

Photo d'illustration de ce modèle (autre bateau, année de construction 2015), issue d'une annonce sur Yachtall

Lagoon 39 · année de construction 2014

Lieu de mouillage selon l'annonce : Croatie » Sibenik · annoncé sur Boat24

Origine incertaine · TVA non précisée

Votre profil : Budget 300.000 € tout compris · au moins 3 cabines · à partir de 36 ft · projet de navigation : Méditerranée (navigation côtière) · le bateau peut être basé : Méditerranée, mer du Nord, mer Baltique, côte atlantique · achat 2027, revente 2030

239.190 €	34.852 €	266.553 €	209.000 €	57.553 €
Prix demandé	Remise en état et équipement (obligatoire)	Coût total jusqu'à l'état de navigabilité	Prix de vente estimé 2030	Coûts nets 2027–2030

À poursuivre uniquement avec un expert maritime – à clarifier d'abord : la cabine ne correspond pas au souhait. Prix cible 212.879 € à 227.230 €.

Est-ce que cela vous convient ?
vérifier Écart : cabines, TVA ; année de construction partiellement adaptée

Le bateau est-il bon ?
vérifier Poste obligatoire 15 % du prix, nombreuses informations manquantes

Le prix est-il juste ?
critique 23 % au-dessus de notre estimation de valeur de marché

Les coûts sont-ils adaptés ?
bon 33.447 € de réserve dans le budget

Classement : Lagoon 39 de 2014, coût total jusqu'à l'état de navigation 266.553 € – 33.447 € sous votre budget. Visite uniquement avec un expert maritime et seulement après clarification écrite des principaux risques.

Marge de négociation

239.190 €	212.879 € – 227.230 €	220.055 €
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.

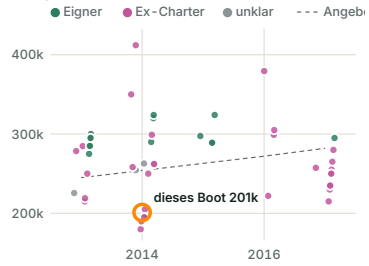
Principaux risques – à clarifier avant tout déplacement

1. **Le nombre de cabines diffère du souhait :** Votre souhait : au moins 3. Ce bateau : inconnu.
2. **TVA non établie :** L'annonce ne précise pas si la TVA de l'UE a été payée. Par précaution, nous l'avons intégrée à hauteur de 38.190 €. Exiger la preuve du paiement de la TVA, faute de quoi elle pourrait être due à l'importation.
3. **Année de construction et rappel concernant le modèle :** Panneaux de pont Goiot : le Lagoon 39 figure explicitement sur la liste des modèles de la campagne de rappel. Exiger du vendeur la preuve de la modification (facture ou confirmation du chantier). Pour les années de construction 2013–2014, notre évaluation est « partiellement adapté » – justification en partie 2, rubrique années de construction.

Examen préalable fondé sur les données de l'annonce et sur la connaissance publique du modèle – pas une expertise, pas de visite. Informations du vendeur non vérifiées.

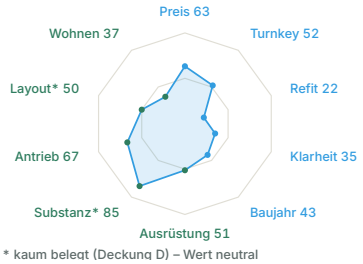
Le prix est-il juste ?

Annonces actives de la Lagoon 39 par année de construction, ce bateau en orange



Où le bateau est-il fort ?

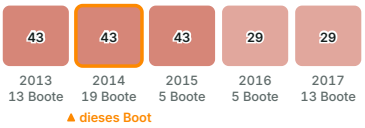
Axes de l'objet (bleu) et axes de l'état (vert), 0–100



* 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	266.553 € tout compris	✓
Cabines	au moins 3	inconnu	!
Longueur	au moins 36 ft	38,5 ft (11,74 m)	✓
Localisation	Méditerranée, mer du Nord, mer Baltique, côte atlantique	Croatie » Sibenik	✓
TVA	TVA UE acquittée	non élucidé	!
Origine	Ancien charter possible	pas clair	✓

Le bateau selon l'annonce

ÉLÉMENT	INDICATION	ÉVALUATION
Heures moteur	3.000 h	élevé – compression et analyse d'huile
Énergie	solaire oui, parc lithium non, générateur non	Demander le parc de batteries au vendeur
Dessalinisateur	non selon l'annonce	à prévoir pour la navigation au long cours
Navigation	traceur/navigation, pilote automatique	AIS et radar à demander au vendeur
Mouillage	oui	présent
Chauffage	oui	présent
Radeau de survie	non selon l'annonce	acquisition neuve incluse
état selon le vendeur	très bon état	déclaration du vendeur – seul un rapport d'expertise atteste l'état
Expertise	non mentionnée	prévoir une expertise propre

Données structurées issues de l'annonce, non vérifiées.

