



## Mit Boot und Trailer sicher auf kleiner und großer Fahrt



Trailerbare Motorboote benötigen keinen festen Liegeplatz, denn der kann die häusliche Garage oder der Garten sein. Zum Fahrvergnügen auf dem Wasser werden die Boote an einer Slipstelle ins Wasser gelassen und auch wieder herausgeholt. Alternativ kann dies auch durch einen Kran geschehen. Entweder ganz in der Nähe oder in der fernen, weiten Welt – abhängig davon, wie weit man zu dem jeweiligen Revier über Straßen und mit Fähren reisen möchte. Ob nun an die Adria, in die Türkei, nach Griechenland, Italien, Frankreich und Spanien am Mittelmeer, in die skandinavischen Länder oder sonst wohin. Informationen zu den Gewässern und Häfen in Deutschland enthält der Wassertourismus-Guide, ein wichtiges Hilfsmittel zur Törnplanung. Den Wassertourismus-Guide können Sie über [www.adac.de/Sportschiffahrt](http://www.adac.de/Sportschiffahrt) oder [www.boot.de](http://www.boot.de) einsehen.

Ein trailerbares Boot eröffnet reichlich Möglichkeiten zum Spaß und zur Erholung auf dem Wasser. Der Bundesverband Wassersportwirtschaft hat die wichtigsten Tipps und Tricks für's Trailer-Boating zusammengestellt.

In der Film- und Fernsehbranche ist ein Trailer ein kurzer Film, der etwas herüberbringt. Im Wassersportbereich bringt ein Trailer auch etwas herüber – oder besser, er transportiert etwas: ein Boot. Für Sportzwecke genutzt, ist er von der Kfz-Steuer befreit und darf deshalb auch mit nichts anderem als mit einem Boot beladen werden. Er gilt als eigenständiges Fahrzeug, für das bei der örtlichen Zulassungsstelle ein eigenes Nummernschild zu beantragen ist. Alle zwei Jahre muss der Bootstrailer dem TÜV vorgeführt werden.

## Allgemeine Betriebserlaubnis (ABE)

Bei einem in Serie gefertigten Trailer kümmert sich der Hersteller um die Allgemeine Betriebserlaubnis. Von der wird beim Kauf ein Dokument (Betriebserlaubnis) mitgegeben, das einem Kraftfahrzeugbrief vergleichbar ist. In dem steht alles, was bei der Nutzung zu beachten ist: Zulässiges Gesamtgewicht, zulässige Stützlast am Kupplungspunkt, zulässige Achslast, Spurbreite (ggf.), Betriebsbremsanlage, Abmessungen und weitere Betriebsvorschriften und technische Angaben. Diese werden dann bei der Zulassungsstelle in die Zulassung (Anlage zur ABE) übernommen. Während der Trailerfahrt sind beide Dokumente mitzuführen.

## Breite, Gewichte und Lasten

### Breite des Gespanns

Bis zu einer Breite von 2,55 m ist der Transport auf Deutschlands Straßen problemlos. Da das Boot meist breiter ist als der Trailer, ist beim Bootskauf auf dieses Maß besonders zu achten. Ab 2,55 m bis 3 m sind Sondergenehmigungen für Überbreite noch verhältnismäßig leicht zu erhalten. Ab 3 m wird es dann aber kompliziert.

Besonderes Augenmerk gilt den Gewichten und Lasten. Die Begriffsvielfalt ist verwirrend. Da ist beim Zugfahrzeug vom zulässigen Gesamtgewicht die Rede, von der Anhängelast und der Stützlast. Beim Bootstrailer von der Achslast, dem zulässigen Gesamtgewicht und wiederum von der Stützlast. Bringen wir etwas Licht ins Dunkel.

## Gewichte und Lasten beim Bootstrailer

Das **zulässige Gesamtgewicht des Boottrailers** addiert sich aus dem **Leergewicht** (Eigengewicht) des Trailers und der **Nutzlast**. Da der Trailer ein Boot tragen soll, stellt die Nutzlast das Bootsgewicht dar. Beim Kauf eines Trailers darf aber nicht nur das reine Bootsgewicht zugrunde gelegt werden sondern vielmehr das Bootsgewicht im beladenen Zustand. Also einschließlich Motor(en), Batterien, Tankinhalte und Ausrüstung wie Anker, Leinen, Badeleiter, Werkzeugkasten und weiterer denkbarer Ausrüstung. Alles zusammengerechnet dürfen Bootsgewicht und Ausrüstung die angegebene Nutzlast des Trailers nicht übersteigen.

