Catamaran Radar · Revisión previa a la compra

creado el 02.11.2026 · válido 30 días · una oferta de WE SUCCESS Consulting GmbH

Parte 1 El barco · Parte 2 El modelo: ¿encaja la Lagoon 450 con usted?



Foto de astillero de la Lagoon 450 – imagen del modelo, no de este barco. Foto: © Nicolas Claris / Lagoon (Groupe Beneteau)

Lagoon 450 · Año de construcción 2013

Amarre según el anuncio: Pula, Croacia · anunciado en Band of Boats

Procedencia poco clara · 4 cabinas · más IVA (incluido en el cálculo)

Perfil

Presupuesto	550.000 € todo incluido (hasta quedar lista para navegar)
Camarotes	mínimo 3
Eslora	a partir de 45 ft (13,7 m)
Plan de navegación	Atlántico y Caribe
el barco puede estar ubicado en	Mediterráneo, Caribe
IVA	indiferente – se computa
Exchárter	en orden
Equipamiento	equipado lo más completo posible
compra y periodo de tenencia	compra 2027, 3 años, venta 2030

321.300 €	77.456 €	387.000 €	264.000 €	123.000 €
Precio de oferta	Obligatorio: reparación y equipamiento	Coste total hasta estar listo para navegar	precio de venta estimado 2030	Costes netos 2027–2030

EJEMPLO

Seguir adelante solo con perito naval: aclarar primero: ubicación del atraque incierta. Precio objetivo 285.957 € a 305.235 €.

¿Encaja con usted?	¿Es un buen barco?	¿Es justo el precio?	¿Encajan los costes?
revisar Desviación: ubicación; modelo apto con limitaciones	revisar Partidas obligatorias 24 % del precio, faltan muchos datos	revisar sin estimación de valor de mercado fiable	bien 163.000 € de reserva en el presupuesto

Clasificación: Lagoon 450 de 2013, coste total hasta estar lista para navegar 387.000 € – 163.000 € por debajo de su presupuesto. El modelo es apto para Atlántico y Caribe con limitaciones. Visita solo con perito naval y únicamente tras aclarar por escrito los riesgos principales.

Margen de negociación

321.300 €	285.957 € – 305.235 €	295.596 €
Precio de oferta	precio de compra realista (5,0–11,0 % por debajo del precio ofertado)	Base de cálculo de este informe (8,0 % por debajo del precio ofertado)

Descuento global: descuento habitual de negociación del 8,0 %. Se miden precios ofertados, no precios de venta – el margen es una posición negociadora fundamentada, no una promesa.

Riesgos principales – aclarar antes de la visita

1. **Ubicación incierta:** El portal indica Pula, Croacia; en este portal suele ser la sede del distribuidor. Hacer que confirmen por escrito la ubicación del atraque antes de cualquier planificación.
2. **Llamadas a revisión del modelo:** Programa de inspección del cuadernal principal de Lagoon/VPLP; puntal del mástil del Lagoon 450; mamparo delantero del Lagoon 450; escotillas de escape de emergencia Goiot. Exigir al vendedor la prueba de la modificación (factura o confirmación del astillero).
3. **Garantía y postura del astillero:** Según informes de armadores en un foro de vela: Lagoon considera que ceñir con el motor contra viento y mar es un uso inadecuado y, por tanto, motivo para rechazar la garantía.

Importante: Revisión previa a la compra automatizada a partir de datos públicos del anuncio y conocimiento documentado del modelo, datos a fecha 02.11.2026. No es un informe pericial, ni una inspección, ni asesoramiento jurídico, fiscal o financiero. Los datos del vendedor no se han comprobado in situ. Los precios, costes y valores de venta son estimaciones. Antes de una compra: visita, informe pericial por un perito naval y revisión de la documentación. Se aplican nuestras condiciones de uso (véase la última página).

