

Beispielfoto dieses Modells (anderes Boot, Baujahr 2023), aus einem Inserat bei CatamaranSite

St Francis 50 · Baujahr 2010

Liegeort laut Inserat: Charleston · inseriert bei The Multihull Company

wahrscheinlich Ex-Charter · 4 Kabinen · MwSt. ungeklärt

Ihr Profil: Budget 900.000 € alles inklusive · mindestens 4 Kabinen · ab 48 ft · Segelvorhaben: Atlantik und Karibik · Boot darf liegen: Karibik, USA und Kanada · Kauf 2027, Verkauf 2030

804.678 €	61.877 €	845.119 €	689.000 €	156.119 €
Angebotspreis	Pflicht: Instandsetzung und Ausrüstung	Gesamtkosten bis fahrbereit	geschätzter Verkaufspreis 2030	Netto-Kosten 2027–2030

Besichtigen lohnt sich; vorher klären: Gewicht und Leistung. Zielpreis 716.163 € bis 764.444 €.

Passt es zu Ihnen?	Ist das Boot gut?	Ist der Preis fair?	Passen die Kosten?
gut Wunsch erfüllt, Modell gut geeignet	prüfen Ex-Charter, viele Angaben fehlen	prüfen keine belastbare Marktwertschätzung	gut 54.881 € Reserve im Budget

Einordnung: St Francis 50 von 2010 vermutlich aus Charterherkunft, Gesamtkosten bis fahrbereit 845.119 € – 54.881 € unter Ihrem Budget. Das Modell ist für Atlantik und Karibik gut geeignet. Besichtigung lohnt; den Gutachter mit dem Prüfauftrag unten beauftragen.

Verhandlungsrahmen

804.678 €	716.163 € – 764.444 €	740.304 €
Angebotspreis	realistischer Kaufpreis (5,0–11,0 % unter Angebot)	Rechenbasis dieses Berichts (8,0 % unter Angebot)

Abschlag aus der Preisentwicklung vergleichbarer Boote: marktüblicher Nachlass 5,0 % · Mehrwertsteuer ungeklärt +2,0 % · Kaufzeitpunkt Herbst/Winter +1,0 %. Gemessen werden Angebotspreise, keine Verkaufspreise – der Rahmen ist eine begründete Verhandlungsposition, kein Versprechen.

Hauptrisiken – vor der Besichtigung klären

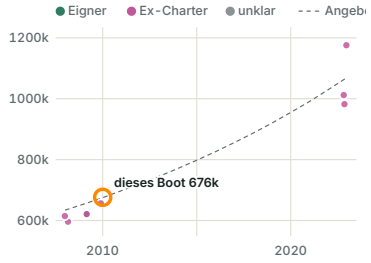
1. **Gewicht und Leistung:** Ein ehemaliger Eigner und Werftvertreter wirft der Werft zu optimistische Gewichts- und Leistungsangaben vor. Der Konstrukteur habe sich deshalb von der Marke distanziert. Andere Eigner führen das auf einzelne überladene Boote zurück.
2. **Frühe Rumpfnummern:** Rumpf #3: Gelcoat-Risse an der Anbindung des Querbalkens, von der Werft verstärkt; gebrochener Traveller auf der Pazifiküberquerung. Rumpf #10: Propellerwelle rutschte aus der Kupplung, weil Passfeder und Sicherung fehlten.

3. **Wohnen in den Tropen:** Motoren unter den Achterkojen bringen Lärm und Wärme in die Kabinen. Große Frontscheiben heizen den Salon auf, nach vorn gibt es wenig Lüftung.
4. **Markt und Wertstabilität:** Sehr kleine Serie, nur 2 aktive Inserate.

Vorprüfung aus Inseratsdaten und öffentlich belegtem Modellwissen – kein Gutachten, keine Besichtigung. Verkäuferangaben ungeprüft.

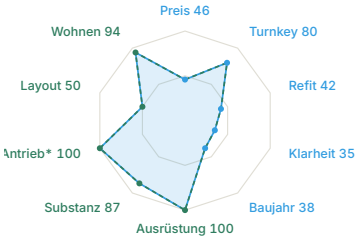
Ist der Preis fair?

Aktive Inserate der St Francis 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

Keine Befunddaten für dieses Modell.

Passt das Boot zu Ihrem Kaufwunsch?