Gerade das Gewicht der Ausrüstung wird häufig unterschätzt. Da hilft nur wiegen (sofern Hersteller für die Ausrüstung keine Gewichte angeben) und die zur Verfügung stehende Nutzlast nicht zu klein wählen.

Bei allen Gewichtsbemessungen ist natürlich das **Leergewicht** (Eigengewicht) des Trailers zu beachten. Das ist im Prospekt des Herstellers angegeben. Ob es auch mögliche Zusatzausrüstung wie Stützrad, Windenstand, Sliprollen, Kipprahmen oder Slipwagen umfasst, ist vor der Anschaffung zu klären. Da kommen schnell einige zusätzliche Kilo zusammen, die die zur Verfügung stehende Nutzlast verringern können.

Die Überschreitung des zulässigen Gesamtgewichtes hat ernste Folgen. In diesem Fall erlischt die Allgemeine Betriebserlaubnis nicht nur für den Bootstrailer sondern gleich für das gesamte Gespann und damit auch der Versicherungsschutz im Schadenfall.

**Wichtig: Leergewicht + Nutzlast = zulässiges Gesamtgewicht Bootstrailer.  
Das zulässige Gesamtgewicht darf nicht überschritten werden!**

Der fachkundige Bootshändler berät seine Kunden entsprechend und gewissenhaft und kalkuliert ausreichend großen Gewichtsspielraum ein, um das zulässige Trailer-Gesamtgewicht einzuhalten.

Die **Stützlast** ist die vertikale Kraft, mit der das Gewicht des Trailers auf die Anhängervorrichtung (auch Kupplung genannt) des Zugfahrzeuges wirkt. Welche Stützlast maximal zulässig ist, steht in der ABE des Trailers. Wie groß die Kraft ist, die auf die Kupplung des Zugfahrzeuges wirkt, hängt in erster Linie vom Ladungsschwerpunkt ab. Oft genügen schon ein paar Zentimeter bei der Boots-lage auf dem Trailer vor oder zurück (wenn die Bauweise des Trailers dies zulässt), um die Stützlast zu beeinflussen.

Vereinfacht lässt sich die Stützlast mit einer Badezimmerwaage und einem Holzblock ermitteln, dessen Höhe auf der Waage der Höhe der Kupplung am PKW oder LKW entspricht. Bei Trailern mit Stützrad ersetzt dieses beim Wiegen den genannten Holzblock. Das Stützrad wird dann soweit herunter gelassen, dass es der Höhe der Kupplung des Zugfahrzeuges entspricht.

Ganz exakt allerdings geht es nur mit einer geeichten Fahrzeugwaage und am Zugfahrzeug angehängt. Hier kommt die **Achslast** ins Spiel. Zur Ermittlung der Achslast stehen nur die Räder des Trailers auf der Waage. Anschließend werden das gesamte Gespann (PKW + Trailer) und separat das Zugfahrzeug gewogen. Sind Achslast des Trailers, Gesamtgewicht des Gespanns und PKW-Gewicht bekannt, kann die Stützlast leicht errechnet werden. Wie das geht, zeigt das folgende Beispiel:

Gespanngewicht:	1.800 kg
• PKW-Gewicht:	1.000 kg
• Achslast Trailer:	750 kg
= Stützlast	50 Kg

Es ist sinnvoll, die zulässige Stützlast möglichst auszunutzen. Das sorgt für ein gutes Fahrverhalten des Gespanns.

**Wichtig: Zulässige Stütz- und Achslast nicht überschreiten!**

## Gewichte und Lasten beim ziehenden Fahrzeug

Damit kommen wir zu einem anderen, wichtigen Punkt: der **maximalen Anhängelast des ziehenden Fahrzeuges**. Die grundsätzliche Regel lautet: ein ungebremster Hänger darf maximal die Hälfte des zulässigen Gesamtgewichtes des Zugfahrzeuges, höchstens jedoch 750 kg, wiegen. Ein gebremster Hänger hinter einem PKW nicht mehr als das zulässige Gesamtgewicht des Zugfahrzeuges. Ausnahmen gelten für Fahrzeuge, die nach amtlicher Definition Geländefahrzeuge sind. Diese dürfen maximal das 1,5fache ihres zulässigen Gesamtgewichtes ziehen.

