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: ¿se ajusta la Fountaine Pajot Saba 50 a usted?



Foto del astillero de la Fountaine Pajot Saba 50 del folleto «Saba 50 Infoblatt zur Markteinführung (Saison 2015)» – ilustración del modelo, no de este barco.
Foto: © Fountaine Pajot – foto del astillero procedente del folleto del astillero

Fountaine Pajot Saba 50 · Año de construcción 2019

Amarre según el anuncio: Seget, Croacia · anunciado en The Multihull Company

Excháter (documentado) · 6 camarotes · IVA sin aclarar

Perfil

Presupuesto	900.000 € todo incluido (hasta estar listo 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
Excháter	en orden
Equipamiento	equipado lo más completo posible
compra y periodo de tenencia	compra 2027, 3 años, venta 2030

723.071 €	86.304 €	765.611 €	616.000 €	149.611 €
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: llamada a revisión del modelo. Precio objetivo 643.533 € hasta 686.917 €.

¿Encaja con usted?	¿Es un buen barco?	¿Es justo el precio?	¿Encajan los costes?
revisar Modelo apto con limitaciones	revisar Partida obligatoria 12 % del precio, ex-chárter, faltan muchos datos	revisar sin estimación de valor de mercado fiable	bien 134.389 € de reserva en el presupuesto

Clasificación: Fountaine Pajot Saba 50 de 2019 de ex-chárter, coste total hasta estar lista para navegar 765.611 € – 134.389 € 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

723.071 €	643.533 € – 686.917 €	665.225 €
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.

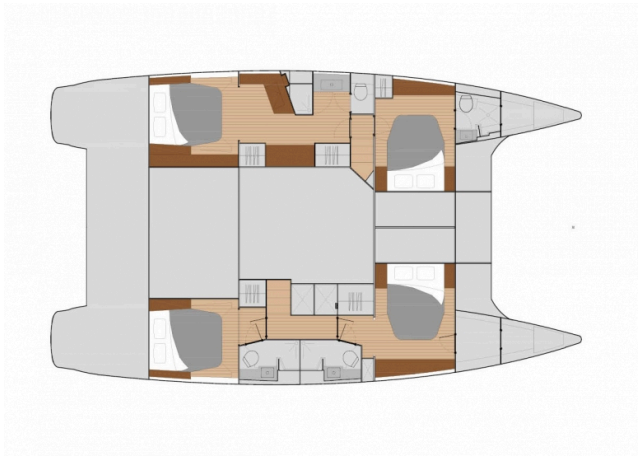
Riesgos principales – aclarar antes de la visita

1. **Llamada a revisión del modelo:** Retirada de las escotillas de emergencia Goiot. El año de construcción 2019 está en el límite del periodo afectado: aclarar mediante el número de casco y la fecha de construcción si el barco está afectado y, en caso afirmativo, exigir prueba de la modificación (factura o confirmación del astillero).
2. **Control y timón:** El control hidráulico es un único punto de fallo: si falla la hidráulica, el piloto automático tampoco gobierna. El timón de emergencia se maneja en la sala de máquinas. Un armador ha instalado posteriormente un segundo accionamiento de piloto automático independiente.
3. **Jarcia y equipo de cubierta:** Según informes de armadores en un foro de vela: un patrón de traslado considera que la jarcia es demasiado pequeña y que las velas de serie son de la ejecución más barata.
4. **Sistemas y defectos de serie:** Según informes de armadores en un foro de vela: el impulsor del generador Onan montado en alto gira en seco al arrancar y pierde álabes en menos de 100 horas. Dos voces independientes; la solución es una bomba de prealimentación.
5. **Mantenibilidad lejos del astillero:** Según informes de armadores en un foro de vela: muchos paneles están pegados, los recorridos de cables son de difícil acceso. La parte posterior del generador es prácticamente inalcanzable.

