

VENTE OCCASION

AMEL YACHTS AMEL MANGO 52

150 000 € TTC

SPÉCIFICATIONS

ANNÉE 1980	LONGUEUR (M) 15.80	LARGEUR (M) 4.30	TIRANT D'EAU (M) 2.05
CAPACITÉ DE CARBURANT (L) 820	CAPACITÉ EAU DOUCE (L) 1500	CABINES 2	SALLES DE BAINS 2
MARQUE MOTEUR Perkins Diesel 80	HEURES MOTEUR 2000	PUISSANCE 1 X 80 CV	

DESCRIPTION

AMEL MANGO 52 – 1980 – KETCH DE GRAND VOYAGE

Murcia, Espagne – Pavillon polonais – Prix TTC – TVA UE acquittée, justificatif disponible

DESCRIPTION

AMEL MANGO 52 de 1980, ketch de grande croisière conçu par Henri Amel et construit par le chantier français AMEL, reconnu pour la robustesse de ses voiliers et leur aptitude aux navigations hauturières.

Avec ses 15,80 mètres de longueur, sa construction en polyester massif, son gréement de ketch et son cockpit central protégé, le Mango 52 est un véritable voilier de voyage, conçu pour les longues traversées océaniques et la vie à bord en toute saison.

Cette unité a bénéficié d'importantes modernisations techniques, notamment en 2025, avec le remplacement intégral du gréement dormant, de nouvelles voiles, l'installation d'un générateur Fischer Panda de 5 kW et une électronique de navigation B&G récente.

Son installation électrique en 24 V, associée à un important parc de batteries lithium, des panneaux solaires et un dessalinisateur de 100 l/h, lui procure une autonomie particulièrement intéressante pour la grande croisière.

Le bateau conserve les qualités d'aménagement caractéristiques des AMEL de cette génération : deux cabines indépendantes selon la configuration d'origine, un vaste carré, de nombreux rangements, des boiseries intérieures bien conservées et une cabine arrière propriétaire offrant une réelle intimité.

La fermeture intégrale du cockpit, la climatisation, le chauffage centralisé, les WC électriques neufs et la machine à laver permettent d'envisager une utilisation confortable à l'année, aussi bien en Méditerranée que lors de navigations plus lointaines.

Présenté par son propriétaire comme prêt à prendre la mer, cet AMEL Mango 52 constitue une proposition intéressante pour un navigateur recherchant un voilier hauturier classique, robuste et modernisé.

CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES

Constructeur : AMEL – France
Modèle : Mango 52
Année de construction : 1980
Conception : Henri Amel
Type : voilier de grande croisière
Gréement : ketch océanique
Construction : polyester massif
Longueur hors tout : 15,80 m
Longueur à la flottaison : 12,55 m
Largeur : 4,30 m
Tirant d'eau : 2,05 m
Tirant d'air : environ 19 m
Déplacement à vide : environ 14 tonnes
Déplacement en charge : environ 17 tonnes
Lest : environ 5,8 tonnes
Surface de voilure au près : environ 120 m²
Capacité carburant : environ 820 litres
Capacité eau douce : environ 1 500 litres
Cabines : 2 selon aménagement d'origine
Salles d'eau : 2 selon aménagement d'origine
Motorisation d'origine : Perkins diesel 80 CV
Heures moteur annoncées : environ 2 000 h
Localisation : Murcia, Espagne
Pavillon : polonais – immatriculation définitive REJA
Situation fiscale : prix TTC – TVA UE acquittée, justificatif disponible

GRÉEMENT ET VOILES

Le gréement dormant a été intégralement remplacé en 2025.

Le bateau dispose d'une grand-voile et d'une voile de misaine neuves, toutes deux équipées de Lazy Jacks et de Lazy Bags facilitant les manœuvres et le rangement des voiles.

Le génois est installé sur un enrouleur manuel, tandis qu'un gennaker avec système d'enroulement récent et câble anti-torsion complète la garde-robe.

Toutes les écoutes et drisses ont également été renouvelées.

Un winch électrique Lewmar 40, installé au piano et équipé d'une commande à distance, facilite les manœuvres, notamment en équipage réduit.

MOTORISATION ET ENTRETIEN

Le moteur principal totalise environ 2 000 heures de fonctionnement annoncées par le propriétaire.

