

Werftfoto der Lagoon 450 – Modellabbildung, nicht dieses Boot. Foto: © Nicolas Claris / Lagoon (Groupe Beneteau)

Lagoon 450 · Baujahr 2013

Liegeort laut Inserat: Pula, Kroatien · inseriert bei Band of Boats

Herkunft unklar · 4 Kabinen · zzgl. MwSt. (eingerechnet)

Profil

Budget	550.000 € alles inklusive (bis fahrbereit)
Kabinen	mindestens 3
Länge	ab 45 ft (13,7 m)
Segelvorhaben	Atlantik und Karibik
Boot darf liegen in	Mittelmeer, Karibik
Mehrwertsteuer	egal – wird eingerechnet
Ex-Charter	in Ordnung
Ausstattung	möglichst fertig ausgerüstet
Kauf und Haltedauer	Kauf 2027, 3 Jahre, Verkauf 2030

321.300 €	77.456 €	387.000 €	264.000 €	123.000 €
Angebotspreis	Pflicht: Instandsetzung und Ausrüstung	Gesamtkosten bis fahrbereit	geschätzter Verkaufspreis 2030	Netto-Kosten 2027–2030

MUSTER

Nur mit Gutachter weiter verfolgen – zuerst klären: Liegeort unsicher. Zielpreis 285.957 € bis 305.235 €.

Passt es zu Ihnen? prüfen Abweichung: Standort; Modell geeignet mit Einschränkungen

Ist das Boot gut? prüfen Pflichtposten 24 % des Preises, viele Angaben fehlen

Ist der Preis fair? prüfen keine belastbare Marktwertschätzung

Passen die Kosten? gut 163.000 € Reserve im Budget

Einordnung: Lagoon 450 von 2013, Gesamtkosten bis fahrbereit 387.000 € – 163.000 € unter Ihrem Budget. Das Modell ist für Atlantik und Karibik geeignet mit Einschränkungen. Besichtigung nur mit Gutachter und erst nach schriftlicher Klärung der Hauptrisiken.

Verhandlungsrahmen

321.300 €	285.957 € – 305.235 €	295.596 €
Angebotspreis	realistischer Kaufpreis (5,0–11,0 % unter Angebot)	Rechenbasis dieses Berichts (8,0 % unter Angebot)

Abschlag pauschal: üblicher Verhandlungsabschlag 8,0 %. Gemessen werden Angebotspreise, keine Verkaufspreise – der Rahmen ist eine begründete Verhandlungsposition, kein Versprechen.

Hauptrisiken – vor der Besichtigung klären

1. **Liegeort unsicher:** Das Portal nennt Pula, Kroatien; bei diesem Portal ist das oft der Sitz des Händlers. Liegeort vor jeder Planung schriftlich bestätigen lassen.
2. **Rückrufe zum Modell:** Lagoon/VPLP Inspektionsprogramm Hauptquerspant; Lagoon 450 Mastdruckstütze; Lagoon 450 Vorderschott; Goiot-Notausstiegsluken. Nachweis der Umrüstung beim Verkäufer verlangen (Rechnung oder Werftbestätigung).
3. **Garantie und Werftsicht:** Laut Berichten von Eignern in einem Segelforum: Lagoon wertet langes Motoren gegen Wind und See als unsachgemäße Nutzung und damit als Grund, Garantie abzulehnen.

Wichtig: Automatisierte Kaufvorprüfung aus öffentlichen Inseratsangaben und belegtem Modellwissen, Datenstand 02.11.2026. Kein Gutachten, keine Besichtigung, keine Rechts-, Steuer- oder Finanzberatung. Verkäuferangaben sind nicht vor Ort überprüft. Preise, Kosten und Verkaufswerte sind Schätzungen. Vor einem Kauf: Besichtigung, Gutachten durch einen Sachverständigen und Prüfung der Unterlagen. Es gelten unsere Nutzungshinweise (siehe letzte Seite).