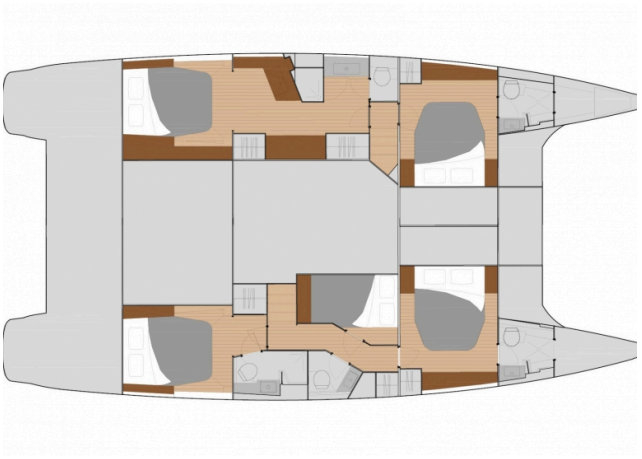
Importante: Revisión previa a la compra automatizada a partir de datos públicos del anuncio y conocimiento documentado del modelo, datos a fecha 02.11.2026. No es un informe pericial, ni una inspección, ni asesoramiento jurídico, fiscal o financiero. Los datos del vendedor no se han comprobado in situ. 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).

EJEMPLO

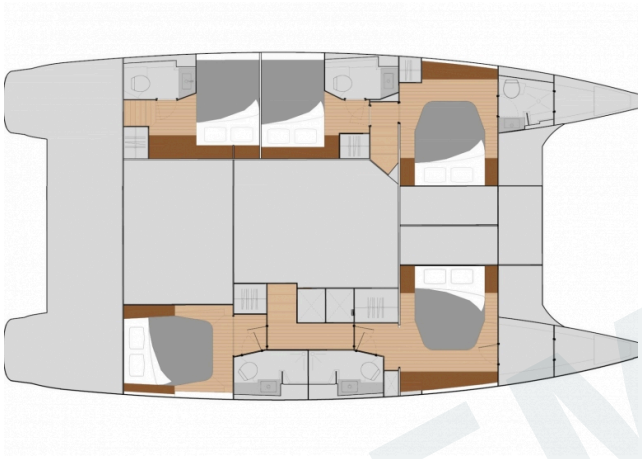
Plano de la Fountaine Pajot Saba 50



Fountaine Pajot Saba 50 – distribución Maestro – versión armador, 4 camarotes



Fountaine Pajot Saba 50 – distribución Maestro con camarote de tripulación



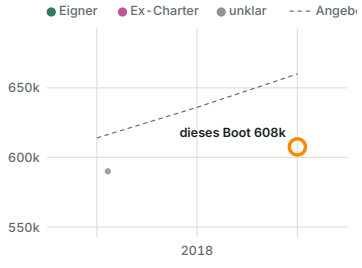
Fountaine Pajot Saba 50 – distribución Quintet VIP – 5 camarotes

Planos de distribución del astillero para el modelo, no de este barco. Foto: © Fountaine Pajot

EJEMPLO

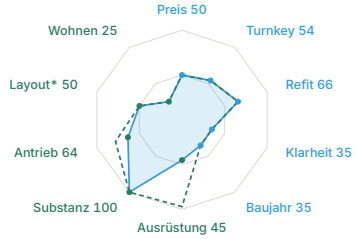
¿Es justo el precio?

Anuncios activos de la Fountaine Pajot Saba 50 por año de construcción, este barco en naranja



¿Dónde es fuerte el barco?

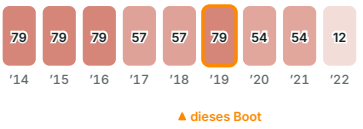
Superficie: estado actual según el anuncio (ejes de objeto en azul, ejes de estado en verde); discontinuo: tras refit y equipamiento obligatorio, 0–100



* kaum belegt (Deckung D) – Wert neutral

¿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	900.000 € todo incluido	765.611 € todo incluido	✓
Camarotes	mínimo 3	6	✓
Eslora	al menos 45 ft	49,1 ft (14,98 m) según el anuncio	✓
Ubicación	Mediterráneo, Caribe	Seget, Croacia	✓
IVA	indiferente	no aclarado	✓
Procedencia	Posible ex-chárter	Exchárter (documentado)	✓

El barco según el anuncio

APARTADO	DATO	VALORACIÓN
Horas de motor	3.643 h	alto – compresión y análisis de aceite
Energía	solar no, banco de litio no, generador no	Instalación posterior incluida: solar, banco de litio
Navegación	Plotter/navegación	Solicitar al vendedor información sobre AIS y radar
Ancla	sí	presente
Balsa salvavidas	sí	presente – aun así se incluye una balsa salvavidas de alta mar mientras no estén acreditados el tipo y la fecha de revisión
Informe pericial	presente	Solicitar copia

Datos estructurados del anuncio, no verificados. El barco está anunciado además en YachtWorld.

