

Werftfoto der Fountaine Pajot Saba 50 aus dem Prospekt „Saba 50 Infoblatt zur Markteinführung (Saison 2015)" – Modellabbildung, nicht dieses Boot. Foto: © Fountaine Pajot – Werftfoto aus dem Prospekt der Werft

Fountaine Pajot Saba 50 · Baujahr 2019

Liegeort laut Inserat: Seget, Kroatien · inseriert bei The Multihull Company

Ex-Charter (belegt) · 6 Kabinen · MwSt. ungeklärt

Profil

Budget	900.000 € alles inklusive (bis fahrbereit)
Kabinen	mindestens 3
Länge	ab 45 ft (13,7 m)
Segelvorhaben	Atlantik und Karibik
Boot darf liegen in	Mittelmeer, Karibik
Mehrwertsteuer	egal – wird eingerechnet
Ex-Charter	in Ordnung
Ausstattung	möglichst fertig ausgerüstet
Kauf und Haltedauer	Kauf 2027, 3 Jahre, Verkauf 2030

723.071 €	86.304 €	765.611 €	616.000 €	149.611 €
Angebotspreis	Pflicht: Instandsetzung und Ausrüstung	Gesamtkosten bis fahrbereit	geschätzter Verkaufspreis 2030	Netto-Kosten 2027–2030

MUSTER

Nur mit Gutachter weiter verfolgen – zuerst klären: Rückruf zum Modell. Zielpreis 643.533 € bis 686.917 €.

Passt es zu Ihnen?
prüfen Modell geeignet mit Einschränkungen

Ist das Boot gut?
prüfen Pflichtposten 12 % des Preises, Ex-Charter, viele Angaben fehlen

Ist der Preis fair?
prüfen keine belastbare Marktwertschätzung

Passen die Kosten?
gut 134.389 € Reserve im Budget

Einordnung: Fountaine Pajot Saba 50 von 2019 aus Charterherkunft, Gesamtkosten bis fahrbereit 765.611 € – 134.389 € unter Ihrem Budget. Das Modell ist für Atlantik und Karibik geeignet mit Einschränkungen. Besichtigung nur mit Gutachter und erst nach schriftlicher Klärung der Hauptrisiken.

Verhandlungsrahmen

723.071 €	643.533 € – 686.917 €	665.225 €
Angebotspreis	realistischer Kaufpreis (5,0–11,0 % unter Angebot)	Rechenbasis dieses Berichts (8,0 % unter Angebot)

Abschlag pauschal: üblicher Verhandlungsabschlag 8,0 %. Gemessen werden Angebotspreise, keine Verkaufspreise – der Rahmen ist eine begründete Verhandlungsposition, kein Versprechen.

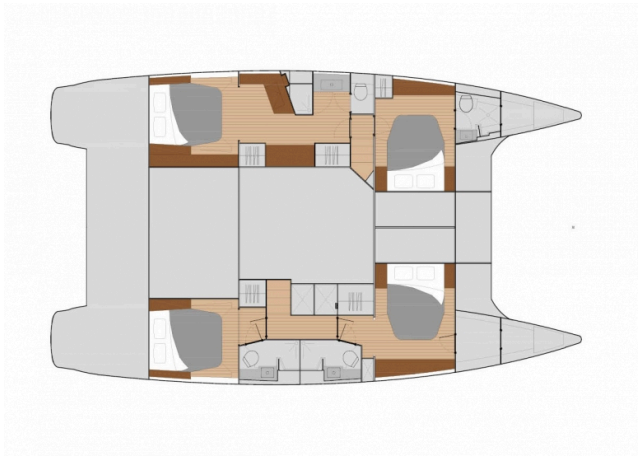
Hauptrisiken – vor der Besichtigung klären

