



LAGOON SEVENTY 7

LAGOON FRAPPE FORT !

Les catamarans de plus de 75' ne sont pas légion sur le marché mondial, et ce sont tous des constructions à l'unité. Lagoon lorgnait sur ce segment depuis longtemps, et vient d'entrer dans le jeu avec un atout maître ; en effet, la connaissance des yachts de CNB, le partenaire de l'usine de Bordeaux et filiale de Bénéteau Group, lui permet de mutualiser toutes les compétences et le savoir-faire industriel indispensables à la fabrication et à la commercialisation de ces multicoques hors normes. Voici en première exclusivité l'essai d'un catamaran qui va faire sensation : le SEVENTY 7.

Texte : Philippe Echelle - **Photo :** Nicolas Claris

HISTOIRE DE PIONNIERS ET DE GRANDS BATEAUX

CNB est créé en 1987 par Dieter Gust et Olivier Lafourcade sur le site des chantiers navals du Sud-Ouest (les constructeurs du 5 mâts France II) pour réaliser de grands monocoques en aluminium. Marie Cha II (un plan German Frers de 92') est lancé en 1989, premier d'une longue série de bateaux uniques qui imposent la marque CNB dans le monde élitiste des constructeurs de yachts à voile. Le succès ne se démentira plus. En 1992, CNB

rejoint le groupe Bénéteau et s'ouvre aux grandes unités custom en composite. La fabrication des Lagoon de plus de 50' sera plus tard rapatriée dans l'usine de Bordeaux avant que le constructeur ne se diversifie avec une gamme semi-custom (les monocoques Bordeaux 60' et 76'). Jeanneau Techniques Avancées a lui été créé en 1982 par une équipe de passionnés de multis autour de Jean-François de Prémoré pour fabriquer des prototypes de course. Ils réaliseront une cinquantaine d'unités prestigieuses (Pierre 1er, une partie de RMO, le grand catamaran Fleury Michon VII,

les trimarans du film Waterworld, les F40 Irens...) avant de lancer le Lagoon 55' en 1985, puis le 57'; des géants pour l'époque ! JTA rejoint le groupe Bénéteau en 1996. 30 ans plus tard, le Lagoon SEVENTY 7 est le produit de fusion de ces deux histoires.

UN DESIGN CONTEMPORAIN POUR UNE ÉLÉGANCE CLASSIQUE

Lors de sa première présentation mondiale au festival de la plaisance de Cannes, le SEVENTY 7 a fait sensation ! La densité du planning des rendez-vous pris à l'avance était telle qu'il devenait difficile, même pour les agents de la marque, d'accéder à bord ! La force du réseau de vente Lagoon, la communication en amont expliquent en partie cette fréquentation, mais la personnalité même du bateau a joué un rôle. Passée l'étape de la curiosité, puis de la découverte, le novice comme l'amateur éclairé n'ont pu se départir d'un mouvement d'admiration pour ce mastodonte sympathique. Cette perception a d'ailleurs été méticuleusement travaillée par Marc Van Peteghem et Patrick le Quément, et les lignes séduisantes du SEVENTY 7 ne doivent rien au hasard. Venant en appui du coup de crayon et de l'expérience, les logiciels de lissage de formes les plus avancés ont été utilisés pour travailler les parties délicates (jupes, étraves, ruptures d'angles, nervures) et faire filer les lignes comme une carrosserie de berline prestigieuse. On affirme souvent qu'il est plus facile de dessiner un grand bateau qu'une unité modeste, je m'inscris en faux contre cette affirmation, il est aisé de rater l'un comme l'autre ! L'essentiel repose sur des proportions harmonieuses ; l'inspiration créatrice à travers laquelle s'exprime l'expérience doit aussi être au service d'une compréhension intime du futur usage. Le reste est affaire de talent, de travail, d'opiniâtreté. La réussite finale tient parfois de l'alchimie, le bateau devient une personne !

