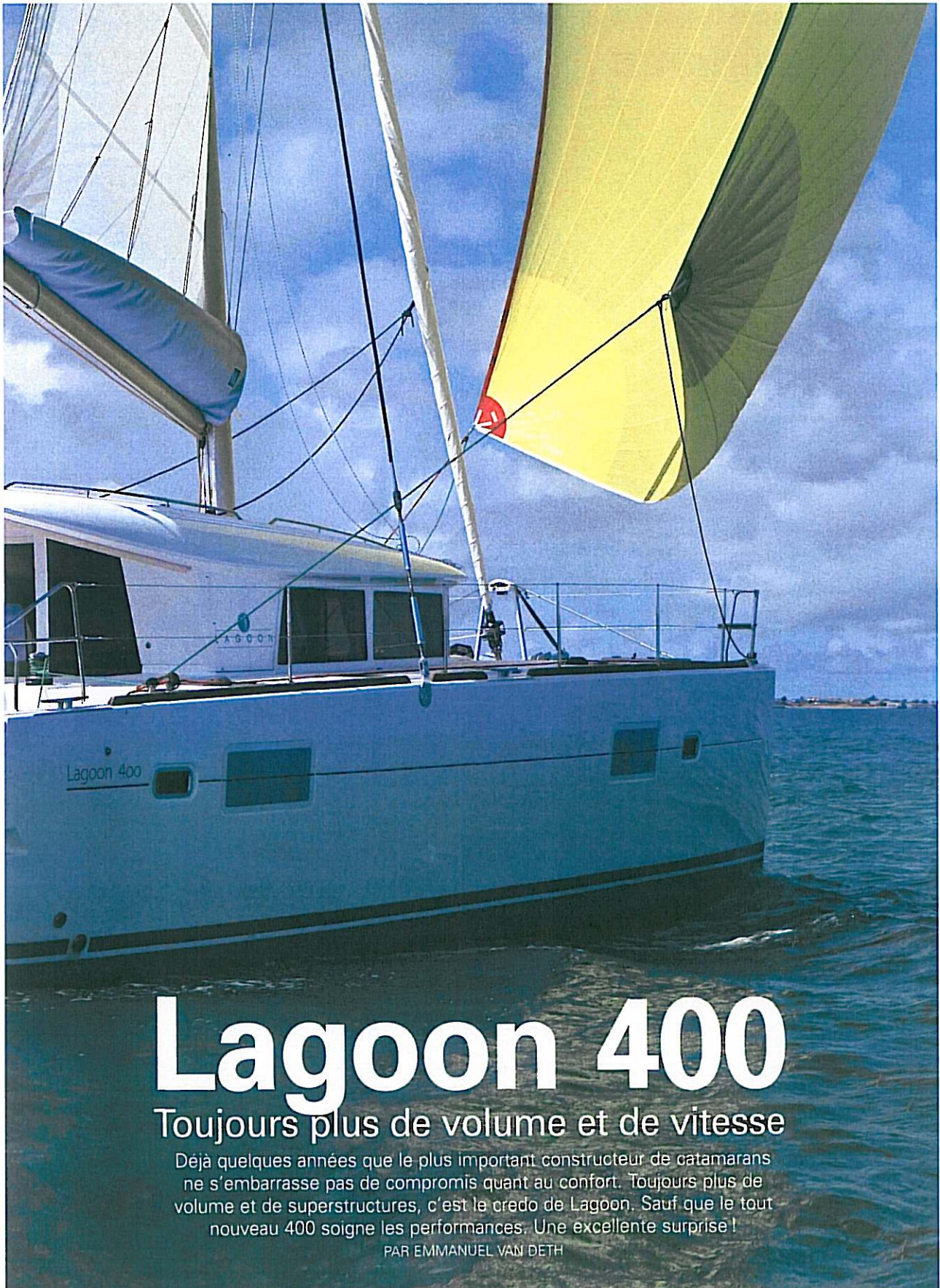


 **Catamaran** *Essai*

Pratique de disposer de deux étraves :
on peut amurer le spi au vent
pour mieux descendre au portant.



© DR. MICHEL JACQUES



Lagoon 400

Toujours plus de volume et de vitesse

Déjà quelques années que le plus important constructeur de catamarans ne s'embarrasse pas de compromis quant au confort. Toujours plus de volume et de superstructures, c'est le credo de Lagoon. Sauf que le tout nouveau 400 soigne les performances. Une excellente surprise!

PAR EMMANUEL VAN DETH



Franc-bord maximal pour le confort dans les coques, mais un gréement élané pour ne pas rester « tanké » par petit temps.