Grundriss der Lagoon 450



Lagoon 450 – Layout 3 Kabinen Eignerversion



Lagoon 450 – Decksplan Salon und Cockpit

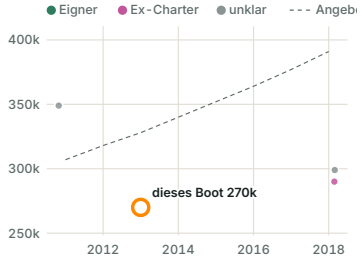


Lagoon 450 – Layout 4 Kabinen

Layoutgrafiken der Werft für das Modell, nicht dieses Boots. Foto: © Lagoon (Groupe Beneteau) – Werftfoto aus dem Prospekt der Werft

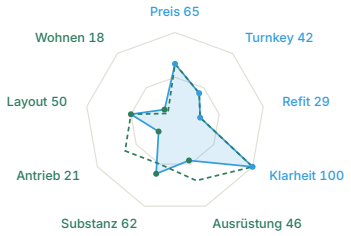
Ist der Preis fair?

Aktive Inserate der Lagoon 450 nach Baujahr, dieses Boot orange



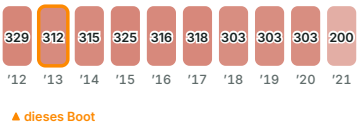
Wo ist das Boot stark?

Fläche: Zustand heute laut Inserat (Objekt-Achsen blau, Zustands-Achsen grün); gestrichelt: nach Refit und Pflicht-Ausrüstung, 0–100



Wie riskant ist dieses Baujahr?

Befundpunkte je Baujahr aus öffentlichen Quellen und Eigner-Communities



Passt das Boot zu Ihrem Kaufwunsch?

	IHR WUNSCH	DIESES BOOT	
Budget	550.000 € alles inklusive	387.000 € alles inklusive	✓
Kabinen	mindestens 3	4	✓
Länge	mindestens 45 ft	45,8 ft (13,96 m) laut Inserat	✓
Standort	Mittelmeer, Karibik	Pula, Croatie – laut Portal, oft Sitz des Händlers: bestätigen lassen	!
Mehrwertsteuer	egal	zzgl. MwSt. (eingerechnet)	✓
Herkunft	Ex-Charter möglich	unklar	✓

Das Boot laut Inserat

BEREICH	ANGABE	BEWERTUNG
Motorstunden	4.400 h	hoch – Kompression und Ölanalyse
Energie	Solar ja, Lithium-Bank nein, Generator nein	Nachrüstung eingerechnet: Lithium-Bank
Navigation	Plotter/Navigation, Autopilot	AIS und Radar beim Verkäufer erfragen
Anker	nein laut Inserat	Neuanschaffung eingerechnet
Rettungsinsel	nein laut Inserat	Neuanschaffung eingerechnet
Gutachten	nicht genannt	eigenes Gutachten einplanen

Strukturierte Angaben aus dem Inserat, nicht geprüft.

MUSTER

Gesamtkostenrechnung

Angebotspreis laut Inserat (ohne MwSt.)	270.000 €
Mehrwertsteuer (eingerechnet)	51.300 €
Angebotspreis mit MwSt.	321.300 €
Kaufpreis nach Verhandlung (8,0 % unter Angebot, siehe Verhandlungsrahmen)	295.596 €
Instandsetzung und Sicherheit (Pflicht)	48.860 €
Blauwasser-Ausrüstung (Pflicht)	28.596 €
Nebenkosten (Gutachten, Kranen, Treuhand)	10.948 €
Überführung	3.000 €
Gesamtkosten bis fahrbereit	**387.000 €**
Reserve zu Ihrem Budget	163.000 €
Geschätzter Verkaufspreis 2030	264.000 €
Netto-Kosten für 3 Jahre	**123.000 €**
Wünschenswert zusätzlich (optional)	54.048 €

So schätzen wir den Verkaufspreis 2030

Kaufpreis nach Verhandlung	295.596 €
+ 30 % der Pflicht-Nachrüstung (77.456 €), die den Bootswert hebt	23.237 €
= Wert beim Kauf	318.833 €
Alterung von 14 auf 17 Jahre (2027–2030, Wertkurve aller Katamarane im Bestand), -9,20 %	289.500 €
Wertverlauf dieses Modells gegenüber der Flotte über 3 Jahre (gemessen), +1,39 %	293.524 €
Verkäuflichkeit dieses Baujahrs, -10,00 %	264.172 €
= geschätzter Verkaufspreis 2030, gerundet	264.000 €

Die Wertkurve stammt aus den Preisen aller aktiv inserierten Katamarane nach Alter; der Modellverlauf ist die gemessene Abweichung dieses Modells davon. Eine Schätzung, kein Gutachten – der tatsächliche Erlös hängt vom Zustand beim Verkauf ab.

