

Photo de chantier de la Fountaine Pajot Saba 50 issue de la brochure « Saba 50 Infoblatt zur Markteinführung (Saison 2015) » – illustration du modèle, pas de ce bateau. Photo : © Fountaine Pajot – photo de chantier issue de la brochure du chantier

Fountaine Pajot Saba 50 · Année de construction 2019

Lieu de mouillage selon l'annonce : Seget, Croatie · annoncé chez The Multihull Company

Ex-charter (attesté) · 6 cabines · TVA non précisée

Profil

Budget	900.000 € tout compris (jusqu'à être prêt à naviguer)
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

723.071 €	86.304 €	765.611 €	616.000 €	149.611 €
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 – clarifier d'abord : rappel concernant le modèle. Prix cible 643.533 € à 686.917 €.

Est-ce que cela vous convient ?
vérifier Modèle adapté avec des réserves

Le bateau est-il bon ?
vérifier Postes obligatoires 12 % du prix, ex-location, nombreuses informations manquantes

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

Les coûts sont-ils adaptés ?
bon 134.389 € de réserve dans le budget

Classement : Fountaine Pajot Saba 50 de 2019 issue de l'ex-location, coût total jusqu'à l'état de navigabilité 765.611 € – 134.389 € sous votre budget. Le modèle convient à l'Atlantique et aux Caraïbes avec des restrictions. Visite uniquement avec un expert maritime et seulement après clarification écrite des principaux risques.

Marge de négociation

723.071 €	643.533 € – 686.917 €	665.225 €
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.

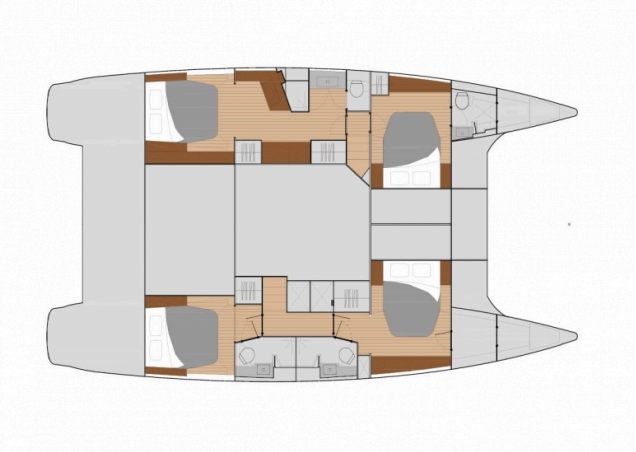
Risques principaux – à clarifier avant la visite

1. **Rappel concernant le modèle :** Rappel des panneaux de pont Goiot. L'année de construction 2019 se situe en limite de la période concernée : vérifier, à partir du numéro de coque et de la date de construction, si le bateau est concerné et, le cas échéant, exiger la preuve de la modification (facture ou confirmation du chantier).
2. **Direction et safran :** La direction hydraulique est un point de défaillance unique : en cas de panne de l'hydraulique, le pilote automatique ne dirige plus non plus. La barre de secours est actionnée dans le compartiment moteur. Un propriétaire a installé après coup un second entraînement de pilote automatique indépendant.
3. **Gréement et équipement de pont :** Selon des rapports de propriétaires sur un forum de voile : un skipper de convoyage estime le gréement trop petit et les voiles de série de la plus basse qualité.
4. **Systèmes et défauts de série :** Selon des rapports de propriétaires sur un forum de voile : la turbine de la pompe du générateur Onan installé en hauteur tourne à sec au démarrage et perd ses ailettes après moins de 100 heures. Deux témoignages indépendants, le remède est une pompe de gavage.
5. **Maintenabilité loin du chantier :** Selon des rapports de propriétaires sur un forum de voile : de nombreux panneaux sont collés, les chemins de câbles difficilement accessibles. L'arrière du générateur est pratiquement inaccessible.

