

Texte : Emmanuel van Deth et P. Echelle - Photos : Nicolas Claris/Lagoon et P. Echelle

# Le plus confortable des 40 pieds

Exit le 39 et son succès en demi-teinte, bye-bye le vieillissant 400 S2 ; Lagoon s'est relancé sur le marché très concurrentiel des catamarans de 40 pieds avec ce nouveau 40, qui doit beaucoup au très réussi 42.

L'avantage d'un essai à Majorque, même en fin de saison – fin octobre –, c'est que l'été joue les prolongations avec une eau encore tiède. Bref, ce n'est pas avec deux couches de polaires et un bonnet que nous avons navigué à bord de ce Lagoon 40. Et c'est tant mieux, car le programme de ce catamaran est bien, avant tout, la navigation au soleil, en Méditerranée, aux Antilles ou ailleurs. Premières présentations depuis le quai : le 40 ressemble un peu au 39, mais en plus fluide, moins massif. Difficile de noter ce qui a changé dans le rouf – le toit a-t-il gagné en finesse ? Est-il plus incliné ? – ou dans la toniture du pont, qui semble un poil plus inversée. Une chose est sûre : les grands hublots latéraux sont désormais intégrés dans une réserve de coque – et ça, ça change radicalement la silhouette, puisque le franc-bord semble beaucoup moins important. Voilà pour le design.

## Plus léger que le Lagoon 39

Monté à bord, on découvre une autre évolution : le cockpit adopte désormais, à l'instar du 42, un niveau unique. Et c'est tout ? Non ! Si les caractéristiques générales sont très proches du 39, le 40 gagne près d'une tonne au peson. Ce gain de poids considérable pour un catamaran

# Lagoon 40

1

2







de série est le fruit du travail effectué sur le 42 : sandwich balsa/polyester partout sauf pour les fonds, qui restent en monolithique, suppression de nombreux contre-moules inutiles, détournement et démontage des structures des modules – devenues inutiles une fois en place –, et enfin optimisation de tous les équipements comme la plomberie. Au final, 785 kg de gagnés, en comparaison avec le 39. Et 5,3 m<sup>2</sup> de surface de voilure au près. En revanche le tableau est moins reluisant, comparé au 400 ; l'ancien modèle reste plus léger et surtout plus toilé. Mais ce modèle d'ancienne génération dispose d'un gréement avancé moins élancé, et surtout d'une largeur plus importante – plus difficile donc de le comparer avec le nouveau 40.

D'entrée, on note le bel effort du chantier quant à l'ergonomie générale du plan de pont. Mention très bien pour le cockpit, pour commencer. De plain-pied de la nacelle vers le passage arrière et même pratiquement jusqu'aux jupes arrière – plus que deux petites marches et vous voilà dans l'eau tiède –, c'est un modèle du genre. Comme c'est l'usage, le bimini rigide assure la protection de l'équipage contre le soleil et les intempéries. La table extérieure s'intègre à une banquette en L – on pourra compléter les assises par des poufs ou des tabourets et dès lors accueillir 10 personnes. Deux autres assises complètent les banquettes. Le poste de barre, accessible par les deux côtés, est surélevé afin d'offrir une bonne vision du plan d'eau. De fait, la banquette – style monautisme – reste un peu basse (quand on est assis) pour voir l'étrave bâbord. En revanche, à l'exception des bosses d'enroulement des voiles d'avant et des écoutes du gennaker, toutes les manœuvres sont centralisées depuis ce poste de pilotage. Quatre

## ON PEUT FAIRE CONFIANCE AU CABINET VPLP QUANT À L'OPTIMISATION DES CARÈNES ; DU VOLUME, OUI, SANS SACRIFIER LE POTENTIEL DE VITESSE.

marches séparent le cockpit des passavants. Ces derniers sont de vrais boulevards – jamais moins de 66 cm et parfaitement plats. On apprécie les mains courantes, l'échelle rabattable pour monter sur le rouf. La zone farniente à l'avant propose en option, en plus des deux trampolines, un vaste bain de soleil modulable.

### Le turbo, c'est le gennaker !

Sous voile, on l'a vu plus haut, le 40 est mieux servi que le 39. Des caractéristiques qui se traduisent par une bonne volonté de notre nouveauté, même par petit temps. Reste que le gennaker, comme c'était le cas du 39, est indispensable pour tirer parti du gréement reculé. Cette voile coupée assez plate permet en effet, jusqu'à 10 nœuds de vent réel, de remonter au vent tout en boostant la vitesse. Jugez plutôt : à 55° d'un vent réel de 5 nœuds, la vitesse passe de 3 nœuds sous foc autovireur à 5 avec le gennaker... Précisons que les hélices repliables

– eh oui, il y en a deux ! – sont un excellent investissement pour doper la machine... Pas de bonne brise pour allonger pour de bon la foulée dans la baie de Palma, mais le Lagoon 40, lors de son convoyage vers Cannes en septembre dernier, a été flashé à plus de 15 nœuds avec 25 nœuds de vent et tout dessus. Avantage du gréement reculé avec de la quête arrière : les angles d'attaque, tout particulièrement celui des voiles d'avant, sont plus inclinés et donc favorables à une sustentation – et un donc d'un moindre appui sur la coque sous le vent. A la barre (transmissions par drosses en câble), on est franchement surpris par la rapidité de réaction du bateau tout comme les sensations offertes.