Insgesamt darf aber bei Personenkraftwagen, und hierzu gehören auch als PKW genutzte Geländefahrzeuge, die tatsächliche Anhängelast (Achslast + Stützlast) 3.500 kg nicht überschreiten.

Wie viel ein Fahrzeug ziehen kann, hängt von verschiedenen Faktoren ab. Ein Fahrzeug mit Heckantrieb kann mehr ziehen als eines mit Frontantrieb. Bei Allradantrieb sind höhere Anhängelasten möglich als ohne.

Wie viel genau ein Fahrzeug ziehen kann, steht im Fahrzeugbrief. Und diese Angaben haben Vorrang vor den grundsätzlichen Regelungen.

Sollen höhere Anhängelasten gezogen werden, kommt nur noch ein LKW als Trailer-Schlepper in Frage. Für die sind allerdings deutsche Autobahnen an Sonn- und Feiertagen und während der Sommerferienzeit auch Samstage tabu. Das gilt auch für Geländewagen, die man gern zum günstigeren LKW-Tarif zulässt. Trailern am Wochenende ist also nur mit einem PKW möglich.

**Wichtig: Die maximale Anhängelast darf nicht überschritten werden. Gerade zur Ferienzeit wiegt die Autobahnpolizei gerne nach.**

Zulässiges Gesamtgewicht und Stützlast spielen auch beim Zugfahrzeug eine Rolle. Ganz wichtig: die Stützlast des Hängers darf die des Zugfahrzeuges nicht überschreiten. Erlaubt die Hänger-ABE beispielsweise 80 kg Stützlast, die PKW-Stützlast ist aber auf 50 kg begrenzt, muss der geringere Wert eingehalten werden. Dies natürlich auch umgekehrt.

Natürlich darf auch das zulässige Gesamtgewicht des Zugfahrzeuges nicht überschritten werden. Das geschieht häufiger als man denkt. Vier Personen und Reisegepäck für den 3-wöchigen Urlaub wiegen einiges. Hinzu kommen oft Ausrüstungsgegenstände aus dem Boot (schließlich soll das zulässige Gesamtgewicht des Trailers nicht überschritten werden) und – die Stützlast. Die wird nämlich zum Gewicht des Zugfahrzeuges hinzugezählt.

## Trailer-Bauarten

Trailer für leichte Boote werden in feuerverzinktem Stahl gefertigt und sind als Einachser ohne oder mit Bremsanlage konzipiert. Wie bereits erwähnt sind die Reifen für ein bestimmtes Gewicht ausgelegt. Für schwerere Boote gibt es Trailer ab etwa 1,2 t Tragkraft mit gebremsten Doppelachsen (Tandemachse), bei denen sich das Bootsgewicht auf vier Räder verteilt. Selbst ohne Boot obendrauf lassen sie sich vom Zugfahrzeug abgekuppelt zwar noch mit vereinter Kraft per Hand schieben, aber kaum in die gewünschte Richtung dirigieren. Dazu ein Trick: Tandem-Wippen. Man wippt den Tandem-Hänger abwechselnd Auf und Ab, so dass nur eine Achse den Boden berührt. Dann lässt er sich auch von Hand leicht auf der Stelle drehen.

Ab 1,2 t Tragkraft haben Trailer aus Stahl ein Eigengewicht von rund 400 kg. Das kann dann schon an die Grenzen der Zugfahrzeuge gehen. Leichtgewichtigere Alu-Trailer bringen rund 100 kg weniger auf die Waage.

**Tipp: Bei Zuglasten im Extrembereich ist ein Alu-Trailer vorteilhaft.**

## Trailer-Wartung

Auch Trailer müssen gepflegt und gewartet werden. Bei Fahrten ins Wasser können Radlager und Bremsen Schaden nehmen. Dies und der Sitz von Verschraubungen sollten stets überprüft werden. Die Funktion der Lichtanlage vor jeder Fahrt ebenso wie das Drahtseil hinsichtlich Rissstellen

bei den Slipvorgängen. Darauf achtet auch der TÜV bei der alle zwei Jahre vorgeschriebenen Untersuchung – neben der einwandfreien Funktion der Bremsanlage. Bei einem längeren Abstellen des Trailers sollte nie die Handbremse angezogen werden. Bremse und Bremstrommel können zusammen rosten. Zur Absicherung bei längerem Parken oder im Winterlager schiebt man besser Bremskeile vor und /oder hinter die Räder.

