

Photo du chantier de la Lagoon 450 – illustration du modèle, pas de ce bateau. Photo : © Nicolas Claris / Lagoon (Groupe Beneteau)

Lagoon 450 · année de construction 2013

Lieu d'amarrage selon l'annonce : Pula, Croatie · annoncé sur Band of Boats

Origine incertaine · 4 cabines · hors TVA (incluse)

Profil

Budget	550.000 € tout compris (jusqu'à l'état de navigabilité)
Cabines	au moins 3
Longueur	à partir de 45 ft (13,7 m)
Projets de navigation	Atlantique et Caraïbes
Le bateau peut être basé en	Méditerranée, Caraïbes
TVA	peu importe – sera pris en compte
Ex-charter	en ordre
Équipement	équipé aussi complètement que possible
Achat et durée de détention	Achat 2027, 3 ans, vente 2030

321.300 €	77.456 €	387.000 €	264.000 €	123.000 €
Prix demandé	Obligatoire : remise en état et équipement	Coût total jusqu'à l'état de navigabilité	Prix de vente estimé 2030	Coûts nets 2027–2030

MODÈLE

À poursuivre uniquement avec un expert maritime – à clarifier d'abord : lieu de mouillage incertain. Prix cible 285.957 € à 305.235 €.

Est-ce que cela vous convient ?
vérifier Écart : lieu ; modèle adapté avec restrictions

Le bateau est-il bon ?
vérifier Postes obligatoires 24 % du prix, de nombreuses informations manquent

Le prix est-il juste ?
vérifier pas d'estimation fiable de la valeur de marché

Les coûts sont-ils adaptés ?
bon 163.000 € de réserve dans le budget

Classement : Lagoon 450 de 2013, coût total jusqu'à être prêt à naviguer 387.000 € – 163.000 € sous votre budget. Le modèle convient pour l'Atlantique et les Caraïbes avec des restrictions. Visite uniquement avec un expert maritime et seulement après clarification écrite des risques principaux.

Marge de négociation

321.300 €	285.957 € – 305.235 €	295.596 €
Prix demandé	prix d'achat réaliste (5,0–11,0 % sous l'offre)	Base de calcul de ce rapport (8,0 % sous l'offre)

Décote forfaitaire : décote de négociation usuelle 8,0 %. On mesure les prix demandés, pas les prix de vente – la marge est une position de négociation motivée, pas une promesse.

Risques principaux – à clarifier avant la visite

1. **Lieu d'amarrage incertain :** Le portail indique Pula, Croatie ; sur ce portail, il s'agit souvent du siège du concessionnaire. Faire confirmer par écrit le lieu de mouillage avant toute planification.
2. **Rappels concernant le modèle :** Programme d'inspection Lagoon/VPLP cadre principal ; étai de mât Lagoon 450 ; cloison avant Lagoon 450 ; panneaux de secours Goiot. Exiger du vendeur la preuve de la modification (facture ou confirmation du chantier).
3. **Garantie et position du chantier :** Selon les rapports de propriétaires sur un forum de voile : Lagoon considère de longues périodes au moteur contre le vent et la mer comme un usage inapproprié et donc comme un motif de refus de garantie.

Important : Pré-audit d'achat automatisé à partir de données d'annonces publiques et de connaissances documentées sur le modèle, données au 02.11.2026. Ni expertise, ni visite, ni conseil juridique, fiscal ou financier. Les indications du vendeur ne sont pas vérifiées sur place. Les prix, coûts et valeurs de revente sont des estimations. Avant un achat : visite, expertise par un expert maritime et vérification des documents. Nos conditions d'utilisation s'appliquent (voir dernière page).