Eingerechnete Pflichtposten

Goiot-Fluchtluken prüfen/Sicherheits-Retrofit	546 €
Seeventile erneuern/servicen	2.275 €
Saildrive-Dichtung + Faltenbalg erneuern	1.901 €
Gasanlage prüfen/zertifizieren	1.560 €
Stehendes Gut erneuern	16.288 €
Motorraum-Feuerlöschsystem + Melder	2.681 €
Hochsee-Rettungsinsel	4.875 €
Bilgenpumpen-Redundanz + Hochwasseralarm	946 €
Hauptanker + Kette	5.359 €
Top-End Service x2	7.056 €
Ankerwinsch erneuern/verstärken	2.449 €
Laufendes Gut erneuern	2.924 €
EPIRB + AIS-SART + PLBs	2.405 €
Strecktaue/Jacklines + Reling/Lifebelt-Punkte	1.469 €
Lithium-Batteriebank nachrüsten	10.046 €
Wassermacher einbauen	9.828 €
Ladegerät / Wechselrichter / DC-DC anpassen	2.145 €
Zweit-/Sturmanker + Bridle	2.703 €
Summe	**77.456 €**

Je Maßnahme: Durchschnitt unseres Refit-Katalogs mit Nebenkostenfaktor (Material, Arbeit, Kranen); die Spanne liegt etwa ±40 % darum. Was laut Inserat schon erledigt ist, wird herausgerechnet, sobald Belege vorliegen.

Was für das Boot spricht

- Im Budget: Gesamtkosten 387.000 €, Reserve 163.000 €
- An Bord laut Inserat: Solar, Autopilot

Weitere Nachteile (neben den Hauptrisiken)

- 18 Pflichtposten Instandsetzung und Ausrüstung, zusammen 77.456 € (einzeln in der Kostenrechnung)
- Im Inserat fehlen Angaben zu: Wassermacher, Batterien, Zustand, Refit
- Hohe Motorstunden (4.400 h)

MUSTER

Prüfauftrag für den Gutachter

Zusätzlich zum üblichen Umfang, gezielt für Modell, Baujahr und Herkunft:

BAUGRUPPE	WAS GEZIELT ZU PRÜFEN IST
Rumpf und Unterwasserschiff	Feuchtemessung an Rümpfen und Kielen (über 40 Messpunkte, Antifouling stellenweise ab), Klopfprobe, Kiel-Rumpf-Verbindung, Spuren von Grundberührung.
Brückendeck, Schotten und Struktur	Unterseite Brückendeck und Übergänge Rumpf/Brücke auf Spannungsrisse; Haupt- und Mastschott-Anbindung hinter den Verkleidungen; vorderer Querbalken mit Abspannungen; übermalte Altschäden.
Deck, Aufbau, Luken und Fenster	Notluken in beiden Rümpfen (innen/außen, Schlauchtest), Rumpf- und Aufbaufenster, Relingsstützen und Beschläge auf Abdichtung, Deck auf Weichstellen begehen.
Ruder und Steuerung	Beide Ruderblätter auf Feuchte und Risse, Ruderlager und Schaftspiel, Steuerseile/Hydraulik, Autopilot-Antrieb.
Mast, Rigg und Segel	Rigg durch einen Rigger (auch in der Höhe), Mastfuß und Druckstütze, Alter des stehenden Guts, Zustand und Alter der Segel.
Elektrik und Elektronik	Batteriebank (Typ, Alter, Kapazität), Ladegeräte und Solar, Verkabelung im Technikraum, Navigationselektronik im Betrieb.
Innenausbau	Feuchteflecken und gelöste Verkleidungen, klemmende Türen (Hinweis auf Verwindung).

Nächste Schritte

1. Die Hauptrisiken oben schriftlich mit dem Verkäufer klären – was die E-Mail unten nicht abdeckt, dort ergänzen.
2. Die E-Mail unten an den Verkäufer senden; ohne Antworten und Unterlagen keine Besichtigung vereinbaren.
3. Besichtigung mit Gutachter, Auskranen und Probefahrt; den Prüfauftrag oben mitgeben.
4. Mehrwertsteuer, Flagge und Kaufvertrag mit Fachleuten prüfen lassen.