Un entretien préventif important a été réalisé, comprenant le remplacement de la pompe à huile, de la pompe à eau douce et de la pompe à eau de mer, il y a environ deux ans.

Le circuit d'alimentation en carburant dispose d'une double filtration gasoil avec vanne de commutation trois voies, permettant de passer d'un filtre à l'autre sans interrompre le fonctionnement du moteur.

ÉLECTRICITÉ ET AUTONOMIE ÉNERGÉTIQUE

L'installation électrique principale fonctionne en 24 V et bénéficie d'une configuration modernisée, adaptée aux besoins d'un voilier de grande croisière.

Le parc de batteries de service lithium présente une capacité totale annoncée de 460 Ah sous 24 V.

Un convertisseur isolé Victron 24/12 V assure l'alimentation stabilisée des équipements fonctionnant en 12 V.

La recharge est assurée par deux chargeurs Victron 24 V, un alternateur de service de 180 A sous 24 V entraîné par le moteur principal, ainsi que des panneaux solaires installés sur un arceau radar renforcé en acier inoxydable à l'arrière.

Un alternateur indépendant de 60 A est réservé à la batterie de démarrage, permettant de séparer les circuits moteur et service.

Le bateau est également équipé d'un générateur marin Fischer Panda de 5 kW, neuf de 2025, totalisant seulement 20 heures de fonctionnement annoncées, avec caisson insonorisé.

ÉLECTRONIQUE ET NAVIGATION

L'électronique de navigation a bénéficié d'une importante modernisation avec l'installation d'équipements B&G récents.

Le bateau dispose de deux réseaux complémentaires, l'un fonctionnant sous protocole NMEA 0183 et l'autre sous NMEA 2000, permettant de conserver une architecture de navigation partiellement indépendante.

L'équipement comprend des écrans multifonctions B&G, une instrumentation de vent, un loch, un radar et les interfaces nécessaires à la communication entre les instruments.

Un sonar à vision avant (Forward-Looking Sonar), intégré au système B&G, permet de visualiser le relief sous-marin devant le bateau et apporte une aide supplémentaire lors des approches côtières.

MOUILLAGE ET ÉQUIPEMENTS DE PONT

Le système de mouillage comprend une ancre Rocna de 55 kg, associée à 75 mètres de chaîne haute résistance G70 (Grade 70), ainsi qu'un guindeau électrique avec commande à distance.

Le cockpit central bénéficie d'une fermeture complète offrant un espace de vie extérieur protégé du vent, de la pluie et du froid.

Les panneaux solaires sont installés sur un arceau radar renforcé en acier inoxydable situé à l'arrière du bateau.

COQUE ET ENTRETIEN

La coque en polyester massif a bénéficié d'un traitement anti-osmose complet, comprenant l'application d'une barrière de protection époxy sur les œuvres vives.

Les pompes de cale ont toutes été remplacées par des équipements neufs et leur fonctionnement a été vérifié.

AMÉNAGEMENTS ET CONFORT

L'AMEL Mango 52 a été conçu pour offrir un niveau de confort adapté aux longues périodes de navigation et à la vie à bord.

Son aménagement classique comprend deux cabines indépendantes, avec une cabine avant et une grande cabine propriétaire à l'arrière, séparée du carré principal.

Le salon central offre un espace de vie confortable, avec de nombreux rangements et des boiseries intérieures annoncées comme particulièrement bien conservées.

Le bateau bénéficie d'une climatisation intérieure et d'un système de chauffage centralisé permettant une utilisation tout au long de l'année.

Les WC électriques, de grandes dimensions, sont neufs et équipés de broyeurs intégrés.

Une machine à laver domestique est également installée à bord.

L'ensemble est complété par un dessalinisateur opérationnel d'une capacité annoncée de 100 litres par heure.