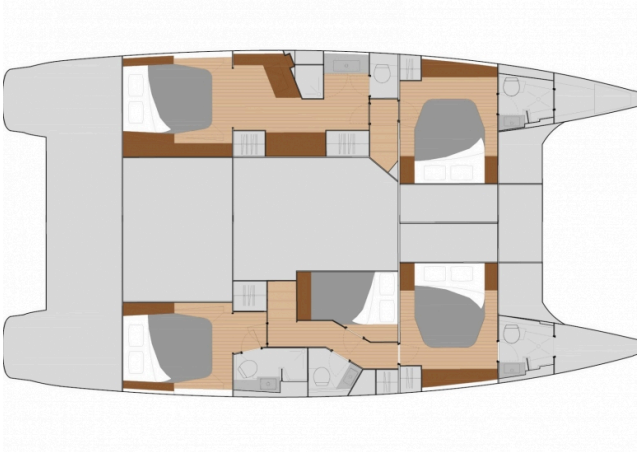
Important : Pré-audit d'achat automatisé à partir de données d'annonces publiques et de connaissances documentées sur le modèle, données au 02.11.2026. Ni expertise, ni visite, ni conseil juridique, fiscal ou financier. Les indications du vendeur ne sont pas vérifiées sur place. Les prix, coûts et valeurs 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).

MODELE

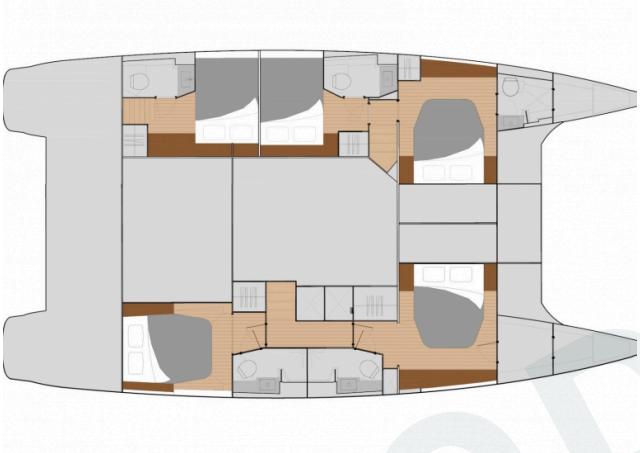
Plan de la Fountaine Pajot Saba 50



Fountaine Pajot Saba 50 – agencement Maestro – version propriétaire, 4 cabines



Fountaine Pajot Saba 50 – agencement Maestro avec cabine équipage



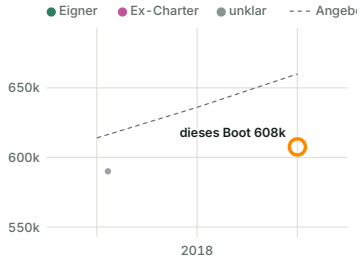
Fountaine Pajot Saba 50 – agencement Quintet VIP – 5 cabines

Graphiques de plan du chantier pour le modèle, pas de ce bateau. Photo : © Fountaine Pajot

MODÈLE

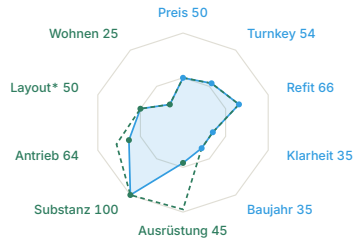
Le prix est-il juste ?

Annonces actives de la Fountaine Pajot Saba 50 par année de construction, ce bateau en orange



Où le bateau est-il fort ?

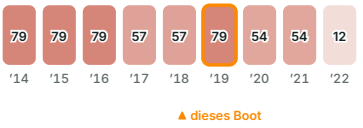
Surface : état actuel selon l'annonce (axes objet en bleu, axes état en vert) ; en pointillé : après refit et équipement obligatoire, 0–100



* kaum belegt (Deckung D) – Wert neutral

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	900.000 € tout compris	765.611 € tout compris	✓
Cabines	au moins 3	6	✓
Longueur	au moins 45 ft	49,1 ft (14,98 m) selon l'annonce	✓
Localisation	Méditerranée, Caraïbes	Seget, Croatie	✓
TVA	peu importe	non élucidé	✓
Origine	Ancien charter possible	Ex-charter (attesté)	✓

Le bateau selon l'annonce

ÉLÉMENT	INDICATION	ÉVALUATION
Heures moteur	3.643 h	élevé – compression et analyse d'huile
Énergie	solaire non, parc lithium non, groupe électrogène non	Modernisation incluse : solaire, batterie lithium
Navigation	Traceur/navigation	AIS et radar à demander au vendeur
Mouillage	oui	présent
Radeau de survie	oui	présent – un radeau de survie hauturier est toutefois intégré au calcul tant que le type et la date de contrôle ne sont pas documentés
Expertise	présent	demander une copie

Données structurées issues de l'annonce, non vérifiées. Le bateau est également annoncé sur YachtWorld.