Le SEVENTY 7 constitue un enjeu déterminant pour CNB/LAGOON, le droit à l'erreur n'existe pas à ce niveau d'investissement en études et outillages. Le langage formel du SEVENTY 7 exprime avec force cette prise de conscience et la volonté de marquer le segment d'une empreinte indiscutable et durable. Le design et le traitement peinture des flotteurs gris anthracite

parviennent à rendre légère la silhouette de ce multicoque de 60 tonnes. L'allongement du roof et son élévation sont habilement maîtrisés, les flotteurs restent prédominants dans la perception immédiate, et étirent le coup d'œil. L'inclinaison des épontilles arrière du bimini et le travail des lignes de fuite permettent au fantastique salon de pont de fusionner avec la plate-forme. Le dessin adroit des montants de coupole du flybridge parvient même à l'inscrire délicatement dans la ligne générale. La bôme canoë (un équipement difficile à traiter en design) est épurée et n'alourdit pas le mouvement.

VISITE GUIDÉE D'UN CATAMARAN DE CROISIÈRE DE 23 M

Il serait dommage d'embarquer provisoirement sur ce catamaran à partir du ponton, aussi le découvrons-nous au mouillage dans la baie de Cannes. Tender lift au niveau de l'eau, l'accostage de l'annexe préconisée par le chantier est aisé (Ocean Master 500 avec Honda 100 CV 4 temps). Les surfaces offertes par le caillebotis et les dégagements des jupes sont impressionnantes et favoriseront le débarquement en sécurité d'équipages nombreux pas forcément amarinés. La plate-forme mobile constitue aussi une formidable plage technique pour les plongeurs ou les baigneurs. La télécommande portable permet au pilote de mettre à l'eau ou remonter l'annexe sans aide extérieure, remarquable ! La première sensation positive en accédant à bord du SEVENTY 7 est la sécurité, le sentiment d'enveloppement et le confort sous les pieds. Pas de piège pour les orteils fragiles, pas d'angles vifs pernicious ou de rupture de niveau chaussetrappe, un bon génie semble avoir lissé les obstacles habituels. La zone d'entrée dans le salon d'extérieur a fait l'objet des mêmes attentions ; une passerelle permet de traverser le bateau, d'approcher l'annexe en contournant le bras arrière sans perturber la vie du bord. La même exigence a guidé le design et l'ergonomie du mobilier, exit les panneaux droits et anguleux ; bienvenue dans un monde de courbes avenantes et séduisantes. Mais que serait le style sans la fonction ? En arrivant dans l'espace lounge du cockpit, les deux blocs de cuisine outdoor (évier + réfrigérateur et plancha électrique) sont prêts à accueillir le produit de la pêche (ou



Le Lagoon SEVENTY 7 : un catamaran hors normes !



Élégant et puissant le SEVENTY 7 est capable de bonnes performances dans le médium comme par temps léger



Au mouillage le SEVENTY 7 se transforme avec une efficacité rare en base de loisirs nautiques