PRINCIPAUX TRAVAUX ET ÉQUIPEMENTS RÉCENTS

Gréement dormant intégralement remplacé en 2025
Grand-voile et voile de misaine neuves
Lazy Jacks et Lazy Bags sur les deux bômes
Écoutes et drisses neuves
Gennaker avec enrouleur et câble anti-torsion
Winch électrique Lewmar 40 avec télécommande
Générateur Fischer Panda 5 kW neuf de 2025 – 20 heures annoncées
Parc de batteries lithium 24 V – 460 Ah annoncés
Deux chargeurs Victron 24 V
Alternateur de service 180 A / 24 V
Alternateur moteur indépendant 60 A
Panneaux solaires sur arceau inox
Électronique B&G récente
Réseaux NMEA 0183 et NMEA 2000
Radar et sonar à vision avant
Ancre Rocna 55 kg et 75 m de chaîne G70
Dessalinisateur 100 l/h
Climatisation et chauffage centralisé
Fermeture complète du cockpit
WC électriques neufs avec broyeurs
Machine à laver
Pompes de cale neuves
Traitement anti-osmose complet et protection époxy
Pompes moteur remplacées lors de l'entretien préventif

CONDITIONS DE VENTE

Prix TTC – TVA acquittée dans l'Union européenne, justificatif disponible.

Pavillon polonais – immatriculation définitive REJA.

Bateau visible à Murcia, Espagne.

Visites sur rendez-vous.

BROCHURE COMPLÈTE

Annonce complète, photos et téléchargement de la brochure PDF :

https://www.barcelonayachting.fr/amel-mango-52-1980

Visites sur rendez-vous à Murcia, Espagne.

Contact : Olivier Haroche – Barcelona Yachting
WhatsApp : +34 637 510 716
olivierharoche@barcelonayachting.com

AVIS DE NON-RESPONSABILITÉ

Informations communiquées de bonne foi sur la base des éléments transmis par le propriétaire, sans garantie d'exactitude ou d'exhaustivité. Vérifications à la charge de l'acheteur. Annonce non contractuelle, sous réserve de vente préalable, modification ou retrait sans préavis.

Général

Type	Constructeur	Modèle	Pavillon
Voilier	AMEL YACHTS	AMEL MANGO 52	POLONAIS

Lieu / Visible À
MURCIA

Dimensions/performance

Tirant D'air	Déplacement (T)	Capacité Eau Douce (L)	Capacité Réservoir (L)
19.00	17.00	1500	820

Vitesse De Croisière (Nd)	Vitesse Max (Nd)	Autonomie (Nm)
7.20	9.00	900

Construction/Aménagements

Matériau Coque	Nb De Cabines	Nb De Couchages	Nb Salles De Bain
polyester	2	5	2

Description

Une cabine double à l'avant, avec couchette en V.
Une grande cabine propriétaire à l'arrière, avec couchage double et cabinet de toilette privatif.
Un couchage simple supplémentaire dans le passage vers la cabine arrière
2 WC electriques

Mécanique

Moteur	Puissance	Année Moteur	Heures Moteur
Perkins diesel 80	1x80CV	1980	2000

Carburant
Diesel

Description

Pompe à huile neuve
Pompe à eau douce neuve
Pompe à eau de mer neuve
Le circuit carburant bénéficie d'un système de double filtration gasoil avec vanne de commutation trois voies.
Cette installation permet de basculer rapidement d'un filtre à l'autre sans arrêter le moteur, une configuration particulièrement intéressante pour les longues navigations.

Electricité

Voltage	Batterie	Chargeur De Batterie	Batterie De Service
24 V	lithium 460 Ah		lithium 460 Ah

Générateur	Convertisseur	Climatisation	Chauffage
Fischer Panda 5kW 2025 (20h)	Victron 24/12 V.		

Panneau Solaire

Equipements Navigation

GPS B&G	Traceur B&G	Radar B&G	Pilote Automatique
VHF	Compas	Sondeur	Instrument De Vent
Instrument De Vitesse			

Description Équipements De Navigation

Écrans multifonctions B&G
Instrumentation vent
Loch / vitesse

Radar B&G
Réseau NMEA 2000
Réseau NMEA 0183 indépendant

Cuisine/Blanchisserie/Divertissement

Four	Réfrigérateur	Cuisinière	Évier
Lave-linge			

Équipements De Pont

Guindeau Electrique	Ancre Rocna de 55 kg + 75 mètres de chaîne haute résistance G70 – Grade 70	Échelle De Bain	Feux De Navigation
Taud De Soleil	Capote De Descente	Dessalinisateur 100 l/h	Chauffe-eaux

