



LAGOON 450 | CONSTRUCTEUR: LAGOON | LONGUEUR: 13,96 M

VOYAGE 4 ÉTOILES

Même concept général, avec un peu plus de tout : le Lagoon 450 est une sage évolution du 440. Un catamaran de croisière taillé pour aller loin dans d'excellentes conditions. Pas question de se priver du confort terrestre : à bord, vous ne manquerez de rien !

TEXTE ET PHOTOS EMMANUEL VAN DETH

On peut discuter pour savoir s'il est bien fondé de partir en mer avec un écran plasma, une connexion Internet, un lave-linge et un lave-vaisselle. Bref, d'emmener sur l'eau les commodités de la maison. Une exigence qui se traduit par beaucoup de poids supplémentaire. Et par une grosse dépense d'énergie quotidienne imposée par des équipements spécifiques nécessitant davantage d'électricité et constituant autant de sources de pannes potentielles. Mais les faits sont là : le chantier Lagoon, spécialiste du cata tout confort, a diffusé 430 de ses modèles 440 en six ans, soit deux fois plus que ses concurrents les plus proches. Les plaisanciers amateurs de grande croisière – car la grande majorité des clients du chantier ont un projet de voyage – réclament pour la plupart du bien-être, encore du bien-être, toujours du bien-être. Lagoon l'a bien compris et son nouveau 450, dévoilé lors des salons d'automne, conserve les mêmes

options architecturales que son prédécesseur : nacelle panoramique, poste de barre surélevé avec contrôle des manœuvres, cockpits dégagés, cuisine et cabines immenses. Aux architectes de se débrouiller pour qu'il avance correctement !

PERFORMANCES

- **Construction.** Le chantier a retenu un sandwich balsa polyester pour les œuvres mortes. Sous la flottaison et sous la nacelle, on retrouve du monolithique bien costaud. Idem pour les contre-moulages. Les cloisons, en contreplaqué, sont stratifiées ou collées.
- **Carènes.** Les architectes Marc Van Peteghem et Vincent Lauriot-Prevost, habitués aux coques ultrafines des coursiers océaniques, ont dû composer avec les exigences de confort intérieur : les carènes sont donc relativement larges à la flottaison – ce qui est préjudiciable à la vitesse –, mais rondes pour réduire autant que faire se



SA PLACE DANS LE PAYSAGE NAUTIQUE

Son impressionnant volume se traduit fatalement par un déplacement élevé. Difficile dès lors de le comparer avec un Outremer 45. Plus bas de franc-bord et sensiblement moins large, le racer de Gérard Danson est en effet... deux fois plus léger ! Le coup de force de Lagoon est de parvenir à tenir des prix très serrés au regard du confort proposé – d'ordinaire, un voilier se vend en effet au poids, sauf unités très légères taillées pour la course. Sans complexes et pour moins cher, le 450 en donne presque autant que des catamarans plus grands que lui comme le Salina 48, le Léopard 46 et le Nautitech 47. Un succès assuré : à l'issue de son premier salon, 58 exemplaires de ce nouveau Lagoon étaient déjà commandés !



Le cockpit, protégé par un imposant bimini rigide, peut se transformer, au mouillage, en salon de pont grâce à des toiles amovibles. Un autre cockpit est aménagé devant le rouf.

POIDS: 15500 KG | TIRANT D'EAU: 1,31 M | PRIX : 424580 €

peut la surface mouillée. La nacelle, haut perchée, ne tapera que par très mauvaise mer de face.

- **Appendices.** Pas de dérives sabres sur les Lagoon. Le chantier préfère la robustesse, la simplicité et le tirant d'eau très modéré des ailerons fixes. Lesquels n'offrent un rendement satisfaisant aux allures près du vent qu'au-dessus de 6-7 nœuds.

- **Grément.** 23,05 m de tirant d'air, ce n'est pas rien ! Pour propulser les 15 tonnes à vide du 450, les architectes n'ont pas hésité à le toiler largement. Soit 134,3 m² contre 114,9 pour le 440. Il faut bien ça pour gommer les 3 tonnes supplémentaires.

