

LAGOON 421

Le même en mieux !

Grâce à un nouveau dessin du bimini rigide qui prolonge désormais le roof, le Lagoon 421 est nettement plus agréable à l'œil que son prédécesseur.

Voilà la version revue et corrigée du 420. Avec ses lignes moins massives et ses carènes plus soignées sur le plan hydrodynamique, le 421 devrait s'imposer comme un des catamarans les plus diffusés du marché.

DIRECTEMENT ISSU DU 420

Vous vous souvenez du Lagoon 420 ? Lancé en septembre 2006, ce cata affiche sans complexe un roof massif et des coques au franc-bord très élevé. Bref, Lagoon a certainement signé avec ce modèle son bateau le plus typé confort. Un pari osé mais finalement payant, puisque 179 Lagoon 420 ont été construits en trois ans. Mais voilà, les temps changent, et les clients sont de nouveau plus sensibles aux performances sous voile et aux qualités esthétiques. Le chantier bordelais a donc

légèrement abaissé la hauteur des coques et éliminé le bimini rigide perché très haut au-dessus du cockpit. Le plan de voilure a également été boosté de 97 à 103,4 m².

POUR L'INSTANT, FINIS LES MOTEURS ELECTRIQUES

Le 420 s'est surtout fait remarquer par sa propulsion hybride,

issue de la technologie automobile. Au début de la production, tous les modèles sont équipés de la sorte, jusqu'à ce que le chantier revienne aux bons vieux diesels. La formule fonctionne, certes, mais les performances n'ont rien à voir avec la propulsion thermique : au moteur, peu de propriétaires sont prêts à se traîner à 6 nœuds quand on peut marcher à 9... Alors finie, la pro-

pulsion électrique ? « Un silence trompeur, s'amuse Yann Masselot, directeur commercial de Lagoon. Le 500 adopte un nouveau système hybride avec des moteurs plus puissants tandis que le groupe Bénéteau, avec l'appui de deux groupes industriels, teste un autre montage, actuellement à l'essai sur un Océanis. Soit trois formules qui fonctionnent ! Quant aux 70

« Dans le clapot court méditerranéen, le Lagoon 421 ne tape pas et affiche un cap honorable malgré l'absence de dérives. »

Lagoon 420 motorisés hybrides, on suit l'évolution et on assure le SAV malgré le dépassement de garantie. » Plus qu'un effet de mode écolo, ce sont les prochaines normes anti-pollution que tente de suivre le chantier.

MOINS DE TRAINEE

Les carènes du 420 étaient adaptées à la marche au... moteur ! Le chantier a en effet testé sur cette base un trawler équipé de deux moteurs de 75 CV en sail drive. Pas possible de monter plus gros dans les caissons arrière, et seulement 13 nœuds à fond : le projet est abandonné. Mais voilà, les voûtes très plates adaptées à la marche rapide au moteur « glougloutent » sous voile et traînent de l'eau. C'est pourquoi l'arrière des coques du 421 a été redessiné.

PLAN DE PONT : LA CONVIVIALITE AVANT TOUT

L'objectif du 421 est clair. Sur le pont, c'est priorité au farniente. Comparé au 420, le plan de pont est très proche, à l'exception du bimini. Ce dernier épouse désormais la courbe du roof, loin de l'effet soucoupe volante de la première mouture. Avantages : une silhouette générale plus flatteuse et une meilleure protection solaire. Le barreur, perché à mi-hauteur, profite d'une découpe dans le polyester. Protégé (option) par un cabriolet en toile, il est assis sur un banc assez long pour deux. La vision sur les étraves et sur le plan de voilure est excellente. Les trois winches (dont un 44 électrique livré en



Large escalier, grande échelle de bain : pas grand-chose à redire concernant les jupes arrière. On aimerait juste un rebord pour éviter aux masques, aux palmes ou encore à la vaisselle de glisser trop vite à l'eau.

série) reprennent toutes les manœuvres grâce à d'astucieux pouliages et retours. Enfin presque... Il y a bien un winch à bâbord pour border l'écoute de gennaker de ce côté. L'écoute travaille très en biais, mais ça fonctionne. Juste en dessous, l'angle vif du polyester ne nous a pas convaincus. Gare aux chocs par mer formée. Le cockpit est donc exempt de toute pièce d'accastillage. La barre d'écoute est surélevée sur le bimini. On peut se rassembler à 8 autour de la table décentrée sur bâbord de 154 x 81 cm. Le plateau peut être échangé avec celui du carré. Ambiance repas ou apéro sur la table basse, c'est vous qui voyez. On circule aisément sur les passavants bien plats pour accéder à la plage avant. Devant le mât, trois coffres et deux soutes sont au rendez-vous. On remarque la troisième « fausse » coque, sorte de rostre qui rappelle celui des Privilège. Du poids en plus, mais aussi un joli dessin en aile de mouette et du volume. L'ancre, sur son robuste davier, reste à poste sur cette poutre longitudinale. C'est également ici que s'amure le petit tangon du gennaker. Les deux trampolines paraissent tout petits, mais il est tou-

jours agréable de d'y allonger et de regarder l'eau défilier entre les coques. Pour les opérations de mouillage et d'amarrage, le chantier a prévu un guindeau vertical de 1 000 W et pas moins de 8 taquets de bonne taille.

