

Photo de chantier du Leopard 40 issue de la brochure « Werftbroschüre Leopard 40 (2. Serie, 2015) » – illustration du modèle, pas de ce bateau. Photo : © Leopard Catamarans (Robertson & Caine) – photo de chantier issue de la brochure du chantier

Leopard 40 · Année de construction 2018

Lieu d'amarrage selon l'annonce : Croatie, Dubrovnik · annoncé sur Yachtall

Ex-charter (attesté) · 4 cabines · TVA incluse

Profil

Budget	300.000 € tout compris (jusqu'à être prêt à naviguer)
Cabines	au moins 3
Longueur	à partir de 36 ft (11,0 m)
Projets de navigation	Méditerranée (navigation côtière)
Le bateau peut être basé en	Méditerranée, mer du Nord, mer Baltique, côte atlantique
TVA	taxé dans l'UE
Ex-charter	en ordre
Équipement	rééquipement en ordre
Achat et durée de détention	Achat 2027, 3 ans, vente 2030

269.000 €	16.308 €	276.953 €	246.000 €	30.953 €
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

La visite en vaut la peine. Prix cible 244.252 € à 255.550 €.

Est-ce que cela vous convient ?
bon Souhait satisfait

Le bateau est-il bon ?
vérifier 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 23.047 € de réserve dans le budget

Classement : Leopard 40 de 2018, ex-location, coût total jusqu'à être prêt à naviguer 276.953 € – 23.047 € sous votre budget. Une visite vaut la peine ; confiez l'expert maritime avec le mandat de contrôle ci-dessous.

Marge de négociation

269.000 €	244.252 € – 255.550 €	252.322 €
Prix demandé	prix d'achat réaliste (5,0–9,2 % sous l'offre)	base de calcul de ce rapport (6,2 % sous l'offre)

Décote liée à l'évolution des prix de bateaux comparables : remise usuelle du marché 5,2 % · moment de l'achat automne/hiver +1,0 %. On mesure des prix demandés, pas des prix de vente – la fourchette est une position de négociation argumentée, pas une promesse.

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).

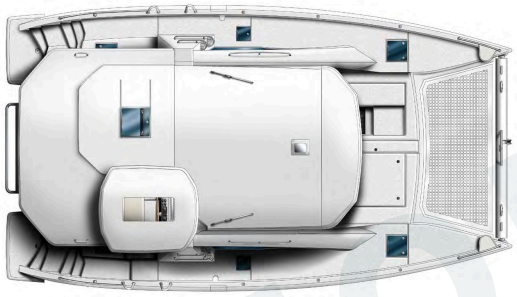
Plan général du Leopard 40



Leopard 40 – configuration 3 cabines



Leopard 40 – configuration 4 cabines vue de dessus



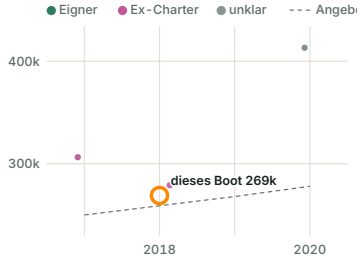
Leopard 40 – plan de pont vue de dessus

Graphiques de plan du chantier pour le modèle, pas de ce bateau. Photo : © Leopard Catamarans (Robertson & Caine) – photo de chantier issue de la brochure du chantier

MODÈLE

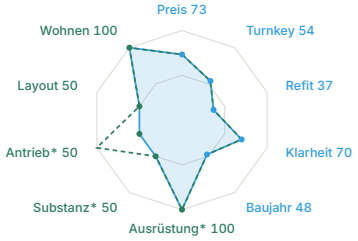
Le prix est-il juste ?

Annonces actives de la Leopard 40 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 la remise en état, 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	300.000 € tout compris	276.953 € tout compris	✓
Cabines	au moins 3	4	✓
Longueur	au moins 36 ft	39,3 ft (11,99 m) selon l'annonce	✓
Localisation	Méditerranée, mer du Nord, mer Baltique, côte atlantique	Croatie, Dubrovnik	✓
TVA	TVA UE acquittée	TVA incluse	✓
Origine	Ancien charter possible	Ex-charter (attesté)	✓

Le bateau selon l'annonce

ÉLÉMENT	INDICATION	ÉVALUATION
Heures moteur	2.127 h	habituel pour l'âge et l'usage
Énergie	solaire oui, parc lithium non, générateur oui	Demander le parc de batteries au vendeur
Mouillage	non selon l'annonce	acquisition neuve incluse
Chauffage	oui	présent
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.