1. **Rückruf zum Modell:** Goiot-Notluken-Rückruf. Das Baujahr 2019 liegt am Rand des betroffenen Zeitraums: anhand von Rumpfnummer und Baudatum klären, ob das Boot betroffen ist, und wenn ja, Nachweis der Umrüstung verlangen (Rechnung oder Werftbestätigung).
2. **Steuerung und Ruder:** Laut dem Erfahrungsbericht eines Eigners: Die Hydrauliksteuerung ist ein einzelner Ausfallpunkt: Fällt die Hydraulik aus, steuert auch der Autopilot nicht mehr. Die Notpinne wird im Motorraum bedient. Ein Eigner hat einen zweiten, unabhängigen Autopilotantrieb nachgerüstet.
3. **Rigg und Decksausrüstung:** Laut Berichten von Eignern in einem Segelforum: Ein Überführungsskipper hält das Rigg für zu klein und die Serien-Segel für billigste Ausführung.
4. **Systeme und Serienfehler:** Laut Berichten von Eignern in einem Segelforum: Der Impeller des hoch eingebauten Onan-Generators läuft beim Start trocken und verliert nach weniger als 100 Stunden Flügel. Zwei unabhängige Stimmen, Abhilfe ist eine Vorförderpumpe.
5. **Wartbarkeit fern der Werft:** Laut Berichten von Eignern in einem Segelforum: Viele Paneele sind verklebt, Kabelwege schwer zugänglich. Die Rückseite des Generators ist praktisch unerreichbar.

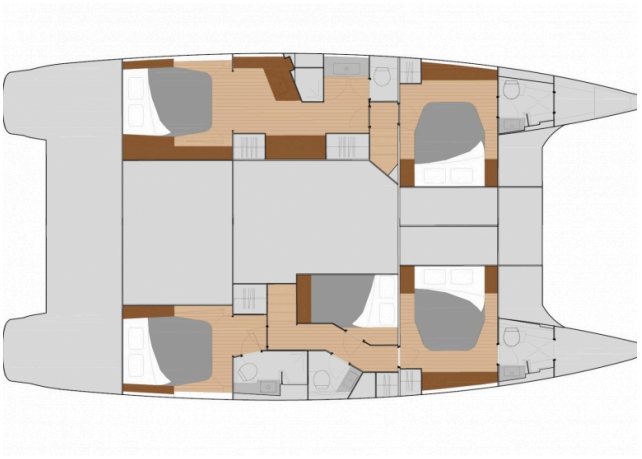
Wichtig: Automatisierte Kaufvorprüfung aus öffentlichen Inseratsangaben und belegtem Modellwissen, Datenstand 02.11.2026. Kein Gutachten, keine Besichtigung, keine Rechts-, Steuer- oder Finanzberatung. Verkäuferangaben sind nicht vor Ort überprüft. Preise, Kosten und Verkaufswerte sind Schätzungen. Vor einem Kauf: Besichtigung, Gutachten durch einen Sachverständigen und Prüfung der Unterlagen. Es gelten unsere Nutzungshinweise (siehe letzte Seite).

MUSTER

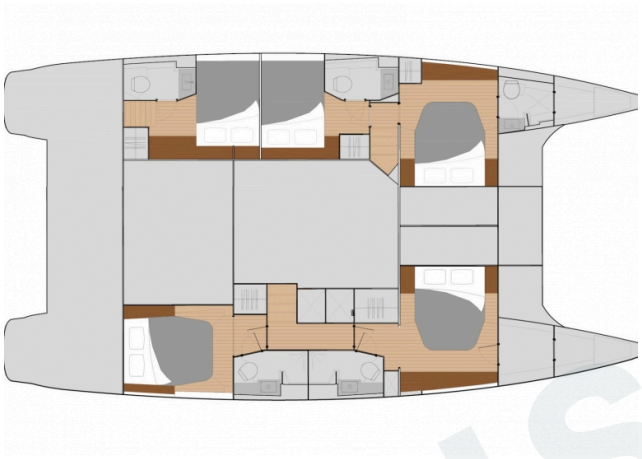
Grundriss der Fountaine Pajot Saba 50



Fountaine Pajot Saba 50 – Layout Maestro – Eignerversion, 4 Kabinen



Fountaine Pajot Saba 50 – Layout Maestro mit Crewkabine



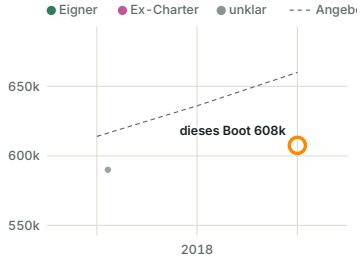
Fountaine Pajot Saba 50 – Layout Quintet VIP – 5 Kabinen