MODÈLE

Calcul du coût total

Prix demandé selon l'annonce (hors TVA)	607.635 €
TVA (intégrée par précaution)	115.436 €
Prix demandé TVA comprise	723.071 €
prix d'achat après négociation (8,0 % sous l'offre, voir cadre de négociation)	665.225 €
Remise en état et sécurité (obligatoire)	20.917 €
Équipement de grande croisière (obligatoire)	65.387 €
Frais annexes (expertise, grutage, séquestre)	11.082 €
Convoyage	3.000 €
Coût total jusqu'à l'état de navigabilité	**765.611 €**
Réserve sur votre budget	134.389 €
Prix de vente estimé 2030	616.000 €
Coûts nets sur 3 ans	**149.611 €**
Souhaitable en plus (optionnel)	18.408 €

notre estimation du prix de vente en 2030

prix d'achat après négociation	665.225 €
+ 30 % des mises à niveau obligatoires (86.304 €), qui augmentent la valeur du bateau	25.891 €
= valeur à l'achat	691.116 €
Vieillissement de 8 à 11 ans (2027–2030, courbe de valeur de tous les catamarans du parc), -10,09 %	621.383 €
Évolution de la valeur de ce modèle par rapport à la flotte sur 3 ans (mesurée), -0,93 %	615.604 €
= prix de vente estimé en 2030, arrondi	616.000 €

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

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 €
Installer une EPIRB	975 €
Pilote automatique offshore	7.118 €
Lignes de vie / jacklines + points d'ancrage de filière / harnais	1.469 €
étendre l'installation solaire à 1.200 W	20.082 €
Installer un parc de batteries au lithium	10.046 €
Installer un dessalinisateur	9.828 €
Dinghy à coque rigide neuf	4.875 €
Moteur hors-bord neuf	4.875 €
Adapter chargeur / onduleur / DC-DC	2.145 €
Deuxième ancre / ancre de tempête + bridle	2.703 €
Installer un transpondeur AIS classe B	1.271 €
Total	**86.304 €**

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 765.611 €, réserve 134.389 €

Autres inconvénients (outre les risques principaux)

- 16 postes obligatoires de remise en état et d'équipement, ensemble 86.304 € (détaillés dans le calcul des coûts)
- Ex-charter : usage plus intensif, vérifier l'aménagement charter et l'usure
- Il manque dans l'annonce des informations sur : le statut de TVA, le dessalinisateur, les batteries, la communication, la structure, l'état, le refit
- Heures moteur élevées (3.643 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
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.
Propulsion et embases Saildrive	Moteurs individuellement (heures par côté, démarrage à froid, supports, échappement), joints et huile de Saildrive par côté, alarme d'entrée d'eau, essai en mer sous charge.
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 : 10 questions sur le modèle, l'année de construction, l'origine et les lacunes de l'annonce. Copiez, complétez le nom, envoyez – la version anglaise est destinée aux vendeurs à l'étranger.

Objet : demande de renseignements sur votre Fountaine Pajot Saba 50 (2019), annoncée chez The Multihull Company

Madame, Monsieur,

je m'intéresse à votre Fountaine Pajot Saba 50 de 2019, que vous proposez chez The Multihull Company (lieu de mouillage selon l'annonce : Seget, Croatie). Avant de planifier une visite, je vous prie de me renseigner sur les points suivants :

1. Un dessalinisateur est-il installé ? Fabricant, capacité (l/h), âge, dernière maintenance des membranes ?
2. Y a-t-il des panneaux solaires ? Puissance totale en watts, régulateur de charge, âge ?
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. Quel pilote automatique est installé (fabricant, unité d'entraînement), et est-il conçu pour la grande croisière ?
6. Y a-t-il une communication satellite à bord (Iridium, Starlink) ?
7. Y a-t-il eu des dommages structurels, des échouements, des réparations sur les cloisons, la coque ou le pont promenade ?
8. Comment le propriétaire décrit-il l'état général ? Défauts connus ?
9. Quels travaux ont été réalisés et quand (liste de refit avec années et factures) ?
10. Historique de maintenance des moteurs et des saildrives avec justificatifs ?