Calcul du coût total

Prix demandé	269.000 €
Prix d'achat après négociation (6,2 % sous l'offre, voir la fourchette de négociation)	252.322 €
Remise en état et sécurité (obligatoire)	16.308 €
Frais annexes (expertise, grutage, séquestre)	5.323 €
Convoyage	3.000 €
Coût total jusqu'à l'état de navigabilité	**276.953 €**
Réserve sur votre budget	23.047 €
Prix de vente estimé 2030	246.000 €
Coûts nets sur 3 ans	**30.953 €**
Souhaitable en plus (optionnel)	64.278 €

notre estimation du prix de vente en 2030

prix d'achat après négociation	252.322 €
+ 30 % des équipements obligatoires à ajouter (16.308 €), qui augmentent la valeur du bateau	4.892 €
= valeur à l'achat	257.214 €
dépréciation de 9 à 12 ans (2027–2030, courbe de valeur de tous les catamarans du parc), -9,95 %	231.622 €
évolution de la valeur de ce modèle par rapport à la flotte sur 3 ans (mesurée), +6,18 %	245.936 €
= prix de vente estimé en 2030, arrondi	246.000 €

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 le joint de sail drive + soufflet	1.901 €
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 €
Total	**16.308 €**

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.

MODÈLE

Points favorables au bateau

- Dans le budget : coût total 276.953 €, réserve 23.047 €
- À bord selon l'annonce : solaire, générateur

Ce qui plaide contre ce bateau

- 6 postes obligatoires de remise en état et d'équipement, ensemble 16.308 € (détaillés dans le calcul des coûts)
- Ex-charter : usage plus intensif, vérifier l'aménagement charter et l'usure
- L'annonce ne donne pas d'informations sur : dessalinisateur, batteries, navigation, communication, structure, expertise, état, refit, propulsion

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.
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.
Eau, gaz, sanitaires et refroidissement	Vannes de coque toutes vérifiées par position, réservoirs et tuyauteries, installation gaz avec attestation de contrôle, dessalinisateur en fonctionnement, refroidissement.
Aménagement intérieur	Traces d'humidité et habillages décollés, portes qui coincent (indice de déformation).

Prochaines étapes

1. Envoyer l'e-mail ci-dessous au vendeur ; sans réponses et sans documents, ne pas convenir de visite.
2. Visite avec expert, sortie de l'eau et essai en mer ; remettre le cahier des charges de contrôle ci-dessus.
3. 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 : 8 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 Leopard 40 (2018), annoncé sur Yachtall

Madame, Monsieur,

je m'intéresse à votre Leopard 40 de 2018 que vous proposez sur Yachtall (lieu d'amarrage selon l'annonce : Croatie, Dubrovnik). 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 de la membrane ?
2. Quel parc de batteries (type, capacité en Ah, âge) ? Y a-t-il du lithium/LiFePO4 avec BMS ?
3. Quel pilote automatique est installé (fabricant, unité d'entraînement), et est-il conçu pour la navigation au long cours ?
4. Quelle électronique de navigation est à bord (traceur, AIS, radar, VHF) et quel âge ?
5. Ancre (type, poids), longueur et diamètre de chaîne, guindeau – état et âge ?
6. Y a-t-il une communication par satellite à bord (Iridium, Starlink) ?
7. Y a-t-il eu des dommages structurels, des échouements, des réparations de cloisons, de coque ou de pont de liaison ?
8. Existe-t-il une expertise (survey) récente ? Merci d'en joindre une copie datée.

Je serais également reconnaissant de recevoir des copies des documents disponibles – factures, justificatifs d'entretien, expertises, justificatif de TVA.

