

↓
Le 450S a confirmé dans la grosse brise et la mer formée les bonnes dispositions dont avait fait preuve la version flybridge dans le médium.



Lagoon 450 S

La timonerie SporTop : 100 milles pour tester cette évolution significative

Constamment à l'écoute des tendances du marché, le chantier Lagoon propose l'évolution SporTop pour ses catamarans 52' et 450. Elle est destinée aux familles voyageuses qui préfèrent un poste de barre plus proche de la zone de vie principale du bateau. Nous avons saisi l'occasion d'une livraison en Méditerranée de cette nouveauté 2015 pour nous glisser à bord. De La Rochelle jusqu'à Arcachon, c'est parti pour 117 milles de cavalcade salée !

Texte : Philippe Echelle
Photos : Philippe Echelle/
Nicolas Claris

FLY OU SEMI-FLY ? **UNE QUESTION DE CHOIX ET DE PROGRAMME**

Les visiteurs du festival de la plaisance de Cannes ont découvert en avant-première le nouveau 52 S, ceux du Grand Pavois ont fait de même avec le 450 S ; ces deux modèles intègrent le nouveau concept de barre SporTop. Il s'agit là d'une évolution plus importante qu'il n'y paraît, parce que Lagoon ne nous avait pas habitués à proposer une alternative au flybridge depuis l'apparition du 440 ; mais surtout parce que cette disposition entraîne des modifications techniques et ergonomiques substantielles qui influent sur le

comportement et l'utilisation du bateau. Le chantier a également profité de ce lancement pour procéder à un restyling intérieur partiel qui concerne les deux versions flybridge et SporTop.

LA TIMONERIE SPORTOP : UN CLASSIQUE REVISITÉ

Lorsqu'en 2004 le 440 vulgarise le flybridge sur un catamaran de taille moyenne, il s'agit presque d'une révolution ; le succès auprès du public se confirme et encourage Lagoon à généraliser cette architecture sur toutes les futures unités de plus de 45' (560-620-52-450), seuls le 420, le 400 et le 39' s'en dispensent.

Le SporTop arbore dans le petit temps un grand Code 0 à fort recouvrement en membrane D4, efficace ! On distingue sur l'avant du flotteur la nervure créée par le remodelage 2015.



En version SporTop, la bôme est plus basse de 70cm tout en conservant la même surface de voile.



Si la formule est plébiscitée par les utilisateurs de grands multicoques, cela semble moins systématique pour les propriétaires d'unités de taille intermédiaire, Lagoon parvient pourtant à l'imposer. Le flybridge crée évidemment un espace de vie supplémentaire au point de vue panoramique surprenant. Bien adapté à la croisière estivale, ce belvédère marin peut aussi apparaître comme un obstacle à la communication pour des équipages familiaux au long cours dont les quarts s'effectuent en solitaire et qui veulent rester en relation de proximité. D'autres objections sont émises concernant la position élevée du vit de mulet qui rend acrobatiques les accès au point d'amure de la drisse de GV et au lazy-bag. Fardage et poids supplémentaire dans les hauts constituent aussi des réserves qui, si elles ne disqualifient pas la formule, en limitent probablement l'indication aux usages vacanciers, charters et aux unités XXL. Les performances et la fiabilité des winches électriques, les améliorations constantes des textiles et de l'accastillage (treuils captifs de chariots de GV, par exemple !) ont rendu cette architecture possible et même agréable, mais n'ont pas supprimé la coupure qu'elle établit avec la nacelle. Ce point a conduit Lagoon à proposer le concept SporTop. Principalement dédiée aux croiseurs et aux familles

globe-flotteuses, cette offre complémentaire est totalement pertinente.