Calcul du coût total

Prix demandé selon l'annonce (hors TVA)	201.000 €
TVA (intégrée par précaution)	38.190 €
Prix demandé TVA comprise	239.190 €
prix d'achat après négociation (8,0 % sous l'offre, voir cadre de négociation)	220.055 €
Remise en état et sécurité (obligatoire)	34.852 €
Frais annexes (expertise, grutage, séquestre)	8.646 €
Convoyage	3.000 €
Coût total jusqu'à l'état de navigabilité	**266.553 €**
Réserve sur votre budget	33.447 €
Prix de vente estimé 2030	209.000 €
Coûts nets sur 3 ans	**57.553 €**
Souhaitable en complément (devrait)	65.882 €

notre estimation du prix de vente en 2030

prix d'achat après négociation	220.055 €
+ 30 % des mises à niveau obligatoires (34.852 €), qui augmentent la valeur du bateau	10.456 €
= valeur à l'achat	230.511 €
vieillissement de 13 à 16 ans (2027–2030, courbe de valeur de tous les catamarans du parc)	-9,4 %
= prix de vente estimé en 2030, arrondi	209.000 €

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 inclus (doit)

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	12.470 €
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 €
Remplacer le gréement courant	2.239 €
Total	**34.852 €**

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 266.553 €, réserve 33.447 €
- À bord selon l'annonce : solaire, pilote automatique

Autres inconvénients (outre les risques principaux)

- 10 postes obligatoires de remise en état et d'équipement, pour un total de 34.852 € (détaillés dans le calcul des coûts)
- Informations manquantes dans l'annonce : statut TVA, dessalinisateur, batteries, générateur, communication, structure, expertise, refit, propulsion
- Heures moteur élevées (3.000 h)

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 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.
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.
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 ; ne pas se déplacer sans réponses ni documents.
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.

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 Lagoon 39 (2014), annoncé sur Boat24

Madame, Monsieur,

Je m'intéresse à votre Lagoon 39 de 2014 que vous proposez sur Boat24 (lieu de mouillage selon l'annonce : Croatie » Sibenik). 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, dernier entretien des membranes ?
2. Quel parc de batteries (type, capacité en Ah, âge) ? Y a-t-il du lithium/LiFePO4 avec BMS ?
3. Un générateur est-il installé ? Fabricant, puissance, heures de fonctionnement, dernier entretien ?
4. Y a-t-il une communication satellite à bord (Iridium, Starlink) ?
5. Y a-t-il déjà eu des dommages structurels, des échouements, des réparations de cloisons, de coque ou sous la nacelle ?
6. Existe-t-il une expertise récente ? Merci d'en joindre une copie datée.
7. Quels travaux ont été réalisés et quand (liste de refit avec années et factures) ?
8. Historique d'entretien des moteurs et saildrives avec justificatifs ?
9. Quand les moteurs/saildrives ont-ils été révisés pour la dernière fois ?
10. Quels saildrives (type), quand les manchons/membranes ont-ils été remplacés pour la dernière fois ?

Je vous serais également reconnaissant de me transmettre des copies des documents disponibles – factures, preuves d'entretien, expertises, preuve de la TVA.

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

English

Subject: Enquiry about your Lagoon 39 (2014), listed on Boat24

Dear Sir or Madam,

I am interested in your Lagoon 39 from 2014, listed on Boat24 (location as listed: Kroatien » Sibenik). 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. Is a generator fitted? Make, output, running hours, last service?
4. Is satellite communication on board (Iridium, Starlink)?
5. Has the boat ever had structural damage, groundings or repairs to bulkheads, hulls or bridgedeck?
6. Is there a recent survey report? Please send a copy with its date.
7. Which work was done when (refit list with years and invoices)?
8. Service history of engines and saildrives with records?
9. When were the engines/saildrives last overhauled?
10. Which saildrives (type), and when were the seals/diaphragms last replaced?