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

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, Dubrovnik). 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. What is the house battery bank (type, capacity in Ah, age)? Any lithium/LiFePO4 with BMS?
3. Which autopilot is fitted (make, drive unit), and is it rated for offshore use?
4. Which navigation electronics are on board (plotter, AIS, radar, VHF) and how old?
5. Anchor (type, weight), chain length and size, windlass – condition and age?
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. 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]

MODÈLE

Partie 2 Le modèle

Leopard 40 – 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

Catamaran de croisière maniable avec quilles fixes, qui a été navigué par des propriétaires à travers l'Atlantique Sud et dans une mer formée du Gulf Stream. Utilisable pour la route des alizés à deux, mais avec un faible dégagement sous la nacelle, une charge utile limitée et une structure peu documentée. Environ deux tiers de la série ont navigué en location (140 sur 216) ; les membrures, le collage des vitrages et la porte avant doivent figurer dans l'expertise.

Le modèle

La deuxième génération du Leopard 40 (longueur 11,99 m, largeur 6,72 m, données du chantier) est de Simonis Voogd et a été construite chez Robertson & Caine en Afrique du Sud de 2015 à 2020 ; ensuite est venue la Leopard 42. Typiques sont la porte avant du cockpit avec grand pare-brise, les quilles fixes et un poste de barre surélevé d'un demi-niveau, où toutes les manœuvres sont ramenées. La coque et le pont ont une âme en balsa ; la présence d'un stratifié plein sous la ligne de flottaison est documentée de manière contradictoire. Environ 140 des 216 bateaux ont navigué en location. Une génération antérieure de 2005–2009 (Morrelli & Melvin) est un autre bateau.

Adéquation selon l'usage

Navigation au long cours et traversée	Utilisable pour la route des alizés : les traversées océaniques et la mer forte sont attestées par des propriétaires, les quilles fixes et la maniabilité simple aident. Le pont de liaison bas entraîne du tangage et de l'eau dans le cockpit par houle d'alizés venant de l'arrière ; la porte avant exige de l'attention par mer déferlante.
Vie au mouillage	Bien : cuisine en haut, flybridge et pont avant, bonne ventilation par la porte avant. Mais compact pour la navigation au long cours à deux, avec une charge utile limitée et peu de rangement.
Recommandation	Adapté à la route des alizés avec des restrictions, sous réserve qu'une expertise structurelle valide les membrures, le massif du groupe électrogène, la liaison coque-pont et l'absence d'humidité dans l'âme en balsa. Limiter délibérément la charge utile ; contrôler le collage des vitrages, la porte avant, les joints des sail-drives et le circuit électrique de bord.

Années de construction

PÉRIODE	JUGEMENT	JUSTIFICATION
2015–2017	adapté avec restrictions	Avant l'évolution du modèle. Des fissures sur les membrures et le massif du groupe électrogène sont documentées pour ces années, ainsi que des joints non étanches sur la porte avant des bateaux plus anciens. Expertise structurelle portant sur la liaison des membrures et le massif du groupe électrogène. Lors de l'essai de 2015, des supports de couchette faibles, des charnières légères et des lignes de vie arrière trop basses ont été relevés (bateau d'essai coque n° 2).
2018–2020	adapté avec restrictions	Évolution du modèle avec lits d'îlot et portes coulissantes améliorées. Un bateau de 2018 a traversé l'Atlantique Sud. Vérifier le collage des vitrages, la porte avant et la liaison coque-pont ; environ deux tiers de la série sont ex-location.

MODÈLE

Points forts et faiblesses documentées du modèle

Points forts

Comportement en mer et expérience océanique

- Comportement en mer correct : quilles fixes (robustes en cas d'échouement, pas de puits de dérive), rapport de surface de voilure 20,3, déplacement/longueur 170 (donnée du chantier 10,53 t).
- Un propriétaire (année de construction 2018) a traversé l'Atlantique Sud du Cap au Brésil ; lors de l'essai au Cap, à 38 kn, le bateau s'est senti sûr à tout moment.
- Un propriétaire (année de construction 2016) rapporte un bon comportement dans une mer de 3–4 m dans le Gulf Stream, au près et vent de travers.
- Selon les rapports de propriétaires sur un forum de voile : un acheteur a convoyé un bateau de 2017, loué pendant cinq ans, des Seychelles vers la Thaïlande et décrit son état comme très bon.

Manœuvre et entretien à deux

- Selon les rapports de propriétaires sur un forum de voile : les propriétaires décrivent le bateau comme un bon voilier, facile à manœuvrer pour un couple, de construction légèrement supérieure à la moyenne et plus simple à entretenir que la plupart des catamarans.
- Dans une communauté de propriétaires, il est rapporté : un expert maritime et courtier n'a trouvé aucune délamination de coque sur les bateaux vendus.