UN ACCÈS AU MÂT ET À LA GRAND-VOILE AISÉ

Le nouveau poste de pilotage est implanté dans une alvéole suspendue au-dessus du cockpit au niveau du pont de flotteur. Séparé, bien que très proche du cockpit, il offre aussi un accès direct au mât et au bain de soleil supérieur via un escalier solide dont les marches servent d'assise pour les réglages. La main courante qui se prolonge vers le sol assiste efficacement tous les déplacements. La conception du garde-corps mobile extérieur est discutable, surtout son dispositif de fermeture, qui semble provisoire. La navstation regroupe autour d'une barre à roue de grand diamètre (c'est bien !) l'ensemble du plan de pont, les commandes et tableaux moteurs ainsi que l'écran de navigation (sans doute pas assez vertical, les gouttes de pluie interagissent sur les menus !). L'accès au toit du roof par une volée de marches sécurisée et de multiples prises pour les mains est facilité par un capot coulissant dans le hard top. Au pied de mât, tout est à portée de l'équipier, les passages de drisses sont clairs et il est aisé de contrôler le bon cheminement



L'accès au mât par une volée de marches directes à partir du poste de pilotage sécurise bien ce déplacement, les ailerons constituent l'arme fatale pour les zones à marées ou à corail.



Les jolies lumières d'un petit matin d'automne sur la barre d'entrée du bassin d'Arcachon après une navigation rapide depuis la Rochelle.

des bosses de ris (en continu), le réglage des lazy jack ou d'aider au ferlage des plis de grand-voile lors de l'affalage. La fermeture du lazy-bag est à hauteur d'homme (très confortable !), cependant, le lazy lui-même manque de tenue et faseille dans la brise. Une toile renforcée semble indispensable et une saisie pratique sous voile.

**AMÉNAGEMENTS :
RESTYLING ET QUALITÉ PERÇUE FLATTEURS**

La collaboration avec Nauta Yacht continue de porter ses fruits ; le très international cabinet de design italien, qui travaille aussi avec Green Marine, Gunboat, Bénéteau et des dizaines de constructeurs de yachts dans le monde, a contribué à une petite révolution de style sur cette génération de Lagoon. Les volumes sont nets, l'architecture intérieure tendance, mais pas ennuyeuse. Le mobilier, riche de solutions imaginatives et de rangements pratiques, ne sature jamais l'espace. Le choix de l'Alpi (stratifié de bois à partir d'essences sélectionnées selon des critères environnementaux) permet d'obtenir une finition et un grain superbes. L'aspect contemporain des parements, la présence de filets décoratifs et l'harmonie des teintes utilisées composent une atmosphère séduisante à laquelle les clients de la marque comme les observateurs sont sensibles. Les assemblages irréprochables et le soin du détail participent à une perception positive des intérieurs Lagoon. L'absence de contre-moules rapportés visibles, la qualité des sols, la présence de moquettes (en option) dans les coursives, le choix et le goût des éléments décoratifs semblent avoir mis le sur-mesure à la portée des unités de série.



↑ *Les liaisons entre la timonerie, le cockpit et le toit du roof sont fluides, sécurisées par de nombreux points d'appui et un garde corps solide.*



↑ *Testée dans les conditions agitées d'un coup de vent d'automne, la nouvelle timonerie SporTop s'est avérée pratique et confortable. Excellentes transmissions de barre et efficacité des safrans.*

La solidité des parties mobiles (tiroirs, abattants, portes, poignées) est rassurante. La cuisine a été repensée, l'îlot central, ayant migré vers la descente bâbord, crée une nouvelle disposition en U qui aère l'espace et met la robinetterie à l'abri de la perte d'équilibre d'un équipier. L'ouverture d'un élément de la baie coulissante dégage l'accès au meuble desserte utilisé comme passe-plats vers la table de cockpit et facilite la convivialité avec le coq. Vaste plan de travail en Corian, réfrigérateur très efficace à ouverture dans l'axe de la marche (ce qui évite de tout renverser lors d'un mouvement dynamique latéral), four intégré, logements à bouteilles et éviers double bac constituent les atouts culinaires du 450 S. La grande poubelle est logée à l'extérieur dans un meuble de transition carré-cockpit ; facile d'accès, cette solution est plaisante et évite de faire se côtoyer gastronomie et reliefs de la table. La silhouette bénéficie du remodelage du bordé intérieur, de même que l'accès aux lits des cabines avant. Cette élégante nervure casse la perception verticale du bordé, allonge visuellement le panneau et crée un accès latéral au couchage type island bed.