Je serais également heureux de recevoir des copies des documents disponibles – factures, justificatifs de maintenance, rapports d'expertise, preuve de la TVA.

Merci d'avance et cordialement
[Votre nom]
[Téléphone]

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]

MODELE

Partie 2 Le modèle

Fountaine Pajot Saba 50 – 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

Grand bateau de croisière stable en valeur avec catégorie CE A, quille fixe et charge utile documentée de près de 4 t ; des propriétaires ont traversé l'Atlantique et le Pacifique avec. Les faiblesses concernent la direction, le générateur, le gréement et l'équipement, et la construction sous l'eau n'est pas claire. Utilisable pour la route des alizés si l'appareil à gouverner et les ferrures de gréement sont vérifiés et l'hydraulique rendue redondante. L'essai de 2015 confirme l'espace et le comportement, mais mentionne le poids élevé, un bimini souple et le passage de ris au mât.

Le modèle

La Saba 50 (14,98 m de longueur, 7,99 m de largeur, 15,5 t à vide selon le manuel du propriétaire) a été construite de 2014/2015 à environ 2022, puis remplacée par la New 51 / Aura 51. Elle possède deux quilles fixes et deux safrans (gouvernails suspendus sans skeg). Le pont et la superstructure sont fabriqués d'une seule pièce par le procédé RTM (injection de résine en moule fermé). Le manuel indique une charge admissible de 3.995 kg, ce qui est rarement précisé sur les catamarans de série. Les sources se contredisent sur le matériau d'âme : SAIL mentionne une mousse PVC, une base de données du balsa. Il existe une version propriétaire à quatre cabines et une version location à six cabines.

Adéquation selon l'usage

Navigation au long cours et traversée	Utilisable pour la route des alizés : quilles fixes, charge admissible bien documentée et propriétaires ayant fait des traversées Atlantique et Pacifique. Sur les longues étapes au vent arrière avec houle océanique, la commande hydraulique sans redondance, le gréement juste et l'accastillage qui n'est pas conçu pour un équipage de deux gênent. Lors de l'essai de 2015, le bateau avec 15,7 t était lent dans un vent léger sous Solent ; sous gennaker il marchait bien. Le deuxième et le troisième ris sont renvoyés au mât.
Vie au mouillage	Très bien : beaucoup d'espace, cuisine en haut, flybridge, grands réservoirs. Pour un équipage de deux, plutôt trop de cabines et de salles d'eau.
Recommandation	Adapté à la route des alizés si un deuxième pilote automatique indépendant, un moyen de secours pratique pour la barre et un accastillage renvoyé au poste de barre sont présents. Expertise axée sur les paliers et les arbres de safran, les ferrures de haubans derrière les habillages, les panneaux de secours (kit Goiot), l'installation du générateur et le matériau d'âme.

Années de construction

PÉRIODE	JUGEMENT	JUSTIFICATION
2014–2018	adapté avec restrictions	Première série. Entièrement concernée par le rappel des panneaux de secours Goiot ; faire attester la pose du kit de rattrapage. Relevé sur des bateaux de 2015 : générateur installé en hauteur avec dommages aux turbines, pas d'indicateurs de température moteur, paliers de safran qui claquent. L'essai de 2015 (numéro 139) mentionne un bimini arrière peu rigide, une bôme basse sur le pont lounge et les ris au mât.
2019–2022	adapté avec restrictions	Sur les bateaux plus récents, le générateur a été déplacé dans la salle des machines, ce qui réduit la marche à sec. Aucune autre amélioration de série n'est attestée. Sur un bateau de 2020, les deux safrans ont dû être remplacés, l'équipement (accastillage, renvoi des daviers) a dû être corrigé.