- **Au près.** Peu de vent pendant notre sortie, mais le 450 fait plutôt bonne figure. Certes, par 7-8 nœuds, il ne peut caper mieux qu'à 40° du vent malgré les points de tire du génois bien rentrés et dérive un peu faute d'un plan antidérive efficace, mais le GPS affiche 4,7 à 4,9 nœuds. Pas mal.

- **Au débridé.** Ecoutes légèrement choquées pour évoluer à 45-50° du vent, on parvient à accrocher les 5 nœuds. Un cata typé performances de même taille, comme un Outremer ou un Freydis, marcherait 2 nœuds plus vite dans ces conditions légères.

- **Au portant.** Faute de gennaker, notre vitesse plafonne à 4 nœuds.

- **Motorisation.** En série, Lagoon monte des Yanmar de 40 ch, qui nous ont semblé nettement suffisants. On peut commander deux moteurs de 54 ch. Les deux réservoirs de 500 litres assurent une autonomie très importante. Un plus évident lors des navigations hauturières... et la garantie de produire de l'énergie.

AGRÉMENT DE NAVIGATION

- **A la barre.** Sur le pont supérieur, le barreur maîtrise la bête : à défaut de sensations excitantes, la vue est excellente. Une banquette de 2,90 m et un bain de soleil sont aménagés sous la bôme. En revanche, pour accoster, il est souhaitable de disposer d'équipiers pour gérer les amarres vu l'éloignement des coques depuis le poste de barre.

- **Ergonomie du cockpit.** Le cockpit en U est assez grand pour accueillir dix adultes. En revanche la table extérieure (100 x 50 cm) paraît presque petite. Pas grave, on peut la troquer contre celle du carré. La zone couverte comprend également une large banquette de 1,92 x 1,10 m. Pour réduire bruits et vibrations, le groupe électrogène est repoussé à l'avant. ●●●



... **Protection de l'équipage.** Le bimini rigide coiffe complètement le cockpit. On peut commander des protections latérales. Par temps chaud, une partie du toit, orientable, fait office d'écope et aspire de l'air frais. Cette ouverture permet au barreur de surveiller la poupe bâbord.

• **Manœuvres.** Elles se concentrent devant le poste de pilotage. Un winch électrique est dédié aux drisses. Les deux autres, plus à l'extérieur, gèrent les écoutes de voiles d'avant.

• **Circulation.** Pas d'obstacles sur les larges passavants qui mènent au cockpit avant et aux deux trampolines. De chaque côté, l'arrière du rouf a été creusé pour y loger l'escalier. Soit deux accès bien étudiés vers le poste de pilotage.

• **Accès à l'intérieur.** Le chantier a dû jouer la carte du compromis : ne pas surélever exagérément le poste de barre sans limiter la hauteur de la porte d'accès. La solution ? Une arche discrète et bien sûr un accès cockpit-intérieur de plain-pied. On aurait préféré une voûte un peu plus large pour économiser quelques « boums-la-tête ».

À L'ESCALE

• **Mouillage.** Un guindeau de 1700 W à axe vertical se charge de remonter le mouillage. L'ancre reste en place sous la poutre avant. La patte-d'oie textile est à poste, prête à soulager la chaîne. On compte huit taquets bien disposés pour amarrer le bateau. Les jupes sont équipées de marches et d'une plate-forme de bains, à ras de la surface de l'eau. Idéal pour embarquer dans l'annexe.

• **Rangements techniques.** Local technique, deux grands coffres, volume aménagé pour réfrigérateur supplémentaire, poubelle, passe-plat... il ne manque rien. Le chantier, rompu aux exigences de la location et des grands voyageurs, a privilégié les montages simples et toujours accessibles. C'est plutôt du côté de l'équipement que la maintenance devra être suivie.