## Trailer-Versicherung

Auch wenn ein ans Zugfahrzeug angekoppelter Trailer hierzulande durch die Kfz-Haftpflicht mit versichert ist, muss bei Fahrten ins Ausland ein Haftpflicht-Versicherungsnachweis mitgeführt werden, der auf Antrag von der Kfz-Versicherung ausgestellt wird – allgemein als blauer Versicherungsschein bezeichnet. Für Personen- oder Sachschäden durch vom Zugfahrzeug abgekoppelte und abgestellte Trailer tritt die Kfz-Versicherung nicht ein. Hierfür bieten Versicherer besonderen Schutz zu günstigen Konditionen an oder schließen dieses Risiko in die Bootshaftpflicht mit ein. Diebstahl und ein möglicher eigener Unfallschaden lassen sich über eine Teil- oder Vollkasko-Versicherung für den Trailer abdecken.

**Tipp:** Der Versicherungsschutz ist mit der Kfz- oder Bootsversicherung zu klären.

## Ein- und Auswassern

Ein Stützrad, ob nun aus Festgummi oder mit Luft gefüllt, ist sinnvoll, um den Trailer vom Zugfahrzeug abkoppeln und frei schieben zu können ohne sich dabei zu überheben.

Beim Transport über Land liegt das Boot sicher auf den seitlichen Längsaufgaben des Trailers. Hochkurbelbare Sliprollen erleichtern die Prozedur beim Auf- und Abslippen, ohne den Trailer bis zum Aufschwimmen des Bootes ins Wasser fahren zu müssen. Über eine Winde lässt sich das Boot per Drahtseil vom Hänger ab- oder wieder aufkurbeln. Der Zubehörmarkt bietet für die Bequemlichkeit Elektro-Winden zum separaten Anschluss an die Batterie des Zugfahrzeuges an. Wie das Boot letztendlich zu Wasser geht, dafür gibt es mehrere Möglichkeiten.

Weder gut für Bremsen noch Radlager: der Hänger wird ins Wasser geschoben, bis das Boot aufschwimmt. Das ist selbst bei Trailern mit hochkurbelbaren Ablaufrädern erforderlich. Besser ist ein Kipprahmen, den einige Hersteller offerieren. Aus dem Hauptrahmen des Hängers entfaltet sich nach Herausziehen eines Sicherungsbolzens ein zweiter Rahmen – auf dem das Boot liegt – der um einige Zentimeter in die Höhe geliftet werden kann. Das genügt, um das Boot bequem zu Wasser zu lassen oder wieder aufzuziehen, ohne den Trailer vom Zugfahrzeug abzukuppeln und ohne mit den Trailerrädern ins Wasser zu fahren. Der Kipprahmen selbst erhöht das Trailer-Leergewicht nicht unbedeutend.

Ebenso gut, aber leichter beim Eigengewicht, ist eine selbsttätig kippende Slipmatic am Heck des Trailers. Auch

in diesem Fall werden Radlager und Bremsen vom Wasser verschont.

Trailer mit Slipwagen werden meist für Jollen und Segelboote bis 80 cm Tiefgang eingesetzt. Bei ihnen fährt man mit dem Trailer bis zur Achse ans Wasser und lässt dann allein den Slipwagen mit dem Boot obendrauf ins Wasser rauschen. Für Motorboote eignen sich Slipwagen-Systeme wegen des hohen Anpassungsbedarfs an die Stützlast kaum.

Vor allem das Salzwasser der Meere und Tidengewässer ist überaus aggressiv zu Radlagern und Bremsen von Trailern. Deshalb sind Trailer nach ihrem Aufenthalt im Wasser durch mehrere Bremsversuche „trocken zu bremsen“. Die Radlager sollten hinsichtlich eines Wassereintrittes kontrolliert und bei Wasser gereinigt und neu gefettet werden. Auch wenn so manche Trailer mit wasserdichten Radlagern angepriesen werden ist Vorsicht angesagt. In der Praxis kommt es immer wieder vor, dass auch vorgeblich wasserdichte Radnaben Wasser ziehen. Zudem ergibt sich Kondenswasser im Innern, wenn ein Trailer nach der Fahrt mit den warm gelaufenen Radlagern ins kühlere Wasser gefahren wird.