EJEMPLO

Cálculo de costes totales

precio ofertado según el anuncio (sin IVA)	607.635 €
IVA (incluido por precaución)	115.436 €
precio ofertado con IVA	723.071 €
Precio de compra tras negociación (8,0 % por debajo de la oferta, véase el margen de negociación)	665.225 €
Reparación y seguridad (obligatorio)	20.917 €
Equipo de crucero transoceánico (obligatorio)	65.387 €
Gastos accesorios (informe pericial, grúa, depósito en garantía)	11.082 €
Entrega	3.000 €
Coste total hasta estar listo para navegar	**765.611 €**
Reserva para su presupuesto	134.389 €
Precio de venta estimado 2030	616.000 €
Costes netos para 3 años	**149.611 €**
Deseable adicionalmente (opcional)	18.408 €

Así estimamos el precio de venta en 2030

Precio de compra tras negociación	665.225 €
+ 30 % del equipamiento obligatorio posterior (86.304 €), que eleva el valor del barco	25.891 €
= valor en el momento de la compra	691.116 €
Envejecimiento de 8 a 11 años (2027–2030, curva de valor de todos los catamaranes del inventario), -10,09 %	621.383 €
Evolución de valor de este modelo frente a la flota a lo largo de 3 años (medida), -0,93 %	615.604 €
= precio de venta estimado en 2030, redondeado	616.000 €

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

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 €
Instalar EPIRB	975 €
Piloto automático offshore	7.118 €
Líneas de vida/grilletes de seguridad (jacklines) + puntos de amarre para arnés	1.469 €
ampliar la instalación solar a 1.200 W	20.082 €
Instalar banco de baterías de litio	10.046 €
Instalar potabilizadora	9.828 €
Neumática de casco rígido nueva	4.875 €
Motor fueraborda nuevo	4.875 €
Adaptar cargador / inversor / DC-DC	2.145 €
Segunda ancla/de capa + brida	2.703 €
Instalar transpondedor AIS clase B	1.271 €
Suma	**86.304 €**

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 765.611 €, reserva 134.389 €

Otras desventajas (además de los riesgos principales)

- 16 partidas obligatorias de reparación y equipamiento, en total 86.304 € (por separado en el cálculo de costes)
- Exchárter: uso más intensivo, revisar distribución de chárter y desgaste
- En el anuncio faltan datos sobre: situación del IVA, desalinizadora, baterías, comunicación, estructura, estado, refit
- Muchas horas de motor (3.643 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
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.
Propulsión y sail drives	Motores por separado (horas por lado, arranque en frío, soportes, escape), juntas y aceite de los sail drive por lado, alarma de entrada de agua, prueba de navegación bajo carga.
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: 10 preguntas sobre modelo, año de construcción, procedencia y las lagunas del anuncio. Copiar, añadir el nombre, enviar – la versión en inglés es para distribuidores en el extranjero.

Asunto: Consulta sobre su Fountaine Pajot Saba 50 (2019), anunciada en The Multihull Company

Estimados señores:

Me intereso por su Fountaine Pajot Saba 50 de 2019, que ustedes ofrecen en The Multihull Company (amarre según el anuncio: Seget, Croacia). Antes de planificar una visita, les ruego información sobre los siguientes puntos:

1. ¿Hay instalada una desalinizadora? ¿Fabricante, capacidad (l/h), antigüedad, último mantenimiento de membranas?
2. ¿Hay paneles solares? ¿Potencia total en vatios, regulador de carga, antigüedad?
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. ¿Qué piloto automático está instalado (fabricante, unidad de accionamiento) y está dimensionado para navegación de larga distancia?
6. ¿Hay comunicación por satélite a bordo (Iridium, Starlink)?
7. ¿Ha habido alguna vez daños estructurales, varadas, reparaciones en mamparos, casco o puente?
8. ¿Cómo describe el armador el estado general? ¿Defectos conocidos?
9. ¿Qué trabajos se hicieron y cuándo (lista de refit con años y facturas)?
10. ¿Historial de mantenimiento de los motores y saildrives con justificantes?

