

Unvoreingenommen eingereicht von:

Dipl. Ing. Torsten Lieb

+43 660 344 16 25

+386 40 686 851

torsten.lieb@oceanadvice.eu

I. Allgemeiner Eindruck und Zustand

Das vorgenannte Boot ist seit 2012 im Besitz, bzw. vorangegangen Teilhaberschaft des Verkäufers

Registration Number: (GISA 34495735 Villach Austria) Bank: IBAN: AT03 5200 0000 0608 5040

BIC: HAABAT2KXXX (No VAT Charged because of small enterprise in accordance with EU VAT regulation)

Das Boot ist gepflegt und der Eigner ist ein erfahrener Segler. Dies spielt sich auch im Zustand des Riggs und Winchen etc. wieder.
Der Eigner war während der Begutachtung anwesend und hat diese tatkräftig unterstützt.

Laut seinen Angaben wurde das Boot ständig betreut und auch in Abwesenheit des Eigners von einer Vertrauensperson, gelüftet und kontrolliert.

Das Boot roch auch dementsprechend, Feuchtigkeitsbedingte Korrosionen oder Verfärbungen waren nicht festzustellen.



II. Unterwasserschiff / Copper-Coat

Das Unterwasserschiff wurde vor einigen Jahren unter Anleitung des Herstellers und Anwesenheit eines Coppercoat Spezialisten aufgetragen.

Der aktuelle Zustand erfordert eine Auffrischung des Schutzes. Der Eigner hat angeboten, hier zu unterstützen, da der gleiche Spezialist in Monfalcone in Kürze zur Verfügung steht. Außerdem würde er das Boot mit dem Käufer dann auch nach Monfalcone segeln.

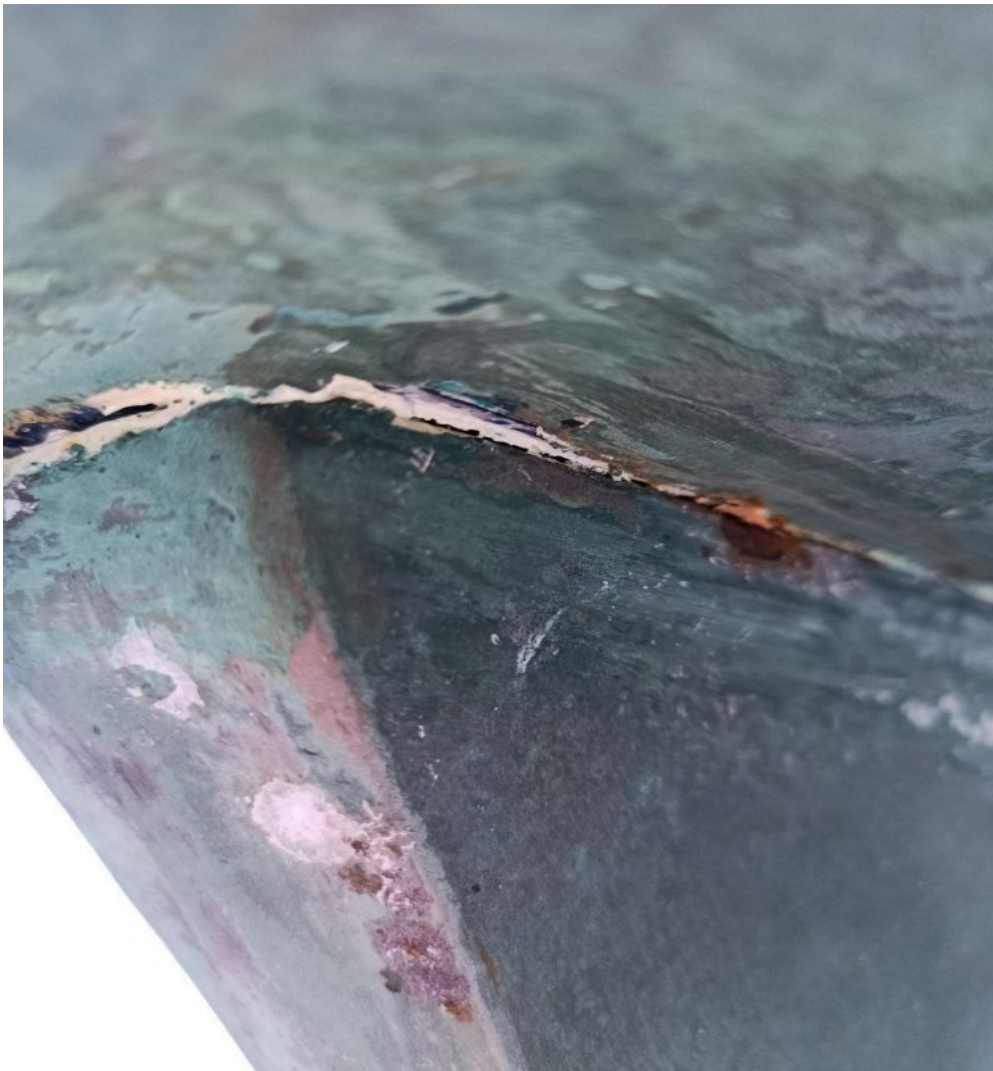
Vor der Behandlung mit Coppercoat müssen jedoch ein paar Feuchtigkeitsprobleme behoben werden.