CONFORT

• **Carré.** Les hublots verticaux alourdissent la silhouette et n'améliorent pas le fardage, certes, mais que de volume ! Autres avantages : les rayons solaires ne pénètrent pas à l'intérieur, et les hublots ouvrants offrent une aération maximale. La hauteur sous barrots de 2,05 m participe au sentiment de confort, ainsi que la grande table – 141 x 81 cm.

Hauteur sous barrots de 2,05 m avec, en sus, la vue panoramique imprenable, l'équipage est gâté... La table est interchangeable avec celle du cockpit.



Toutes les cabines sont concentrées dans les coques, cinq marches plus bas que la nacelle. les couchages sont de 1,60 m, soit 20 cm de plus que le standard.

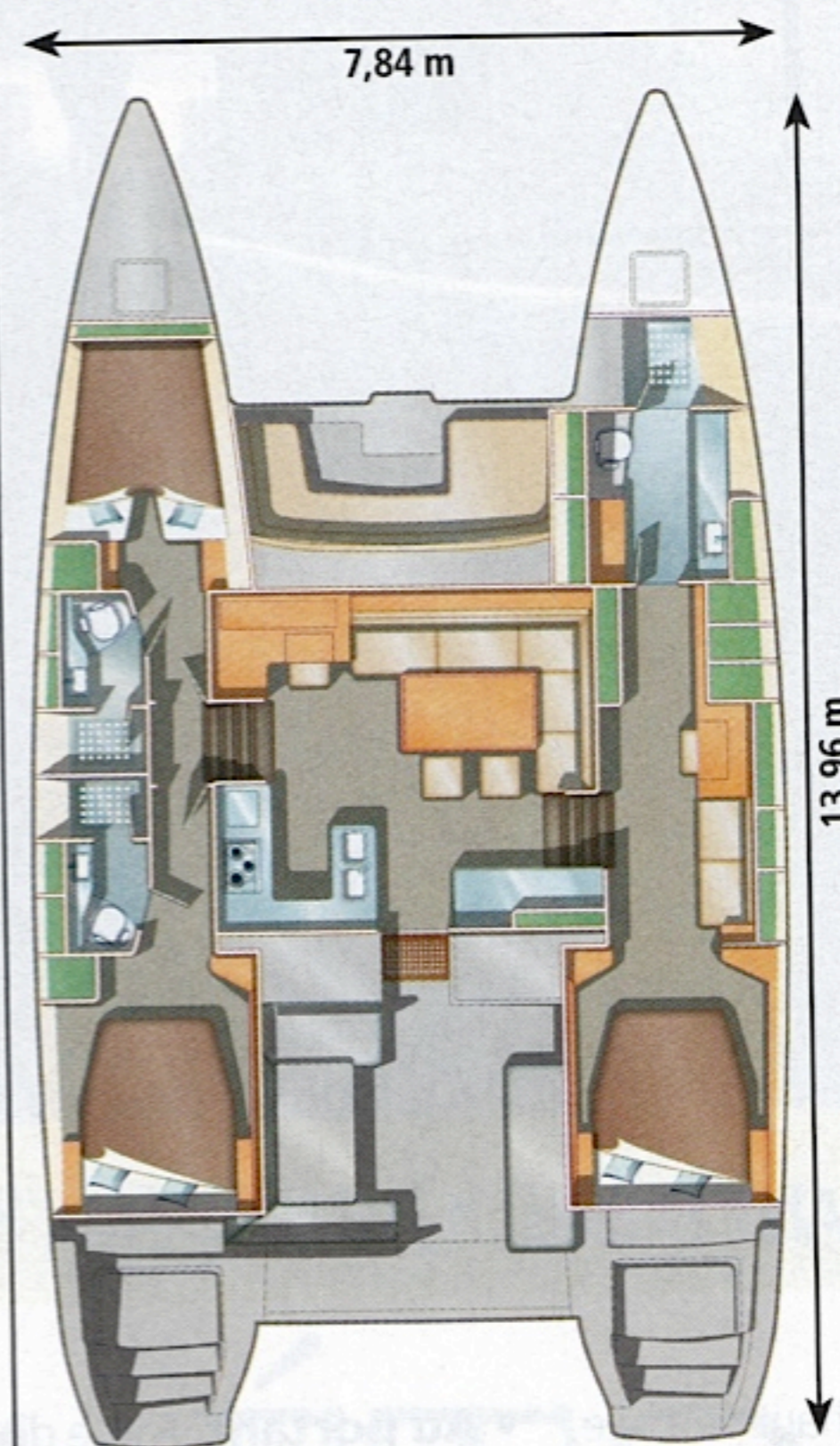
• **Couchages.** Trois ou quatre cabines. Les cabines arrière, communes aux deux versions, offrent un couchage de 2 x 1,60 m, quatre hublots dont trois ouvrants. Et plein de rangements. La coque tribord de la version propriétaire fait l'impasse sur la cabine avant au profit d'un grand bureau.