Plan de la Lagoon 450



Lagoon 450 – aménagement 3 cabines version propriétaire



Lagoon 450 – plan de pont salon et cockpit



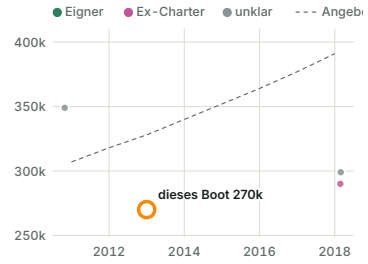
Lagoon 450 – aménagement 4 cabines

Graphiques d'aménagement du chantier pour le modèle, pas de ce bateau. Photo : © Lagoon (Groupe Beneteau) – photo du chantier issue de la brochure du chantier

MODÈLE

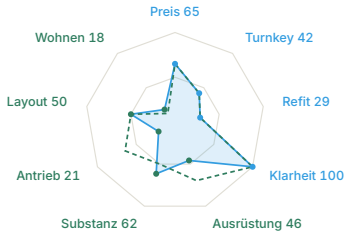
Le prix est-il juste ?

Annonces actives de la Lagoon 450 par année de construction, ce bateau en orange



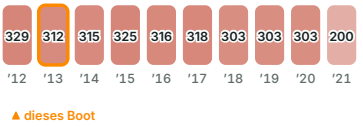
Où le bateau est-il fort ?

Surface : état actuel selon l'annonce (axes objet en bleu, axes état en vert) ; en pointillé : après refit et équipement obligatoire, 0–100



Quel est le risque lié à cette année de construction ?

Points de constat par année de construction issus de sources publiques et de communautés de propriétaires



Le bateau correspond-il à votre projet d'achat ?

	VOTRE SOUHAIT	CE BATEAU	
Budget	550.000 € tout compris	387.000 € tout compris	✓
Cabines	au moins 3	4	✓
Longueur	au moins 45 ft	45,8 ft (13,96 m) selon l'annonce	✓
Localisation	Méditerranée, Caraïbes	Pula, Croatie – selon le portail, souvent le siège du concessionnaire : à faire confirmer	!
TVA	peu importe	hors TVA (incluse)	✓
Origine	Ancien charter possible	pas clair	✓

Le bateau selon l'annonce

ÉLÉMENT	INDICATION	ÉVALUATION
Heures moteur	4.400 h	élevé – compression et analyse d'huile
Énergie	solaire oui, parc lithium non, générateur non	Équipement ajouté inclus : parc de batteries lithium
Navigation	traceur/navigation, pilote automatique	AIS et radar à demander au vendeur
Mouillage	non selon l'annonce	acquisition neuve incluse
Radeau de survie	non selon l'annonce	acquisition neuve incluse
Expertise	non mentionnée	prévoir une expertise propre

Données structurées issues de l'annonce, non vérifiées.

MODELE

Calcul du coût total

Prix demandé selon l'annonce (hors TVA)	270.000 €
TVA (incluse)	51.300 €
Prix demandé TVA comprise	321.300 €
prix d'achat après négociation (8,0 % sous l'offre, voir cadre de négociation)	295.596 €
Remise en état et sécurité (obligatoire)	48.860 €
Équipement de grande croisière (obligatoire)	28.596 €
Frais annexes (expertise, grutage, séquestre)	10.948 €
Convoyage	3.000 €
Coût total jusqu'à l'état de navigabilité	**387.000 €**
Réserve sur votre budget	163.000 €
Prix de vente estimé 2030	264.000 €
Coûts nets sur 3 ans	**123.000 €**
Souhaitable en plus (optionnel)	54.048 €

notre estimation du prix de vente en 2030

prix d'achat après négociation	295.596 €
+ 30 % des mises à niveau obligatoires (77.456 €), qui augmentent la valeur du bateau	23.237 €
= valeur à l'achat	318.833 €
Dépréciation de 14 à 17 ans (2027–2030, courbe de valeur de tous les catamarans du portefeuille), -9,20 %	289.500 €
Évolution de la valeur de ce modèle par rapport à la flotte sur 3 ans (mesurée), +1,39 %	293.524 €
Vendabilité de cette année de construction, -10,00 %	264.172 €
= prix de vente estimé en 2030, arrondi	264.000 €

La courbe de valeur provient des prix de tous les catamarans actuellement annoncés selon leur âge ; l'évolution du modèle est l'écart mesuré de ce modèle par rapport à cette courbe. Une estimation, pas une expertise – le produit réel dépend de l'état au moment de la vente.