Vie à l'ancre

- Valeur d'habitation élevée : cuisine en haut, flybridge et pont avant comme espaces extérieurs, salon apprécié.
- Selon les rapports de propriétaires sur un forum de voile : les propriétaires apprécient le pare-brise et la porte avant pour la vue et la ventilation sous les tropiques.
- 780 l d'eau et 360 l de diesel selon la fiche technique.

Évolution du modèle

- Selon les rapports de propriétaires sur un forum de voile : vers 2018/19, mise à jour du modèle : lits îlot dans les cabines arrière, portes coulissantes améliorées, plus de rangements et de lumière. Plusieurs sources préfèrent ces années de construction.

Faiblesses

Structure

- Cloison et cloison d'abordage incertaines, zone sous-marine documentée uniquement via le modèle voisin, stratification au contact avec vide. 11 des 19 constats de série concernent la structure.
- Selon des rapports de propriétaires sur un forum de voile : fissures entre coque et membrures ainsi qu'au niveau de la fondation du générateur sur des bateaux de 2015–2017, sans échouement notable ; deux propriétaires, un expert maritime a observé des faits similaires sur un sister-ship.
- Selon un chantier, problèmes sur la liaison coque-pont toutes années confondues, généralement bien réparables. Les fenêtres des bateaux plus récents ont dû être recollées.
- Âme en balsa dans la coque et le pont : l'humidité est le constat le plus coûteux possible, particulièrement sur les accastillages percés après coup.

Traversée

- D'après les retours de propriétaires sur un forum de voile : un propriétaire juge problématique la grande surface de récupération devant la porte avant par mer venant à bord, car elle met 45 secondes à se vider.
- Selon des rapports de propriétaires sur un forum de voile : porte avant sans cadre (depuis 2017) fragile à l'état ouvert ; portes cassées au mouillage par la houle signalées.
- Selon des rapports de propriétaires sur un forum de voile : au près environ 60° du vent réel à environ la moitié de la vitesse du vent. Sur les routes des alizés, cela est secondaire.

Charge utile, rangement et entretien

- Charge utile d'environ 3,2 t pour 12 m de longueur – juste pour l'équipement de grande croisière et l'avitaillement à deux.
- Compartiments moteur étroits, filtres à carburant difficiles d'accès. Sur les anciens bateaux de charter avec beaucoup d'heures moteur, un inconvénient d'entretien loin du chantier. (Source : SAIL)
- Ancien charter avec beaucoup d'heures moteur : circuit électrique, batteries et joints de sail-drive sont souvent à remplacer.
- Selon un acheteur, les vitres en plexiglas collées se décollent au bout d'environ 5 ans.

Marché et données disponibles

- La catégorie CE et le nombre de personnes ne sont pas documentés. Le manuel du chantier indique un déplacement de 10,53 t (à vide) ; une fiche technique de distributeur indique 9,34 t. Plusieurs constats de forum (flambage de cloison, tube de barre) concernent la génération antérieure de 2005–2009 et ne peuvent pas être transposés à la série 2015–2020.

Construction et aménagement

- Lors de l'essai de 2015 (Multihulls World n° 143), le bateau d'essai était la coque n° 2, presque un prototype. Les supports de cadre sous les panneaux de couchette en contreplaqué étaient trop faibles ; le

MODÈLE

chantier voulait corriger les défauts de finition en série. La présence de ces défauts sur des bateaux ultérieurs n'est pas attestée. (Source : Multihulls World)

- Le testeur doute de la durabilité des charnières des placards et des tiroirs. Selon le test, la fixation et l'étanchéité des panneaux de recouvrement dans la zone moteur doivent également être améliorées. (Source : Multihulls World)

Sécurité et propulsion

- Selon le test, les lignes de vie arrière sont trop basses depuis 2015, un point de sécurité lors des quarts de nuit dans la mer formée. (Source : Multihulls World)
- Le bateau testé était équipé de 2 × 29 ch avec des hélices fixes. Le testeur estime que les moteurs ne sont suffisants qu'avec des hélices repliables modernes, qui étaient en option. Un bateau avec hélices fixes perd de la vitesse sous voile. (Source : Multihulls World)

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.

MODÈLE