117 MILLES D'ESSAI SPORTIF POUR LE 450 S

De La Rochelle à Arcachon, il y a 117 milles, ce qui constitue une bonne piste d'essai ; un test reste toujours une expérience limitée à bord d'un bateau neuf, mais le récit de la réalité de l'expérience sur l'eau permet au lecteur de partager les sensations de l'essayeur. Dans le cas du Lagoon 450, on relira avec intérêt l'essai de la version flybridge réalisé dans des conditions plus légères qui mettent en valeur les performances dans le médium (MMag no 144 de janvier 2011). La navigation avec la version SporTop s'est déroulée dans des conditions soutenues qui complètent de manière intéressante les observations de 2011. L'appareillage de La Rochelle s'effectue au lendemain de la fermeture du Grand Pavois, après une nuit perturbée par le passage de grains. Le vent d'ouest-nord-ouest de 25 nœuds lève une mer courte et cassante dans le chenal de sortie. Il est 16h30, les conditions sont propices à un essai moteur en situation réelle si nous voulons franchir le pertuis d'Antioche avant la nuit. Notre route nous fait passer à 2 milles au nord de la pointe



↑ La proximité entre la nav station et la zone de vie principale du navire sera appréciée par les équipages familiaux.



↑ La nouvelle disposition en U de la cuisine est pertinente. Le restyling 2015 inclut aussi des plafonds de roof en toile tendue d'un très bel effet.

de Chassiron qui marque les parages (mal pavés) de l'île d'Oléron et permet d'accéder à la mer libre. Les 10 premiers milles sont donc accomplis avec mer et vent de face. Les 2 x 57 CV couplés aux hélices tripales repliables se révèlent étonnamment puissants et discrets. La qualité des silent-blocs contribue au confort sonore et à l'absence de vibrations, mais les 4JH57 sont par eux-mêmes peu bruyants, leurs émissions de fumée et d'odeurs peu ou pas du tout perceptibles. Ces blocs 4 cylindres de 2,2 l de cylindrée sont installés sur leur sail drive en position retournée. Munis d'une rampe d'injection commune, leur poids avec la transmission est de 264 kg. Au deux tiers du régime (environ 2500 t/min), la vitesse est supérieure à 8 nœuds et la motricité des hélices tripales repliables reste remarquable dans ce chaudron agité. Plus nous avançons vers la sortie du pertuis, plus la houle se forme ; en mer ouverte, c'est un festival de trous et de bosses escarpés sur des fonds de 20 m. Chargé de 900 l de gasoil, j'appréhendais un peu cette première partie ; inquiétude sans fondement ! Notre progression est rapide, souple et presque confortable, malgré des conditions agitées. L'agilité du 450 à cette allure me surprend ; peu de chocs sous la nacelle, peu de résonance moteur sous le bimini, il est possible de se parler sans élever la voix, cette motorisation moderne et discrète est une vraie réussite. Nous envoyons la grand-voile à 1 ris avant d'abattre. L'absence d'écarteur de bôme oblige à plus de vigilance pendant le début du hissage ; les premières lattes ayant franchi les lazy, le winch électrique Harken puissant peut ensuite s'exprimer. Le système de prise de ris par bosse unique est au point et rend la réduction facile (dommage qu'une frottement en sortie de bôme use la gaine, côté vit de mulet). La sangle d'amure de guindant est trop faible (elle lâchera d'ailleurs, remplacée par un transfilage), ces deux points mineurs peuvent empoisonner la vie, il est facile d'y remédier. L'utilisateur avisé ne manquera d'ailleurs pas de se munir de cravates en sangle pour soulager la bosse lors des longs bords sous voile réduite. Dès que la GV est propulsive, le bateau accélère et il



← Le remodelage du bordé avant intérieur permet un accès latéral appréciable au couchage.

faut réduire les moteurs, l'allure est immédiatement plus agréable, le catamaran mieux appuyé. L'envoi du génois est facilité par la bonne orientation du bout d'enrouleur (freiné sur le winch tribord) et la puissance du winch électrique d'écoute bâbord (ne pas oublier d'avancer le chariot pour adapter l'angle d'écoute à la réduction). Nous avons été généreux sur la surface déployée (3/4), mais ce réglage s'avère idéal et nous n'y toucherons plus. Cet équilibre procure une belle puissance, le bateau profite d'une bonne traction avant et d'une propulsion