Postes obligatoires intégrés

Vérifier les panneaux de fuite Goiot / mise à niveau sécurité	546 €
Remplacer/entretenir les vannes de coque	2.275 €
Remplacer le joint de sail drive + soufflet	1.901 €
Contrôler/certifier l'installation gaz	1.560 €
Remplacer le gréement dormant	16.288 €
Système d'extinction d'incendie moteur + détecteur	2.681 €
Radeau de survie hauturier	4.875 €
Redondance des pompes de cale + alarme d'envahissement	946 €
Ancre principale + chaîne	5.359 €
Service haut de gamme x2	7.056 €
Rénover/renforcer le guindeau	2.449 €
Remplacer le gréement courant	2.924 €
EPIRB + AIS-SART + PLB	2.405 €
Lignes de vie / jacklines + points d'ancrage de filière / harnais	1.469 €
Installer un parc de batteries au lithium	10.046 €
Installer un dessalinisateur	9.828 €
Adapter chargeur / onduleur / DC-DC	2.145 €
Deuxième ancre / ancre de tempête + bridle	2.703 €
Total	**77.456 €**

Par mesure : moyenne de notre catalogue de refit avec coefficient de frais annexes (matériel, main-d'œuvre, grutage) ; la fourchette s'écarte d'environ ±40 % autour de cette moyenne. Ce qui est déjà réalisé selon l'annonce est déduit dès que les justificatifs sont fournis.

Points favorables au bateau

- Dans le budget : coût total 387.000 €, réserve 163.000 €
- À bord selon l'annonce : solaire, pilote automatique

Autres inconvénients (outre les risques principaux)

- 18 postes obligatoires de remise en état et d'équipement, ensemble 77.456 € (détaillés dans le calcul des coûts)
- L'annonce ne donne pas d'informations sur : dessalinisateur, batteries, état, refit
- Heures moteur élevées (4.400 h)

MODELE

Mission de contrôle pour l'expert

En complément du périmètre habituel, spécifiquement pour le modèle, l'année de construction et l'origine :

ENSEMBLE	POINTS À CONTRÔLER SPÉCIFIQUEMENT
Coque et carène	Mesure d'humidité sur les coques et les quilles (plus de 40 points de mesure, antifouling poncé par endroits), test au marteau, liaison quille-coque, traces d'échouement.
Pont de passerelle, cloisons et structure	Dessous du pont de passerelle et jonctions coque/passerelle à la recherche de fissures de contrainte ; liaisons de la cloison principale et de la cloison de mât derrière les habillages ; traverse avant avec ses haubans ; anciens dommages repeints.
Pont, roof, panneaux de pont et fenêtres	Panneaux de secours dans les deux coques (intérieur/extérieur, test à l'air), fenêtres de coque et de roof, chandeliers et accastillage à vérifier pour l'étanchéité, parcourir le pont à la recherche de zones molles.
Safrans et direction	Les deux safrans : contrôle de l'humidité et des fissures, jeux des paliers et de l'arbre, câbles/hydraulique de direction, commande du pilote automatique.
Mât, gréement et voiles	Gréement vérifié par un gréeur (y compris en tête de mât), pied de mât et étai de compression, âge du gréement dormant, état et âge des voiles.
Électricité et électronique	Parc de batteries (type, âge, capacité), chargeurs et solaire, câblage dans le compartiment technique, électronique de navigation en fonctionnement.
Aménagement intérieur	Traces d'humidité et habillages décollés, portes qui coincent (indice de déformation).

Prochaines étapes

1. Clarifier par écrit avec le vendeur les principaux risques ci-dessus – compléter dans l'e-mail ci-dessous ce qui n'y est pas couvert.
2. Envoyer l'e-mail ci-dessous au vendeur ; sans réponses et sans documents, ne pas convenir de visite.
3. Visite avec expert, sortie de l'eau et essai en mer ; remettre le cahier des charges de contrôle ci-dessus.
4. Faire vérifier la TVA, le pavillon et le contrat de vente par des professionnels.