MUSTER

Ihre E-Mail an den Verkäufer

Vorformuliert für dieses Boot: 9 Fragen zu Modell, Baujahr, Herkunft und den Lücken im Inserat. Kopieren, Namen ergänzen, senden – die englische Fassung ist für Händler im Ausland.

Betreff: Anfrage zu Ihrer Lagoon 450 (2013), inseriert bei Band of Boats

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich interessiere mich für Ihre Lagoon 450 von 2013, die Sie bei Band of Boats anbieten (Liegeort laut Inserat: Pula, Kroatien). Bevor ich eine Besichtigung plane, bitte ich Sie um Auskunft zu folgenden Punkten:

1. Betriebsstunden beider Motoren?
2. Ist ein Wassermacher eingebaut? Hersteller, Leistung (l/h), Alter, letzte Membran-Wartung?
3. Welche Batteriebank (Typ, Kapazität in Ah, Alter)? Gibt es Lithium/LiFePO4 mit BMS?
4. Ist ein Generator eingebaut? Hersteller, Leistung, Betriebsstunden, letzter Service?
5. Anker (Typ, Gewicht), Kettenlänge und -stärke, Ankerwinsch – Zustand und Alter?
6. Wie beschreibt der Eigner den Gesamtzustand? Bekannte Mängel?
7. Welche Arbeiten wurden wann gemacht (Refit-Liste mit Jahreszahlen und Rechnungen)?
8. Wann wurden Motoren/Saildrives zuletzt überholt?
9. MwSt-Status: ist die EU-MwSt bezahlt, und liegt der Nachweis vor?

Über Kopien vorhandener Unterlagen – Rechnungen, Wartungsnachweise, Gutachten, Nachweis der Mehrwertsteuer – freue ich mich ebenfalls.

Vielen Dank und freundliche Grüße
[Ihr Name]
[Telefon]

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]

MUSTER

Teil 2 Das Modell

Lagoon 450 – für wen passt das Modell?

Unabhängig vom einzelnen Inserat: was das Modell kann und für welche Nutzung es sich eignet.

Urteil für Blauwasser und Langfahrt

geeignet mit Einschränkungen

Geräumiges, sehr verbreitetes Fahrtenboot der CE-Kategorie A. Atlantiküberquerungen und eine vollständige Weltumsegelung sind von Eignern belegt. Das von der Werft eingeräumte Problem am vorderen Mastschott und die korrodierende Mastdruckstütze betreffen aber die ganze Baureihe; ohne dokumentierte Inspektion und Verstärkung ist ein Boot für Ozeanpassagen eine offene Position.

Das Modell

Die Lagoon 450 (13,96 m Länge, 7,87 m Breite, rund 15 t, CE-Kategorie A, Werftangabe) gibt es in zwei Varianten: 450 F mit Flybridge (2010–2019) und 450 S mit Sportop (2016–2021). Die 450 S hat einen 70 cm tieferen Baum, einen kürzeren Mast (22,33 m statt 23,05 m) und eine überarbeitete Rumpfform mit Knick über der Wasserlinie. Laut Werft-Spezifikationsblatt ist der Rumpf infusionsgebaut, über der Wasserlinie mit Balsakern, darunter Vollaminat; Deck und Brückendeck haben Balsakern. Die Schotte sind aus Sperrholz und laut Fachpresse teils nur geklebt statt mit Glasgewebe angebunden. Küche oben, offener Salon, zwei Yanmar-Diesel mit Saildrive.