**Tipp:** Statt je nach Steigungsrad der Slipstelle mit den Trailerrädern ins Wasser zu fahren, sollte das Boot dann besser per Kran ins Wasser gesetzt werden. Das mag zwar etwas kosten, ist aber zumeist preiswerter als später mit Radlagerschaden liegen zu bleiben.

## Trailer-Fahren

Das Fahren mit einem Trailer-Gespänn erfordert besondere Vorsicht. Voraus ist um die Ecken ein größerer Radius zu beachten. Rückwärts läuft der Anhänger beim Einschlag des Zugfahrzeuges in die entgegengesetzte Richtung. Auf freier Fläche ist das schnell zu kopieren und die richtige Fahrweise zu lernen.

**Tipp:** Zur Verbesserung der Fahrpraxis bieten beispielsweise die Ortsclubs des ADAC meist im Frühjahr Trainingskurse an.

Generell gilt als Trailer-Höchstgeschwindigkeit 80 km/h in Deutschland. Ebenso in vielen anderen europäischen Ländern. Aufgrund ihrer Bauart dürfen manche Trailer aber auch mit bis zu 100 km/h über deutsche Schnellstraßen und Autobahnen bewegt werden.

Dazu wird der Trailer selbst auf seine 100 km/h-Fähigkeit geprüft. Der Anhänger muss dazu Reifen mit mindestens Geschwindigkeits-Index „L“ (120 km/h) besitzen. Die Reifen dürfen nicht älter als 6 Jahre sein. Gebremste Trailer müssen mit Stoßdämpfern ausgerüstet sein. Sind alle diese Punkte erfüllt, kann man den Trailer bei einer Prüforganisation (DEKRA, TÜV etc.) vorstellen, die eine entsprechende Bescheinigung für die Zulassungsstelle ausstellt. Bei der Zulassungsstelle wird das Ganze dann in die Papiere eingetragen und eine entsprechende Plakette für den Trailer erteilt. Ob man mit einem so gekennzeichneten Trailer auf Autobahnen

und Kraftfahrtstraßen tatsächlich auch 100 km/h fahren darf, hängt nun davon ab, ob die Masse des Zugfahrzeuges zum Anhänger passt. Dazu gibt es für Bootstrailer folgende Formeln:

#### 100 km/h sind möglich bei

- einem ungebremsten Anhänger sofern das zulässige Gesamtgewicht des Trailers kleiner oder gleich  $0,3 \times$  Leergewicht des Zugfahrzeuges ist;
- einem gebremsten Anhänger mit Stoßdämpfern sofern das zulässige Gesamtgewicht des Trailers kleiner oder gleich  $1,1 \times$  Leergewicht des Zugfahrzeuges ist.

#### Berechnungsbeispiel:

Sliptrailer als ungebremster Anhänger mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 350 kg.

Daraus folgt: Das Zugfahrzeug muss ein Leergewicht von mindestens 1.167 kg aufweisen ( $350 \text{ kg} : 0,3 = 1.166,67 \text{ kg}$ ).

Frühere Gespann-Abnahmen behalten weiterhin ihre Gültigkeit. Für neue Trailer kann die 100 km/h-Fähigkeit schon ab Werk bescheinigt werden, so dass der Weg zur Prüforganisation entfällt.

In Frankreich liegt die zulässige Höchstgeschwindigkeit mit 130 km/h deutlich höher, ohne dass man sich dort um die strengen deutschen Sicherheitsvorschriften hinsichtlich der Belastung von Reifen und Bremsen schert.

Dazu ein Tipp: Auch wenn andere Gespanne die 130 km/h bedenkenlos ausreizen, sollten Sie das Fahrverhalten mit Trailer vorsichtig erkunden, um die Fahrt zum Ferien-Revier nicht vorzeitig im Straßengraben zu beenden. Straff gefederte Zugfahrzeuge mit Niveauregulierung oder Citroens mit ähnlich wirkender Luftfederung eignen sich eher für ein Überschreiten der 100 km/h in Frankreich als andere.