MODÈLE

Votre e-mail au vendeur

Pré-rédigé pour ce bateau : 9 questions sur le modèle, l'année de construction, l'origine et les lacunes de l'annonce. Copier, compléter le nom, envoyer – la version anglaise est destinée aux courtiers à l'étranger.

Objet : demande de renseignements sur votre Lagoon 450 (2013), annoncée sur Band of Boats

Madame, Monsieur,

je m'intéresse à votre Lagoon 450 de 2013 que vous proposez sur Band of Boats (lieu d'amarrage selon l'annonce : Pula, Croatie). Avant de planifier une visite, je vous prie de me renseigner sur les points suivants :

1. Heures de fonctionnement des deux moteurs ?
2. Un dessalinisateur est-il installé ? Fabricant, capacité (l/h), âge, dernière maintenance des membranes ?
3. Quel parc de batteries (type, capacité en Ah, âge) ? Y a-t-il du lithium/LiFePO4 avec BMS ?
4. Un générateur est-il installé ? Fabricant, puissance, heures de fonctionnement, dernier entretien ?
5. Ancre (type, poids), longueur et diamètre de chaîne, guindeau – état et âge ?
6. Comment le propriétaire décrit-il l'état général ? Défauts connus ?
7. Quels travaux ont été réalisés et quand (liste de refit avec années et factures) ?
8. Quand les moteurs/saildrives ont-ils été révisés pour la dernière fois ?
9. Statut TVA : la TVA UE est-elle payée et la preuve est-elle disponible ?

Des copies des documents existants – factures, justificatifs d'entretien, expertises, preuve de la TVA – me seront également utiles.

Merci d'avance et cordiales salutations
[Votre nom]
[Téléphone]

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]

MODELE

Partie 2 Le modèle

Lagoon 450 – à qui ce modèle convient-il ?

Indépendamment de l'annonce : ce que le modèle sait faire et pour quel usage il convient.

Verdict pour le large et la croisière au long cours

adapté avec restrictions

Bateau de croisière spacieux et très répandu de la catégorie CE A. Des traversées de l'Atlantique et un tour du monde complet sont attestés par des propriétaires. Le problème reconnu par le chantier au niveau de la cloison avant du mât et l'étai de mât sujet à la corrosion concernent toutefois toute la série ; sans inspection et renforcement documentés, un bateau pour des traversées océaniques reste une position ouverte.

Le modèle

La Lagoon 450 (13,96 m de longueur, 7,87 m de largeur, environ 15 t, catégorie CE A, selon le chantier) existe en deux variantes : 450 F avec flybridge (2010–2019) et 450 S avec sportop (2016–2021). La 450 S a un guindant de grand-voile inférieur de 70 cm, un mât plus court (22,33 m au lieu de 23,05 m) et une forme de coque revue avec un bouchain au-dessus de la flottaison. Selon la fiche technique du chantier, la coque est construite par infusion, avec âme en balsa au-dessus de la flottaison et stratifié plein en dessous ; le pont et le dégagement sous la nacelle ont une âme en balsa. Les cloisons sont en contreplaqué et, selon la presse spécialisée, parfois seulement collées au lieu d'être liées par tissu de verre. Cuisine en haut, salon ouvert, deux diesels Yanmar avec saildrive.

Adéquation selon l'usage

Navigation au long cours et traversée	Faisable pour la route des alizés : rapide au portant, les traversées de l'Atlantique et un tour du monde sont documentés. Faible au près, dégagement sous la nacelle bas, et la cloison de mât et l'étai de compression restent un risque structurel sur les longues traversées océaniques loin de tout chantier. Le numéro 145 (test de la 450 S, 2016) confirme un comportement calme par vent fort et mer agitée, mais cite les skegs, le système de prise de ris et la visibilité depuis le poste de barre sous hardtop comme points faibles.
Vie au mouillage	Très bon : beaucoup d'espace, cuisine en haut, flybridge ou sportop, grand réservoir de diesel. Faibles : ventilation, refroidissement et le petit réservoir d'eau.
Recommandation	Adapté à la route des alizés avec des restrictions, si une inspection documentée des cloisons Lagoon avec kit de renfort installé, une preuve concernant l'étai de compression du mât et des panneaux de pont rétrofités sont disponibles. Expertise axée sur les cloisons et le tabbing, la jonction pont-coque à l'avant, l'humidité dans l'âme en balsa et les paliers de safran, par un expert maritime ayant l'expérience de la 450.