Layoutgrafiken der Werft für das Modell, nicht dieses Boots. Foto: © Fountaine Pajot

MUSTER

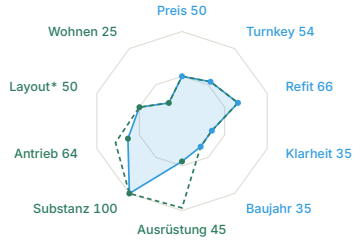
Ist der Preis fair?

Aktive Inserate der Fountaine Pajot Saba 50 nach Baujahr, dieses Boot orange



Wo ist das Boot stark?

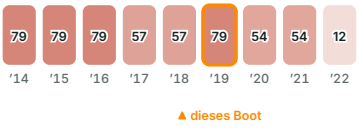
Fläche: Zustand heute laut Inserat (Objekt-Achsen blau, Zustands-Achsen grün); gestrichelt: nach Refit und Pflicht-Ausrüstung, 0–100



* kaum belegt (Deckung D) – Wert neutral

Wie riskant ist dieses Baujahr?

Befundpunkte je Baujahr aus öffentlichen Quellen und Eigner-Communities



Passt das Boot zu Ihrem Kaufwunsch?

	IHR WUNSCH	DIESES BOOT	
Budget	900.000 € alles inklusive	765.611 € alles inklusive	✓
Kabinen	mindestens 3	6	✓
Länge	mindestens 45 ft	49,1 ft (14,98 m) laut Inserat	✓
Standort	Mittelmeer, Karibik	Seget, Kroatien	✓
Mehrwertsteuer	egal	ungeklärt	✓
Herkunft	Ex-Charter möglich	Ex-Charter (belegt)	✓

Das Boot laut Inserat

BEREICH	ANGABE	BEWERTUNG
Motorstunden	3.643 h	hoch – Kompression und Ölanalyse
Energie	Solar nein, Lithium-Bank nein, Generator nein	Nachrüstung eingerechnet: Solar, Lithium-Bank
Navigation	Plotter/Navigation	AIS und Radar beim Verkäufer erfragen
Anker	ja	vorhanden
Rettungsinsel	ja	vorhanden – trotzdem eine Hochsee-Rettungsinsel eingerechnet, solange Typ und Prüfdatum nicht belegt sind
Gutachten	vorhanden	Kopie anfordern

Strukturierte Angaben aus dem Inserat, nicht geprüft. Das Boot ist zusätzlich bei YachtWorld inseriert.

MUSTER

Gesamtkostenrechnung

Angebotspreis laut Inserat (ohne MwSt.)	607.635 €
Mehrwertsteuer (vorsichtshalber eingerechnet)	115.436 €
Angebotspreis mit MwSt.	723.071 €
Kaufpreis nach Verhandlung (8,0 % unter Angebot, siehe Verhandlungsrahmen)	665.225 €
Instandsetzung und Sicherheit (Pflicht)	20.917 €
Blauwasser-Ausrüstung (Pflicht)	65.387 €
Nebenkosten (Gutachten, Kranen, Treuhand)	11.082 €
Überführung	3.000 €
Gesamtkosten bis fahrbereit	**765.611 €**
Reserve zu Ihrem Budget	134.389 €
Geschätzter Verkaufspreis 2030	616.000 €
Netto-Kosten für 3 Jahre	**149.611 €**
Wünschenswert zusätzlich (optional)	18.408 €

