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 Leopard 40 a usted?



Foto de astillero del Leopard 40 del folleto „Werftbroschüre Leopard 40 (2. Serie, 2015)“ – ilustración del modelo, no de esta embarcación. Foto: © Leopard Catamarans (Robertson & Caine) – foto de astillero del folleto del astillero

Leopard 40 · Año de construcción 2018

Ubicación según el anuncio: Croacia, Marina · anunciado en Yachtall

probablemente exalquiler · 4 cabinas · IVA incluido

Perfil

Presupuesto	300.000 € todo incluido (hasta estar listo para navegar)
Camarotes	mínimo 3
Eslora	a partir de 36 ft (11,0 m)
Plan de navegación	Mediterráneo (navegación costera)
el barco puede estar ubicado en	Mediterráneo, mar del Norte, mar Báltico, costa atlántica
IVA	impuestos pagados en la UE
Exchárter	en orden
Equipamiento	Reequipamiento aceptable
compra y periodo de tenencia	compra 2027, 3 años, venta 2030

279.000 €	28.511 €	297.120 €	254.000 €	43.120 €
Precio de oferta	Obligatorio: reparación y equipamiento	Coste total hasta estar listo para navegar	precio de venta estimado 2030	Costes netos 2027–2030

EJEMPLO

Merece la pena visitarlo. Precio objetivo 248.310 € hasta 265.050 €.

¿Encaja con usted?
bien Cumple lo deseado

¿Es un buen barco?
revisar Partida obligatoria 10 % del precio, ex-chárter, faltan muchos datos

¿Es justo el precio?
revisar sin estimación de valor de mercado fiable

¿Encajan los costes?
revisar solo 2.880 € de reserva

Clasificación: Leopard 40 de 2018, presumiblemente de origen ex-chárter, coste total hasta estar listo para navegar 297.120 € – 2.880 € por debajo de su presupuesto. Merece la pena visitarlo; encargue al perito naval la revisión previa a la compra indicada abajo.

Margen de negociación

279.000 €	248.310 € – 265.050 €	256.680 €
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.

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).

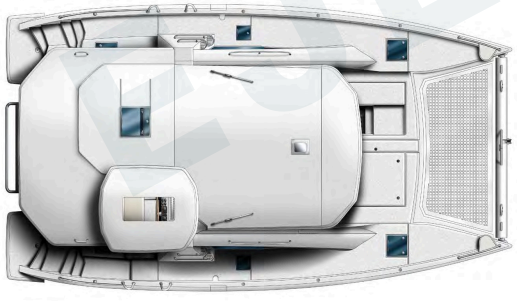
Plano del Leopard 40



Leopard 40 – distribución 3 camarotes



Leopard 40 – distribución 4 camarotes vista superior



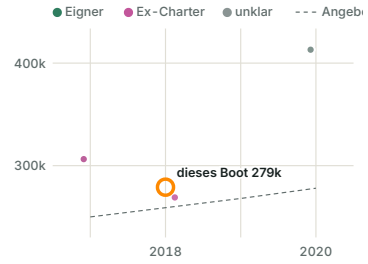
Leopard 40 – plano de cubierta vista superior

Gráficos de distribución del astillero para el modelo, no de esta embarcación. Foto: © Leopard Catamarans (Robertson & Caine) – foto de astillero del folleto del astillero

EJEMPLO

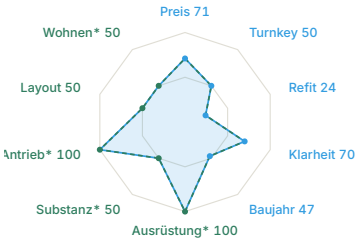
¿Es justo el precio?

Anuncios activos de la Leopard 40 por año de construcción, este barco en naranja



¿Dónde es fuerte el barco?