MODÈLE

Années de construction

PÉRIODE	JUGEMENT	JUSTIFICATION
2010–2015 (uniquement 450 F)	adapté avec restrictions	Version flybridge avec poste de barre surélevé et guindant plus haut. Le problème de cloisons (documenté 2011–2019), l'étai de compression du mât et les panneaux Goiot concernent tous les bateaux. Jusqu'en 2014, en plus, compartiment batteries sans ventilation et batteries de série faibles ; pour les panneaux antérieurs à 2014, vérifier le rétrofit. Refit typique : paliers de safran, mesure d'humidité de l'âme en balsa.
2016–2019 (450 F et 450 S)	adapté avec restrictions	La 450 S est considérée comme le meilleur voilier : guindant plus bas, mât plus court, poste de barre plus proche de l'équipage. Le thème des cloisons et de l'étai de compression persiste, un dommage de cloison sur une 450 S est documenté. Panneaux Goiot jusqu'en 2019 en rappel. Dans le test de la 450 S de 2016 (n° 145), les skegs, la balustrade au poste de barre, la visibilité sous hardtop et le système de prise de ris par frottement ont été relevés ; les qualités de navigation par vent fort ont été saluées.
2020–2021 (uniquement 450 S)	adapté avec restrictions	Pour ces millésimes, un dommage de cloison n'est pas explicitement documenté, mais aucune correction d'usine ne l'est non plus ; l'étai de compression du mât concerne toutes les années de construction jusqu'en 2021. Un tour du monde complet avec une 450 S de 2020 est documenté.

Points forts et faiblesses documentées du modèle

Points forts

Traversées océaniques documentées

- Selon les rapports de propriétaires sur un forum de voile : un propriétaire a réalisé un tour du monde complet avec un 450 S de 2020 et a atteint en moyenne plus de 7 kn malgré un équipement important.
- Selon un navigateur, une traversée de l'Atlantique en hiver avec vent fort après le golfe de Gascogne s'est déroulée sans problème. Un courtier a également convoyé un 450 à travers l'Atlantique.
- Selon les rapports de propriétaires sur un forum de voile : un propriétaire a acheté le 450 expressément pour un tour du monde dans les alizés, car environ 90 % du temps est passé au mouillage.
- Selon les rapports de propriétaires sur un forum de voile : rapide au largue : un propriétaire d'un 450 S mentionne plus de 10 kn avec des pointes régulières de 14 kn, 8–8,5 kn au vent de travers. Pour les allures portantes dans les alizés, c'est un avantage.
- Selon les rapports de propriétaires sur un forum de voile : un propriétaire, après 5,5 ans et 10.000 mn, considère la bôme enrouleuse (Leisure Furl) comme un grand gain de sécurité lors de la prise de ris.

Vivre au mouillage et autonomie

- Cuisine en haut, carré ouvert, flybridge ou pont avant comme espaces extérieurs.
- 1.040 l de gazole selon les données de base du chantier, tirant d'eau 1,30 m pour les mouillages peu profonds.
- Selon les rapports de propriétaires sur un forum de voile : un propriétaire recommande pour un usage personnel la version à trois cabines.

Construction, entretien et marché

- Plus de 850 unités construites : vaste base de pièces détachées et de savoir-faire, même loin du chantier d'origine.
- Le chantier propose pour chaque 450 une inspection gratuite des cloisons au sein de son réseau de service ainsi qu'un kit de renforcement ; le kit de remplacement pour l'étai de mât coûte selon le chantier environ 750 € net. (Source : Lagoon (chantier))
- 121 annonces actives, donc une offre importante.