So schätzen wir den Verkaufspreis 2030

Kaufpreis nach Verhandlung	665.225 €
+ 30 % der Pflicht-Nachrüstung (86.304 €), die den Bootswert hebt	25.891 €
= Wert beim Kauf	691.116 €
Alterung von 8 auf 11 Jahre (2027–2030, Wertkurve aller Katamarane im Bestand), -10,09 %	621.383 €
Wertverlauf dieses Modells gegenüber der Flotte über 3 Jahre (gemessen), -0,93 %	615.604 €
= geschätzter Verkaufspreis 2030, gerundet	616.000 €

Die Wertkurve stammt aus den Preisen aller aktiv inserierten Katamarane nach Alter; der Modellverlauf ist die gemessene Abweichung dieses Modells davon. Eine Schätzung, kein Gutachten – der tatsächliche Erlös hängt vom Zustand beim Verkauf ab.

Eingerechnete Pflichtposten

Motorraum-Feuerlöschsystem + Melder	2.681 €
Hochsee-Rettungsinsel	4.875 €
Bilgenpumpen-Redundanz + Hochwasseralarm	946 €
Hauptanker + Kette	5.359 €
Top-End Service x2	7.056 €
EPIRB nachrüsten	975 €
Offshore-Autopilot	7.118 €
Strecktaue/Jacklines + Reling/Lifebelt-Punkte	1.469 €
Solaranlage auf 1.200 W ausbauen	20.082 €
Lithium-Batteriebank nachrüsten	10.046 €
Wassermacher einbauen	9.828 €
Festrumpf-Dinghy neu	4.875 €
Außenborder neu	4.875 €
Ladegerät / Wechselrichter / DC-DC anpassen	2.145 €
Zweit-/Sturmanker + Bridle	2.703 €
AIS-Transponder Klasse B nachrüsten	1.271 €
Summe	**86.304 €**

Je Maßnahme: Durchschnitt unseres Refit-Katalogs mit Nebenkostenfaktor (Material, Arbeit, Kranen); die Spanne liegt etwa ±40 % darum. Was laut Inserat schon erledigt ist, wird herausgerechnet, sobald Belege vorliegen.

Was für das Boot spricht

- Im Budget: Gesamtkosten 765.611 €, Reserve 134.389 €

Weitere Nachteile (neben den Hauptrisiken)

- 16 Pflichtposten Instandsetzung und Ausrüstung, zusammen 86.304 € (einzeln in der Kostenrechnung)
- Ex-Charter: stärker genutzt, Charterlayout und Verschleiß prüfen
- Im Inserat fehlen Angaben zu: MwSt-Status, Wassermacher, Batterien, Kommunikation, Struktur, Zustand, Refit
- Hohe Motorstunden (3.643 h)

MUSTER

Prüfauftrag für den Gutachter

Zusätzlich zum üblichen Umfang, gezielt für Modell, Baujahr und Herkunft:

BAUGRUPPE	WAS GEZIELT ZU PRÜFEN IST
Deck, Aufbau, Luken und Fenster	Notluken in beiden Rümpfen (innen/außen, Schlauchtest), Rumpf- und Aufbaufenster, Relingsstützen und Beschläge auf Abdichtung, Deck auf Weichstellen begehen.
Ruder und Steuerung	Beide Ruderblätter auf Feuchte und Risse, Ruderlager und Schaftspiel, Steuerseile/Hydraulik, Autopilot-Antrieb.
Antrieb und Saildrives	Motoren einzeln (Stunden je Seite, Kaltstart, Lager, Abgas), Saildrive-Dichtungen und -Öl je Seite, Wassereinbruch-Alarm, Probefahrt unter Last.
Mast, Rigg und Segel	Rigg durch einen Rigger (auch in der Höhe), Mastfuß und Druckstütze, Alter des stehenden Guts, Zustand und Alter der Segel.
Elektrik und Elektronik	Batteriebank (Typ, Alter, Kapazität), Ladegeräte und Solar, Verkabelung im Technikraum, Navigationselektronik im Betrieb.
Innenausbau	Feuchteflecken und gelöste Verkleidungen, klemmende Türen (Hinweis auf Verwindung).