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]

Partie 2 Le modèle

Lagoon 39 – à qui ce modèle convient-il ?

Indépendamment de l'annonce particulière : pourquoi le modèle a été retenu, ce qu'il sait faire et pour quel usage il convient.

Pourquoi ce modèle ? Votre sélection de modèles

N°	MODÈLE	APTITUDE À LA CROISIÈRE AU LONG COURS	SCORE	BATEAUX	À PARTIR DE
1	Fountaine Pajot Lipari 41	adapté avec restrictions	61,2	1	282.595 €
2	Bali 4.3	adapté avec restrictions	59,7	1	273.159 €
3	Lagoon 40	partiellement adapté	58,7	2	295.532 €
4	**Lagoon 39**	partiellement adapté	58,4	2	289.188 €
5	Leopard 38	adapté avec restrictions	56,6	1	268.747 €

Ordre : par score de modèle – l'aptitude à la navigation au long cours n'est indiquée qu'à titre informatif pour votre projet. 19 bateaux du parc correspondent à votre profil.

Verdict pour le large et la croisière au long cours

partiellement adapté

Catamaran de croisière raide et docile, avec une carène monolithique, des quilles séparées et une cuisine en haut ; une traversée du Pacifique est attestée. Pour de longues traversées à deux, il est limité par une charge utile de 2,6 t, un petit réservoir d'eau, des performances faibles au près dans le petit temps et au vent arrière, ainsi que par les panneaux de secours concernés par un rappel.

Le modèle

La Lagoon 39 (11,74 m de longueur, 6,79 m de largeur) a été construite de 2013 à 2017, puis remplacée par la Lagoon 40 sur une carène presque identique. Selon la description de construction du chantier de 03/2013, la coque et le pont sont en sandwich balsa par infusion, la carène est monolithique (stratifié massif sans âme) ; SAIL le confirme indépendamment. Les quilles courtes sont séparées de la coque. Selon le forum, la série s'est vendue modérément, d'où le peu de rapports de propriétaires.

Adéquation selon l'usage

Navigation au long cours et traversée	Raide et docile selon les propriétaires, une traversée du Pacifique est attestée. Mais faible pour de longues étapes au vent arrière : non navigable vent arrière plein, lourde dans le petit temps, charge utile juste et panneaux de secours comme sujet de sécurité dans la houle océanique. L'essai du magazine de 2013 n'a été réalisé que par petit temps et ne dit rien sur l'état de mer et le vent fort.
Vie au mouillage	Les réserves d'eau et d'énergie doivent être renforcées pour de longues périodes au mouillage.
Recommandation	Partiellement adapté à la route des alizés : faisable si les panneaux de secours sont sécurisés ou remplacés en permanence, si un dessalinisateur et du solaire sont installés et si la charge utile est strictement limitée ; un code zéro ou un gennaker pour les allures portantes est judicieux. Expertise axée sur les panneaux de secours, les supports moteur, les sail drives, la carène (osmose) et le mouillage.

Années de construction

PÉRIODE	JUGEMENT	JUSTIFICATION
2013–2014	partiellement adapté	Les constats sur les pompes à eau de mer, les supports moteur, les pompes de toilettes et le mouillage concernent ces années de construction. Pour les bateaux antérieurs à 2014, le renforcement mécanique des panneaux de secours doit être justifié. À cet âge, gréement, mastics et batteries constituent un besoin de refit typique. L'essai de 2013 (n° 131) cite la puissance solaire, les bords de panneaux isolants non protégés et la faiblesse dans le petit temps.
2015–2017	partiellement adapté	Aucun constat propre signalé, mais aucune amélioration attestée non plus. Ces années de construction relèvent également du rappel Goiot ; faire attester le statut du rappel et l'état des panneaux de secours.

Points forts et faiblesses documentées du modèle

Points forts

Construction

- Carène monolithique, balsa uniquement au-dessus – confirmé de manière concordante par le chantier et la presse spécialisée. L'humidité dans l'âme n'est donc pas un sujet sous l'eau.
- Les quilles sont séparées de la coque : une quille traversée ne signifie pas d'eau dans la coque. (Source : Trade-a-Boat)
- SAIL loue explicitement la qualité de l'installation – un bon point pour l'entretien en cours de navigation. (Source : SAIL)
- Dans l'essai de 2013, le compartiment moteur, le câblage et les gaines sont jugés propres et bien agencés. (Source : Multihulls World)