IMPRENABLE VUE SUR MER

Accès de plain-pied, lumière à profusion et de l'air frais même par temps chaud : la nacelle est une réussite. Les vitrages sont discrètement teintés gris : fini le vert des précédents modèles. Grâce à la généreuse hauteur sous barrot (2,05 m près de l'entrée !) qui se prolonge loin vers l'avant, la circulation est fluide. Même avec un équipage nombreux (c'est-à-dire plus de huit



La fausse coque centrale réduit la surface des deux trampolines. Une configuration gourmande en poids, mais favorable à la rigidité de la plate-forme et à la capacité de stockage.



La grand-voile à corne améliore les performances par petit temps. Les loueurs opteront pour le mât court, plus rassurant pour les équipages inexpérimentés.

ESSAI

personnes), on ne se marche pas sur les pieds grâce à une importante surface de plancher. La cuisine jouxte le cockpit. Si bien qu'on a l'impression d'être dehors. Le plan de travail forme un L, intégrant cuisinière trois feux et deux éviers. Une batterie d'équipets haut perchés complète les placards. Possibilité de commander des éléments de confort, comme un second réfrigérateur de 130 l, la climatisation, un petit lave-linge de 3 kg, un



Yann Masselot, directeur commercial du chantier, à la barre du 421.

Les trois winches reprennent toutes les manœuvres, écoute de spi bâbord exceptée.

lave-vaisselle 5 couverts ou encore un four à micro-onde. Le carré lui aussi en L s'adosse au plus près des hublots frontaux. Décalée sur bâbord, la table à

cartes offre une vue imprenable sur les étraves. C'est vraiment un plus que de préparer sa route et ses escales dans ces conditions. La finition soignée alterne contreplaqué marine, bois Alpi chêne clair avec fil horizontal, contremoulage blanc et planchers stratifiés anti-dérapants de couleur foncée (type wengé).

TROIS OU QUATRE CABINES

Dans les coques, 3 ou 4 cabines. La première version dédie la coque bâbord au propriétaire. Grand lit double (tous les couchages font 2 m x 1,40 m, soit le format « terrestre ») à l'arrière, bureau dans la coursive et salle de bains XXL, le traitement est royal et les rangements très nombreux. La coque tribord offre deux cabines. Chacune profite de son cabinet de toilette. L'aile de mouette a permis de loger le couchage avant travers à la route.



Le grand cockpit décentré en U peut accueillir 8 convives. On peut indifféremment installer une table haute ou basse en troquant le plateau avec celui du carré.

Avantage : le lit est accessible par le côté. La version quatre cabines reprend cette disposition dans

les deux coques. De nombreuses ouvertures assurent une aération efficace.

« Pour un couple et ses enfants, confort parfait pour le voyage au long cours. »

A L'AISE AVEC 20 NOEUDS DE VENT ET UNE MER FORMEE

Il est loin, le ciel limpide des sorties photos ! La Côte d'Azur est de méchante humeur, alternant grains et averses torrentielles, le



La barre d'écoute est fixée sur le bimini afin de dédier le cockpit au farniente à 100 %. Bossoirs exceptés, plus aucune pièce d'accastillage à l'arrière du roof : les enfants apprécieront !

tout sur une mer bien cabossée. Il en faut plus pour refroidir Yann, qui n'hésite pas une seconde à sortir du vieux port de Cannes. Grâce aux deux moteurs, le 421 s'extirpe de sa place sans peine malgré son fardage conséquent. Grâce au winch électrique, la grand-voile à corne est envoyée sans difficulté. Dehors, l'anémo affiche 20 nœuds établis. On prend donc un ris. Premiers bords sur eau plate : le 421 glisse agréablement à plus de 8 nœuds et se révèle agile, slalomant facilement pour éviter les nombreux bateaux au mouillage. Entre les îles de Lérins, nous entamons face au vent d'est un louvoyage. Certes, on ne change pas d'amure aussi vite qu'un Laser, mais nous n'essayons aucun manque à virer et les relances sont plutôt franches. A plus de 7 nœuds, le bateau dérive assez peu, mais le cap bord sur bord ne peut descendre en dessous de 100°. La faute à des ailerons

moins efficaces que les dérives profondes et à un fardage important (coques hautes et rouf vertical). Au sortir du chenal, la houle rentre à son aise. Le 421 ralentit à peine, tangue assez peu et surtout ne tape pratiquement pas. Un bon point pour ceux qui comptent naviguer loin, et ce sont assurément les plus nombreux ! Retour au portant : notre cata est un poil trop lourd pour surfer franchement les vagues, mais on taquine tout de même les 10 nœuds à plusieurs reprises.