LES CONCURRENTS

Modèle	Balance 451	Bali 4.5	Hélia 44	Leopard 44	Nautitech Open 46
Chantier	Balance	Catana	Fontaine Pajot	Leopard	Nautitech
Surface de voile en m ²	90	111	116	112	124
Poids armé en t	8,4	11,8	10,8	12,6	10,8
Prix de base en € HT	470 000 US\$	389 500	378 000	345 000	384 000

de GV efficace sans durcir la barre. La mer est lourde et croisée, car la bascule noroît n'est pas franche et hésite parfois en revenant temporairement dans l'ouest ; il y a donc deux trains de houle : l'un sur l'arrière tribord (de plus de 3 m de haut) et l'autre par le travers. Les grains sont chargés de pluie et de rafales à plus de 35 nœuds, mais notre 450' est à son aise. La glisse est réelle, et pendant 3 heures nous ferons plus de 11 nœuds de moyenne, le loch oscillant entre 9 et 14 nœuds ! Ce bon vent portant nous fait traverser l'estuaire de la Gironde à grande vitesse, la mer forte s'atténue ensuite. Pendant toute cette période, la barre n'a jamais été dure, son grand rayon, les liaisons par câbles, bien conçues et bien réglées, l'équilibre des profils de safrans favorisent un effet directionnel parfait. Les conditions étaient propices à des pertes de contrôle du pilote, mais ce ne fut jamais le cas pour l'excellent Brookes et Gatehouse installé logiquement à l'abri des projections d'eau (qui peuvent se produire sous le capot moteur !) et directement sur la bielle de connexion des safrans et non sur une jaumière où les efforts sont beaucoup plus importants. Au grand largue par mer formée (à la limite de déferler) et vent de force 7, le résultat mérite d'être noté !

La deuxième partie de la nuit sera plus paisible, mais nous arriverons tout de même à 6h du matin par le travers de la passe d'entrée du bassin, soit presque 10 nœuds de moyenne sur l'ensemble du parcours. Il y a maintenant 12 nœuds de vent et nous franchissons la barre (de jour, bien sûr !), surfant en sécurité sur les puissantes lames levées par ces fonds de 6 m. Pendant la traversée du bassin, je profite avec plaisir de la salle de bains de pacha de notre version 3 cabines. Claire, pratique, dotée d'accessoires solides et non agressifs, de rangements nombreux et de grands miroirs, elle est parfaite. La robinetterie de qualité, le sol latté chaleureux, la bonne ventilation et l'espace à profusion composent une prestation sans faute.

CONCLUSION

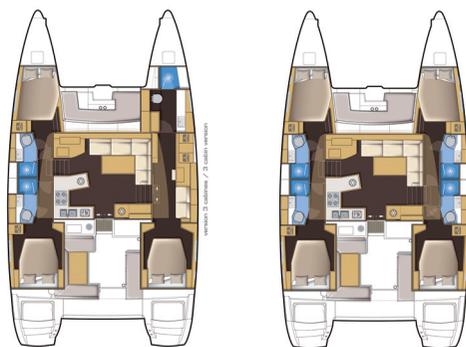
Ce test grandeur nature dans un coup de vent modéré a été très instructif. Le Lagoon 450 S s'est montré à son avantage dans ces conditions musclées et a fait preuve de qualités dynamiques réelles. L'équilibre de barre est appréciable, l'assiette longitudinale et l'agilité de franchissement étaient sécurisantes malgré une voilure généreuse et une vitesse utilisable toujours au rendez-vous. Pendant toute cette navigation, je me suis félicité de la disposition de la navstation. La banquette biplace est simple mais parfaitement ergonomique et on peut y rester de longues heures sans fatigue. La disponibilité fonctionnelle et la puissance de l'accastillage (winches électriques) sont remarquables et bien adaptées à un catamaran puissamment toilé. La position de barre est bonne. J'émet une réserve sur le hard top, qui coiffe un peu trop la navstation pour une bonne observation de la GV, et en lieu et place duquel je préférerais un saute-vent et une toile articulée mobile, mais je laisse cette appréciation aux futurs acheteurs. Le passage dans la mer formée à ces allures a aussi mis en évidence une stabilité rassurante avec des mouvements pendulaires très amortis. **Enjoy her !**