Masqués en blanc pour le design, ces immenses panneaux fixes apportent une lumière naturelle abondante dans les cabines. Il faudra veiller à ne pas faire porter les pare-battages à cet endroit.

Grande première: une grand-voile à corne sur un cata de grande série! Pour l'instant, cela reste une option. Un surplus de puissance maîtrisable grâce aux trois bandes de ris.



Encore une bonne trouvaille: le poste de barre pour deux personnes est aménagé à mi-hauteur. Le cockpit reste tout près et la visibilité est excellente sur les étraves et les voiles.



Le cockpit en T est parfaitement protégé par le toit rigide. La petite table est interchangeable avec la grande du côté (153 x 90 cm). Le modèle fixe en plastique est finalement plus pratique: les enfants mangeront à l'intérieur pendant que les parents prendront l'apéro dehors.

“La course au volume se traduit par un déplacement élevé... ma

Ilen impose! On ne peut qu'être impressionné par le gabarit de ce tout nouveau cata de 40 pieds. Rien à voir avec un Lavezzi 40: les coques sont beaucoup plus hautes et la largeur plus importante (7,25 mètres contre 6,50). Bilan, un devis de poids plutôt costaud, plus de 10 tonnes lèges contre 6 pour le Fontaine-Pajot. Du coup, le gréement, lui aussi, a poussé. Le profil à deux barres de flèche est plus haut que celui du Nautitech 44 contre lequel nous sommes amarrés. Bref, on a hâte de tester sur l'eau ce mastodonte. Marchera? Marchera pas? En tout cas, le dessous de la nacelle est bien caréné et la garde à la mer généreuse (de 55 à 70 cm). Voilà qui augure d'un bon comportement par mer formée. Pour l'heure, la mer est plate et notre cata manœuvre proprement

dans le port des Minimes à La Rochelle... en jouant sur les deux moteurs pour pivoter sur place, bien sûr. Mais les safrans seuls assurent également une bonne évolutivité.

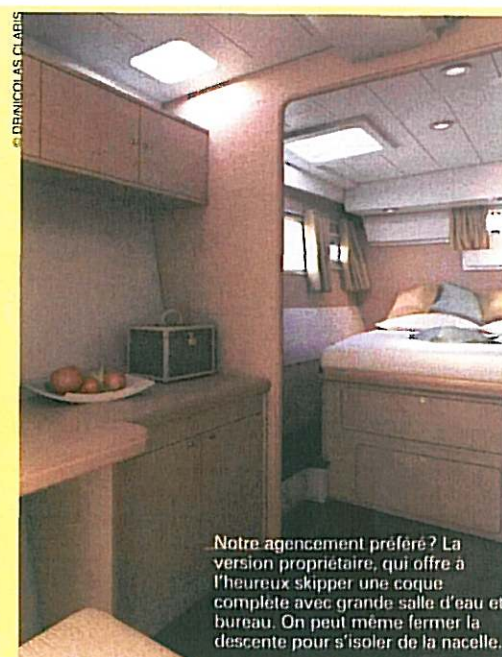
BONNE VITESSE AU PORTANT, MAIS CAP DÉCEVANT AU PRÈS

Prêt à envoyer la grand-voile? On se relève les manches pour hisser les 58 m² avec une drisse mouflée... Inutile: ce premier Lagoon 400 est équipé *full options*. Il n'y a plus qu'à faufiler la toile entre les lazy jacks en appuyant sur le bouton du winch électrique. Il y en a quatre en tout, en comptant celui dédié aux bossoirs de l'annexe. Toutes les manœuvres (écoutes, bossés de ris et autres réglages) reviennent vers le poste de barre installé à mi-hauteur, entre rouf et cockpit. Bonne visibilité, barre sensible,

protection assurée par un mini bimini amovible, banquette pour deux personnes: une réussite. Coup d'œil au gréement: notre grand-voile à corne promet de doper les performances. Génois déroulé, le verdict tombe. Le 400 marche bien au près et dépasse facilement les 5 nœuds alors que le vent atteint péniblement force 3. On navigue plus vite que la plupart des monos du plan d'eau, mais le cap n'est pas brillant: seulement 60° du vent. La faute aux ailerons fixes, qui n'égalent jamais le rendement d'une paire de dérives. Le vent nous lâche un peu, aussi décidons-nous d'envoyer le gennaker, soient 32 m² de surface de voile en plus. Et là, notre cata accroche les 5,4 nœuds par 6 nœuds de vent. Certes, les hélices à pales orientables y sont pour quelque chose, mais on ne peut qu'être surpris par



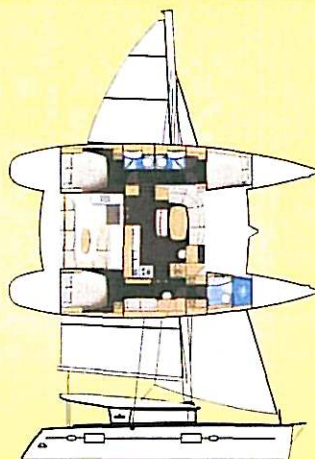
Tous les hublots sont verticaux : on profite de la lumière sans l'effet de serre, et l'aération est possible même par temps humide.