	IHR WUNSCH	DIESES BOOT	
Budget	900.000 € alles inklusive	845.119 € alles inklusive	✓
Kabinen	mindestens 4	4	✓
Länge	mindestens 48 ft	50,0 ft (15,25 m)	✓
Standort	Karibik, USA und Kanada	Charleston	✓
Mehrwertsteuer	egal	ungeklärt	✓
Herkunft	Ex-Charter möglich	wahrscheinlich Ex-Charter	✓

Das Boot laut Inserat

BEREICH	ANGABE	BEWERTUNG
Motorstunden	nicht genannt	beim Verkäufer erfragen, vor Ort ablesen
Energie	Solar ja (2800 W), Lithium-Bank ja, Generator ja (Cummins Onan)	für Langfahrt ausreichend ausgestattet
Wassermacher	ja	vorhanden
Navigation	Plotter/Navigation, Autopilot (B&G)	AIS und Radar beim Verkäufer erfragen
Anker	ja	vorhanden
Rettungsinsel	ja	vorhanden – trotzdem eine Hochsee-Rettungsinsel eingerechnet, solange Typ und Prüfdatum nicht belegt sind
Rigg	stehendes Gut etwa 5 Jahre alt	im üblichen Rahmen
Gutachten	vorhanden	Kopie anfordern

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

Gesamtkostenrechnung

Angebotspreis laut Inserat (ohne MwSt.)	676.200 €
Mehrwertsteuer (vorsichtshalber eingerechnet)	128.478 €
Angebotspreis mit MwSt.	804.678 €
Kaufpreis nach Verhandlung (8,0 % unter Angebot, siehe Verhandlungsrahmen)	740.304 €
Instandsetzung und Sicherheit (Pflicht)	61.877 €
Nebenkosten (Gutachten, Kranen, Treuhand)	12.938 €
Überführung	30.000 €
Gesamtkosten bis fahrbereit	**845.119 €**
Reserve zu Ihrem Budget	54.881 €
Geschätzter Verkaufspreis 2030	689.000 €
Netto-Kosten für 3 Jahre	**156.119 €**
Wünschenswert zusätzlich (optional)	30.286 €

So schätzen wir den Verkaufspreis 2030

Kaufpreis nach Verhandlung	740.304 €
+ 30 % der Pflicht-Nachrüstung (61.877 €), die den Bootswert hebt	18.563 €
= Wert beim Kauf	758.867 €
Alterung von 17 auf 20 Jahre (2027–2030, Wertkurve aller Katamarane im Bestand), -8,7 %	692.651 €
Wertverlauf dieses Modells gegenüber der Flotte über 3 Jahre (gemessen), +0,4 %	695.358 €
Obergrenze: Marktniveau des Modells in diesem Alter	688.703 €
= geschätzter Verkaufspreis 2030, gerundet	689.000 €

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

Goiot-Fluchtluken prüfen/Sicherheits-Retrofit	546 €
Seeventile erneuern/servicen	2.275 €
Saildrive-Dichtung + Faltenbalg erneuern	1.901 €
Gasanlage prüfen/zertifizieren	1.560 €
Motorraum-Feuerlöschsystem + Melder	2.681 €
Hochsee-Rettungsinsel	4.875 €
Bilgenpumpen-Redundanz + Hochwasseralarm	946 €
Hauptanker + Kette	5.359 €
Salon-/Rumpffenster und Decksluken erneuern oder neu verkleben	39.285 €
Ankerwinsch erneuern/verstärken	2.449 €
Summe	**61.877 €**

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 845.119 €, Reserve 54.881 €
- An Bord laut Inserat: Wassermacher, Solar, Lithium-Bank, Generator, Autopilot
- Modell für Ihr Vorhaben gut geeignet (Atlantik und Karibik)

Weitere Nachteile (neben den Hauptrisiken)

- 10 Pflichtposten Instandsetzung und Ausrüstung, zusammen 61.877 € (einzeln in der Kostenrechnung)
- Ex-Charter: stärker genutzt, Charterlayout und Verschleiß prüfen
- Im Inserat fehlen Angaben zu: Motorstunden, MwSt-Status, Refit

Prüfauftrag für den Gutachter

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

BAUGRUPPE	WAS GEZIELT ZU PRÜFEN IST
Brückendeck, Schotten und Struktur	Unterseite Brückendeck und Übergänge Rumpf/Brücke auf Spannungsrisse; Haupt- und Mastschott-Anbindung hinter den Verkleidungen; vorderer Querbalken mit Abspannungen; übermalte Altschäden.
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.
Wasser, Gas, Sanitär und Kühlung	Seeventile vollständig nach Position, Tanks und Leitungen, Gasanlage mit Prüfnachweis, Wassermacher im Betrieb, Kühlung.

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.