du marché local). Si le temps devient chafouin, les toiles de tour de cockpit permettent de profiter de la loggia sans frissonner. A l'heure de l'apéritif, la méridienne bâbord, les deux bains de soleil avec dossiers rabattables et la banquette arrière sont utiles pour se prélasser dans un vrai confort, avant de rejoindre la table extérieure 8-10 convives ou la salle à manger intérieure. En renfort de Nauta (le partenaire pour la conception de l'aménagement intérieur), Lagoon a fait appel à Sunbrella pour proposer une sellerie à la hauteur des ambitions du catamaran. Pari réussi, matières, formes et densité des assises sont de très haut niveau et renouvellent ce compartiment de la vie à bord. L'accès aux ponts-boulevards est exceptionnel ; avec de faibles hauteurs de marches, le franchissement de niveau est idéal, la sécurité des passavants parfaite. Le pied est confortable, l'œil est ravi, tout est flush deck ; de l'arrière, la perspective est admirable. Plus loin, en contournant le roof, on découvre le cockpit avant avec ses 2 canapés profonds à l'abri du bras au-dessus duquel des épontilles carbone permettent d'installer une toile d'ombrage. Compte tenu de l'abondance de sellerie, des housses sont prévues pour leur protection sans avoir à stocker les éléments à l'intérieur, sauf pour l'hivernage. Depuis cette terrasse marine, on pénètre directement à l'intérieur par une porte frontale électrique à la cinématique fûtée et aux échantillonnages musclés. La fluidité de déplacement dans ce grand bateau est remarquable, et le premier coup d'œil sur l'agencement intérieur est flatteur. Nauta a réussi le challenge de meubler ce vaste espace en le faisant presque vivre par lui-même. La complémentarité fonctionnelle est telle qu'il n'y a plus qu'à inventer la vie qui va avec sans modifier quoi que ce soit. Ecran XXL rétractable au plafond, bar équipé, petit salon de conversation en contrebas, grand canapé, bureau de navigation (doté d'une centrale de monitoring de toutes les fonctions du navire). La lumière est abondante, mais n'agresse pas, et son intensité est modulable au moyen de stores électriques. Les architectes et les designers ont-ils vécu à bord d'un prototype pour parvenir à une telle maturité sur un numéro 1 ? Atmosphère, ergonomie, organisation de l'espace et style sont en harmonie, le résultat ressenti est enthousiasmant.

UN CATAMARAN PERSONNALISABLE

Notre unité d'essai est une version propriétaire 3 cabines, 3 salles d'eau (3 toilettes séparées) avec cuisine et logement équipage à l'arrière bâbord (plus une cabine complète de marin à l'avant tribord). Dans cette configuration, l'équipage bénéficie d'un carré privé et le chef d'un outil de travail réellement professionnel superbement agencé et climatisé. Pour anticiper les demandes spéciales, Lagoon a prévu de laisser libre cours à l'imagination des futurs propriétaires en ouvrant la possibilité de personnaliser cet espace de plus de 25 m² (salle de réunion multiplex, laboratoire, studio vidéo ou cabine custom, tout est possible puisque le volume est libéré de toute contrainte structurelle). Une idée pertinente qui autorise la créativité tout en bénéficiant des avantages de la production en petite série.

UN BELVÈRE MARIN D'EXCEPTION

La taille du bateau permet l'installation d'un vrai flybridge sans trop nuire à la ligne générale ; celui du SEVENTY 7 accueille deux grandes consoles de barres avec tous les instruments nécessaires (agréable positionnement des commandes d'inverseurs et du propulseur d'étrave, mais un capotage de protection est souhaitable). Les banquettes de quart doubles offrent des assises très confortables, et la vision panoramique sur le plan de pont et le mât est excellente. Un bloc wet kitchen

La prouesse architecturale du catamaran ?
Accueillir, cajoler son équipage ; mettre chacun à l'aise, créer un vrai sentiment de protection tout en permettant au marin de le traverser



Un vrai flybridge très sécurisant et d'un confort remarquable



Le cockpit avant accessible directement depuis le salon de pont par une large porte pivotante. Une toile d'ombrage sur montants amovibles carbone protège toute la zone du soleil si on le désire



sépare la partie technique frontale de la convivialité, et sur notre version d'essai, un mobilier d'extérieur de bon goût accordé à l'atmosphère nomade de la sellerie s'est révélé parfait à l'usage, fluide, léger et confortable. Un déjeuner à 10 personnes ne dépasse nullement les possibilités du salon de pont, la table additionnelle de desserte est parfaite pour l'apéritif ou le repas des enfants. La sécurité est garantie par un garde-corps tubulaire implanté sur le pavois, des pad eyes dans le plancher permettent d'assurer les meubles par mer agitée. L'accès à l'escalier de descente (son design très élégant va pourtant être repensé, c'est le seul endroit du bateau où un risque de chute existe) est protégé par deux balcons solides et une porte basculante.