Comportement en mer et aménagement dans le test du magazine

- Lors du test du 450 S dans Multihulls World n° 145 (2016), le bateau a montré, par rafales jusqu'à 35 nœuds et mer croisée agitée, une stabilité sereine et un mouvement confortable. En moyenne, il a dépassé 10 nœuds sur 117 milles nautiques. Il s'agit d'un seul bateau d'essai. (Source : Multihulls World)
- Le même numéro loue la barre silencieuse et équilibrée, les faibles impacts sous le dégagement sous la nacelle et un Yanmar 4JH57 silencieux et puissant. L'aménagement intérieur et les meubles sont considérés comme solidement réalisés, la cuisine en U comme apte à la mer. (Source : Multihulls World)

Faiblesses

Structure et défauts de série

- Selon des rapports de propriétaires sur un forum de voile : la cloison avant du mât se déforme, se cisaille ou casse, sur les 450 F et 450 S. Lagoon l'a reconnu par écrit en 2021, mais le classe comme non pertinent pour la sécurité. Des ingénieurs et des propriétaires sur le forum le contestent ; un participant estime qu'une perte de mât est possible en cas d'effondrement.
- L'ampleur est contestée : selon le chantier, 80 % des bateaux inspectés sans déformation ou avec une déformation très légère ; selon la plateforme de signalement des propriétaires, plus de 200 bateaux signalés. Ni l'un ni l'autre ne sont des taux fiables. (Source : Yachting Monthly)
- La presse spécialisée critique le contreplaqué mince et bon marché sans chant de bord pour la cloison principale et des cloisons seulement collées au lieu d'être liaisonnées. (Source : Practical Sailor)
- Deuxième sujet du chantier depuis fin 2022 : corrosion jusqu'à la rupture de l'étai de mât par effet de l'eau, concerne tous les 450 F et S. En cas de rupture, selon le chantier, il faut cesser immédiatement de naviguer. Contrôle annuel nécessaire.
- Si une cloison est déjà cassée, les forums indiquent 50.000 à 120.000 € pour la réparation avec dépose de l'aménagement intérieur ; le chantier indique en moyenne environ 30 heures de travail. Loin du chantier, c'est à peine réalisable.
- Âme en balsa au-dessus de la ligne de flottaison et dans le pont : un propriétaire (Chief Engineer) conseille une mesure d'humidité. Un dommage dû à l'eau n'est attesté que sur une épave d'ouragan. Le même propriétaire a trouvé des cadres de fond seulement collés au lieu d'être stratifiés.

Comportement en mer

- Selon des rapports de propriétaires sur un forum de voile : faible au près ; un propriétaire recommande l'assistance moteur pour remonter au vent. Selon un rapport, les bateaux se déforment en torsion et grincent par mer latérale.
- Poste de barre du 450 F en haut sur le flybridge, loin de l'équipage ; sur le 450 S plus près du cockpit, mais selon un intéressé encore trop haut.
- Les quilles-skegs du 450 S pardonnent mal les échouements et sont dangereux dans les zones à marée et sur les coraux (Multihulls World n° 145, 2016). Les skegs et la liaison de quille doivent être examinés lors de la visite. (Source : Multihulls World)
- Le hardtop du 450 S retire du poste de barre la vue sur la grand-voile ; le testeur aurait préféré un pare-vent avec panneau en tissu (n° 145, 2016). (Source : Multihulls World)

Systèmes et équipement

- Panneaux de secours Goiot : selon une communication de Lagoon, le rappel concerne les catamarans équipés de panneaux de secours Goiot fixes jusqu'à l'année de construction 2019, donc

MODÈLE

pratiquement tous les 450 F et les premiers 450 S. Des propriétaires doutent de la tenue des crochets Lagoon.