Nächste Schritte

1. Die Hauptrisiken oben schriftlich mit dem Verkäufer klären – was die E-Mail unten nicht abdeckt, dort ergänzen.
2. Die E-Mail unten an den Verkäufer senden; ohne Antworten und Unterlagen keine Besichtigung vereinbaren.
3. Besichtigung mit Gutachter, Auskranen und Probefahrt; den Prüfauftrag oben mitgeben.
4. Mehrwertsteuer, Flagge und Kaufvertrag mit Fachleuten prüfen lassen.

MUSTER

Ihre E-Mail an den Verkäufer

Vorformuliert für dieses Boot: 10 Fragen zu Modell, Baujahr, Herkunft und den Lücken im Inserat. Kopieren, Namen ergänzen, senden – die englische Fassung ist für Händler im Ausland.

Betreff: Anfrage zu Ihrer Fountaine Pajot Saba 50 (2019), inseriert bei The Multihull Company

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich interessiere mich für Ihre Fountaine Pajot Saba 50 von 2019, die Sie bei The Multihull Company anbieten (Liegeort laut Inserat: Seget, Kroatien). Bevor ich eine Besichtigung plane, bitte ich Sie um Auskunft zu folgenden Punkten:

1. Ist ein Wassermacher eingebaut? Hersteller, Leistung (l/h), Alter, letzte Membran-Wartung?
2. Gibt es Solarpaneele? Gesamtleistung in Watt, Laderegler, Alter?
3. Welche Batteriebank (Typ, Kapazität in Ah, Alter)? Gibt es Lithium/LiFePO4 mit BMS?
4. Ist ein Generator eingebaut? Hersteller, Leistung, Betriebsstunden, letzter Service?
5. Welcher Autopilot ist verbaut (Hersteller, Antriebseinheit), und ist er für Langfahrt ausgelegt?
6. Ist Satellitenkommunikation an Bord (Iridium, Starlink)?
7. Gab es je Strukturschäden, Grundberührungen, Reparaturen an Schotten, Rumpf oder Brückendeck?
8. Wie beschreibt der Eigner den Gesamtzustand? Bekannte Mängel?
9. Welche Arbeiten wurden wann gemacht (Refit-Liste mit Jahreszahlen und Rechnungen)?
10. Wartungshistorie der Motoren und Saildrives mit Belegen?

Über Kopien vorhandener Unterlagen – Rechnungen, Wartungsnachweise, Gutachten, Nachweis der Mehrwertsteuer – freue ich mich ebenfalls.

Vielen Dank und freundliche Grüße
[Ihr Name]
[Telefon]

English

Subject: Enquiry about your Fountaine Pajot Saba 50 (2019), listed on The Multihull Company

Dear Sir or Madam,

I am interested in your Fountaine Pajot Saba 50 from 2019, listed on The Multihull Company (location as listed: Seget, Croatia). Before arranging a viewing, I would be grateful for information on the following points:

1. Is a watermaker fitted? Make, capacity (l/h), age and date of last membrane service?
2. Are solar panels fitted? Total wattage, charge controller, age?
3. What is the house battery bank (type, capacity in Ah, age)? Any lithium/LiFePO4 with BMS?
4. Is a generator fitted? Make, output, running hours, last service?
5. Which autopilot is fitted (make, drive unit), and is it rated for offshore use?
6. Is satellite communication on board (Iridium, Starlink)?
7. Has the boat ever had structural damage, groundings or repairs to bulkheads, hulls or bridgedeck?
8. How does the owner describe the overall condition? Any known defects?
9. Which work was done when (refit list with years and invoices)?
10. Service history of engines and saildrives with records?

I would also appreciate copies of any available documents – invoices, service records, surveys and proof of VAT status.

Thank you and kind regards
[Your name]
[Phone]

MUSTER

Teil 2 Das Modell

Fountaine Pajot Saba 50 – für wen passt das Modell?

Unabhängig vom einzelnen Inserat: was das Modell kann und für welche Nutzung es sich eignet.