Messgerät



Thruster Tunnel



Kiel Verbindung

Das Boot stand zum Zeitpunkt der Messung bereits mehrere Tage an Land.
In folgenden Bereichen wurde eine erhöhte Feuchtigkeit festgestellt.

- Verbindung Kiel zum Rumpf. Dort löst sich an vielen Stellen das Silikon, vermutlich da dieses auch mit Coppercoat überstrichen wurde.
- An den Kanten von der Bugstrahlruder Abdeckung zum Rumpf auch dort ist mit Silikon abgedichtet, welches sich gelöst hat.

- Um die Rumpf Durchbrüchen / Wassereinlässe



Toiletten Seewasser

Hier löst sich auch das Silikon und die Einlässe sind oxidiert.
Man kann auch von innen Oxidation, sowie auch Feuchtigkeit erkennen.



III. Ruder

Dem Ruder muss besondere Aufmerksamkeit gegeben werden. Hier wurde eine sehr hohe Konzentration an Feuchtigkeit dort, wo der Ruderschaft einlamiert, festgestellt. Dies lässt die strukturelle Integrität des Ruderblatts in Frage stellen.

Hier ein Video zum Ruder

<https://photos.google.com/photo/AF1QipOJmdYAqwAzLw1x1H1rMzF600GvM6y87z4-g6qU>

IV. Erdungsplatte



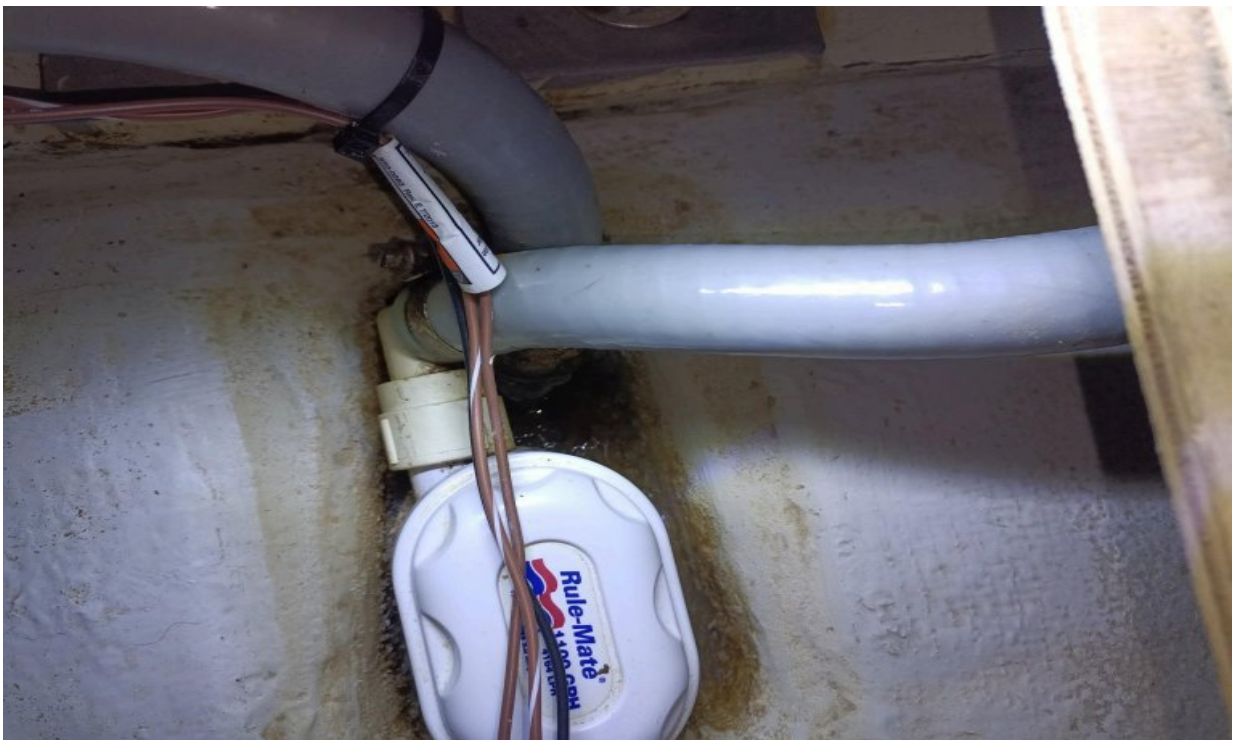
Wie man hier erkennen kann (Bild links) , ist die Oberfläche glatt. Normalerweise soll diese sollte porös sein (Bild rechts) , damit sich die Oberfläche vergrößert und so eine bessere Ableitung gegeben ist.

V. Salzwasser in der Bilge

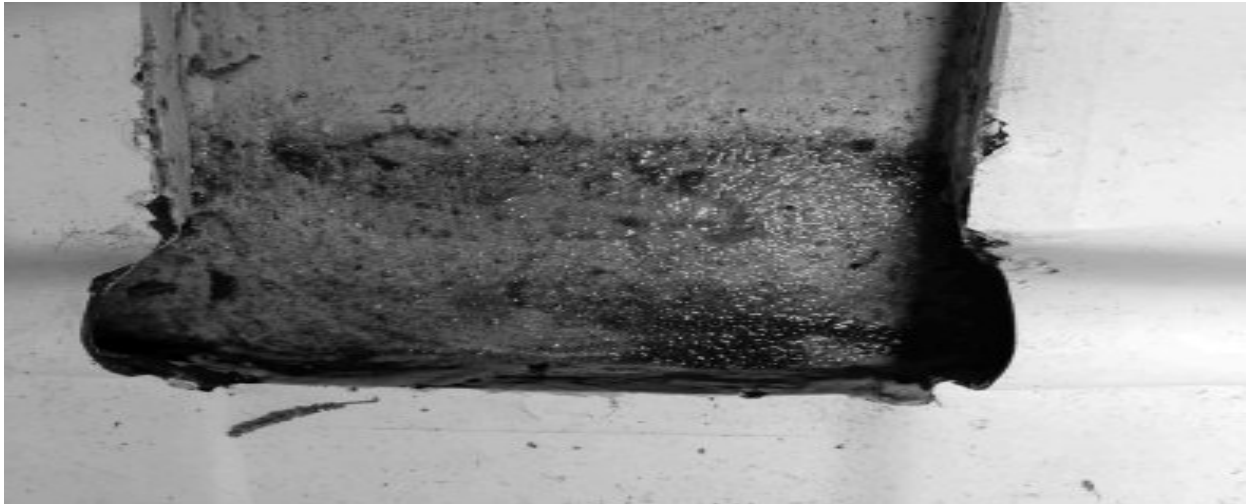
Ich konnte in der Bilge an verschiedenen Stellen Salzwasser und Salzkristalle feststellen. Massiv war die Ansammlung dort, wo die Bilgepumpe direkt vor der Maststütze sitzt.