También agradeceré copias de la documentación existente: facturas, justificantes de mantenimiento, informes periciales, comprobante del IVA.

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

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]

EJEMPLO

Parte 2 El modelo

Fountaine Pajot Saba 50 – ¿para quién es adecuado 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

Gran barco de crucero de valor estable con categoría CE A, quilla fija y carga útil documentada de casi 4 t; los armadores han navegado con él el Atlántico y el Pacífico. Sus puntos débiles están en el gobierno, el generador, la arboladura y el equipamiento; además, la construcción bajo el agua no está clara. Apto para la ruta de los alisios si se revisan la instalación de gobierno y los herrajes de la arboladura y se hace redundante la hidráulica. La prueba de 2015 confirma el espacio y el manejo, pero cita el elevado peso, un bimini blando y el guiado de rizos en el mástil.

El modelo

La Saba 50 (14,98 m de eslora, 7,99 m de manga, 15,5 t en vacío según el manual del armador) se construyó desde 2014/2015 hasta aproximadamente 2022 y luego fue sustituida por la New 51 / Aura 51. Tiene dos quillas fijas y dos timones de pala (timones suspendidos sin skeg). Cubierta y superestructura se fabrican en una sola pieza mediante el proceso RTM (inyección de resina en molde cerrado). El manual indica una carga admisible de 3.995 kg, algo que rara vez se especifica en los catamaranes de serie. En cuanto al material del núcleo, las fuentes se contradicen: SAIL menciona espuma de PVC, una base de datos balsa. Existe una versión armador con cuatro camarotes y una versión de chárter con seis camarotes.

Idoneidad según el uso

Navegación de altura y travesías	Apto para la ruta de los alisios: quillas fijas, mucha carga admisible documentada y armadores con travesías por Atlántico y Pacífico. En largas etapas de viento en popa con ola oceánica molestan el gobierno hidráulico sin redundancia, el aparejo justo y el recorrido de cabos, que no está concebido para una tripulación de dos. En la prueba de 2015, el barco con 15,7 t era lento con poco viento bajo Solent; con gennaker navegaba bien. El segundo y el tercer rizo están en el mástil.
Vida fondeado	Muy bueno: mucho espacio, cocina arriba, flybridge, grandes tanques. Para una tripulación de dos, quizá demasiados camarotes y baños.
Recomendación	Apto para la ruta de los alisios si se dispone de un segundo piloto automático independiente, un gobierno de emergencia práctico y un recorrido de cabos hasta el puesto de gobierno. Peritaje con atención a los soportes y ejes de los timones, herrajes del aparejo tras el revestimiento, escotillas de emergencia (kit Goiot), instalación del generador y material del núcleo.

Años de construcción

PERIODO	VEREDICTO	JUSTIFICACIÓN
2014–2018	adecuado con limitaciones	Primera serie. Está completamente dentro de la ventana del retiro del mercado de las escotillas de emergencia Goiot; solicite justificante del kit de reequipamiento. Documentado en barcos de 2015: generador montado en alto con daños en el impulsor, sin indicadores de temperatura del motor, soportes de timón con holgura. La prueba de 2015 (número 139) menciona un bimini de popa poco rígido, una botavara baja sobre la cubierta lounge y rizos en el mástil.
2019–2022	adecuado con limitaciones	En barcos posteriores el generador se trasladó al compartimento del motor, lo que reduce el funcionamiento en seco. No hay constancia de otra mejora de serie. En un barco de 2020 hubo que sustituir ambos timones y hubo que corregir el equipamiento (recorrido de cabos, reenvío de davits).