Superficie: estado actual según el anuncio (ejes del objeto en azul, ejes de estado en verde); discontinuo: tras la puesta a punto, 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	300.000 € todo incluido	297.120 € todo incluido	✓
Camarotes	mínimo 3	4	✓
Eslora	mínimo 36 ft	39,3 ft (11,99 m) según el anuncio	✓
Ubicación	Mediterráneo, mar del Norte, mar Báltico, costa atlántica	Croacia, Marina	✓
IVA	con IVA de la UE pagado	IVA incluido	✓
Procedencia	Posible ex-chárter	probablemente exalquiler	✓

El barco según el anuncio

APARTADO	DATO	VALORACIÓN
Horas de motor	2.894 h	habituales para su edad y uso
Energía	solar no, banco de litio no, generador no	consultar el banco de baterías al vendedor
Potabilizadora	no según el anuncio	prever para navegación de larga distancia
Ancla	sí	presente
Calefacción	no según el anuncio	importante para el norte de Europa
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 de oferta	279.000 €
Precio de compra tras negociación (8,0 % por debajo de la oferta, véase el margen de negociación)	256.680 €
Reparación y seguridad (obligatorio)	28.511 €
Gastos accesorios (informe pericial, grúa, depósito en garantía)	8.929 €
Entrega	3.000 €
Coste total hasta estar listo para navegar	**297.120 €**
Reserva para su presupuesto	2.880 €
Precio de venta estimado 2030	254.000 €
Costes netos para 3 años	**43.120 €**
Deseable adicionalmente (opcional)	85.851 €

Así estimamos el precio de venta en 2030

Precio de compra tras negociación	256.680 €
+ 30 % de las actualizaciones obligatorias (28.511 €), que elevan el valor del barco	8.553 €
= valor en el momento de la compra	265.233 €
Depreciación de 9 a 12 años (2027–2030, curva de valor de todos los catamaranes en cartera), -9,95 %	238.843 €
Evolución del valor de este modelo frente a la flota a lo largo de 3 años (medida), +6,18 %	253.603 €
= precio de venta estimado en 2030, redondeado	254.000 €

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 junta de saildrive + fuelle	1.901 €
renovar la jarcia firme	12.203 €
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 €
Suma	**28.511 €**

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.

EJEMPLO

Lo que habla a favor del barco

- Dentro del presupuesto: coste total 297.120 €, reserva 2.880 €

Lo que habla en contra de la embarcación

- 7 partidas obligatorias de reparación y equipamiento, en total 28.511 € (por separado en el desglose de costes)
- Exchárter: uso más intensivo, revisar distribución de chárter y desgaste
- Faltan datos en el anuncio sobre: baterías, navegación, comunicación, estructura, informe pericial, estado, refit, propulsión

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.
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.
Agua, gas, saneamiento y refrigeración	Válvulas de fondo revisadas por posición completa, tanques y conducciones, instalación de gas con certificado de inspección, potabilizadora en funcionamiento, refrigeración.
Interior	Manchas de humedad y revestimientos despegados, puertas que se atascan (indicio de deformación estructural).

Próximos pasos

1. Enviar el correo electrónico de abajo al vendedor; sin respuestas y documentación, no acordar una visita.
2. Visita con perito, varada y prueba de navegación; entregar el encargo de inspección indicado arriba.
3. 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 Leopard 40 (2018), anunciado en Yachtall

Estimados señores:

Estoy interesado en su Leopard 40 de 2018 que ofrecen en Yachtall (ubicación según el anuncio: Croacia, Marina). Antes de planificar una visita, les ruego me informen 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 generador instalado? Fabricante, potencia, horas de funcionamiento, último servicio.
5. ¿Qué piloto automático está instalado (fabricante, unidad de accionamiento) y está diseñado para navegación de larga distancia?
6. ¿Qué electrónica de navegación hay a bordo (plotter, AIS, radar, radio) y qué antigüedad tiene?
7. ¿Hay comunicación satelital a bordo (Iridium, Starlink)?
8. ¿Ha habido alguna vez daños estructurales, varadas, reparaciones en mamparos, casco o puente?
9. ¿Existe un informe pericial actual (survey)? Ruego copia con fecha.

También agradecería copias de la documentación disponible: facturas, comprobantes de mantenimiento, informes periciales, justificante del IVA.

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

English

Subject: Enquiry about your Leopard 40 (2018), listed on Yachtall

Dear Sir or Madam,

I am interested in your Leopard 40 from 2018, listed on Yachtall (location as listed: Croatia, Marina). 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. Which navigation electronics are on board (plotter, AIS, radar, VHF) and how old?
7. Is satellite communication on board (Iridium, Starlink)?
8. Has the boat ever had structural damage, groundings or repairs to bulkheads, hulls or bridgedeck?
9. Is there a recent survey report? Please send a copy with its date.