Équipements De Sécurité / Divers

Balise De Détresse	Radeau De Sauvetage	Gilet De Sauvetage	Pompe De Cale 2025

Voiles

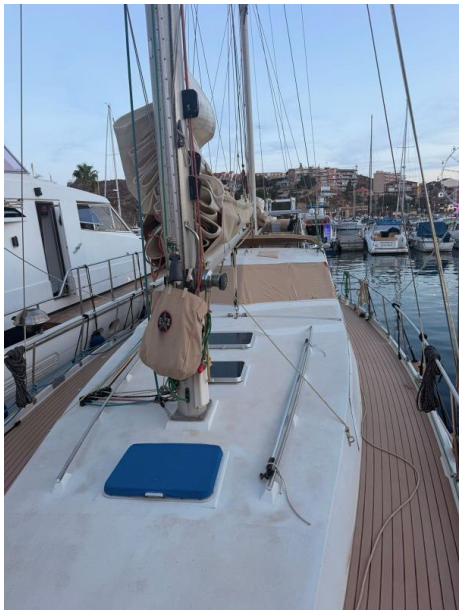
Génois	Voile De Trinquette	Foc De Tempête	Grand-voile

Description Équipements Voiles

Gréement dormant intégralement remplacé en 2025
Grand-voile neuve
Voile de misaine neuve