### Une finition soignée

Les conditions estivales nous motivent à rester dehors, mais la curiosité l'emporte, découvrons



- ◆ Equilibre dynamique de la plate-forme
- ◆ Agrément et effet directionnel de la barre
- ◆ Polyvalence et efficacité du gréement
- ◆ Qualité de l'implantation du parc batteries et accessibilité



- ◆ Filière mobile supérieure de jupe trop basse (il est possible de gagner 20 cm de hauteur de sécurité)
- ◆ Le marquage systématique des fonctions (vannes, électricité, plan de pont, consignes d'urgence...) peut encore progresser
- ◆ Voile à corne en option
- ◆ Pas de protection des barrettes connectiques grosse puissance à côté des batteries

1 : L'implantation innovante du mât permet un gain de surface significatif sur les voiles d'avant (ici le spi asymétrique)

2 : Le code 0 optionnel fait partie intégrante de ce gréement futé

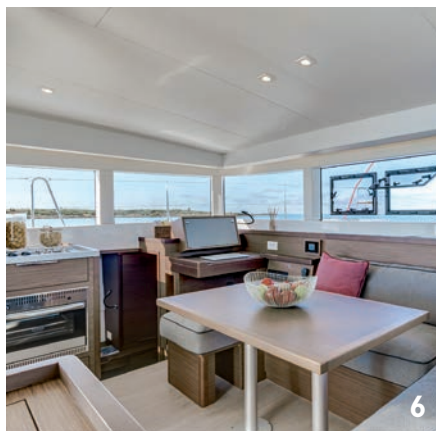
3 : Un grand 40' à l'ergonomie pertinente qui est aussi une belle plate forme de loisirs nautiques

4 : Le poste de pilotage est bien conçu, le diamètre de la barre à roue est généreux et les sensations réelles dans la brise





5



6



7

l'intérieur du 40 ! Premier constat : l'ouverture conserve un format modeste. Lagoon ne cède pas à la tendance Open. A l'usage, ce choix n'est pas gênant, d'autant qu'une baie vitrée s'ouvre au-dessus de la cuisine en L. On peut même passer les plats directement aux occupants du cockpit. En revanche, l'épontille très reculée – elle se cale sur l'angle de la cuisine – surprend quelque peu. Mention très bien pour la qualité de la menuiserie, de la sellerie, du cuir et des assemblages. Idem pour l'éclairage la nuit, parfaitement étudié. Du beau boulot – surtout pour un numéro 1 ! Les deux hublots ouvrants sur les vitrages avant – verticaux, bien sûr – et l'absence de panneaux de pont contribuent à conserver une nacelle toujours fraîche, même aux heures les plus chaudes. Le carré est repoussé au fond de la zone de vie, tandis que le coin navigation, installé travers à la marche, occupe l'avant bâbord. C'est sous cette table que se cache la

connectique électrique et son lot de fusibles. Lemodèle dont nous disposons – le no 1 de la série – est une version Propriétaire. Ce dernier profite en effet de toute la coque bâbord. On y trouve un couchage à l'arrière, un bureau, des rangements et une salle de bains XXL à l'avant. A tribord, deux cabines, forcément plus petites, et deux cabinets de toilette. L'option moquette et tapis fait son petit effet : les cabines sont vraiment cosy et lumineuses. Bravo pour les grands rangements sous les lits, facilement accessibles grâce à leur ouverture montée sur vérins.

### Conclusion

Un catamaran réussi, subtil compromis entre confort et agrément sous voile...

Diffusé à ce jour à 200 exemplaires, il devrait au moins égaler le succès de son grand frère, le 42.

### DESCRIPTIF TECHNIQUE

Constructeur : Lagoon
Architecte : VPLP
Matériau : sandwich balsa/polyester
Longueur hors tout : 11,74 m
Longueur à la flottaison : 11,57 m
Largeur : 6,76 m
Tirant d'eau : 1,35 m
Poids : 10 885 kg
Voilure au près : 81,30 m <sup>2</sup>
Grand-voile : 47,50 m <sup>2</sup>
Génois : 33,80 m <sup>2</sup>
Code 0 : 65,60 m <sup>2</sup>
Moteurs : 2 x IB 29 ou 45 CV diesel
Réservoirs carburant : 2 x 200 litres
Réservoir eau : 300 litres
Année de lancement : 2017
Prix : 307 200 € HT

5 : Le Lagoon 40 est un vrai bateau familial, polyvalent, il est agréable et efficace pour tout l'équipage

6 : Ventilation efficace, visibilité panoramique anti éblouissement et sellerie renouvelée confortable

7 : La salle d'eau de la coque propriétaire est remarquable! Très éclairée, elle permet des ablutions en full sea view

8 : La banquette arrière est un poste d'observation agréable en navigation et complète utilement la méridienne et le carré extérieur à l'heure de l'apéritif



8