Plano de distribución de la Lagoon 450



Lagoon 450 – Distribución de 3 cabinas versión armador



Lagoon 450 – Plano de cubierta salón y bañera



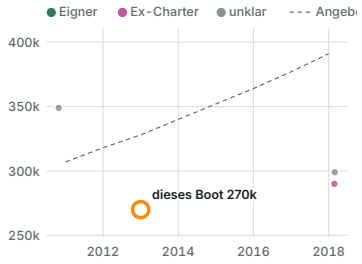
Lagoon 450 – Distribución de 4 cabinas

Gráficos de distribución del astillero para el modelo, no de este barco. Foto: © Lagoon (Groupe Beneteau) – foto del astillero del folleto del astillero

EJEMPLO

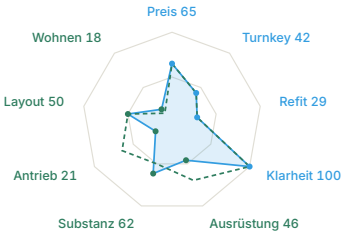
¿Es justo el precio?

Anuncios activos de la Lagoon 450 por año de construcción, este barco en naranja



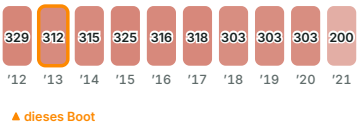
¿Dónde es fuerte el barco?

Superficie: estado actual según el anuncio (ejes de objeto en azul, ejes de estado en verde); discontinuo: tras refit y equipamiento obligatorio, 0–100



¿Qué riesgo tiene este año de construcción?

Puntos de incidencia por año de construcción según fuentes públicas y comunidades de propietarios



¿Se ajusta el barco a su deseo de compra?

	SU DESEO	ESTE BARCO	
Presupuesto	550.000 € todo incluido	387.000 € todo incluido	✓
Camarotes	mínimo 3	4	✓
Eslora	al menos 45 ft	45,8 ft (13,96 m) según el anuncio	✓
Ubicación	Mediterráneo, Caribe	Pula, Croacia – según el portal, a menudo sede del concesionario: confirmar	!
IVA	indiferente	más IVA (incluido en el cálculo)	✓
Procedencia	Posible ex-chárter	no está claro	✓

El barco según el anuncio

APARTADO	DATO	VALORACIÓN
Horas de motor	4.400 h	alto – compresión y análisis de aceite
Energía	solar sí, banco de litio no, generador no	Equipamiento posterior incluido: banco de litio
Navegación	plotter/navegación, piloto automático	Solicitar al vendedor información sobre AIS y radar
Ancla	no según el anuncio	adquisición nueva incluida
Balsa salvavidas	no según el anuncio	adquisición nueva incluida
Informe pericial	no indicado	prever informe pericial propio

Datos estructurados del anuncio, sin verificar.

EJEMPLO

Cálculo de costes totales

precio ofertado según el anuncio (sin IVA)	270.000 €
IVA (incluido)	51.300 €
precio ofertado con IVA	321.300 €
Precio de compra tras negociación (8,0 % por debajo de la oferta, véase el margen de negociación)	295.596 €
Reparación y seguridad (obligatorio)	48.860 €
Equipo de crucero transoceánico (obligatorio)	28.596 €
Gastos accesorios (informe pericial, grúa, depósito en garantía)	10.948 €
Entrega	3.000 €
Coste total hasta estar listo para navegar	**387.000 €**
Reserva para su presupuesto	163.000 €
Precio de venta estimado 2030	264.000 €
Costes netos para 3 años	**123.000 €**
Deseable adicionalmente (opcional)	54.048 €

Así estimamos el precio de venta en 2030

Precio de compra tras negociación	295.596 €
+ 30 % del equipamiento obligatorio posterior (77.456 €), que eleva el valor del barco	23.237 €
= valor en el momento de la compra	318.833 €
Envejecimiento de 14 a 17 años (2027–2030, curva de valor de todos los catamaranes de la cartera), -9,20 %	289.500 €
Evolución del valor de este modelo frente a la flota a lo largo de 3 años (medida), +1,39 %	293.524 €
Facilidad de venta de este año de construcción, -10,00 %	264.172 €
= precio de venta estimado en 2030, redondeado	264.000 €

La curva de valor procede de los precios de todos los catamaranes anunciados activamente según su edad; la evolución del modelo es la desviación medida de este modelo respecto a ella. Es una estimación, no un dictamen pericial: el precio de venta real depende del estado en el momento de la venta.