Comportement en mer

- Les propriétaires décrivent le bateau comme très raide, gîtant à peine et sain à 30 kn.
- Une traversée du Pacifique est attestée (Lagoon 39 « Ti Amaraa », 2018 aux îles Gambier). (Source : Multihulls World)
- Un propriétaire de 2014 la décrit comme très solidement construite et facile à naviguer ; la taille convient selon lui pour deux.
- Dans l'essai de 2013 (Multihulls World n° 131), la 39 est maniable, bien équilibrée et facile à mener, les virements et empannages se font sans effort. La position du mât très en arrière est censée réduire le tangage et les paquets de mer sous le roof. L'essai n'était qu'un convoyage par petit temps, l'état de mer et le vent fort n'ont pas été testés. (Source : Multihulls World)

Habitat

- Cuisine en haut, carré ouvert. Indice d'habitabilité 82,3.
- Un propriétaire à temps plein aux Caraïbes rachèterait le bateau.

Faiblesses

Panneaux de secours et sécurité

- Selon Lagoon Deutschland, le 39 figure nommément sur la liste du rappel des panneaux de secours Goiot, ce qui concerne donc pratiquement tous les bateaux. Une vitre de panneau qui se détache signifie une voie d'eau près de la flottaison.
- Les propriétaires jugent les fixations du rappel insuffisantes ; sur un autre Lagoon, le panneau s'est détaché malgré la fixation par gros temps, et un bateau a coulé.
- En mai 2025, un Lagoon 39 se serait retourné près des Marquises, selon le forum à cause d'une surcharge dans une rafale ou d'une coque remplie d'eau après la rupture d'un panneau de secours. Simple rumeur, cause non élucidée.
- Le passage du pont avant au toit de cabine est difficile – un point de sécurité pour la manœuvre des voiles en mer. (Source : SAIL)

Performances de navigation sur la route des alizés

- La marche vent arrière n'est pas possible, car les haubans limitent la bôme. Sur la route des alizés, avec un vent généralement arrière, cela signifie louvoyer vent arrière ou recourir à des solutions de voiles d'avant.
- Sous environ 12 kn de vent, un Code Zero est nécessaire, le bateau étant considéré comme lourd. Dans l'essai comparatif à plus de 25 kn, plus lent que le 400 S2. (Source : Trade-a-Boat)
- Dans l'essai de 2013, le 39 était quelque peu lent par vent très faible et n'atteignait sa vitesse qu'à partir d'environ 8 kn. La bordure de la grand-voile n'est pas réglable. L'emplacement du winch de chariot est biomécaniquement défavorable. (Source : Multihulls World)

Charge utile, autonomie et systèmes

- Charge utile de seulement 2,6 t – insuffisante pour les vivres et l'équipement d'une traversée de plusieurs semaines à deux.
- Réservoir d'eau juste suffisant d'origine (79 gal), climatisation uniquement avec groupe électrogène. Entièrement équipé, il lui faut environ 1.000 W de solaire/éolien, et la place pour cela est difficile à trouver.
- Selon des propriétaires de longue navigation, les pompes à eau de mer des Yanmar 3YM30 tombent souvent en panne après 500–700 heures, les supports moteur et les pompes de toilettes sont faibles, le mouillage ne suffisait pas pour la longue navigation.
- Panneaux du carré non étanches sous forte pluie ; un propriétaire y voit un défaut de conception (cas isolé).
- L'essai de 2013 estime nécessaires deux winchs électriques et des panneaux solaires monocristallins de puissance supérieure. Dans le compartiment moteur, il manque un palier intermédiaire vers le fond de coque, et les chants en contreplaqué des panneaux d'isolation ne sont pas protégés. (Source : Multihulls World)

Limites de cet examen préalable à l'achat. Examen sur dossier à partir des données d'annonces, des données du portail et des connaissances documentées sur le modèle ; personne n'a vu, mesuré ou essayé le bateau. Il ne remplace pas l'expertise d'achat, mais la prépare. Les coûts et la valeur de revente sont des estimations selon des règles fixes (décote de négociation issue de l'évolution des prix de bateaux comparables, catalogue de refit avec facteur de frais annexes, valeur résiduelle selon la courbe de flotte). Les questions juridiques et fiscales (justificatif de TVA, contrat de vente,

pavillon, immatriculation) doivent être vérifiées par des professionnels. Katamaran-Radar est une offre de WE SUCCESS Consulting GmbH, Wachaustr. 11, 70469 Stuttgart.