• **Cuisine.** Agencée en U, sur bâbord, du coup, le cuistot ne gêne pas la circulation de l'équipage dans la nacelle. La baie vitrée s'ouvre et fait office de passe-plat vers le cockpit. Réchaud trois feux, grand réfrigérateur, double évier, beaucoup de rangements...

• **Toilettes.** Pas de jaloux, chaque cabine dispose de son coin toilette. Contrairement au 440, les douches sont ici séparées. La version propriétaire en donne plus, avec une véritable salle de bains aménagée dans l'étrave.

• **Table à cartes.** Un véritable coin navigation avec un vaste plan de travail en L de 1,49 x 0,56 m, et une position parfaite avec vue sur les étraves, face à la route. Côté finitions, les boiseries en contreplaqué Alpi chêne clair et les contre-moullages blancs mettent en valeur les planchers sombres, en noyer stratifié. ■

ÉLÉMENTS DE COMPARAISON	LAGOON 450	SALINA 48	OUTREMER 45
Longueur de coque	13,96 m	14,30 m	13,70 m
Longueur de flottaison	13,38 m	13,81 m	13,60 m
Maître-bau	7,84 m	7,70 m	7,20 m
Tirant d'eau	1,31 m	1,10 m	0,7/2,2 m
Poids	15 500 kg	11 064 kg	7 225 kg
Voilure au près	134,3 m ²	136 m ²	106 m ²
Grand-voile	82,5 m ²	80 m ²	73 m ²
Génois	51,8 m ²	56 m ²	33 m ²
Gennaker	105 m ²	150 m ²	150 m ²
Spinnaker	190 m ²	180 m ²	180 m ²
Motorisation	IB 2 X 40 ou 54 ch	IB 2 X 40 ch	IB 2 X 29 ch
Eau douce	350 ou 700 l	700 l	440 l
Carburant	1000 l	350 l	240 l
Architectes	VPLP	Berret-Racoupeau	Gérard Danson
Constructeur	Lagoon	Fontaine-Pajot	Outremer Yachting
Année de lancement	2010	2007	2000
Prix de base	424 580 €	517 600 €	473 616 €
ESSAI DANS BATEAUX		594	507



Prix standard

Propriétaire : 424 580 €.

Principales options : version Charter 4 cabines, 4 toilettes : 430 560 €.

Finition Essential avec bossoirs, winch électrique, batterie supplémentaire... : 23 601 €.

Finition Cruising avec, en plus électronique, grément de gennaker... : 29 168 €.

Gennaker : 7 961 €. Supplément pour grand-voile à corne : 536 €.

Hélices tripales repliables : 2 990 €.



LE BILAN

Une bonne surprise sur l'eau : même par tout petit temps, le Lagoon 450 marche comme un honnête monocoque de même longueur, les sensations de barre en moins. Le catamaran prendra sa revanche au portant par bonne brise, où il pourra tenir des moyennes de 9-10 nœuds. Forte capacité de charge, absence de gîte, confort exceptionnel en mer comme au mouillage, c'est le voilier idéal pour ceux qui rêvent de passer une année sabbatique, ou plus, sur l'eau.