Partidas obligatorias incluidas

Revisar escotillas de escape Goiot/retrofit de seguridad	546 €
Renovar/revisar las válvulas de fondo	2.275 €
Renovar junta de saildrive + fuelle	1.901 €
revisar/certificar la instalación de gas	1.560 €
renovar la jarcia firme	16.288 €
Sistema de extinción de incendios en sala de máquinas + detector	2.681 €
Balsa salvavidas de altura	4.875 €
Redundancia de bombas de achique + alarma de inundación	946 €
Ancla principal + cadena	5.359 €
Top-End Service x2	7.056 €
Renovar/reforzar el molinete del ancla	2.449 €
renovar la jarcia de labor	2.924 €
EPIRB + AIS-SART + PLBs	2.405 €
Líneas de vida/grilletes de seguridad (jacklines) + puntos de amarre para arnés	1.469 €
Instalar banco de baterías de litio	10.046 €
Instalar potabilizadora	9.828 €
Adaptar cargador / inversor / DC-DC	2.145 €
Segunda ancla/de capa + brida	2.703 €
Suma	**77.456 €**

Por partida: media de nuestro catálogo de refit con factor de costes indirectos (material, mano de obra, grúa); el margen es de aproximadamente ±40 % alrededor de esa cifra. Lo que según el anuncio ya está hecho se descuenta en cuanto se presenten justificantes.

Lo que habla a favor del barco

- Dentro del presupuesto: coste total 387.000 €, reserva 163.000 €
- A bordo según el anuncio: solar, piloto automático

Otras desventajas (además de los riesgos principales)

- 18 partidas obligatorias de reparación y equipamiento, en total 77.456 € (desglosadas en el cálculo de costes)
- En el anuncio faltan datos sobre: desalinizadora, baterías, estado, refit
- Muchas horas de motor (4.400 h)

EJEMPLO

Encargo de revisión para el perito

Además del alcance habitual, específicamente para modelo, año de construcción y procedencia:

GRUPO CONSTRUCTIVO	QUÉ HAY QUE REVISAR ESPECÍFICAMENTE
Casco y obra viva	Medición de humedad en cascos y quillas (más de 40 puntos de medición, antifouling retirado por zonas), prueba de percusión, unión quilla-casco, indicios de varada.
Puente de mando, mamparos y estructura	Cara inferior del puente de mando y transiciones casco/puente en busca de grietas por tensión; unión del mamparo principal y del palo tras los revestimientos; viga transversal delantera con sus tensores; daños antiguos repintados.
Cubierta, casetón, escotillas y ventanas	Escotillas de emergencia en ambos cascos (interior/exterior, prueba de estanqueidad con manguera), ventanas de casco y de casetón, candeleros y herrajes en cuanto a estanqueidad, recorrer la cubierta en busca de zonas blandas.
Timones y transmisión	Ambas palas del timón en busca de humedad y grietas, soportes y holgura del eje del timón, cables/hidráulica de gobierno, accionamiento del piloto automático.
Palos, jarcia y velas	Jarcia revisada por un rigger (también en altura), pie de mástil y puntal de compresión, antigüedad de la jarcia firme, estado y antigüedad de las velas.
Electricidad y electrónica	Banco de baterías (tipo, antigüedad, capacidad), cargadores y solar, cableado en el cuarto técnico, electrónica de navegación en funcionamiento.
Interior	Manchas de humedad y revestimientos despegados, puertas que se atascan (indicio de deformación estructural).

Próximos pasos

1. Aclare por escrito con el vendedor los riesgos principales indicados arriba; añada en el correo electrónico siguiente lo que no quede cubierto.
2. Enviar el correo electrónico de abajo al vendedor; sin respuestas y documentación, no acordar una visita.
3. Visita con perito, varada y prueba de navegación; entregar el encargo de inspección indicado arriba.
4. Verificar el IVA, el pabellón y el contrato de compraventa con profesionales.