Lazy Jacks et Lazy Bags
Écoutes et drisses neuves

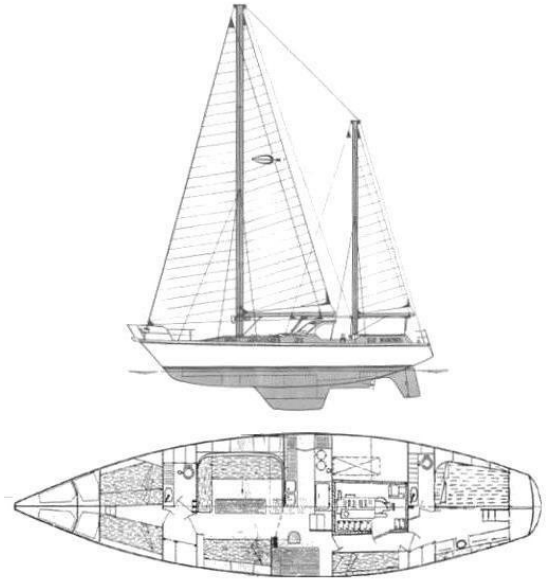


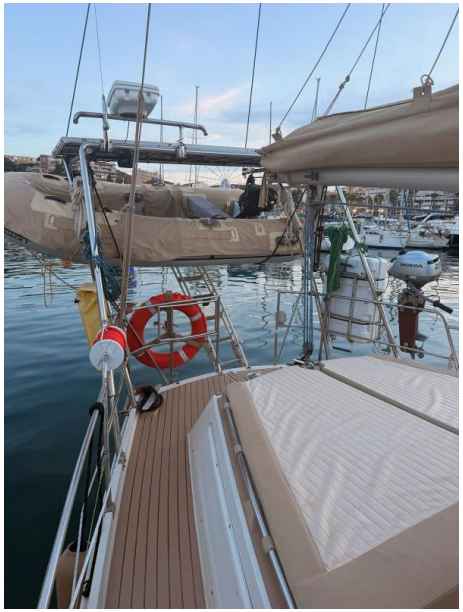
















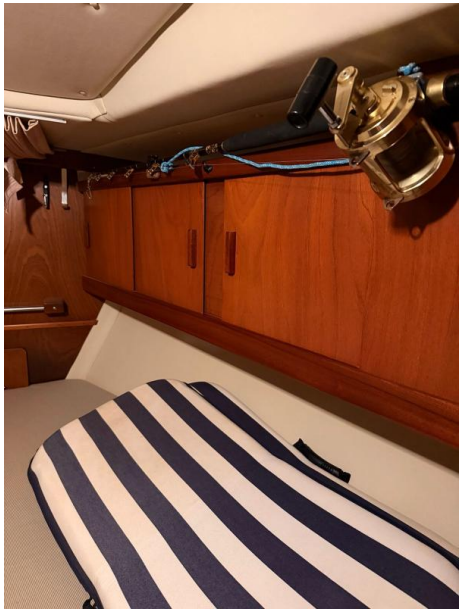




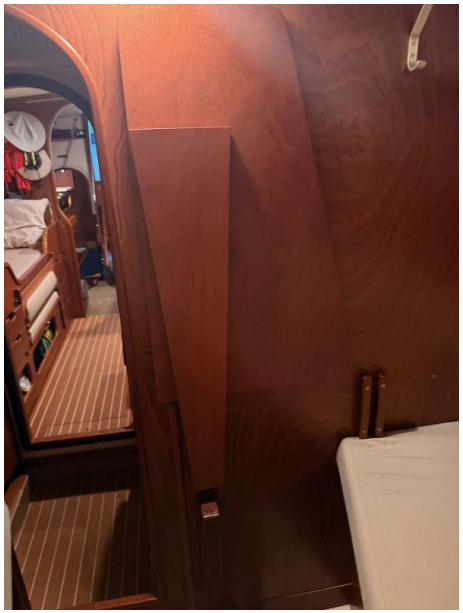




















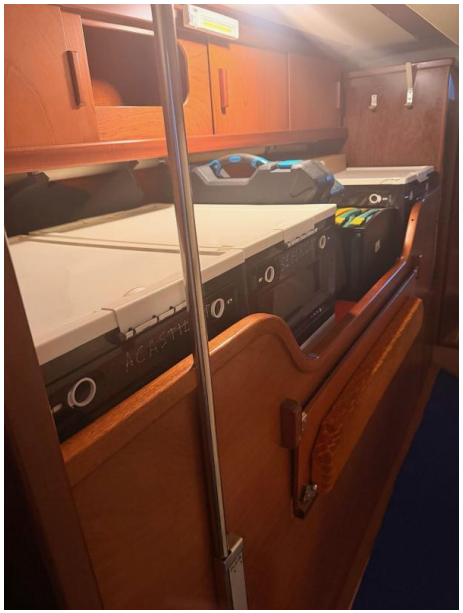


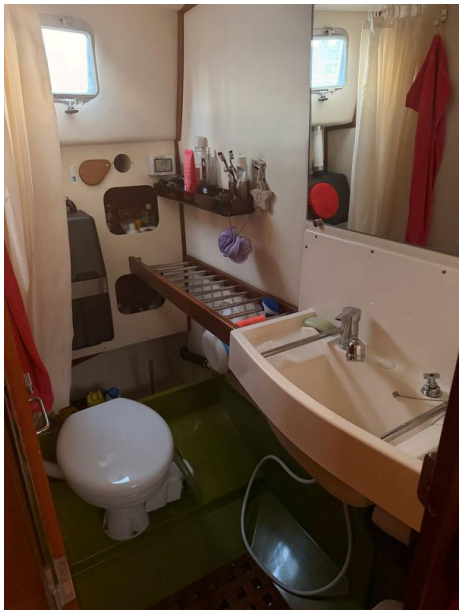