Urteil für Blauwasser und Langfahrt

geeignet mit Einschränkungen

Großes, wertstabiles Fahrtenboot mit CE-Kategorie A, fester Kielung und belegter Zuladung von knapp 4 t; Eigner haben damit Atlantik und Pazifik gesegelt. Die Schwächen liegen bei Steuerung, Generator, Rigg und Ausrüstung, dazu ist die Bauweise unter Wasser unklar. Für die Passatroute brauchbar, wenn Steueranlage und Rüsteisen geprüft und die Hydraulik redundant gemacht ist. Der Test von 2015 bestätigt Raum und Handling, nennt aber das hohe Gewicht, ein weiches Bimini und die Reffführung am Mast.

Das Modell

Die Saba 50 (14,98 m Länge, 7,99 m Breite, 15,5 t leer laut Eignerhandbuch) wurde von 2014/2015 bis etwa 2022 gebaut und dann von der New 51 / Aura 51 abgelöst. Sie hat zwei feste Kiele und zwei Spatenruder (frei hängende Ruder ohne Skeg). Deck und Aufbau sind in einem Stück im RTM-Verfahren (Harzinjektion in geschlossener Form) gefertigt. Das Handbuch nennt eine zulässige Zuladung von 3.995 kg, was bei Serienkatamaranen selten ausgewiesen ist. Beim Kernmaterial widersprechen sich die Quellen: SAIL nennt PVC-Schaum, eine Datenbank Balsa. Es gibt eine Eignerversion mit vier und eine Charterversion mit sechs Kabinen.

Eignung nach Nutzung

Langfahrt und Passage	Für die Passatroute brauchbar: feste Kiele, viel belegte Zuladung und Eigner mit Atlantik- und Pazifikpassagen. Auf langen Vorwindstrecken mit Ozeanwelle stören die Hydrauliksteuerung ohne Redundanz, das knappe Rigg und die Leinenführung, die nicht auf eine Zweihandcrew ausgelegt ist. Im Test von 2015 war das Boot mit 15,7 t in leichtem Wind unter Solent träge; unter Gennaker lief es gut. Das zweite und dritte Reff liegen am Mast.
Leben vor Anker	Sehr gut: viel Raum, Küche oben, Flybridge, große Tanks. Für eine Crew von zwei eher zu viele Kabinen und Bäder.
Empfehlung	Für die Passatroute geeignet, wenn ein zweiter unabhängiger Autopilot, eine praktikable Notsteuerung und eine Leinenführung zum Steuerstand vorhanden sind. Gutachten mit Fokus auf Ruderlager und Ruderschäfte, Rüsteisen hinter der Verkleidung, Notluken (Goiot-Kit), Generatorinstallation und Kernmaterial.

Baujahre

ZEITRAUM	URTEIL	BEGRÜNDUNG
2014–2018	geeignet mit Einschränkungen	Erste Serie. Liegt vollständig im Fenster des Goiot-Notluken-Rückrufs; Nachrüstkit nachweisen lassen. An Booten von 2015 belegt: Generator hoch eingebaut mit Impellerschäden, keine Motortemperaturanzeigen, klappernde Ruderlager. Der Test von 2015 (Heft 139) nennt ein wenig steifes Heck-Bimini, einen tiefen Baum am Lounge-Deck und Reffs am Mast.
2019–2022	geeignet mit Einschränkungen	Bei späteren Booten wurde der Generator in den Motorraum verlegt, was den Trockenlauf verringert. Eine weitere Serienverbesserung ist nicht belegt. An einem Boot von 2020 mussten beide Ruder ersetzt werden, Ausrüstung (Leinenführung, Davit-Umlenkung) musste nachgebessert werden.