EJEMPLO

Su correo electrónico al vendedor

Preformulado para este barco: 9 preguntas sobre modelo, año de construcción, procedencia y las lagunas del anuncio. Copiar, añadir el nombre, enviar – la versión en inglés es para concesionarios del extranjero.

Asunto: Consulta sobre su Lagoon 450 (2013), anunciada en Band of Boats

Estimados señores:

Me intereso por su Lagoon 450 de 2013, que ofrecen en Band of Boats (amarre según el anuncio: Pula, Croacia). Antes de planificar una visita, les ruego información sobre los siguientes puntos:

1. ¿Horas de funcionamiento de ambos motores?
2. ¿Hay instalada una desalinizadora? ¿Fabricante, capacidad (l/h), antigüedad, último mantenimiento de membranas?
3. ¿Qué banco de baterías (tipo, capacidad en Ah, antigüedad)? ¿Hay litio/LiFePO4 con BMS?
4. ¿Hay instalado un generador? ¿Fabricante, potencia, horas de funcionamiento, último servicio?
5. Ancla (tipo, peso), longitud y calibre de la cadena, molinete – ¿estado y antigüedad?
6. ¿Cómo describe el armador el estado general? ¿Defectos conocidos?
7. ¿Qué trabajos se hicieron y cuándo (lista de refit con años y facturas)?
8. ¿Cuándo se revisaron por última vez motores/saildrives?
9. Situación del IVA: ¿está pagado el IVA de la UE y se dispone del justificante?

También agradeceré copias de la documentación existente – facturas, comprobantes de mantenimiento, informes periciales, justificante del IVA.

Muchas gracias y un cordial saludo
[Nombre]
[Teléfono]

English

Subject: Enquiry about your Lagoon 450 (2013), listed on Band of Boats

Dear Sir or Madam,

I am interested in your Lagoon 450 from 2013, listed on Band of Boats (location as listed: Pula, Croatia). Before arranging a viewing, I would be grateful for information on the following points:

1. Engine hours of both engines?
2. Is a watermaker fitted? Make, capacity (l/h), age and date of last membrane service?
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. Anchor (type, weight), chain length and size, windlass – condition and age?
6. How does the owner describe the overall condition? Any known defects?
7. Which work was done when (refit list with years and invoices)?
8. When were the engines/saildrives last overhauled?
9. VAT status: has EU VAT been paid, and is there documentary proof?

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]

EJEMPLO

Parte 2 El modelo

Lagoon 450 – ¿para quién encaja el modelo?

Independientemente del anuncio concreto: qué puede hacer el modelo y para qué uso es adecuado.

Veredicto para alta mar y navegación de largo recorrido

adecuado con limitaciones

Velero de crucero espacioso y muy extendido de la categoría CE A. Los armadores han documentado travesías atlánticas y una vuelta al mundo completa. No obstante, el problema admitido por el astillero en el mamparo del mástil delantero y el puntal del mástil que se corroe afectan a toda la serie; sin una inspección y un refuerzo documentados, un barco para travesías oceánicas es una incógnita abierta.

El modelo

La Lagoon 450 (13,96 m de eslora, 7,87 m de manga, unas 15 t, categoría CE A, según datos del astillero) existe en dos variantes: 450 F con flybridge (2010–2019) y 450 S con sportop (2016–2021). La 450 S tiene la botavara 70 cm más baja, un mástil más corto (22,33 m en lugar de 23,05 m) y una forma de casco revisada con quilla sobre la línea de flotación. Según la hoja de especificaciones del astillero, el casco es de construcción por infusión, con núcleo de balsa por encima de la línea de flotación y laminado macizo por debajo; cubierta y puente tienen núcleo de balsa. Los mamparos son de contrachapado y, según la prensa especializada, en parte solo están pegados en lugar de unidos con tejido de vidrio. Cocina arriba, salón abierto, dos diésel Yanmar con saildrive.