Notre agencement préféré? La version propriétaire, qui offre à l'heureux skipper une coque complète avec grande salle d'eau et bureau. On peut même fermer la descente pour s'isoler de la nacelle.

DES OPTIONS EN PAGAILLE

À 269 100 € en version propriétaire départ usine, le Lagoon 400 se révèle l'un des catas de 40 pieds les moins chers. À ce prix, s'ajoutent trois packs: l'Essential (16000 €), qui comprend l'électronique, deux batteries en plus, un circuit 220 V, la musique et une paire de bossoirs. Avec le pack Cruising (27 190 €), on gagne en plus un gennaker et son tangon, un winch électrique, les balcons avant et le bimini du barreur. Le pack Comfort, à 40 425 €, mise sur le tout électrique pour les winches, le radar et une instrumentation plus complète encore. Les autres options à retenir: le dossal' (14092 €), la GV à corne (478 €) et les moteurs de 40 Ch (3 429 €).



CARACTÉRISTIQUES LAGOON 400

Architectes	Van Peteghem/Lauriot-Prévoist
Chantier	Lagoon
Longueur hors tout	11,97 m
Longueur à la flottaison	11,45 m
Largeur	7,25 m
Tirant d'eau	1,21 m
Déplacement léger	10,22 t
Grand-voile	58,00 m²
Génois	37,00 m²
Motorisation	2 x 29 Ch D
Gazole	2 x 200 l
Prix	269 100 €
Contact	www.cata-lagoon.com

ON AIME: SON CONFORT EXCEPTIONNEL, SES BONNES PERFORMANCES AU DÉBRIDÉ. ON N'AIME PAS: LE CAP DÉCEVANT AU PRÈS SA SILHOUETTE UN PEU LOURDE.

is servi par un gréement puissant, le Lagoon 400 se révèle rapide."

l'aisance dans le petit temps de ce cata XXL. Cette voile légère qui s'amure sur un court bout-dehors est donc très efficace, mais la nuit, elle masque les feux de navigation. Le plan de pont propose un cockpit en U entièrement protégé par un toit en dur, une belle assise derrière le poste de barre, des passavants bien dégagés dont les chandeliers sont curieusement décalés à 30 cm à l'intérieur du cale-pied, et un rouf imposant bardé de hublots. Cependant, il manque une marche pour l'escalader facilement, ce rouf... On remarque les deux tabourets intégrés aux balcons avant. Les coffres sont répartis en pied de mât et dans le cockpit. Tout à l'arrière, deux jupes accessibles grâce à quelques marches. La nacelle surprend par sa luminosité. Contremoulages blancs, boiseries claires, sur-

face vitrée impressionnante (on espère que ces grands panneaux vieilliront bien et resteront étanches): pas de claustrophobie à bord. Le carré est évidemment au même niveau que le cockpit. La cuisine en L communique avec l'extérieur. Elle est bien équipée mais nous a semblé un peu chiche en rangements. L'avitaillement pourra toutefois être stocké sous les banquettes. La table à cartes, elle aussi en L, dispose de trois tiroirs et d'un tabouret. Pour les cabines, deux possibilités. Vous pouvez opter pour la version propriétaire qui vous réservera la coque tribord. Grand lit de 2,00 x 1,43 m avec un peu de dégagement sur les côtés et sommier à lattes, bureau et cabinet de toilette immense, vous y serez mieux que dans une suite d'hôtel! Et puis les rangements sont nombreux: sous le lit, dans les coffres, la per-

derie et les quatre équipets. La seconde configuration offre deux coques identiques, soient deux cabines et deux cabinets de toilette sur chaque bord. À noter: la couchette avant de 2,00 x 1,74 m peut se transformer en deux lits séparés. Pratique pour les enfants. Après le 420, le Lagoon 400 confirme l'évolution du cata de croisière à la française. Confort avant tout, sans pour autant sacrifier les performances. Certes, le cap au près n'est pas mirobolant, mais pour le reste, le contrat est rempli. Difficile de trouver un voilier de 12 mètres plus agréable à vivre en famille. Autre atout: le prix. C'est le même que celui du Lavezzi 40 de chez Fontaine-Pajot, à l'euro près. Ça ressemble à une déclaration de guerre en règle! À quand une confrontation sur l'eau? ■ EVD