- Ventilateurs et réfrigérateurs, selon un propriétaire ayant vécu trois ans à bord, sont à peine adaptés aux tropiques ; sans option, même le câblage pour de meilleurs ventilateurs manque.
- Seulement 350 l d'eau selon les données de base du chantier ; d'autres sources indiquent 700 l. Pour de longues périodes au mouillage, un dessalinisateur est nécessaire.
- Selon des rapports de propriétaires sur un forum de voile : premiers bateaux (2011–2014) : compartiment batteries sous une couchette sans ventilation, batteries plomb de série faibles.
- Lors du test du 450 S (n° 145, 2016), le système de prise de ris à un seul cordage frottait sur les sorties en bout de bôme, la sangle de ris était trop légère et un hale-bas manquait. Cela exige de la vigilance lors de l'envoi de la grand-voile. (Source : Multihulls World)
- Le balcon extérieur mobile du poste de barre SporTop paraissait, dans le même test, fixé de façon provisoire. (Source : Multihulls World)

Garantie et point de vue du chantier

- Selon un participant du forum, Lagoon et FP, en cas de fissures structurelles, renvoient à l'argument que les bateaux ne sont pas construits pour les conditions du cap Horn.

MODÈLE

Ce que ce rapport est – et ce qu'il n'est pas

1. **Nature du rapport.** Ce rapport est un pré-audit automatisé et fondé sur les données. Il repose sur les informations accessibles publiquement dans l'annonce et sur nos données de modèle (données du chantier, presse spécialisée, rappels, expériences de propriétaires). Personne n'a visité, contrôlé ou navigué ce bateau. Le rapport n'est pas une expertise, ni une évaluation de valeur par un expert maritime, ni un constat d'état.
2. **Informations provenant de tiers.** Le prix, le statut au regard de la TVA, l'année de construction, les heures moteur, l'équipement, le lieu de mouillage et la disponibilité proviennent du vendeur ou du courtier. Nous les vérifions afin de détecter d'éventuelles contradictions et signalons les lacunes (« non indiqué dans l'annonce »), mais nous ne pouvons pas les contrôler sur le bateau. L'annonce d'origine et les informations du vendeur font foi.
3. **Nos appréciations.** L'état, le coût total, les postes de refit, la marge de négociation, le prix de vente attendu, l'évaluation du modèle et le classement sont calculés selon des règles fixes décrites dans le rapport. Il s'agit d'estimations fondées sur des hypothèses (par exemple coûts de refit, dépréciation, évolution du marché) et non d'un engagement sur le prix, l'état ou la valeur.
4. **Ni conseil, ni intermédiation.** Le rapport ne constitue pas un conseil juridique, fiscal, douanier, de financement ou d'investissement. Nous ne vendons pas de bateaux, ne percevons aucune commission et sommes indépendants des chantiers, courtiers et portails.
5. **Rôle de l'IA.** Les textes de ce rapport et du courriel d'accompagnement sont rédigés et traduits avec l'aide d'un modèle de langage. Les chiffres, la sélection et le classement proviennent de notre évaluation basée sur des règles, et non du modèle de langage.
6. **État des données.** Le rapport reflète la situation au 02.11.2026. Les annonces changent en permanence ; après 30 jours, vous ne devriez plus utiliser le rapport sans nouvelle vérification.
7. **Votre prochaine étape.** Avant toute décision d'achat : posez vos questions au vendeur, faites vérifier les documents (propriété, TVA, immatriculation, entretien), visitez le bateau et faites-le expertiser par un expert maritime indépendant, y compris un essai en mer et un contrôle hors de l'eau.
8. **Marques et sources.** Nous ne mentionnons les noms de chantiers, de modèles et de portails que pour désigner les bateaux et les sources. Ce sont des marques de leurs propriétaires ; aucun lien n'existe avec eux. Les crédits photo figurent sous chaque image.
9. **Une erreur trouvée ?** Écrivez-nous à andreas.pelzner@we-success.de. Nous examinons chaque signalement et corrigeons le rapport.
10. **Responsabilité.** Les règles de responsabilité de nos conditions d'utilisation s'appliquent.

Catamaran Radar est une offre de WE SUCCESS Consulting GmbH, Wachaustr. 11, 70469 Stuttgart.

MODELE