Idoneidad según el uso

Navegación de altura y travesías	Viable para la ruta de los alisios: rápido con viento en popa, cruces del Atlántico y una vuelta al mundo están documentadas. Débil con viento en ceñida, altura libre bajo el puente reducida, y el mamparo del mástil y el puntal de compresión siguen siendo un riesgo estructural en largas travesías oceánicas lejos de cualquier astillero. El número 145 (test de la 450 S, 2016) confirma un comportamiento tranquilo con viento fuerte y mar gruesa, pero señala los skegs, el sistema de rizos y la visibilidad desde el puesto de gobierno del hardtop como puntos débiles.
Vida fondeado	Muy bueno: mucho espacio, cocina arriba, flybridge o sportop, gran depósito de gasóleo. Débiles son la ventilación, la refrigeración y el pequeño depósito de agua.
Recomendación	Apto para la ruta de los alisios con limitaciones, siempre que exista una inspección documentada del mamparo de la Lagoon con kit de refuerzo instalado, un justificante del puntal de compresión del mástil y escotillas de emergencia retrofitadas. Peritaje centrado en mamparos y tabbing, unión cubierta-casco en proa, humedad en el núcleo de balsa y soportes del timón, realizado por un perito naval con experiencia en la 450.

Años de construcción

PERIODO	VEREDICTO	JUSTIFICACIÓN
2010–2015 (solo 450 F)	adecuado con limitaciones	Versión flybridge con puesto de gobierno elevado y botavara más alta. El problema de mamparo (documentado 2011–2019), el puntal de compresión del mástil y las escotillas Goiot afectan a todos los barcos. Hasta 2014, además, compartimento de baterías sin ventilación y baterías de serie débiles; en escotillas anteriores a 2014, comprobar el retrofit. Refit típico: soportes del timón, medición de humedad en el núcleo de balsa.
2016–2019 (450 F y 450 S)	adecuado con limitaciones	La 450 S se considera el mejor velero: botavara más baja, mástil más corto, puesto de gobierno más cerca de la tripulación. El tema del mamparo y del puntal de compresión persiste, hay documentado un daño de mamparo en una 450 S. Escotillas Goiot hasta 2019 en campaña de revisión. En el test de la 450 S de 2016 (n.º 145) llamaron la atención los skegs, la barandilla del puesto de gobierno, la visibilidad desde el hardtop y el sistema de rizos que roza; se elogiaron las cualidades de navegación con viento fuerte.
2020–2021 (solo 450 S)	adecuado con limitaciones	Para estos años no hay constancia expresa de daño de mamparo, pero tampoco de una solución de fábrica; el puntal de compresión del mástil afecta a todos los años de construcción hasta 2021. Está documentada una vuelta al mundo completa con una 450 S de 2020.

EJEMPLO

Puntos fuertes y debilidades documentadas del modelo

Puntos fuertes

Travesías oceánicas documentadas

- Según informes de armadores en un foro de vela: un armador completó una vuelta al mundo con un 450 S de 2020 y, a pesar de llevar mucho equipo, alcanzó una media superior a 7 kn.
- Una travesía del Atlántico en invierno con viento fuerte tras el Golfo de Vizcaya transcurrió sin problemas según un navegante. Un concesionario también trasladó una 450 a través del Atlántico.
- Según informes de armadores en un foro de vela: un armador compró el 450 expresamente para una vuelta al mundo por los alisios, porque pasaría alrededor del 90 % del tiempo fondeado.
- Según informes de armadores en un foro de vela: rápido en aleta: un armador de un 450 S señala más de 10 kn con puntas habituales de 14 kn, y 8–8,5 kn en través. Para rumbos de viento en popa con alisios, esto es una ventaja.
- Según informes de armadores en un foro de vela: un armador, tras 5,5 años y 10.000 mn, considera que el mástil enrollable (Leisure Furl) supone una gran mejora de seguridad al rizar.

Vivir fondeado y autonomía

- Cocina arriba, salón abierto, flybridge o cubierta de proa como superficies exteriores.
- 1.040 l de gasóleo según los datos de carena del astillero, calado de 1,30 m para calas de fondeo poco profundas.
- Según informes de armadores en un foro de vela: un armador recomienda para uso propio la versión de tres camarotes.