Eignung nach Nutzung

Langfahrt und Passage	Für die Passatroute machbar: Vorwind schnell, Atlantiküberquerungen und eine Weltumsegelung sind belegt. Am Wind schwach, niedriges Brückendeck, und Mastschott und Druckstütze bleiben ein strukturelles Risiko auf langen Ozeanpassagen fern jeder Werft. Das Heft Nr. 145 (Test 450 S, 2016) bestätigt bei Starkwind und grober See ruhiges Verhalten, nennt aber Skegs, Reffsystem und die Sicht vom Hardtop-Steuerstand als Schwächen.
Leben vor Anker	Sehr gut: viel Raum, Küche oben, Flybridge oder Sportop, großer Dieseltank. Schwach sind Lüftung, Kühlung und der kleine Wassertank.
Empfehlung	Für die Passatroute geeignet mit Einschränkungen, wenn eine dokumentierte Lagoon-Schottinspektion mit eingebautem Verstärkungssatz, ein Nachweis zur Mastdruckstütze und nachgerüstete Notluken vorliegen. Gutachten mit Fokus auf Schotte und Tabbing, Deck-Rumpf-Fuge vorn, Feuchte im Balsakern und Ruderlager, durch einen Gutachter mit 450-Erfahrung.

Baujahre

ZEITRAUM	URTEIL	BEGRÜNDUNG
2010–2015 (nur 450 F)	geeignet mit Einschränkungen	Flybridge-Version mit hohem Steuerstand und höherem Baum. Schottproblem (belegt 2011–2019), Mastdruckstütze und Goiot-Luken betreffen alle Boote. Bis 2014 zusätzlich Batteriefach ohne Belüftung und schwache Serienbatterien; bei Luken vor 2014 die Nachrüstung prüfen. Typischer Refit: Ruderlager, Feuchtemessung am Balsakern.
2016–2019 (450 F und 450 S)	geeignet mit Einschränkungen	Die 450 S gilt als das bessere Segelboot: tieferer Baum, kürzerer Mast, Steuerstand näher an der Crew. Schott- und Druckstützenthema bestehen weiter, ein Schottschaden an einer 450 S ist belegt. Goiot-Luken bis 2019 im Rückruf. Im Heft-Test der 450 S von 2016 (Nr. 145) fielen Skegs, Reling am Steuerstand, Hardtop-Sicht und das scheuernde Reffsystem auf; die Fahreigenschaften im Starkwind wurden gelobt.
2020–2021 (nur 450 S)	geeignet mit Einschränkungen	Für diese Jahrgänge ist ein Schottschaden nicht ausdrücklich belegt, eine Behebung ab Werk aber auch nicht; die Mastdruckstütze betrifft alle Baujahre bis 2021. Belegt ist eine vollständige Weltumsegelung mit einer 450 S von 2020.

MUSTER

Stärken und belegte Schwächen des Modells

Stärken

Belegte Ozeanpassagen

- Laut Berichten von Eignern in einem Segelforum: Ein Eigner hat mit einer 450 S von 2020 eine vollständige Weltumsegelung abgeschlossen und trotz viel Ausrüstung im Schnitt über 7 kn erreicht.
- Eine Atlantiküberquerung im Winter mit Starkwind nach der Biskaya verlief laut einem Segler ohne Probleme. Ein Händler hat ebenfalls eine 450 über den Atlantik überführt.
- Laut Berichten von Eignern in einem Segelforum: Ein Eigner kaufte die 450 ausdrücklich für eine Passat-Weltumsegelung, weil rund 90 % der Zeit vor Anker verbracht werde.
- Laut Berichten von Eignern in einem Segelforum: Raumschots schnell: Ein Eigner einer 450 S nennt über 10 kn mit regelmäßigen Spitzen von 14 kn, halbwind 8–8,5 kn. Für Vorwindkurse im Passat ist das ein Vorteil.
- Laut Berichten von Eignern in einem Segelforum: Ein Eigner nach 5,5 Jahren und 10.000 sm nennt den Rollbaum (Leisure Furl) einen großen Sicherheitsgewinn beim Reffen.

Wohnen vor Anker und Autarkie

- Küche oben, offener Salon, Flybridge bzw. Vordeck als Außenflächen.
- 1.040 l Diesel laut Werftkerndaten, Tiefgang 1,30 m für flache Ankerbuchten.
- Laut Berichten von Eignern in einem Segelforum: Ein Eigner empfiehlt für die Eigennutzung die Version mit drei Kabinen.

Bauweise, Wartung und Markt

- Über 850 gebaute Einheiten: tiefe Ersatzteil- und Know-how-Basis, auch fern der Heimatwerft.
- Die Werft bietet für jede 450 eine kostenlose Schottinspektion im Servicenetz und einen Verstärkungssatz an; der Austauschsatz für die Mastdruckstütze kostet laut Werft rund 750 € netto. (Quelle: Lagoon (Werft))
- 121 aktive Inserate, also ein großes Angebot.