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

Leopard 40: ¿para quién encaja este 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

Catamarán de crucero manejable con quillas fijas, navegado por sus armadores a través del Atlántico Sur y con mar gruesa en la corriente del Golfo. Utilizable para la ruta de los alisios en pareja, pero con altura libre bajo el puente baja, carga admisible escasa y estructura poco documentada. Alrededor de dos tercios de la serie navegaron en chárter (140 de 216); cuadernas, pegado de ventanas y puerta de proa deben incluirse en el peritaje.

El modelo

La segunda generación del Leopard 40 (11,99 m de eslora, 6,72 m de manga, según el astillero) es de Simonis Voogd y se construyó en Robertson & Caine en Sudáfrica de 2015 a 2020; después siguió el Leopard 42. Son típicas la puerta delantera de la bañera con gran parabrisas, las quillas fijas y un puesto de gobierno semielevado al que se llevan todas las escotas. Casco y cubierta tienen núcleo de balsa; si bajo la línea de flotación hay laminado macizo está documentado de forma contradictoria. Alrededor de 140 de los 216 barcos se usaron en chárter. Una generación anterior de 2005–2009 (Morrelli & Melvin) es otro barco.

Idoneidad según el uso

Navegación de altura y travesías	Utilizable para la ruta de los alisios: los propietarios han documentado travesías oceánicas y mar gruesa, y las quillas fijas y el manejo sencillo ayudan. El puente bajo provoca cabeceo y agua en la bañera con ola de alisios por la popa; la puerta de proa exige atención con mar que rompe por encima.
Vida fondeado	Bien: cocina arriba, flybridge y cubierta de proa, buena ventilación por la puerta delantera. Para navegación de altura en pareja, sin embargo, es compacto, con poca capacidad de carga y poco espacio de almacenamiento.
Recomendación	Apta para la ruta de los alisios con limitaciones, siempre que un dictamen estructural dé el visto bueno a las cuadernas, al fundamento del generador, a la unión casco-cubierta y a la humedad en el núcleo de balsa. Mantener la carga deliberadamente ligera; revisar el pegado de las ventanas, la puerta de proa, las juntas del saildrive y la instalación eléctrica de a bordo.

Años de construcción

PERIODO	VEREDICTO	JUSTIFICACIÓN
2015–2017	adecuado con limitaciones	Antes de la actualización del modelo. Las grietas en las cuadernas y en el fundamento del generador están documentadas para estos años, así como las juntas que pierden en la puerta de proa de los barcos más antiguos. Dictamen estructural centrado en la unión de las cuadernas y el fundamento del generador. En la prueba de 2015 llamaron la atención los soportes de litera débiles, las bisagras ligeras y las líneas de vida de popa demasiado bajas (barco de prueba casco n.º 2).
2018–2020	adecuado con limitaciones	Actualización del modelo con camas de isla y mejores puertas correderas. Una embarcación de 2018 cruzó el Atlántico Sur. Revisar el pegado de ventanas, la puerta de proa y la unión casco-cubierta; alrededor de dos tercios de la serie son ex-chárter.

EJEMPLO

Puntos fuertes y debilidades documentadas del modelo

Puntos fuertes

Comportamiento en el mar y experiencia oceánica

- Comportamiento en la mar aceptable: quillas fijas (robustas ante varadas, sin cajas de orza), cifra de velacho 20,3, desplazamiento/eslora 170 (dato de astillero 10,53 t).
- Un propietario (año de construcción 2018) cruzó el Atlántico Sur de Ciudad del Cabo a Brasil; en la prueba en Ciudad del Cabo con 38 kn el barco se sintió seguro en todo momento.
- Un propietario (año de construcción 2016) informa de un buen comportamiento con mar de 3–4 m en la corriente del Golfo, ciñendo y atravesado.
- Según informes de armadores en un foro de vela: un comprador trasladó un barco de 2017, que había estado cinco años en régimen de chárter, desde Seychelles hasta Tailandia y describe su estado como muy bueno.