Construcción, mantenimiento y mercado

- Más de 850 unidades construidas: una base profunda de repuestos y de conocimiento técnico, incluso lejos del astillero de origen.
- El astillero ofrece para cada 450 una inspección gratuita del mamparo en la red de servicio y un kit de refuerzo; el kit de sustitución para el puntal del mástil cuesta, según el astillero, alrededor de 750 € netos. (Fuente: Lagoon (astillero))
- 121 anuncios activos, es decir, una oferta amplia.

Comportamiento en la mar y acabados en la prueba de la revista

- En la prueba del 450 S en Multihulls World n.º 145 (2016), el barco mostró una estabilidad tranquila y un movimiento cómodo con rachas de hasta 35 kn y mar cruzada gruesa. De media superó los 10 kn en 117 mn. Se trata de un único barco de prueba. (Fuente: Multihulls World)
- La misma revista elogia el timón silencioso y equilibrado, el escaso golpeteo bajo la altura libre del puente y un Yanmar 4JH57 silencioso y potente. El interior y los muebles se consideran de fabricación sólida, y la cocina en U, apta para la mar. (Fuente: Multihulls World)

Debilidades

Estructura y defectos de serie

- Según informes de armadores en un foro de vela: el mamparo del mástil delantero se abomba, se corta por cizalladura o se rompe, en el 450 F y el 450 S. Lagoon lo admitió por escrito en 2021, pero lo clasifica como no relevante para la seguridad. Ingenieros y armadores del foro lo contradicen; un participante considera posible la pérdida del mástil en caso de colapso.
- La prevalencia es controvertida: según el astillero, el 80 % de los barcos inspeccionados sin deformación o con deformación muy leve; según la plataforma de reporte de armadores, más de 200 barcos reportados. Ninguna de las dos es una tasa limpia. (Fuente: Yachting Monthly)
- La prensa especializada critica el contrachapado fino y barato sin canto encolado para el mamparo principal y mamparos que solo están pegados en lugar de unidos estructuralmente. (Fuente: Practical Sailor)
- Segundo tema del astillero desde finales de 2022: corrosión hasta rotura del puntal del mástil por efecto del agua, afecta a todos los 450 F y S. En caso de rotura, según el astillero, debe cesarse la navegación de inmediato. Se requiere control anual.
- Si un mamparo ya se ha roto, los foros citan entre 50.000 y 120.000 € para la reparación con desmontaje del interior; el astillero cita de media unas 30 horas de trabajo. Lejos del astillero esto apenas es viable.
- Núcleo de balsa por encima de la línea de flotación y en cubierta: un armador (Chief Engineer) aconseja medir la humedad. El daño por humedad solo está documentado en un pecio de huracán. El mismo armador encontró cuadernas de fondo que solo estaban pegadas en lugar de laminadas.

Comportamiento en el mar

- Según informes de armadores en un foro de vela: débil en ceñida; un armador recomienda ayuda del motor ciñendo al máximo. Según un informe, los barcos se torsionan y crujen con mar de costado.
- Puesto de gobierno del 450 F alto en el flybridge, lejos de la tripulación; en el 450 S más cerca del bañera, pero según un interesado aún demasiado alto.
- Las quillas de patín del 450 S perdonan mal las varadas y son peligrosas en zonas de mareas y coral (Multihulls World n.º 145, 2016). Conviene revisar los patines y su unión a la quilla durante la inspección. (Fuente: Multihulls World)
- El hardtop del 450 S quita desde el puesto de gobierno la visibilidad de la mayor; el probador habría preferido un parabrisas con panel de tela (n.º 145, 2016). (Fuente: Multihulls World)

Sistemas y equipamiento

- Escotillas de emergencia Goiot: según la comunicación de Lagoon, la llamada a revisión afecta a catamaranes con escotillas de emergencia Goiot fijas hasta el año de construcción 2019, es decir, prácticamente todos los 450 F y los primeros 450 S.

