



## Du confort sans sacrifier les performances – le 450 en mieux ?

Les Lagoon 39 et le 52 ont ouvert la voie en 2013, mais ce sont les 42, 40 et 50 qui ont transformé l'essai de ce fameux gréement reculé. Le 46 s'appuie maintenant sur cette expérience pour appliquer cette idée – neuve en plaisance, pas en course – au cœur de gamme de la famille Lagoon... un enjeu de taille : remplacer le best-seller de la marque, le 450.

Le 46 représente bien sûr la dernière génération Lagoon avec son gréement reculé, son rouf avec ses hublots qui s'affinent à l'arrière pour un effet visuel de sustentation et ses nervures de coque marquées – lesquelles intègrent et soulignent les grands hublots de coque. Sur le plan visuel, le 46 s'intègre donc parfaitement entre le 42 et le 50. Il a comme l'ambition, à l'instar du 450, de rester accessible à un équipage familial qui pourra y passer de longs mois à bord dans d'excellentes conditions de confort. Pour autant, le Lagoon 46 a également été conçu pour séduire les loueurs (surtout grâce à la version quatre cabines). Sans oublier que les propriétaires sont susceptibles de louer eux-mêmes leur bateau...

### Un design particulièrement réfléchi

Avant de quitter le ponton, un premier constat : le cabinet VPLP s'est drôlement creusé la tête pour faire en sorte que le franc-bord imposant des coques et le volume XXL de la nacelle soient digérés sur le plan visuel. L'allure générale du 46 reste fluide. On l'a vu plus haut : les nervures, hublots de coques intégrés dans une réservation, redans mais aussi bande de couleur entre les hublots du rouf et le bimini, haut des étraves plongeantes sont autant d'éléments qui participent à affiner la silhouette du 46. Un minutieux travail de design orchestré par Patrick Le Quément, designer à qui on doit un bon paquet de Renault, à commencer par la

première Twingo. Quant au mât très reculé (posé donc sur le rouf) et particulièrement élançé, on finit par s'y faire – le Lagoon 39 et le 52 l'arboraient dès 2012. L'idée est de soigner le centrage des poids, d'affiner la grand-voile et d'offrir un grand foc autovireur. Mais le gréement du 46 offre tout de même près de 10 m<sup>2</sup> de surface de voilure supplémentaire, comparé au 450. Il semblerait que le chantier ait gratifié son 46 du plus puissant des deux gréements testés sur les protos.

### Bluffant sous gennaker

Le chantier propose deux motorisations, deux blocs Yanmar de 45 ou 57 chevaux. Deux puissances bien adaptées au déplacement du 46 : 16,6 tonnes lège (soit près de 20 tonnes prêt à naviguer). Un déplacement donc comparable au 450 F, qui affiche 16,9 tonnes lège, mais supérieur à la version SporTop. Les deux réservoirs, avec 520 litres chacun, sont de contenance identique à ceux du 450. Ils assurent, avec une consommation totale de 12 à 14 litres à 7 nœuds, une autonomie de 560 milles.

Notre essai se déroule avec un vent faible à modéré et mer plate. Bonne surprise : le Lagoon 46 se déhale plutôt bien sous grand-voile haute et gennaker déployé. Le chantier insiste lourdement sur l'intérêt de cette voile, indispensable pour animer le speedo en dessous de 10 nœuds de vent réel. Coupée plate, la voile porte jusqu'à 60° du vent réel dans les airs légers – pas très loin du cap optimum (50 à 55°). Nous relevons une vitesse de 7 nœuds

## ATTENTION, SUCCESSION SENSIBLE

alors que le vent ne dépasse pas les 9. Travers au vent, nous relevons même une pointe à 9,1 nœuds alors que l'anémomètre à peine les 10 nœuds. Un résultat plus qu'encourageant, surprenant même. Le gréement très élançé et reculé