Seeverhalten und Ausbau im Heftetest

- Im Test der 450 S in Multihulls World Nr. 145 (2016) zeigte das Boot bei Böen bis 35 kn und grober Kreuzsee eine ruhige Stabilität und bequeme Bewegung. Im Schnitt lag es über 10 kn auf 117 sm. Das ist ein einzelnes Testboot. (Quelle: Multihulls World)
- Dasselbe Heft lobt das leise, ausgewogene Ruder, wenig Schlagen unter dem Brückendeck und einen leisen, kräftigen Yanmar 4JH57. Innenausbau und Möbel gelten als solide verarbeitet, die U-Küche als seetauglich. (Quelle: Multihulls World)

Schwächen

Struktur und Serienfehler

- Laut Berichten von Eignern in einem Segelforum: Das vordere Mastschott beult aus, schert ab oder bricht, bei 450 F und 450 S. Lagoon hat das 2021 schriftlich eingeräumt, stuft es aber als nicht sicherheitsrelevant ein. Ingenieure und Eigner im Forum widersprechen; ein Teilnehmer hält bei einem Kollaps einen Mastverlust für möglich.
- Die Verbreitung ist umstritten: laut Werft 80 % der inspizierten Boote ohne oder mit sehr leichter Verformung, laut Eigner-Meldeplattform über 200 gemeldete Boote. Beides sind keine sauberen Quoten. (Quelle: Yachting Monthly)
- Die Fachpresse kritisiert dünnes, günstiges Sperrholz ohne Kantenflansch für das Hauptschott und Schotte, die nur geklebt statt angebunden sind. (Quelle: Practical Sailor)
- Zweites Werftthema seit Ende 2022: Korrosion bis Bruch der Mastdruckstütze durch Wassereinwirkung, betrifft alle 450 F und S. Bei Bruch soll laut Werft sofort das Segeln eingestellt werden. Jährliche Kontrolle nötig.
- Ist ein Schott schon gebrochen, nennen Foren 50.000 bis 120.000 € für die Reparatur mit Rückbau des Innenausbaus; die Werft nennt im Mittel rund 30 Arbeitsstunden. Fern der Werft ist das kaum machbar.
- Balsakern über der Wasserlinie und im Deck: Ein Eigner (Chief Engineer) rät zur Feuchtemessung. Nässeschaden ist nur an einem Hurrikan-Wrack belegt. Derselbe Eigner fand Bodenrahmen, die nur geklebt statt verglast waren.

Seeverhalten

- Laut Berichten von Eignern in einem Segelforum: Am Wind schwach; ein Eigner empfiehlt hoch am Wind Motorunterstützung. Laut einem Bericht verwinden und knarzen die Boote bei Seegang von der Seite.
- Steuerstand der 450 F hoch auf der Flybridge, weit weg von der Crew; bei der 450 S näher am Cockpit, laut einem Interessenten aber noch zu hoch.
- Die Skegkiele der 450 S verzeihen Grundberührungen schlecht und sind in Gezeitenrevieren und Korallen gefährlich (Multihulls World Nr. 145, 2016). Skegs und Kielanbindung gehören bei der Besichtigung angesehen. (Quelle: Multihulls World)
- Das Hardtop der 450 S nimmt vom Steuerstand die Sicht auf das Großsegel; der Tester hätte einen Windschutz mit Stoffeinsatz bevorzugt (Nr. 145, 2016). (Quelle: Multihulls World)

Systeme und Ausrüstung

- Goiot-Notluken: Laut Lagoon-Mitteilung betrifft der Rückruf Katamarane mit festen Goiot-Notluken bis Baujahr 2019, also praktisch alle 450 F und frühe 450 S. Eigner zweifeln an der Haltbarkeit der Lagoon-Klammern.
- Ventilatoren und Kühlschränke sind laut einem Eigner mit drei Jahren Leben an Bord für die Tropen kaum tauglich; ohne Option fehlt sogar die Verkabelung für bessere Lüfter.