MUSTER

Stärken und belegte Schwächen des Modells

Stärken

Seeverhalten und Struktur

- Seeverhalten solide: feste Kiele, Segeltragzahl 23,1, Verdrängungs-Längen-Verhältnis 128.
- Laut dem Erfahrungsbericht eines Eigners: Die Eigner der „Voila“ (Baujahr 2020) sind in fünf Jahren über Atlantik und Pazifik bis Neuseeland, Fidschi und Indonesien gesegelt. Als ersten Pluspunkt nennen sie das Verhalten bei schlechtem Wetter und Seegang.
- Laut SAIL sind die Rüsteisen (Befestigungen der Wanten am Rumpf) in die Rumpfstruktur integriert und so stark, dass das ganze Boot daran gehoben werden kann. Ausgerissene Rüsteisen sind eine klassische Ursache für Riggverlust. (Quelle: SAIL)
- CE-Kategorie A (Hochsee), allerdings nur über eine Datenbank belegt.
- Laut Berichten von Eignern in einem Segelforum: Ein Eigner, der vorher eine Helia 44 hatte, sieht die Saba beim Segeln und beim Platz in den Motorräumen klar vorn. Getrennte Kraftstoffsysteme je Rumpf nennt er als Sicherheitsvorteil.

Zuladung, Tanks und Autarkie

- Zulässige Zuladung 3.995 kg laut Eignerhandbuch, 940 l Diesel und 700 l Wasser. Ein Eigner merkte mit rund 2,5 t Zuladung keinen Unterschied im Fahrverhalten.
- Laut Berichten von Eignern in einem Segelforum: Mit einer Maschine rund 6,2 l/h bei 7 kn – große Reichweite unter Motor.

Wohnen vor Anker

- Hoher Wohnwert: Küche oben mit Blick in Salon und Cockpit, offener Salon, Flybridge und Vordeck als Außenflächen.

Urteil der Fachpresse (Multihulls World)

- Im Test von 2015 (Heft 139) lief das Boot auch bei 5–6 kn Wind unter Gennaker gut. Wende und Halse waren zuverlässig, das Ruder leicht und direkt. (Quelle: Multihulls World)
- Der Test nennt sehr geräumiges Wohnen mit drei Außenbereichen, Lounge-Deck und 2,25 m Stehhöhe, dazu ein besseres Finish als bei der Salina 48. (Quelle: Multihulls World)

Schwächen

Steuerung und Ruder

- Laut Berichten von Eignern in einem Segelforum: An einem Boot von 2020 mussten beide Ruder ersetzt werden, der Grund ist nicht genannt. Bei einem Boot von 2015 klappern die Lager der Ruderquerstange.

Rigg und Decksausrüstung

- Laut dem Erfahrungsbericht eines Eigners: Ab Werk fehlten Fallenstopper, die Reffs 2 und 3 wurden am Mast bedient. Für zwei Personen nachts auf Passage ein Sicherheitsthema, der Umbau war aufwendig.
- Laut dem Erfahrungsbericht eines Eigners: Hecklastig, Wasser steht auf Flybridge und Vordeck. Die Eigner verlängerten die Badestufen.

Systeme und Serienfehler

- Laut Berichten von Eignern in einem Segelforum: Keine Motortemperaturanzeigen ab Werk, nur ein Summer-Alarm. Der Backbord-Maschinenraum wird in den Tropen bis etwa 44 °C heiß, Wechselrichter schalten ab.
- Laut einer Eignerin tauchen bei Gutachten regelmäßig feuchte Rüsteisen-Bolzen, Blasen, Delamination und korrodierte Borddurchlässe auf.
- Goiot-Notluken-Rückruf: Die Bauzeit liegt im betroffenen Lukenfenster 08/2014 bis 12/2018. Die Scheibe kann sich lösen und ein Loch nahe der Wasserlinie hinterlassen. Die Saba 50 ist nicht namentlich genannt.

Wartbarkeit fern der Werft

- Laut Berichten von Eignern in einem Segelforum: Lichtschalter sind Funkschalter mit nicht reparierbaren Empfängern.

Wohnen zu zweit

- Auch die Eignerversion hat mindestens vier Kabinen und vier Bäder, laut Eignern der „Voila“ ohne echten Eignerrumpf. Ein Helia-Eigner hält das Boot für ein Paar im Hafen für schwer zu handhaben.