EJEMPLO

Puntos fuertes y debilidades documentadas del modelo

Puntos fuertes

Comportamiento en el mar y estructura

- Comportamiento en el mar sólido: quillas fijas, relación superficie vélica/desplazamiento 23,1, relación desplazamiento/eslora 128.
- Los armadores de la «Voila» (año de construcción 2020) navegaron durante cinco años por Atlántico y Pacífico hasta Nueva Zelanda, Fiyi e Indonesia. Como primer punto positivo destacan el comportamiento con mal tiempo y oleaje.
- Según SAIL, las herrajes de obenques (fijaciones de los obenques al casco) están integrados en la estructura del casco y son tan resistentes que todo el barco puede izarse con ellos. Los herrajes de obenques arrancados son una causa clásica de pérdida de aparejo. (Fuente: SAIL)
- Categoría CE A (alta mar), aunque solo acreditada mediante una base de datos.
- Según informes de armadores en un foro de vela: un armador que antes tenía un Helia 44 considera que la Saba está claramente por delante en navegación a vela y en espacio en los compartimentos de motor. Señala como ventaja de seguridad los sistemas de combustible separados por cada casco.

Carga admisible, tanques y autonomía

- Carga admisible de 3.995 kg según el manual del armador, 940 l de diésel y 700 l de agua. Un armador no notó diferencia en el comportamiento con unos 2,5 t de carga.
- Según informes de armadores en un foro de vela: con un motor, alrededor de 6,2 l/h a 7 kn, gran autonomía a motor.

Vivir fondeado

- Alto valor habitable: cocina arriba con vistas al salón y al bañera, salón abierto, flybridge y cubierta de proa como zonas exteriores.

Juicio de la prensa especializada (Multihulls World)

- En la prueba de 2015 (número 139), el barco navegó bien con gennaker incluso con 5–6 kn de viento. Las viradas y trasluchadas fueron fiables, y el timón ligero y directo. (Fuente: Multihulls World)
- La prueba destaca un habitáculo muy amplio con tres zonas exteriores, cubierta lounge y 2,25 m de altura interior, además de un acabado mejor que el de la Salina 48. (Fuente: Multihulls World)

Debilidades

Control y timón

- Según informes de armadores en un foro de navegación: en un barco de 2020 hubo que sustituir ambos timones, sin que se indique el motivo. En un barco de 2015, los cojinetes de la barra transversal del timón traquetean.

Aparejo y equipamiento de cubierta

- De fábrica faltaban los stoppers de escotas, y los rizos 2 y 3 se maniobraban desde el mástil. Para dos personas de noche en travesía es un tema de seguridad; la modificación fue laboriosa.
- Popa pesada, el agua se acumula en el flybridge y en la cubierta de proa. Los armadores alargaron los escalones de baño.

Sistemas y defectos de serie

- Según informes de armadores en un foro de navegación: sin indicadores de temperatura de motor de fábrica, solo una alarma acústica. En los trópicos, el compartimento de motor de babor se calienta hasta unos 44 °C y los inversores se desconectan.
- Según una armadora, en los peritajes aparecen con regularidad pernos de herrajes de obenques húmedos, ampollas, delaminación y pasacascos corroídos.
- Retirada del mercado de las escotillas de emergencia Goiot: el periodo de construcción coincide con la ventana afectada de escotillas, 08/2014 a 12/2018. El cristal puede desprenderse y dejar un agujero cerca de la línea de flotación. La Saba 50 no se menciona por su nombre.

Mantenibilidad lejos del astillero

- Según informes de armadores en un foro de navegación: los interruptores de luz son interruptores por radio con receptores no reparables.

Vida a bordo para dos

- Incluso la versión armador tiene al menos cuatro camarotes y cuatro baños, según los armadores de la «Voila», sin un verdadero casco de armador. Un armador de Helia considera que el barco es difícil de manejar para una pareja en puerto.

Hallazgos de Multihulls World (número 139, 2015)

- Con 15,7 t, el barco es demasiado pesado según la prueba para un gran rendimiento con viento flojo bajo solent. El rumbo de ceñida es solo aceptable con quilla en lugar de orza. (Fuente: Multihulls World)
- El bimini de popa con los paneles solares no es suficientemente rígido. Comprobar holguras y grietas en el marco del bimini y sus soportes. (Fuente: Multihulls World)
- En la cubierta lounge sobre el bimini, la botavara cuelga baja y estorba al virar y trasluchar. (Fuente: Multihulls World)
- El segundo y el tercer rizo se maniobran desde el mástil y solo opcionalmente están conducidos a la bañera. Esto confirma la crítica del foro sobre el

EJEMPLO

recorrido de cabos para dos personas. (Fuente: Multihulls World)

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.

EJEMPLO