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 St Francis 50 (2010), inseriert bei The Multihull Company

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich interessiere mich für Ihre St Francis 50 von 2010, die Sie bei The Multihull Company anbieten (Liegeort laut Inserat: Charleston). Bevor ich eine Besichtigung plane, bitte ich Sie um Auskunft zu folgenden Punkten:

1. Betriebsstunden beider Motoren?
2. Gab es je Strukturschäden, Grundberührungen, Reparaturen an Schotten, Rumpf oder Brückendeck?
3. Welche Arbeiten wurden wann gemacht (Refit-Liste mit Jahreszahlen und Rechnungen)?
4. Wartungshistorie der Motoren und Saildrives mit Belegen?
5. Wann wurden Motoren/Saildrives zuletzt überholt?
6. MwSt-Status: ist die EU-MwSt bezahlt, und liegt der Nachweis vor?
7. Eigentumsnachweis, Registrierung/Flagge, CE-Konformitätserklärung und Entwurfskategorie?
8. Ist das Boot frei von Belastungen (Hypothek, Leasing, offene Forderungen)?
9. War das Boot je in Charter oder Leasing? Wenn ja, wie lange und bei welcher Flotte?
10. Wie viele Vorbesitzer, und wo lag das Boot die letzten Jahre (Wasser/Land, Region)?

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 St Francis 50 (2010), listed on The Multihull Company

Dear Sir or Madam,

I am interested in your St Francis 50 from 2010, listed on The Multihull Company (location as listed: Charleston). Before arranging a viewing, I would be grateful for information on the following points:

1. Engine hours of both engines?
2. Has the boat ever had structural damage, groundings or repairs to bulkheads, hulls or bridgedeck?
3. Which work was done when (refit list with years and invoices)?
4. Service history of engines and saildrives with records?
5. When were the engines/saildrives last overhauled?
6. VAT status: has EU VAT been paid, and is there documentary proof?
7. Proof of ownership, registration/flag, CE declaration of conformity and design category?
8. Is the boat free of any liens, mortgage, leasing or outstanding debts?
9. Has the boat ever been in charter or a leaseback programme? If so, how long and with which fleet?
10. How many previous owners, and where has the boat been kept in recent years (afloat/ashore, region)?

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]

Teil 2 Das Modell

St Francis 50 – für wen passt das Modell?

Unabhängig vom einzelnen Inserat: warum das Modell in die engere Wahl kam, was es kann und für welche Nutzung es sich eignet.

Warum dieses Modell? Ihre Modell-Auswahl

NR.	MODELL	EIGNUNG LANGFAHRT	SCORE	BOOTE	GESAMTKOSTEN AB
1	**St Francis 50**	gut geeignet	77,8	1	845.119 €
2	Leopard 50	gut geeignet	61,5	38	699.370 €
3	Leopard 48	geeignet mit Einschränkungen	65,4	7	527.094 €
4	Fountaine Pajot Saba 50	geeignet mit Einschränkungen	64,9	13	702.973 €
5	Lagoon 46	geeignet mit Einschränkungen	61,1	27	541.708 €

Reihenfolge: zuerst die Eignung für Langfahrt, dann der Modell-Score. 143 Boote im Bestand passen zu Ihrem Profil.

Urteil für Blauwasser und Langfahrt

gut geeignet

Ausdrücklich für Langfahrt gebauter Semi-Custom-Katamaran mit Schaumkern, sehr großen Tanks und belegten Ozeanpassagen bis in den Südpazifik. Für die Passatroute zu zweit gut geeignet. Einschränkungen sind das höhere Gewicht als im Prospekt, die Streuung zwischen individuell gebauten Booten und die dünne Marktlage.

Für dieses Boot (Baujahr 2010): geeignet mit Einschränkungen – siehe Baujahre unten.

Das Modell

Die St Francis 50 von Angelo Lavranos (15,25 m Länge, 8,00 m Breite) ist ein in Südafrika gebauter Semi-Custom-Kat, etwa drei Boote pro Jahr. Eine Brokerdatenbank nennt 2005 bis 2011, laut Fachpresse wird sie als MK II weitergebaut; Boote um 2015 sind belegt. Bauweise: harzinfundiertes Vinylester-Schaumsandwich, bei der MK II mit Corecell-Kern und Carbon in hoch belasteten Zonen, leichter und steifer. Ab wann es die MK II gibt, ist nicht belegt. Feste Kiele, 800 l Diesel, 1.350 l Wasser, Küche je nach Version oben oder unten.