Zu diesem Zeitpunkt kann die Ursache dafür nicht eindeutig geklärt werden. Mittschiffs war noch ein wenig Wasser in der Bilge gestanden.

Da die Beneteau in zwei Schalen (innere mit Spanten und Äußere / Rumpf) hergestellt ist, kann man nicht immer eindeutig erkennen, woher das Wasser gekommen ist.



An den Kielbolzen , bzw an den Unterlegscheiben dort waren leichte Rostansätze festzustellen.



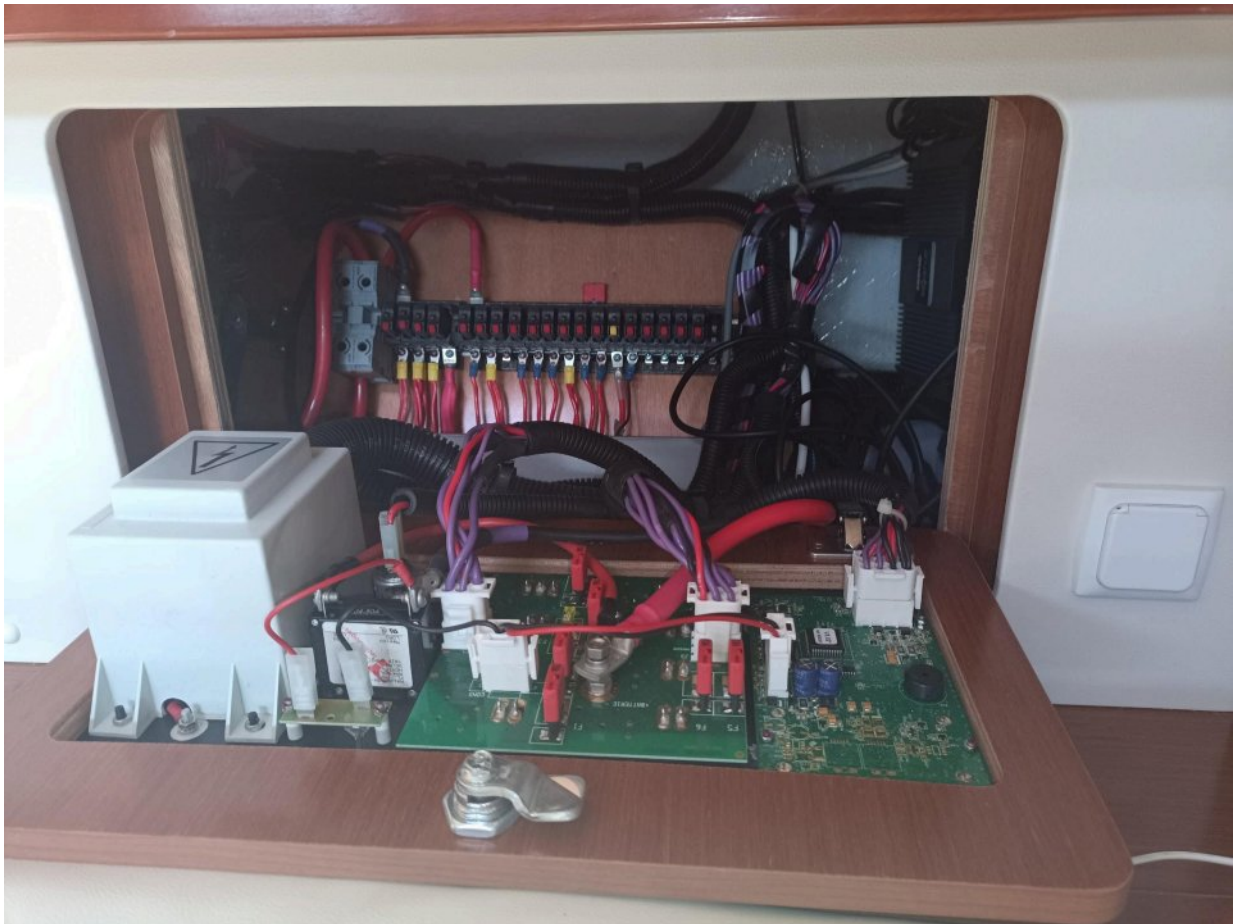
Das nachfolgende Bild zeigt das deckenpaneel, welches die Maststütze und die Kabeldurchbrüche abdeckt. Hier kann man noch alte Spuren von Feuchtigkeit erkennen. Außerdem ist es leicht verbogen.