EJEMPLO

Los armadores dudan de la resistencia de los cierres de Lagoon.

- Los ventiladores y las neveras, según un armador con tres años de vida a bordo, apenas son aptos para los trópicos; sin la opción falta incluso el cableado para mejores ventiladores.
- Solo 350 l de agua según los datos de carena del astillero; otras fuentes citan 700 l. Para largos periodos fondeado se necesita una desalinizadora.
- Según informes de armadores en un foro de vela: barcos tempranos (2011–2014): compartimento de baterías bajo una litera sin ventilación, baterías de plomo de serie débiles.
- En la prueba del 450 S (n.º 145, 2016) el sistema de rizos de una línea rozaba en las salidas en el extremo de la botavara, la cincha de rizo era demasiado ligera y faltaba un cunning. Esto exige atención al izar la mayor. (Fuente: Multihulls World)
- La barandilla exterior móvil del puesto de gobierno SporTop parecía fijada de forma provisional en la misma prueba. (Fuente: Multihulls World)

Garantía y postura del astillero

- Según un participante del foro, Lagoon y FP, ante grietas estructurales, aducen que los barcos no están construidos para condiciones del cabo de Hornos.

EJEMPLO

Qué es este informe – y qué no

1. **Tipo de informe.** Este informe es una revisión previa automatizada basada en datos. Se basa en los datos de acceso público del anuncio y en nuestros datos de modelo (datos de astillero, prensa especializada, llamadas a revisión, experiencias de armadores). Nadie ha visitado, inspeccionado ni navegado la embarcación. El informe no es un peritaje, ni una tasación de un perito naval, ni una determinación del estado.
2. **Datos de terceros.** El precio, la situación respecto al IVA, el año de construcción, las horas de motor, el equipamiento, la ubicación y la disponibilidad proceden del vendedor o del bróker. Los verificamos en busca de contradicciones y marcamos las lagunas ("no indicado en el anuncio"), pero no podemos comprobarlos en el barco. Son determinantes el anuncio original y la información del vendedor.
3. **Nuestras valoraciones.** El estado, los costes totales, las partidas de refit, el margen de negociación, el precio de venta esperado, la evaluación del modelo y el orden de prelación los calculamos según reglas fijas descritas en el informe. Son estimaciones basadas en supuestos (por ejemplo, costes de refit, depreciación, evolución del mercado) y no una garantía sobre el precio, el estado o el valor.
4. **Sin asesoramiento, sin intermediación.** El informe no constituye asesoramiento jurídico, fiscal, aduanero, financiero ni de inversión. No intermediamos en la venta de barcos, no recibimos comisiones y somos independientes de astilleros, brókers y portales.
5. **Papel de la IA.** Los textos de este informe y del correo de acompañamiento se redactan y traducen con el apoyo de un modelo lingüístico. Las cifras, la selección y el orden de prelación proceden de nuestra valoración basada en reglas, no del modelo lingüístico.
6. **Estado de los datos.** El informe refleja la situación a fecha de 02.11.2026. Los anuncios cambian continuamente; transcurridos 30 días no debería utilizar el informe sin una nueva comprobación.
7. **Su siguiente paso.** Antes de una decisión de compra: formular preguntas al vendedor, revisar la documentación (propiedad, IVA, registro, mantenimiento), visitar el barco y hacer que un perito naval independiente lo inspeccione, incluida una prueba de navegación y una revisión fuera del agua.
8. **Marcas y fuentes.** Los nombres de astilleros, modelos y portales los mencionamos únicamente para designar barcos y fuentes. Son marcas de sus titulares; no existe vínculo alguno con ellos. Las referencias de las imágenes figuran junto a cada imagen.
9. **¿Ha encontrado un error?** Escríbanos a andreas.pelzner@we-success.de. Revisamos cada indicación y corregimos el informe.
10. **Responsabilidad.** Se aplican las reglas de responsabilidad de nuestras condiciones de uso.

Catamaran Radar es un servicio de WE SUCCESS Consulting GmbH, Wachaustr. 11, 70469 Stuttgart.