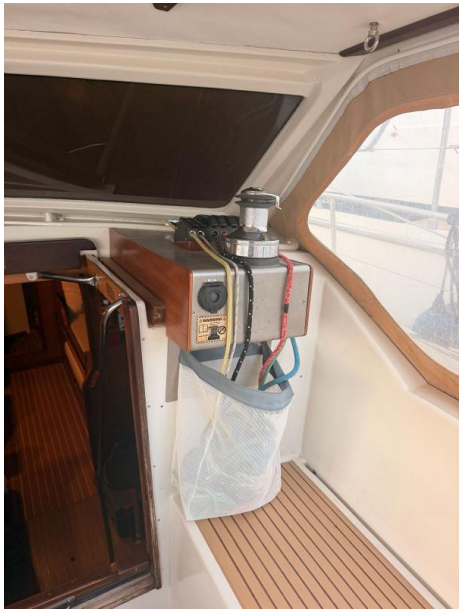












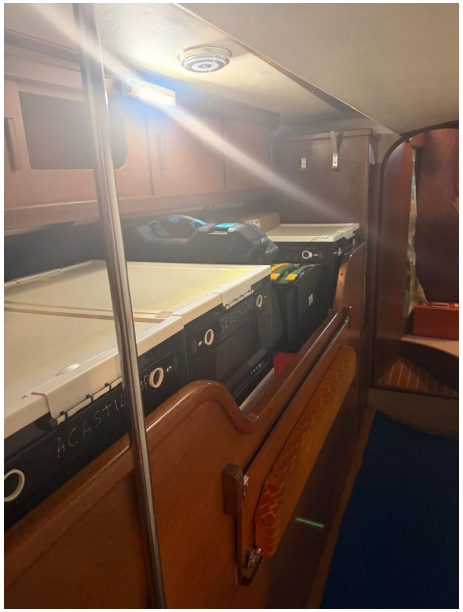





LÖSCHDECKE
FIRE BLANKET
COUVERTURE ANTI-FEU
Gill





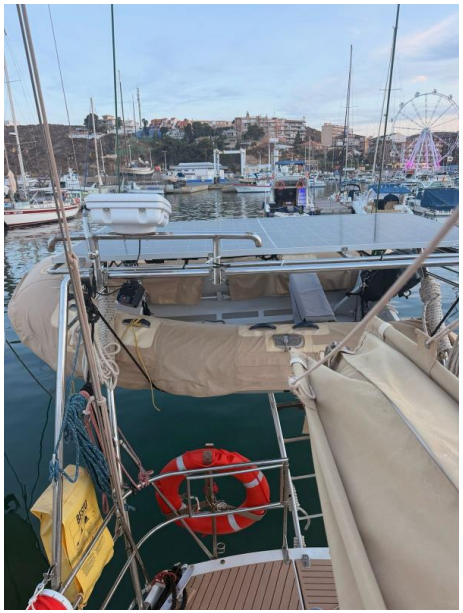


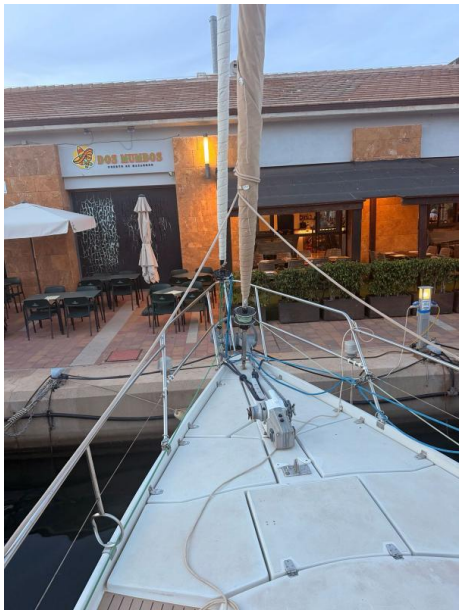



STARPOD

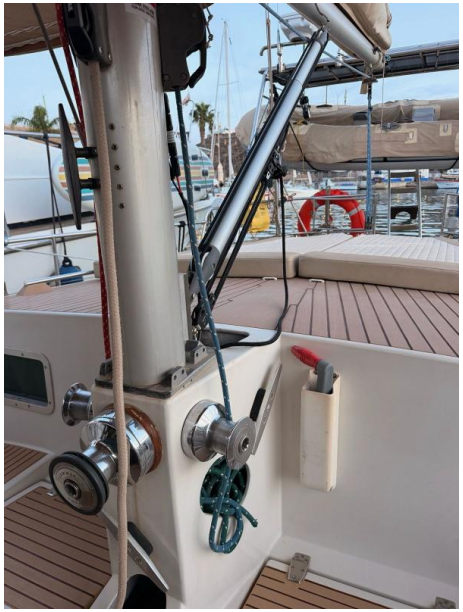


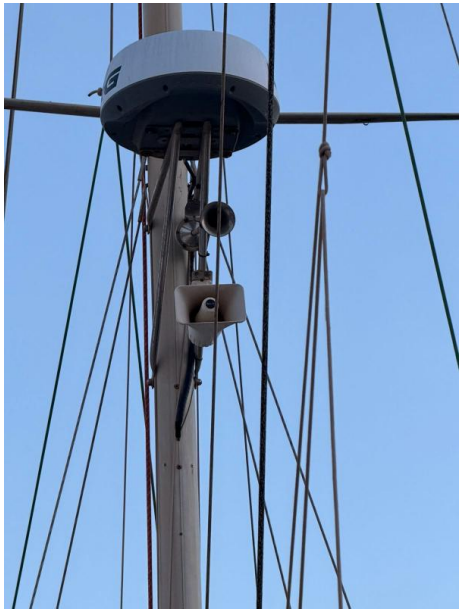