CHAMBRES ET SUITES

Terminons notre découverte du SEVENTY 7 par les cabines : à l'arrière tribord, une suite invités est accessible par un escalier privatif depuis l'entrée du carré. Moquette profonde, salle d'eau attrayante et confortable, petit bureau d'angle, éclairage naturel et électrique (indirect) composent une atmosphère luxueuse, mais pas "tape-à-l'œil". La cabine avant

bâbord offre les mêmes atouts avec une orientation du lit (170x200) en travers de la marche. L'appartement du propriétaire occupe la partie centrale tribord et recèle une surprise de taille : une grande porte basculante dans le bordé se transforme en une terrasse équipée de filières sur chandeliers carbone offrant un espace détente étonnant. Ce point de vue original décroisse complètement les repères habituels. Le verrouillage 4 points s'effectue par vérins hydrauliques.

TECHNIQUE UNE ACCESSIBILITÉ MAÎTRISÉE

Les 2 centrales hydrauliques (enrouleurs et tender lift) sont bien accessibles ; le parc batteries est situé sous le plancher du carré ; propulseur d'étrave mis à part (et certains éléments de la climatisation réversible 180 000 btu), l'essentiel de la technique est regroupée en salles des machines autour des groupes motopropulseurs John Deere de 230 CV. Ces blocs de 6,8 l sont prévus pour délivrer 400 CV dans certaines versions, ce sont des 6 cylindres turbo à 12 soupapes et injection directe. La maîtrise des environnements techniques complexes par CNB est visible, car, malgré la densité des appareils, la lisibilité et la rationalisation des implantations sont bonnes ; la sécurité des intervenants également. L'énergie du bord est fournie par deux groupes électrogènes Onan de 27 et 19 kVA, l'eau douce par deux dessalinisateurs (280 et 90 l/h).

ESSAI EN MER

Une grande partie de la première journée passée à bord du SEVENTY 7 a été consacrée à une plaisante découverte et une visite guidée détaillée du bateau au mouillage. En fin d'après-midi, la brise d'est

se lève et nous pouvons relever l'ancre Spade de 75 kg (un guindeau de 3 500 W en 24 V est en charge des 120 m de chaîne de 16 mm !). La grand-voile de 192 m² monte à l'assaut des 31 m de mât à l'aide du gros winch électrique dédié. La progression est rapide, les rails à aiguillages Harken qui réduisent drastiquement l'empilement des chariots dissimulent adroitement la surface de cette impressionnante membrane DFI noire (composite filamentaire Incidences



LE MOT DE L'ARCHITECTE PAR MARC VAN PETEGHEM

La conception du SEVENTY 7 devait situer le bateau clairement dans la catégorie des yachts en faisant complètement partie de la famille Lagoon centrée sur la vie à bord tout en préservant des performances autorisant 220 milles par 24 heures. Il était important que l'expression des valeurs Lagoon (familial, sympathique, accueillant) soit bien présente. Surtout rien d'ostentatoire ! Les premiers commentaires de propriétaires visitant le bateau au salon de Cannes nous ont montré que nous avions tous ensemble (chantier, Nauta et nous) réussi à créer cet équilibre. S'il fallait en un mot définir le Lagoon SEVENTY 7, je dirais que c'est un "gentil géant".

1/ Les 2 élégantes consoles de barres offrent une vision parfaite du plan d'eau ET des voiles

2/ A la fois salle à manger, salon, bar lounge, bureau de navigation et sound system-video room (écran rétractable XXL dans le plafond) l'aménagement du roof et ses liens avec les autres espaces de la nacelle renouvellent l'approche du yacht catamaran

3/ Luxueux sans être ostentatoire, le design créatif et ergonomique du SEVENTY 7 invente un lifestyle hédoniste à la séduction immédiate

4/ Chambre avec vue et accès direct à la mer. Inhabituel et tellement séduisant !