CONCLUSION

Jeu de dés gagnant ! Le chantier a réussi son pari : plus qu'un simple relooking, le 421 a conservé le meilleur du 420 (volume de la nacelle, cabines spacieuses, facilité de manœuvre) tout en gommant ses défauts. Bimini plus discret, carènes redessinées, moteurs et grément plus puissants, autant d'améliorations qui font du 421 un catamaran de voyage séduisant. Pour amateur de confort en famille ou entre amis s'entend : ce catamaran qui reste lourd n'a pas la prétention de battre des records de vitesse. Quoique... Vanora, un Lagoon 420 skippé par l'Allemand Peter Seitz vient de s'illustrer lors du rallye de l'ARC 2009. Arrivé cinquième multicoque en réel, il s'octroie la première place en compensé dans cette catégorie. Prometteur pour le 421, non ?

FICHE TECHNIQUE

Architectes : Marc Van Peteghem et Vincent Lauriot Prévost
Constructeur : Lagoon
Longueur hors tout : 12,61 m
Longueur à la flottaison : 12,30 m
Largeur : 7,50 m
Tirant d'eau : 1,26 m
Déplacement lège norme CE : 12,17 t
Tirant d'air : 20,73 m
GV lattée : 66,4 m ²
GV à corne : 69,5 m ²
Génois sur enrouleur : 35,9 m ²
Gennaker : 70 m ²
Moteurs : 2X40 CV Yanmar 3JH5ACE ou 2X75 CV Yanmar 4JH4ATCE
Transmissions : sail drive
Hélices : bipales fixes, repliables en option
Gasoil : 2X300 L
Eau : 2X175 L
Construction : bordés en sandwich balsa en infusion avec résines vinylester et polyester, fonds en monolithique en infusion avec résines vinylester et polyester, pont en sandwich balsa avec résines vinylester et polyester.
Plan anti-dérive : ailerons
Prix : 285 000 euros HT
Principales options HT :
Pack essentiel : 12 400 euros
Pack Cruising : 17 600 euros
Pack Comfort : 23 500 euros
Gennaker : 4 650 euros
Cabriolet de poste de barre : 2 475 euros
Panneaux solaires 3x135 W : 7 733 euros
Hélices repliables : 2 167 euros
Supplément pour 2X75 CV : 12 017 euros
Climatisation 3 cabines : 8 517 euros

SPORT : *****
CONFORT :*****

LES PLUS

- Confort intérieur exceptionnel
- Cockpit dédié au farniente
- Prix serré

LES MOINS

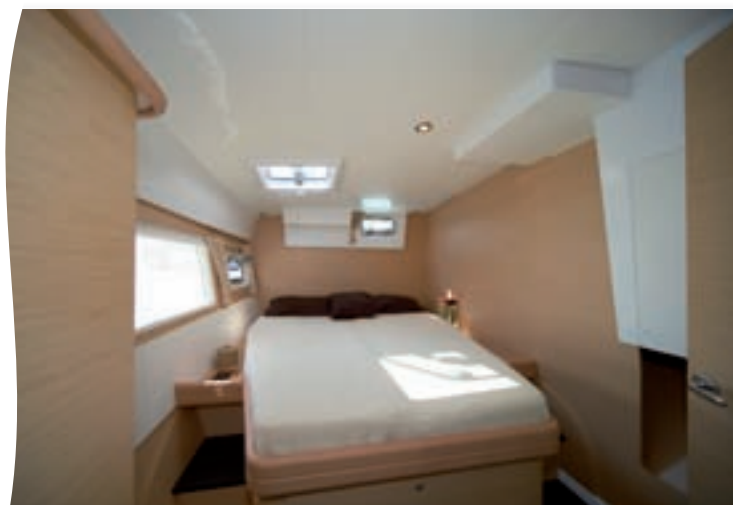
- Trop nombreuses options
- Quelques angles vifs sur le plan de pont
- Un peu décevant au louvoyage



La nacelle profite d'un éclairage généreux grâce aux grands hublots. Ceux-ci sont verticaux et protégés par la casquette du roof afin de réduire au maximum l'effet de serre.



La cuisine, orientée vers l'arrière, communique avec le cockpit. On a quasiment l'impression de préparer les plats à l'extérieur... et toujours à plat !



3 ou 4 cabines ? A vous de choisir. L'aération est assurée par trois ouvertures. L'énorme hublot de coque offre une vue imprenable sur l'horizon, mais gare à ne pas y placer les pare-battages.

LES CONCURRENTS

MODELE	FREYDIS 39 CRUISER	CATANA 41	EDEL 42 CRUISER	ORANA 44
Constructeur :	Tournier Marine	Catana	Edel	Fontaine-Pajot
Surface voile (m ²) :	102	112	90	112
Poids lège en t :	5	9,3	7,2	9,8
Prix HT en euros :	309 365	382 500	315 000	321 488