MODELE

Points forts et faiblesses documentées du modèle

Points forts

Comportement en mer et structure

- Comportement en mer solide : quilles fixes, rapport de surface de voilure 23,1, rapport déplacement/longueur 128.
- Les propriétaires du « Voila » (année de construction 2020) ont navigué en cinq ans de l'Atlantique au Pacifique jusqu'en Nouvelle-Zélande, aux Fidji et en Indonésie. Comme premier point positif, ils citent le comportement par mauvais temps et dans la mer formée.
- Selon SAIL, les ferrures de haubans (fixations des haubans à la coque) sont intégrées à la structure de la coque et si solides que le bateau entier peut être soulevé par elles. Des ferrures arrachées sont une cause classique de perte de gréement. (Source : SAIL)
- Catégorie CE A (haute mer), toutefois attestée uniquement par une base de données.
- Selon des rapports de propriétaires sur un forum de voile : un propriétaire qui possédait auparavant un Helia 44 considère le Saba nettement supérieur en navigation et en espace dans les compartiments moteur. Il cite comme avantage de sécurité les circuits de carburant séparés par coque.

Charge utile, réservoirs et autonomie

- Charge admissible de 3.995 kg selon le manuel du propriétaire, 940 l de diesel et 700 l d'eau. Un propriétaire n'a constaté aucune différence de comportement avec environ 2,5 t de charge.
- Selon des rapports de propriétaires sur un forum de voile : avec un moteur, environ 6,2 l/h à 7 kn – une grande autonomie au moteur.

Vie à l'ancre

- Haut niveau de confort de vie : cuisine en haut avec vue sur le carré et le cockpit, carré ouvert, flybridge et pont avant comme espaces extérieurs.

Avis de la presse spécialisée (Multihulls World)

- Lors de l'essai de 2015 (numéro 139), le bateau marchait bien sous gennaker même par 5–6 kn de vent. Le virement et l'empannage étaient fiables, la barre légère et directe. (Source : Multihulls World)
- L'essai mentionne un espace de vie très généreux avec trois espaces extérieurs, un lounge deck et 2,25 m de hauteur sous barrots, ainsi qu'une finition meilleure que celle du Salina 48. (Source : Multihulls World)

Faiblesses

Direction et barre

- Selon des rapports de propriétaires sur un forum de voile : sur un bateau de 2020, les deux safrans ont dû être remplacés, la raison n'est pas indiquée. Sur un bateau de 2015, les roulements de la barre d'accouplement des safrans claquent.

Gréement et accastillage de pont

- En sortie d'usine, les bloqueurs de drisses manquaient, les ris 2 et 3 étaient manœuvrés au mât. Pour deux personnes de nuit en traversée, c'est un sujet de sécurité ; la modification a été lourde.
- Arrière lourd, l'eau stagne sur le flybridge et le pont avant. Les propriétaires ont rallongé les marches de bain.

Systèmes et défauts de série

- Selon des rapports de propriétaires sur un forum de voile : aucun indicateur de température moteur en sortie d'usine, seulement une alarme sonore. Le compartiment moteur bâbord chauffe jusqu'à environ 44 °C sous les tropiques, les onduleurs se coupent.
- Selon une propriétaire, les expertises révèlent régulièrement des boulons de chaînes d'étambot humides, des cloques, des délaminages et des passes-coques corrodés.
- Rappel des panneaux de secours Goiot : la période de construction tombe dans la fenêtre des panneaux concernés, de 08/2014 à 12/2018. Le vitrage peut se détacher et laisser un trou près de la flottaison. Le Saba 50 n'est pas nommément cité.

Maintenabilité loin du chantier

- Selon des rapports de propriétaires sur un forum de voile : les interrupteurs d'éclairage sont des interrupteurs radio dont les récepteurs ne sont pas réparables.

Vie à deux

- Même la version propriétaire compte au moins quatre cabines et quatre salles d'eau ; selon les propriétaires du « Voila », sans véritable coque propriétaire. Un propriétaire d'Helia estime que le bateau est difficile à manœuvrer pour un couple au port.

Constats de Multihulls World (numéro 139, 2015)

- Avec 15,7 t, le bateau est, selon l'essai, trop lourd pour de bonnes performances par vent faible sous Solent. Le cap au près avec quille plutôt que dérive n'est que correct. (Source : Multihulls World)
- Le bimini arrière avec les panneaux solaires n'est pas assez rigide. Vérifier le jeu et les fissures des cadres et fixations du bimini. (Source : Multihulls World)
- Sur le lounge deck au-dessus du bimini, la bôme pend bas et gêne lors du virement et de l'empannage. (Source : Multihulls World)
- Le deuxième et le troisième ris se manœuvrent au mât et ne sont renvoyés au cockpit qu'en option. Cela confirme la critique du forum sur le passage des cordages pour deux personnes. (Source : Multihulls World)

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