Les Yanmar 57CV common-rail sont silencieux, propres, discrets et puissants. Un superbe équipement mécanique, très performant avec les hélices tripales repliables



FICHE TECHNIQUE

- Architecte : VPLP
- Constructeur : Lagoon
- Design intérieur : Nauta
- Matériau : Sandwich balsa/verre/polyester process infusion.
- Résine anti-osmose en œuvres vives
- Longueur : 13,96 m
- Largeur : 7,84 m
- Tirant d'air : 22,33 m (au lieu de 23,05 m en version fly)
- Tirant d'eau : 1,30 m
- Poids léger armé : 15,5 t
- Surface de voile au près : 134 m2
- GV : 82,5 m2 (85 m2 avec option à corne)
- Génois enrouleur : 51,8 m2
- Code 0 : 93 m2
- Motorisation : 2 x 45 CV ou 2 x 57 CV
- Gasoil : 2 x 500 l
- Eau : 2 x 175 l
- Prix en euros HT : 365 750 en version propriétaire 3 cabines / 369 750 en 4 cabines
- Prix HT du bateau essayé : 520 328 euros
- Principales options/ prix HT en euros
- Pack Essential (bossoirs, réservoirs supplémentaires, coussins, batteries supplémentaires, balcons avant avec sièges, 1 winch électrique...) : 22 306
- Moquettes de cabines : 1 800
- Tapis de carré : 586
- Sellerie cuir : 1 430
- Gréement de spi/Code 0 avec bout dehors : 6 097
- Code 0 D4 : 13 578
- GV à corne : 308
- Commande de guindeau à la barre : 336
- 3 panneaux solaires de 120 W : 4 229
- Toiles de tour de cockpit : 2 749
- Tous winches électriques : 5 848
- Moteurs 2x57 CV (supplément) : 1 147
- Hélices tripales repliables : 2 252
- Batteries gel : 1 079
- Dessalinisateur 100 l/h Dessalator : 11 388
- WC électriques : 1 695 ou 2 269 selon version 3 ou 4 cabines
- Convertisseur 12/220 V 2000 W : 2 235
- Antifouling + primaire époxy : 2 348
- Mise à l'eau/mâtage : 11 256



Le pied de mât de la version SporTop est abaissé de 70 cm par rapport à la version flybridge

Le bimini rigide, une solution radicale qui masque partiellement la perception de la grand-voile (malgré la découpe plexi).

Les volumes arrière callipyges du 450 autorisent tout de même de belles performances dans la brise. Les sections généreuses des flotteurs tolèrent une charge importante (ne pas en abuser) en grande croisière.

Les renvois de drisses et bosses automatiques sont clairs. La circulation des bouts et leur identification visuelle est bien lisible.

Lagoon mise sur des voiles d'avant de petit temps high-tech (en option). Le Code 0 du 450 est proposé avec un grand recouvrement et en matériau composite D4 pour plus de puissance dans les petits airs.



Excellente position biomécanique des winches d'écoutes de Code 0, mais qui suppose un équipier disponible.

Le garde-corps mobile sécurise les occupants de la timonerie par mer agitée, mais la conception de sa fermeture est peu pratique.

La nouvelle timonerie SporTop est une réussite : la vision panoramique est excellente, la position de barre et de quart assis est très ergonomique. La disponibilité du plan de pont avec les winches électriques est remarquable.

Peu visible sur cette photo, le remodelage du bordé intérieur des flotteurs est un élément important du restyling 2015. Il améliore réellement la perception esthétique des flotteurs par l'avant et permet un accès island bed dans les cabines avant.

Le cockpit avant : un refuge apprécié même en navigation. Il surplombe une troisième étrave efficace qui casse l'énergie des vagues les plus agressives.



- ◆ Stabilité et sécurité dans la mer formée
- ◆ Efficacité des safrans et du pilotage automatique
- ◆ Timonerie agréable
- ◆ Plan de pont simple et lisible
- ◆ Accastillage puissant et de qualité (option winches électriques)



- ◆ Frottement des bosses en sortie de bôme et sangles de ris sous-dimensionnées
- ◆ Champs de CP non protégés
- ◆ Encore quelques bruits d'assemblages d'aménagements par mer formée
- ◆ Certaines options chères
- ◆ Conception du garde-corps mobile de timonerie