5/ Le design fonctionnel est ici au service d'un confort exceptionnel



Choix des matières, éclairage naturel ou électrique indirect, volumes créent une atmosphère pleine de charme



Cette cuisine avec son carré équipage est une réussite totale; l'arme absolue pour un chef et un équipage heureux !

constitué de bandes pré-imprégnées laminées sous vide et pressées à chaud). Le tube aluminium Sparcraft à 3 étages d'auto-raïdissage est tenu en latéral par 2 bas-haubans et 2 galhaubans Kevlar d'un diamètre colossal ; le longitudinal est assuré par les étais de génois et de trinquette. Nous déroulons le gennaker de 230 m² (Mylar Kevlar XGold Incidences) avec l'emmagasineur hydraulique tout en bordant l'écoute à l'aide des puissants Harken électriques. Comme toujours à bord des gros multicoques, il faut oublier la taille des voiles pour les utiliser et les régler normalement ; la question principale étant : à partir de quelle force de vent ce grand catamaran est-il réactif ? La réponse est immédiatement donnée : 6 nœuds de vent réel gonflent nos 425 m² et le SEVENTY 7 démarre sans effort. Les profils magiques volent sans inertie et offrent une rigueur de forme digne d'un multi de course. La vision sur la grand-voile est bonne à travers les puits de lumière ménagés dans le bimini, et le barreur est en prise directe avec la grosse Windex qui indique là-haut les variations de la brise (adonnante et plus forte en tête !). A deux, nous nous lançons dans une série d'empannages ; l'exercice est plus ludique que physique, il convient seulement de préparer, de réfléchir quelques secondes en contrôlant que tout est clair, avant d'abattre en grand en choquant le traveller (équipé du fantastique treuil captif Antal) pour couvrir l'enroulement du Code 0 par la grand-voile. Il faut ensuite repositionner le chariot de GV au centre ; franchir le lit du vent, redérouler et relancer. Au-delà de la facilité de manœuvre elle-même qui révèle la qualité du plan de pont, c'est la réponse du bateau qui est frappante. Une telle agilité de pivotement n'a rien d'une évidence pour une unité de cette taille dans ces conditions. La brise fraîchit et le

SEVENTY 7 cavale à 7,2 nœuds dans des risées de 9 à 10 nœuds. Au-delà des mesures, la vitesse du bateau est évidente, et il est plaisant à régler, réactif dans les relances et les variations de ce petit médium. Les sensations sont réelles, même si elles passent par une observation globale du bateau plus que par la barre, précise, mais dont l'hydraulique filtre tout retour (quand est-ce que les fabricants mettront sur le marché un système équivalent aux automobiles, toutes assistées et pourtant auto-durcissables et sensibles ?). Le lendemain après-midi, le vent d'est est plus soutenu (12-14 nœuds) et le SEVENTY 7 glisse sans effort à une allure de sénateur entre 8,5 et 11,9 nœuds, une belle aisance pour un tel pacha !

CONCLUSION

Ce catamaran de 23,28 m devrait attirer les propriétaires fortunés qui ont aimé la voile, possédés des multicoques ou des monocoques, et veulent continuer à jouir de cette manière unique de vivre sur l'eau et de voyager... en changeant de dimension ! Les amateurs blasés, lassés de la gîte et des tirants d'eau rédhitoires redécouvriront le plaisir de la croisière ; gageons également que certains trans-fuges de yachts à moteur délaisseront leurs cigares rugissants, conquis par les atouts de la plate-forme catamaran et la personnalité de ce très beau multicoque qui sait être luxueux sans paraître arrogant. La présence indispensable d'un équipage permettra également d'offrir ce catamaran super accueillant au charter, où il est assuré du succès.