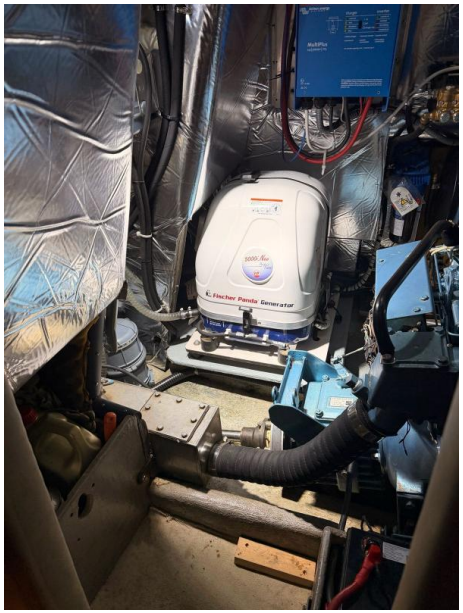


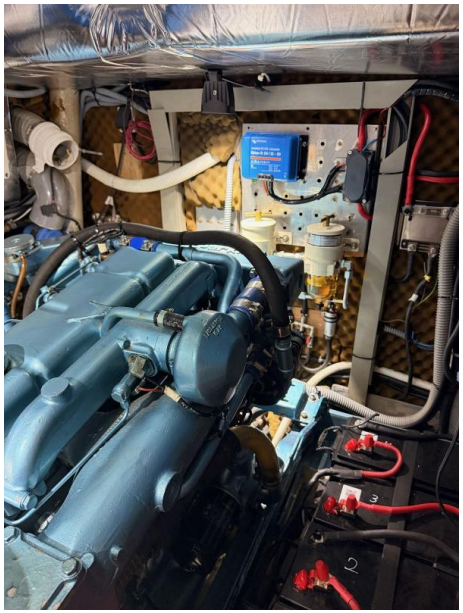

DOS HUMBOS

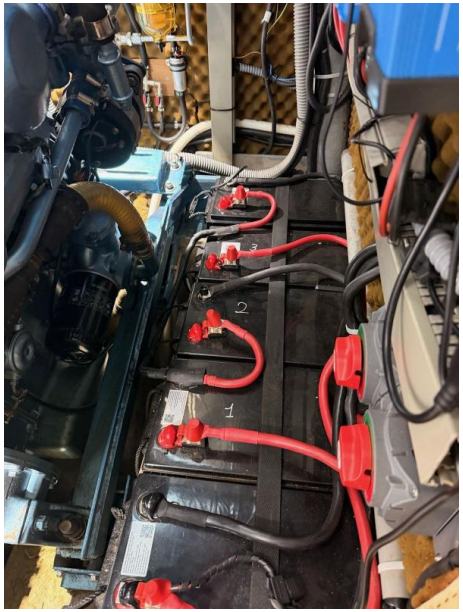












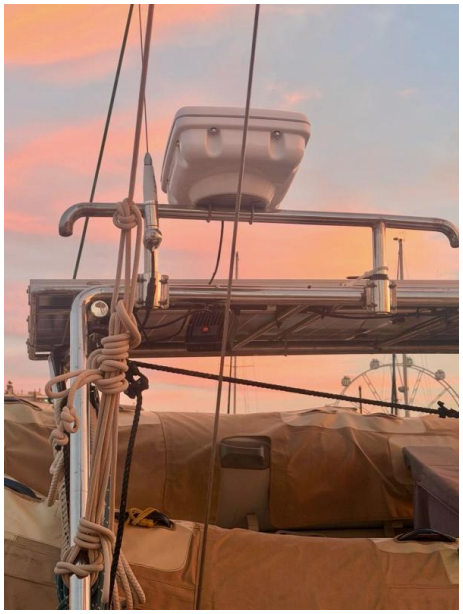









battery balancer
blue smart charger
SmartSolar charge controller
MPPT 100 I 50




B&G
7.3
17.2
17.6
31.1
28.8
165