offre ici un avantage décisif : il permet au gennaker d'offrir une surface maximale. Nous voilà en tout cas convaincus : ce gréement reculé semble parvenir à propulser de manière efficace l'imposante plate-forme. Las, gennaker roulé, l'ambiance est moins euphorique ; si le 46 reste toujours manœuvrant et vire sur place, il se relance difficilement au près, et nous ne dépasserons pas les 5 nœuds sous solent autovireur. Et encore, ce résultat est obtenu en ne quittant pas les penons des yeux et en corrigeant le cap en permanence afin d'optimiser les écoulements. Le gennaker roulé juste devant l'attaque du foc et le fardage du bateau n'arrangent rien... Plus d'un équipage, dans ces conditions, sera évidemment tenté de s'appuyer au moteur. Qu'en conclure ? Le 46 marche étonnamment bien sous gennaker pour se révéler décevant sous solent – avec 10 nœuds de vent tout au plus, rappelons-le. On en revient à la préconisation du chantier : utiliser au maximum le gennaker... Avec cette voile, qui tire donc en surface tous les avantages d'un gréement élançé et reculé,

les performances sont indéniablement convaincantes pour une unité typée confort.

### Un chariot de grand-voile électrique

Ces réflexions ne sauraient ternir la facilité de manœuvre, remarquable pour une unité de cette taille. Le gros avantage du 46, c'est qu'on l'exploite sans efforts... grâce au foc autovireur, bien sûr, mais également avec l'appui du chariot d'écoute de grand-voile électrique – un système développé par Harken. Et les manœuvres courantes, épaulées par des winches électriques, sont bien regroupées autour du poste de barre. Lagoon a opté une nouvelle fois pour le flybridge – mis en place dès 2004 à bord du Lagoon 440. Le barreur est en position centrale, il a une bonne vision sur les voiles et le plan d'eau. Mais pour une bonne vue des poutes lors des manœuvres au port, la caméra de recul proposée en option n'est pas un luxe. L'occasion de signaler que le bimini textile qui protège le flybridge est trop bas pour que le barreur, debout, puisse surveiller ses penons de foc. Cette option est sans doute préférable au TTop en dur : au moins, sur notre modèle, on peut replier les arceaux. Un flybridge doit s'accommoder de la bôme, forcément pas très loin !

La circulation a été bien pensée avec un double accès pour ce flybridge et des passavants et des



1 : Le mât du 46' est implanté 2 m plus à l'arrière que la position traditionnelle sur la cloison avant ; bôme plus courte et maniable, élévation importante de la GV pour un meilleur rendement du profil, tenue des lattes très supérieure et solent autovireur de bonne surface.

2 : Le Code 0 de 110 m<sup>2</sup> est une grande voile très propulsive dès 2 nœuds de vent, et elle reste facile à utiliser.

3 : Les redans évolutifs permettent de loger de vrais lits avec accès latéraux dans les cabines avant et la forme aile de mouette prévient le slamming.

4 : Table pliante 4/10 personnes, banquette arrière généreuse, kitchenette outdoor avec froid, évier et plan de travail, passe-plats efficace et lumière traversante ! Tous les attributs du cockpit confortable selon Lagoon.



marches très larges. Une main courante est intégrée au rouf. Un seul reproche : en tension, l'écoute du gennaker barre justement le passavant et l'accès au flybridge.

Côté farniente, on profite d'un cockpit protégé par un bimini rigide. Un jeu de toiles permet de le fermer tout ou partie. La table sur bâbord peut doubler sa surface pour accueillir jusqu'à 12 convives. Elle est équipée d'un banc coulissant afin de libérer, en usage normal, l'accès direct au passavant bâbord. Une cuisine complète, en deux modules, permet de préparer les repas à l'extérieur. Une grande méridienne s'étend à tribord. Le plancher du cockpit se poursuit à l'arrière des coques, pratiquement jusqu'aux jupes arrière. Très larges, elles invitent à la baignade – pour peu que le temps s'y prête. Le chantier propose des bossoirs électriques ou une plate-forme hydraulique. Le 46 propose deux autres zones de repos. On commence par le cockpit avant, avec ses assises modulables et le coffre du guideau qui fait office de mini-table. On poursuit bien sûr par le flybridge ; derrière le poste de barre, la surface proposée est impressionnante !