Dies lässt den Schluss zu, dass zu irgendeinem Zeitpunkt mal ein Wassereintritt am Mast war. Ob dies jedoch ursächlich für die Salzkristalle und das Seewasser in der Bilge ist, kann man so nicht beantworten.

VI. Batterien / Elektrik / Solar

Die Elektrik befindet sich in einem guten Zustand. Die Kabel sind sauber verlegt. Nachträgliche Installationen wurden fachmännisch ausgeführt.



Eines der Drei Solarpaneele im Vorschiff hat eine große Delle, welche nach Aussage des Eigners durch einen Steinfall verursacht wurde. Dies hat aber die Leistung gar nicht, oder nur gering beeinflusst.



Die Anlagen, eine weiter im Heck auf dem Bimini (war zur Zeit der Begutachtung nicht montiert) sind getrennt mit zwei Victron Solar Laderegler verbunden.

Diese sind Bluetooth-fähig. So konnte ich die Daten der letzten Zeit auslesen. Bei dieser Gelegenheit habe ich die neue Firmware gleich aufgeladen.

Weiter ist ein Bluetooth-fähiges BMV zur Batterieüberwachung installiert.
Das Resultat dieser Ablesungen, zeigte noch genügend gesunde Batteriekapazitäten auf.



Die Überprüfung des Bugstrahlruders Batterie resultierte ebenso in einer guten Batterie

VII. Sikon Decksaufbau / Scheiben

Hier ist insbesondere zu bemerken, dass auf der Steuerbordseite das Fenster im Aufbau lose ist und sich die Naht löst. Weiter sind alle Silikonnähte an den Aufbauten zeitnah zu erneuern.