Eignung nach Nutzung

Langfahrt und Passage	Stark: Sturm mit brechender See, Atlantik und Südpazifik sind gut belegt, auch einhand. Auf achterlichen Passatkursen schnell, ohne die Bugs einzutauchen. Das tatsächliche Gewicht kostet Leistung; überladene Boote verlieren deutlich.
Leben vor Anker	Gut für Autarkie: sehr große Tanks, viel Platz und Stauraum, Solar statt Generator machbar. Aber heißer Salon, wenig Lüftung nach vorn und Motoren unter den Kojen.
Empfehlung	Für die Passatroute zu zweit gut geeignet, wenn das einzelne Boot nicht überladen ist. Gutachten mit Fokus auf tatsächliches Gewicht und Schwimmlage, Querbalkenanbindung, Wellenkupplung, Ruderschäfte, Saildrive-Durchbrüche und dokumentierte Nachbesserungen; Salonlüftung nachrüsten.

Baujahre

ZEITRAUM	URTEIL	BEGRÜNDUNG
2005–2011 (Erstserie)	geeignet mit Einschränkungen	Seetüchtig, Pazifiküberquerung belegt. Frühe Rumpfnummern mit Rissen am Querbalken, ungesicherter Propellerwelle und gelöstem Saildrive-Laminat; die Bauweise ist nicht sicher belegt. Schon das Testboot von 2006 war deutlich schwerer als angegeben. Querbalkenanbindung, Wellenkupplung und Ruderschäfte prüfen.
MK II (Wechseljahr unbelegt, Boote um 2015 belegt)	gut geeignet	Infundiert mit Corecell-Kern und Carbon in hoch belasteten Zonen, leichter und steifer. Atlantik mit 200 sm am Tag und Südpazifik einhand belegt. Ab etwa 2015 größere einteilige Salonfenster. Einzelne spätere Boote sind laut Insider stark überladen; Gewicht und Ausrüstung je Boot prüfen.

Stärken und belegte Schwächen des Modells

Stärken

Seeverhalten auf Passage

- Forenurteil Blauwasser „ja“. Ein Überführungsskipper berichtet von einem Sturm mit über 65 kn und brechender See; das Boot surfte mit über 26 kn, ohne die Bugs einzutauchen.
- Ein Eigner einer MK II von 2015 segelte 6.000 sm über den Atlantik in 30 Tagen, im Schnitt 200 sm am Tag, und einhand von Neuseeland nach Fidschi in unter sieben Tagen.
- Ein Eigner nennt das Boot nach 2.700 sm von Virginia nach Grenada schnell, sehr seetüchtig und gut in schwerer See. Die Leichtwindleistung überzeugt laut Überführungsskipper.

Bauweise

- Die Ruder sind so ausgelegt, dass der Schaft biegt, statt dass das Laminat bricht.

Autarkie

- Sehr große Tanks: 800 l Diesel und 1.350 l Wasser. Das reicht für lange Ankerzeiten fern der Versorgung.
- Ein Eigner kommt mit 24-V-System und über 3,5 kW Solar fast ohne Generator aus. Das Dinghy lässt sich einhand auch bei rauen Bedingungen in Minuten heben.

Schwächen

Gewicht und Leistung

- Cruising World maß 2006 rund 14,7 t statt der angegebenen 12,5 t. (Quelle: Cruising World)
- Ein stark mit Zusatzausrüstung beladenes Boot kam laut Überführungsskipper vor dem Wind die Wellen nicht mehr hoch (Einzelfall).

Frühe Rumpfnummern

- Die Werft schickte Teile schnell, zahlte aber keine Arbeitskosten; Nachbesserungen blieben oft unvollständig dokumentiert.

Wohnen in den Tropen

- Niedriger Durchgang an der Salontür. (Quelle: Cruising World)

Grenzen dieser Kaufvorprüfung. Schreibtischprüfung aus Inseratsdaten, Portaldaten und belegtem Modellwissen; niemand hat das Boot gesehen, gemessen oder gefahren. Sie ersetzt das Ankaufsgutachten nicht, sondern bereitet es vor. Kosten und Wiederverkaufswert sind Schätzungen nach festen Regeln (Verhandlungsabschlag aus der Preisentwicklung vergleichbarer Boote, Refit-Katalog mit Nebenkostenfaktor, Restwert nach Flottenkurve). Rechtliche und steuerliche Fragen (MwSt-Nachweis, Kaufvertrag, Flagge, Registrierung) bitte von Fachleuten prüfen lassen. Katamaran-Radar ist ein Angebot der WE SUCCESS Consulting GmbH, Wachaustr. 11, 70469 Stuttgart.