Manejo y mantenimiento entre dos

- Según informes de armadores en un foro de vela: los armadores describen el barco como un velero correcto, fácil de llevar para una pareja, de construcción ligeramente por encima de la media y más sencillo de mantener que la mayoría de los catamaranes.
- En una comunidad de armadores se informa: un perito naval y bróker no encontró delaminación del casco en los barcos vendidos.

Vivir fondeado

- Alto valor habitable: cocina arriba, flybridge y cubierta de proa como superficies exteriores, salón muy elogiado.
- Según informes de armadores en un foro de vela: los armadores elogian el parabrisas y la puerta delantera por la visibilidad y la ventilación en los trópicos.
- 780 l de agua y 360 l de diésel según la ficha técnica.

Actualización del modelo

- Según informes de armadores en un foro de vela: alrededor de 2018/19 hubo una actualización del modelo: camas en isla en los camarotes de popa, mejores puertas correderas, más espacio de almacenamiento y luz. Varias fuentes prefieren estos años de construcción.

Debilidades

Estructura

- Mamparo y mamparo de colisión sin confirmar, zona subacuática solo documentada mediante el modelo vecino, laminado manual con vacío. 11 de 19 hallazgos de la serie afectan a la estructura.
- Según informes de armadores en un foro de vela: fisuras entre casco y cuadernas y en el fundamento del generador en embarcaciones de 2015–2017, sin varada apreciable; dos armadores y un perito naval observaron algo similar en una embarcación gemela.
- Según un taller, problemas en la unión casco-cubierta en todos los años de construcción, en su mayoría bien reparables. Las ventanas de los barcos más recientes tuvieron que volver a pegarse.
- Núcleo de balsa en el casco y la cubierta: la humedad es el hallazgo más costoso posible, especialmente en los herrajes taladrados a posteriori.

Travesía

- Según informes de propietarios en un foro de vela: un propietario considera dudosa la gran superficie de acumulación delante de la puerta de proa con mar de través, porque tarda 45 segundos en desaguar.
- Según informes de armadores en un foro de vela: puerta de proa sin marco (desde 2017) propensa a romperse en estado abierto; se han notificado puertas rotas fondeado por el oleaje.
- Según informes de armadores en un foro de vela: en ceñida unos 60° respecto al viento real a aproximadamente la mitad de la velocidad del viento. En rumbos de alisios es secundario.

Carga, espacio de almacenamiento y mantenimiento

- Carga útil de unas 3,2 t con 12 m de eslora – justo para equipamiento de larga travesía y provisiones para dos personas.
- Cuartos de motor estrechos, filtros de combustible de difícil acceso. En barcos ex-chárter con muchas horas de motor, una desventaja de mantenimiento lejos del astillero. (Fuente: SAIL)
- Ex-chárter con muchas horas de motor: la instalación eléctrica, las baterías y las juntas del saildrive suelen tener que renovarse.
- Según un comprador, los cristales de metacrilato pegados se despegan al cabo de unos 5 años.

Mercado y situación de los datos

- La categoría CE y el número de personas no están documentados. El manual de astillero indica un desplazamiento de 10,53 t (en vacío); una ficha de distribuidor indica 9,34 t. Varios hallazgos de foros (compresión de mamparos, tubo del eje del timón) afectan a la generación anterior de 2005–2009 y no son trasladables a la serie 2015–2020.

Construcción y acabado

- En la prueba de 2015 (Multihulls World n.º 143), el barco de prueba era el casco n.º 2, casi un prototipo. Los soportes del bastidor bajo las placas de litera de contrachapado eran demasiado débiles; el astillero quería corregir los defectos de acabado en la serie. No

EJEMPLO

está documentado si los barcos posteriores están afectados. (Fuente: Multihulls World)

- El probador duda de la durabilidad de las bisagras de armarios y cajones. Según la prueba, también deben mejorarse la fijación y el sellado de los paneles de cubierta en la zona del motor. (Fuente: Multihulls World)

Seguridad y propulsión

- Según la prueba, las líneas de vida de popa de 2015 son demasiado bajas, un punto de seguridad en las guardias con mar gruesa. (Fuente: Multihulls World)
- El barco de prueba llevaba 2 × 29 CV con hélices fijas. El probador considera suficientes los motores solo con hélices plegables modernas, que eran una opción. Un barco con hélices fijas pierde velocidad a vela. (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