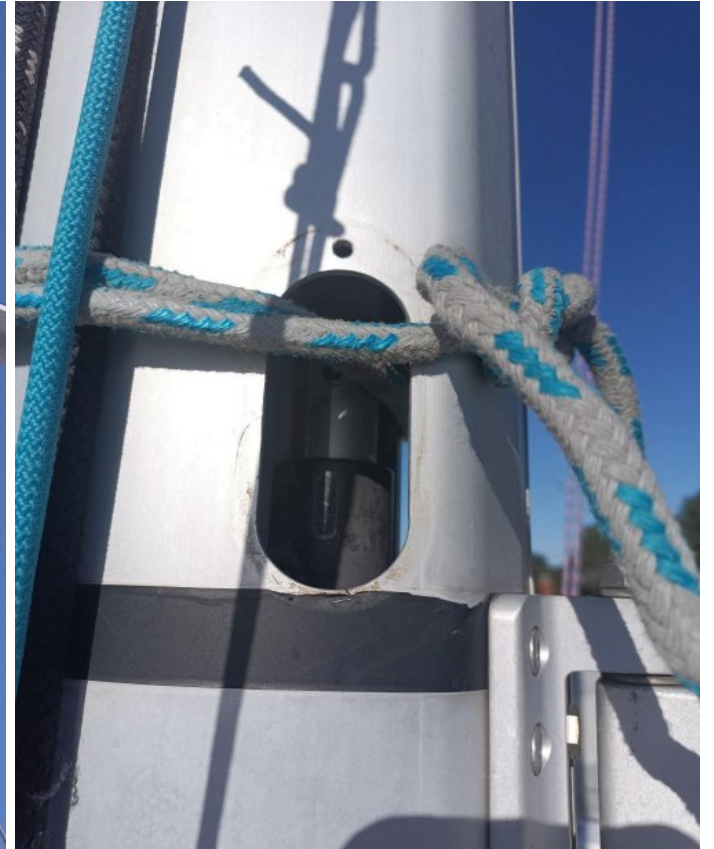
Silikon zwischen den Scheiben

VIII. Mast



Hier sieht man die Verbindung von Baum zum Mast. Der Bolzen ist leicht ausgeschlagen und sollte durch einen im Durchmesser größeren ersetzt werden.

Ansonsten befindet sich der Mast in einem guten Zustand, keine Oxidation, wenige, nicht tiefe Kratzer. Mastfuß schaut auch gut und dicht aus.



Die Abdeckungen für die Rollanlage fehlen, liegen aber laut Eigner an Bord.



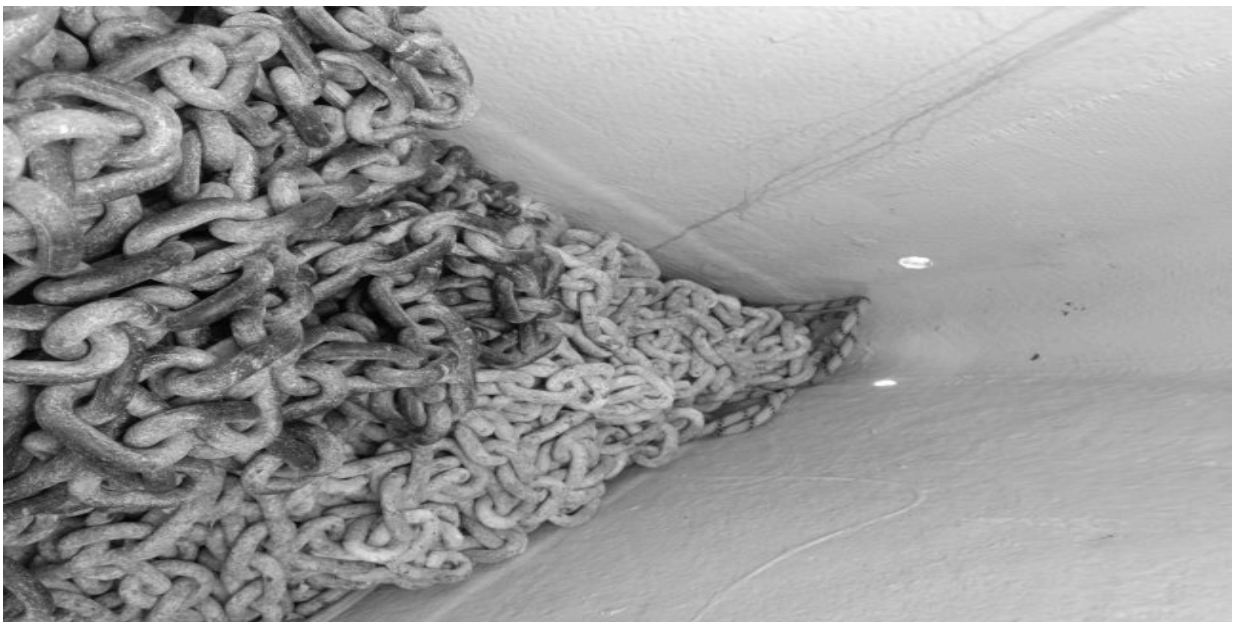
IX. Anker

Die Ankeranlage von Quick ist für das Boot ausreichend dimensioniert.

Die Kette schlägt am Motor an und daher sollte man ein Abweisblech montieren, um den Motor zu schützen.



Im Ankerkasten befinden sich zwei Ablauflöcher, welche das Wasser / Seewasser ableiten sollen. Diese sind jedoch sehr hoch montiert und ein nicht unerheblicher Bereich bleibt damit nass.