- Nur 350 l Wasser laut Werftkerndaten; andere Quellen nennen 700 l. Für lange Ankerzeiten ist ein Wassermacher nötig.
- Laut Berichten von Eignern in einem Segelforum: Frühe Boote (2011–2014): Batteriefach unter einer Koje ohne Belüftung, schwache Serien-Bleibatterien.
- Im Test der 450 S (Nr. 145, 2016) scheuerte das Einleinen-Reffsystem an den Austritten am Baumende, die Reffstroppe war zu leicht, und ein Baumniederholer fehlte. Das verlangt beim Setzen des Großsegels Wachsamkeit. (Quelle: Multihulls World)
- Die bewegliche äußere Reling am SporTop-Steuerstand wirkte im selben Test provisorisch befestigt. (Quelle: Multihulls World)

Garantie und Werftsicht

- Laut einem Forumsteilnehmer verweisen Lagoon und FP bei Strukturrissen darauf, die Boote seien nicht für Kap-Hoorn-Bedingungen gebaut.

Was dieser Bericht ist – und was nicht

1. **Art des Berichts.** Dieser Bericht ist eine automatisierte, datengestützte Vorprüfung. Er beruht auf den öffentlich zugänglichen Angaben im Inserat und auf unseren Modelldaten (Werftangaben, Fachpresse, Rückrufstellen, Erfahrungen von Eignern). Niemand hat das Boot besichtigt, geprüft oder gesegelt. Der Bericht ist kein Gutachten, keine Wertermittlung eines Sachverständigen und keine Zustandsfeststellung.
2. **Angaben Dritter.** Preis, Mehrwertsteuerstatus, Baujahr, Motorstunden, Ausstattung, Liegeort und Verfügbarkeit stammen vom Verkäufer oder Makler. Wir prüfen sie auf Widersprüche und kennzeichnen Lücken („nicht im Inserat angegeben"), können sie aber nicht am Boot überprüfen. Maßgeblich sind das Originalinserat und die Auskunft des Verkäufers.
3. **Unsere Einschätzungen.** Zustand, Gesamtkosten, Refit-Posten, Verhandlungsrahmen, erwarteter Verkaufspreis, Modellbewertung und Rangfolge berechnen wir nach festen, im Bericht beschriebenen Regeln. Sie sind Schätzungen auf Basis von Annahmen (zum Beispiel Refit-Kosten, Wertverlust, Marktentwicklung) und keine Zusage über Preis, Zustand oder Wert.
4. **Keine Beratung, keine Vermittlung.** Der Bericht ist keine Rechts-, Steuer-, Zoll-, Finanzierungs- oder Anlageberatung. Wir vermitteln keine Boote, erhalten keine Provision und sind von Werften, Maklern und Portalen unabhängig.
5. **Rolle der KI.** Texte dieses Berichts und der Begleitmail werden mit Unterstützung eines Sprachmodells formuliert und übersetzt. Zahlen, Auswahl und Rangfolge kommen aus unserer regelbasierten Bewertung, nicht aus dem Sprachmodell.
6. **Datenstand.** Der Bericht gibt den Stand vom 02.11.2026 wieder. Inserate ändern sich laufend; nach 30 Tagen sollten Sie den Bericht nicht mehr ohne Neuabgleich verwenden.
7. **Ihr nächster Schritt.** Vor einer Kaufentscheidung: Fragen an den Verkäufer stellen, Unterlagen (Eigentum, Mehrwertsteuer, Registrierung, Wartung) prüfen lassen, Boot besichtigen und von einem unabhängigen Sachverständigen begutachten lassen, inklusive Probeschlag und Prüfung aus dem Wasser.
8. **Marken und Quellen.** Werft-, Modell- und Portalnamen nennen wir nur, um Boote und Quellen zu bezeichnen. Sie sind Marken ihrer Inhaber; es besteht keine Verbindung zu ihnen. Bildnachweise stehen am jeweiligen Bild.
9. **Fehler gefunden?** Schreiben Sie uns an andreas.pelzner@we-success.de. Wir prüfen jeden Hinweis und korrigieren den Bericht.
10. **Haftung.** Es gelten die Haftungsregeln unserer Nutzungshinweise.

Catamaran Radar ist ein Angebot der WE SUCCESS Consulting GmbH, Wachaustr. 11, 70469 Stuttgart.