## Transportsicherung

Die Transportsicherung eines Bootes auf dem Trailer überprüft der TÜV nicht. Da ist Eigeninitiative gefragt. Ein eventueller Windenstand kann das Boot bei einem abruptem Bremsmanöver des Zugfahrzeuges kaum vor einem Verrutschen nach vorn schützen. Dagegen, nach hinten und zur Seite muss das Boot mit stabilen Gurten mit entsprechend bemessener Haltekraft gesichert sein. Gurte – und nicht Seile. Denn Seile lockern sich je nach Nässezustand, so dass sie das Boot auf dem Trailer ins Wanken bringen und damit auch den Trailer zum Aufschaukeln während der Fahrt.

Beim Kranen sind die Krangurte so anzulegen, dass das Boot sicher in die Luft gehoben wird und waagrecht in den Gurten hängt. Einige Werften haben dafür Stellen vorgegeben und gekennzeichnet. Näheres kann man im „Handbuch für den Schiffsführer“ nachlesen. Sollten entsprechende Hinweise fehlen, bitten Sie den Lieferanten, die Tragepunkte zu kennzeichnen.

## Führerschein

Hier die wichtigsten Informationen zum Thema Führerschein:

#### Alte Führerscheinklasse 3

Mit der alten Führerscheinklasse 3 dürfen Sie alle einachsigen Anhänger (auch Tandemachsen) ziehen. Die alte Führerklasse 3 gilt für Kfz bis 7,5 t zulässigen Gesamtgewichtes. Damit dürfen Sie Anhänger ziehen soweit das zulässige Gesamtgewicht des Anhängers nicht größer ist als das Leergewicht des Zugfahrzeuges und die Summe der zugelassenen Gesamtgewichte von Zugfahrzeug und Anhänger 12 t nicht übersteigen.

#### Führerscheinklasse B

Die Führerscheinklasse B gilt für Fahrzeuge bis 3,5 t zulässigen Gesamtgewichtes. Damit dürfen Sie die folgenden Anhänger ziehen:

- Anhänger bis 750 kg
- Anhänger über 750 kg, wenn das zulässige Gesamtgewicht des Anhängers nicht größer ist als das Leergewicht des Zugfahrzeuges und die Summe der zulässigen Gesamtgewichte von Zugfahrzeug und Anhänger nicht größer sind als 3,5 t.

#### Führerscheinklasse BE

Seit dem 1.1.1999 benötigen Sie einen speziellen Anhängerführerschein, wenn Sie hinter einem Kraftwagen der Klasse B einen der folgenden Anhänger ziehen wollen:

- Anhänger über 750 kg zulässiges Gesamtgewicht, wenn das zulässige Gesamtgewicht des Anhängers größer ist als das Leergewicht des Zugfahrzeuges
- Anhänger über 750 kg zulässiges Gesamtgewicht, wenn das zulässige Gesamtgewicht des Anhängers nicht größer ist als das Leergewicht des Zugfahrzeuges aber die Summe der Gesamtgewichte von Anhänger und Zugfahrzeug 3,5 t übersteigt.

#### Beispiel:

Ein VW Golf 1,6 l/75 KW, Leergewicht 1.173 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1.760 kg, zulässige Anhängelast 1.200 kg kann als Zugfahrzeug etwa ein 5 m-Sportboot (zulässiges Gesamtgewicht Boot + Trailer + Ausrüstung = 1.100 kg) ziehen. Hierfür reicht die Führerscheinklasse B, da das zulässige Gesamtgewicht des Anhängers kleiner ist als das Leergewicht des Zugfahrzeuges und beide zulässigen Gesamtgewichte addiert unter 3,5 t liegen.

Alles weitere Wissenswerte für das Fahren mit Anhänger steht heutzutage bei den Fahrschulen auf dem Lehrplan. Wer seinen Führerschein bereits seit Jahren hat, kann dort auch Praxisstunden für das Trailerfahren buchen.



## **Bundesverband Wassersportwirtschaft e.V.**

Gunther-Plüschow-Straße 8  
50829 Köln

Tel.: +49(0)221 / 59 57 10  
Fax: +49(0)221 / 59 57 110  
E-Mail: [info@bvwww.org](mailto:info@bvwww.org)  
Web-Site: [www.bvwww.org](http://www.bvwww.org)

**Alle Informationen zum Thema Trailerboote unter:**

**[www.trailerboot.org](http://www.trailerboot.org)**

Alle Informationen wurden nach bestem Wissen zusammengestellt und werden laufend überarbeitet. Dennoch bitten wir um Verständnis, dass wir für die Vollständigkeit und Richtigkeit der Informationen keine Haftung übernehmen können.

November 2007