### Volume maximal dans la nacelle

La nacelle, comme à bord de tous les Lagoon, offre un volume maximal et une excellente protection contre le rayonnement solaire grâce aux hublots tous verticaux. On est immédiatement

conquis ; facilité de circulation, luminosité intérieure, vue panoramique et qualité générale des boiseries en noyer et de la finition – franchement bluffante pour un no 1 tout juste sorti du chantier. En revanche, contrairement à la tendance actuelle, l'ouverture côté cockpit n'est pas très large ; si la baie vitrée offre bien 1,38 m en position ouverte (soit 3 m de surface vitrée au total sur l'arrière), la largeur de passage utile se limite à 88 cm – la faute aux meubles de la cuisine en U, dont le retour côté cockpit mord sur l'ouverture. Rien de gênant à l'usage. Le chantier a cette fois pris le parti de s'accommoder de l'épontille, conséquence inévitable du mât reculé et posé sur le rouf, plutôt que de l'entourer d'un meuble – c'est le cas à bord du 50. La surface de plancher disponible y trouve son compte. La table à cartes, à l'avant bâbord, est installée travers à la marche, avec une belle vue sur la route. Le carré peut accueillir jusqu'à huit personnes. Sur la face avant, une grande baie vitrée escamotable – Lagoon ne cache pas que le concept est emprunté aux Bali. Les coques, cinq marches plus bas, mènent aux cabines. Le chantier s'est attaché à proposer des couchages aussi larges à l'avant qu'à l'arrière, soit 1,60 m, et accessibles sur les deux côtés. Un point important en location, à l'heure de la répartition des cabines... La largeur nécessaire a été obtenue en forçant le redan de coque intérieur, sans influence sur la largeur à la flottaison. Chaque cabine dispose de sa salle de bains. Chacune gagne en volume grâce aux réservoirs à eaux noires déplacés sous les planchers, en fond de coque. On relève partout de bonnes capacités de rangement – tiroirs, équipets, penderie. La coque tribord de notre modèle est dédiée au propriétaire. Elle s'isole facilement de la nacelle. Le couchage est à l'arrière. Au centre, des rangements, un bureau et un sofa. A l'avant, un WC séparé et une immense salle de bains. Les deux pointes avant peuvent être équipées d'une couchette simple.

### Conclusion

Ce nouveau Lagoon 46 devrait convaincre ceux qui veulent passer du temps sur l'eau dans d'excellentes conditions de confort. A son bord, une famille y trouvera ses aises : une vraie maison sur la mer, qui garantit la convivialité dans la nacelle, les cockpits et le flybridge tout en préservant l'intimité dans des cabines parfaitement isolées. Pour autant, les concepteurs du 46 sont parvenus à lui préserver de bonnes possibilités de vitesse ; soit le sésame pour prendre la relève du 450...



- ♦ GV efficace et tolérante
- ♦ Automatisation du chariot de GV exemplaire
- ♦ Rendement du gréement reculé sous Code 0 et sous foc autovireur dans la brise



- ♦ Le fibrage projeté sur les cloisons en contreplaqué alourdit ces éléments
- ♦ Le parc batteries service peut être rehaussé pour être hors d'atteinte de l'eau de cale
- ♦ Le tableau électrique secondaire (en bas de la descente tribord) est peu protégé du ruissellement accidentel

5 : Le flybridge a été complètement repensé pour diminuer l'impression d'élévation désagréable, le bimini repliable est une fameuse idée qui permet de l'utiliser quand c'est indispensable et de profiter du plan de voilure le reste du temps. Belles assises, bain de soleil séduisant et accès facile concourent à l'agrément de ce poste de pilotage.

6 : Un designer d'intérieur privé semble s'être occupé de la personnalisation de "votre" intérieur.

### DESCRIPTIF TECHNIQUE

Chantier : Lagoon
Architectes : VPLP
Designer associé d'extérieur : Patrick le Quément
Designer d'intérieur : Nauta Design
Longueur : 13,99 m
Largeur : 7,96 m
Tirant d'air : 23,99 m
Tirant d'eau : 1,30 m
Déplacement léger armé (norme CE) : 16,6 t
Surface de voilure au près : 140 m <sup>2</sup>
GV : 87 m <sup>2</sup>
Foc autovireur : 50,5 m <sup>2</sup>
Code 0 : 110 m <sup>2</sup>
Matériau : sandwich balsa/verre/polyester cloisons contreplaqué collé ou stratifié
Eau douce : 2 x 300 l
Gasoil : 2 x 520 l
Eaux noires : 2 x 120 l
Motorisation : 2 x 45 CV ou 2 x 57 CV en option (modèle essayé)
Prix : 433 000 € HT