DESCRIPTIF TECHNIQUE

Constructeur : Lagoon/CNB
Architectes : VPLP
Designer d'intérieur : Nauta Yachts
Designer d'extérieur : Patrick Le Quément
Matériau de construction : Sandwich balsa/verre/résine anti-osmose et polyester, fonds monolithiques
Longueur : 23,28 m/76'5
Largeur : 11 m/36'1
Tirant d'eau : 1,90 m/6'3
Tirant d'air : 36,60 m/120'1
Déplacement léger : 57 t/ 125 685 lbs
Déplacement maxi : 71 t/156 555 lbs
Surface GV : 193 m ² /2066 sq ft
Génois : 130,4 m ² /1403 sq ft
Trinquette : 81 m ² /872 sq ft
Spinnaker asymétrique : 500 m ² /5380 sq ft
Motorisation : 2 X 180 CV ou 2 X 230 CV en lignes d'arbres
Carburant : 2800 l/740 US gallons avec pompes de transfert et système anti-débordement
Eau : 1600 l/396 US gallons
Prix de l'unité d'essai équipée toutes options (climatisation, 2 groupes électrogènes, 2 dessalinisateurs, annexe, media center, pack navigation Brooks, connexion Internet Wi-Fi/4G, caméras de recul, voiles DFI+spi... : 4 340 147 euros HT



- ◆ Personnalité bateau attachante
- ◆ Silhouette élégante
- ◆ Ergonomie et style des aménagements convaincants
- ◆ Voilier agréable à utiliser
- ◆ Qualités dynamiques convaincantes
- ◆ Qualité de vie à bord exceptionnelle



- ◆ Barre peu parlante
- ◆ Escalier d'accès au flybridge
- ◆ Accessibilité du parc batteries
- ◆ Fixation des plafonds de fly et de cockpit
- ◆ Récupération condensation des évaporateurs de climatisation salon
- ◆ Bloqueur de drisse GV à upgrader
- ◆ Quelques chocs de vagues sous les décaissés de bordés

Le mât aluminium laqué Sparcraft de 31 m supporte 337 m² de voilure au près. Il est auto-raidi par 3 étages de barres de flèches et losanges en Rod, bas-haubans et galhaubans Kevlar.

La bôme canoë est indispensable à la réception d'une grand-voile de 192 m², sa largeur permet également à un équipier de se faufiler à l'intérieur en sécurité, le stockage des lazy bags reste délicat.

La taille du bateau permet évidemment de sculpter des jupes dotées d'une volée de marche d'un confort hors normes, la surface complémentaire offerte par le Tender lift transforme l'arrière du bateau en une confortable zone de loisirs nautiques (une passerelle hydraulique-plongoir équipe le bateau).

Les deux nav-stations sont réellement ergonomiques, grandes consoles instruments, barres à roue carbone élégantes, bonne visibilité bateau/plan de voilure et excellente lisibilité du plan de pont et du suivi des actions. Parfaite disponibilité des inverseurs électriques et du propulseur d'étrave. Banquettes de quart agréables.

La division des voiles d'avant est classique pour ce type de gros multicoques. L'apport des enrouleurs hydrauliques (trinquette, génois, et Code 0) est déterminant dans la facilité de manœuvre de telles surfaces.



Le flybridge du SEVENTY 7 est pensé dans le moindre détail et très confortable ; sa taille permet une séparation réelle de la manœuvre et de la convivialité. La sécurité passive de l'équipage (marins ou invités) est remarquable.

Peu visibles ici, les ponts de flotteurs sont de véritables coursives extérieures de yacht, leur ligne générale conjuguée avec le superbe pavois d'une vingtaine de centimètres offre une perspective magnifique, marque distinctive visuelle du SEVENTY 7.

Il faut saluer le minutieux travail de design effectué sur les flotteurs. Les proportions, la pente des jupes, l'habile tonture, la fine nervure de milieu de panneau et le lissage méticuleux de la forme générale contribuent à la perception d'une silhouette élégante qui devrait bien traverser le temps.

La porte de bordé repousse les limites et les possibilités de la suite propriétaire. La conception, la réalisation et le blocage par 4 vérins rassurent sur la sécurité d'utilisation.

Le cockpit frontal est accessible par une porte électrique qui permet une circulation totalement fluide entre l'arrière, le salon de pont et l'avant du bateau, qui recèle une multitude d'astuces ergonomiques pour accueillir un équipage nombreux.