X. Teak

Der Zustand des Teaks ist gut, jedoch ist die Dicke des Materials ziemlich am Ende angekommen. Weiteres Schleifen sollte man unterlassen. Anstelle von Schleifen nur gut pflegen, dann hält es noch ein paar Jahre. Neu Kosten z.Zt. ca. 60.000 €

Insbesondere da das Deck verschraubt wurde sind diese Stelle immer im Auge zu halten, da dort gerne Undichtigkeiten entstehen.



XI. Heck



Wie man auf dem Bild erkennen kann, steht das Wasser hier über der vorgegebenen Wasserlinie. Dies lässt sich durch das Gewicht des Tenders und der David erklären.

Es empfiehlt sich, diesen Bereich mit einem farblich geeigneten Antifouling zu streichen.

XII. Motor / Antrieb

Der Yanmar Motor läuft ruhig und zieht kraftvoll. Die Saildrive- Manschetten wurden vor einem Jahr innen und außen getauscht.

Beim Getriebe wurde festgestellt , dass der Ölstand unter Minimum war. Außerdem hat das Öl eine ungewöhnliche Konsistenz und Farbe.

Vor der Probefahrt wurde das Öl mit dem vom Hersteller festgelegten aufgefüllt. Welches in Farbe und Konsistenz nicht dem im Getriebe vorgefundenen entspricht.



Der Gori - Propeller war ein wenig schwergängig, er müsste einfach nur gesäubert und gefettet werden. Es empfiehlt sich die Dämpfungsgummi ebenso zu tauschen und die Simmerringe zu überprüfen.

Fazit

Das Boot ist für sein Baujahr in einem guten Zustand. Der gefragte Kaufpreis ist im oberen Preissegment bei vergleichbaren Booten angesiedelt.

Arbeiten die auszuführen wären, welche nicht zur normalen Instandhaltung gehören und den Wert des Bootes beeinflussen, belaufen sich mit grober Schätzung auf ca. 7.000 €

Ausgeführt und verfasst:

Arbeitsblatt für Arbeiten in Monfalcone:

- 1.) Coppercoat erneuern
- 2.) Rumpfdurchlässe erneuern , Rumpfdurchbruch fasen und Silikon nur zwischen Fase und Ein/ Auslass bringen.
- 3.) Abdeckung von Bugstrahlruder neu abdichten
- 4.) Ruder demontieren und neu Laminieren mit Epoxide (Vakuum und getempert)
- 5.) Erdungsplatte erneuern
- 6.) Kiel am besten abbauen, säubern und mit neuem Silikon wieder verschrauben.
Alternativ: Nur Silikon entfernen und Oberflächen behandeln, um einen guten Halt für neues Silikon zu schaffen. Konstruktives Silikon für Unterwasser geeignet verwenden.
- 7.) Zinkanoden erneuern
- 8.) Gori Propeller säubern, fetten, Gummi tauschen
- 9.) Saildrive Öl wechseln (richtiges ÖL laut Handbuch für SD50 verwenden.)
- 10.) Saildrive Simmerringe überprüfen.
- 11.) Abweisblech Ankerwinde montieren.
- 12.) Heckbereich mit Antifouling streichen.
- 13.) Silikon an den Aufbauten erneuern
- 14.) Scheibe Stb ausbauen, säubern, beide Flächen mit Primer behandeln und neu mit Silikon hierfür geeignet einbauen.
- 15.) Übergröße Bolzen Baum/Masthalterung ersetzen
- 16.) Bilge mit frischwasser von allen Seiten reinigen und gut trocknen(absaugen und ausblasen)
- 17.) Motor Öl wechseln und Motor externer Kühlkreislauf mit Zitronensäure spülen. (min. für 8 Std.)
- 18.) Fendersocken entfernen, da diese nur Kratzer in den Lack machen.
Eventuell durch schwarze Fender ersetzen.
- 19.) Rumpf polieren lassen.