Befunde aus Multihulls World (Heft 139, 2015)

- Mit 15,7 t ist das Boot laut Test zu schwer für große Leistung in leichtem Wind unter Solent. Der Kurs am Wind ist mit Kiel statt Schwert nur ordentlich. (Quelle: Multihulls World)
- Das Heck-Bimini mit den Solarpaneelen ist nicht steif genug. Bimini-Rahmen und Halterungen auf Spiel und Risse prüfen. (Quelle: Multihulls World)
- Auf dem Lounge-Deck über dem Bimini hängt der Baum tief und ist beim Wenden und Halsen im Weg. (Quelle: Multihulls World)
- Das zweite und dritte Reff werden am Mast bedient und sind nur optional zum Cockpit geführt. Das bestätigt die Forenkritik an der Leinenführung für zwei Personen. (Quelle: Multihulls World)

MUSTER

Was dieser Bericht ist – und was nicht

1. **Art des Berichts.** Dieser Bericht ist eine automatisierte, datengestützte Vorprüfung. Er beruht auf den öffentlich zugänglichen Angaben im Inserat und auf unseren Modelldaten (Werftangaben, Fachpresse, Rückrufstellen, Erfahrungen von Eignern). Niemand hat das Boot besichtigt, geprüft oder gesegelt. Der Bericht ist kein Gutachten, keine Wertermittlung eines Sachverständigen und keine Zustandsfeststellung.
2. **Angaben Dritter.** Preis, Mehrwertsteuerstatus, Baujahr, Motorstunden, Ausstattung, Liegeort und Verfügbarkeit stammen vom Verkäufer oder Makler. Wir prüfen sie auf Widersprüche und kennzeichnen Lücken („nicht im Inserat angegeben"), können sie aber nicht am Boot überprüfen. Maßgeblich sind das Originalinserat und die Auskunft des Verkäufers.
3. **Unsere Einschätzungen.** Zustand, Gesamtkosten, Refit-Posten, Verhandlungsrahmen, erwarteter Verkaufspreis, Modellbewertung und Rangfolge berechnen wir nach festen, im Bericht beschriebenen Regeln. Sie sind Schätzungen auf Basis von Annahmen (zum Beispiel Refit-Kosten, Wertverlust, Marktentwicklung) und keine Zusage über Preis, Zustand oder Wert.
4. **Keine Beratung, keine Vermittlung.** Der Bericht ist keine Rechts-, Steuer-, Zoll-, Finanzierungs- oder Anlageberatung. Wir vermitteln keine Boote, erhalten keine Provision und sind von Werften, Maklern und Portalen unabhängig.
5. **Rolle der KI.** Texte dieses Berichts und der Begleitmail werden mit Unterstützung eines Sprachmodells formuliert und übersetzt. Zahlen, Auswahl und Rangfolge kommen aus unserer regelbasierten Bewertung, nicht aus dem Sprachmodell.
6. **Datenstand.** Der Bericht gibt den Stand vom 02.11.2026 wieder. Inserate ändern sich laufend; nach 30 Tagen sollten Sie den Bericht nicht mehr ohne Neuabgleich verwenden.
7. **Ihr nächster Schritt.** Vor einer Kaufentscheidung: Fragen an den Verkäufer stellen, Unterlagen (Eigentum, Mehrwertsteuer, Registrierung, Wartung) prüfen lassen, Boot besichtigen und von einem unabhängigen Sachverständigen begutachten lassen, inklusive Probeschlag und Prüfung aus dem Wasser.
8. **Marken und Quellen.** Werft-, Modell- und Portalnamen nennen wir nur, um Boote und Quellen zu bezeichnen. Sie sind Marken ihrer Inhaber; es besteht keine Verbindung zu ihnen. Bildnachweise stehen am jeweiligen Bild.
9. **Fehler gefunden?** Schreiben Sie uns an andreas.pelzner@we-success.de. Wir prüfen jeden Hinweis und korrigieren den Bericht.
10. **Haftung.** Es gelten die Haftungsregeln unserer Nutzungshinweise.

Catamaran Radar ist ein Angebot der WE SUCCESS Consulting GmbH, Wachaustr. 11, 70469 Stuttgart.

MUSTER