

TEST

Lagoon 52

Lujoso crucero con moderno aparejo

En plena evolución de su exitosa gama de catamaranes a vela, Lagoon presenta el nuevo Lagoon 52, con un atrevido diseño y con unos rendimientos sorprendentes, sin renunciar por ello a las necesidades de un crucero familiar.



Video del barco

52



Aparejo

Mástil.....	Fraccionado
Material mástil.....	Aluminio
Nº crucetas.....	2
Material jarcia.....	Cable
Burdas.....	No
Posición crucetas.....	Atrasadas
Obenques atrasados.....	Sí

Maniobra

Winches.....	4
Stoppers.....	10
Reenvío a bañera.....	No
Diseño.....	Mejorable
Génova.....	Autovirante
Mayor.....	Corner
Calidad material.....	Buena

La cubierta ofrece una amplia variedad de ambientes en los que tomar el sol.

El Lagoon 52 pertenece a la nueva generación de catamaranes de crucero del conocido astillero francés que se caracteriza por la presencia de un importante francobordo, amplios espacios, gran luminosidad interior y unos destacables rendimientos fruto de un nuevo estilo de aparejo.



Junto a la chaise longue se sitúa el tambucho del camarote de popa.

Concebido como sucesor del antiguo Lagoon 500, el nuevo modelo es el resultado de largas discusiones entre los arquitectos de Van Peteghem-

Puntos destacados

- Botavara con barras
- Reenvío base de mástil
- Bolsas estiba drizas
- Mayor Corner

Puntos mejorables

- Reenvío de la escota del spinnaker
- Paso lateral escotín enrollador

Lauriot Prévost (VPLP), el equipo italiano de diseño de Nautia y el departamento de diseño de Lagoon, que han trabajado conjuntamente para conseguir una embarcación de crucero de gran elegancia, confort, seguridad, facilidad de uso y rendimientos a vela. Como también sucede en el nuevo Lagoon 39, uno de los detalles más llamativos del nuevo Lagoon 52 es la adopción de un nuevo tipo de aparejo en el que el mástil se encuentra bastante más atrasado de lo habitual, aumentando el triángulo de proa y optando por una mayor más estrecha y alta que resulta más fácil de manejar.



Las popas son altas, escalonadas y cuentan con espacio entre ellas para una embarcación auxiliar.

En cubierta

Lógicamente el hecho de compartir equipos de trabajo y de sucederse en el tiempo las presentaciones de dichos pro-

yectos ha propiciado la existencia de grandes similitudes de concepto entre este nuevo modelo y el Lagoon 39, aunque con las lógicas ventajas de una mayor eslora.

El astillero puso a nuestra disposición la segunda unidad salida de sus instalaciones, susceptible de pequeños cambios de acabado, en su versión de propietario que contaba con cuatro camarotes y cuatro aseos, aunque ofrece otras versiones con tres o cinco cabinas y diversos aseos.

Estéticamente destaca su notable francobordo, con un perfil de regala y de proas biselado, además de las superficies acristaladas de los cascos y, sobre todo, un techo de la cabina que se alarga sobre la bañera para protegerla totalmente del sol.

Este techo de gran tamaño permite formar un sobrepuente, al que se accede por escaleras laterales, protegido también del sol por un bimini y que incluye el puesto de gobierno, con una rueda central de posición variable para mejorar la visibilidad y una zona de trabajo a pie de mástil con cofres para estibar las drizas y una batería de winches y stoppers para actuar fácilmente sobre la maniobra.

Además, ofrece un gran solárium acolchado en la parte posterior, con respaldos móviles y una segunda superficie despejada en la parte delantera, justo en la base

Exteriores

Forro teca.....	Opcional
Amplitud Bañera.....	Buena
Asientos.....	16
Mesa.....	Sí
Sistema de gobierno.....	Rueda
Cofres.....	Sí
Ducha.....	Sí
Popa practicable.....	No
Confort patrón.....	Bueno
Visibilidad patrón.....	Normal
Protección.....	Buena
Paso a proa.....	Bien
Cap. cofre fondeo.....	Buena

Puntos destacados

- El ligero banco de popa
- Su doble acceso a fly
- El solárium del fly
- La protección de su popa

Puntos mejorables

- La toldilla de proa
- El reenvío de escota a popa

del escotero del génova autovirante.

Las popas son anchas y escalonadas, separadas en los dos cascos por un espacio en el que cabe una embarcación auxiliar de buen tamaño, elevada mediante unos sólidos pesantes que soportan un acertado banco muy ligero, realizado en aluminio y teca, que se convierte en uno de los tesoros de esta embarcación.



La amplia dinette exterior disfruta de una buena protección gracias al gran techo rígido.



Este modelo incluye un asiento ligero en popa especialmente acertado en diseño y situación.



La zona de asiento de proa podría incluir una mesa para disponer de otra dinette.



En proa podemos tomar el sol en la zona acolchada o sobre las redes.

En la bañera, especialmente espaciosa, la distribución cuenta con una gran chaise longue y con una dinette de asiento en forma de "U" y de mesa desmontable que se estiba en un cofre del techo. También incluye dos muebles

complementarios con nevera, mueble-bar y hueco para barbacoa.

Además de varias superficies acolchadas, también incluye en babor un tambucho transparente que cubre la entrada al camarote del armador,

Condiciones
de la prueba



El Arenal
(Mallorca)



Rizada



12/25 nudos



5 personas



1/2



1/2

que es de acceso independiente, al que se ha dotado de cama doble, aseo privado grande y completo y mesa de trabajo.

Dos escalones suben a los anchos pasillos que rodean la cabina para alcanzar la bañera que se forma mediante un pozo en la base del parabrisas, con buena capacidad de asiento, en el que se agradecería la presencia de un tintero para disponer de una mesa.

Lo más característico de esta zona son las dos grandes redes situadas entre cascos y separadas por un pasillo central sobre el que va el fondeo desde su respectivo cofre. Además, encontramos dos profundos cofres de estiba, con conexión de emergencia mediante escotilla estahca a la cabina. En esta unidad en concreto se había convertido, el de babor, en un camarote para un marinero.

Interiores

Una puerta muy ancha y una escotilla corredera abren totalmente la cabina central a una bañera cuyo suelo está enrasado para evitar tropiezos, aumentando aún más la excelente conexión que ofrece la cabina con el exterior, gracias a las amplias superficies acristaladas de todo su perímetro.

Interiores

Luminosidad.....	Buena
Escotillas practicables.....	19
Aseos.....	3
Asientos comedor.....	8
Mesa comedor.....	0,82x1,42 m
Neveras.....	2
Horno.....	Sí
Litera proa.....	2,04x1,57 m
Literas popa.....	2,08x1,60 m
Baño principal.....	0,88x0,70x2,03 m
Altura salón.....	2,06 m
Altura cabina proa.....	2,02 m
Altura cabina popa.....	2,02 m

La posición atrasada del mástil supone la adopción de un mástil interior de soporte estructural situado en medio del salón central que, debido al tamaño de la embarcación, apenas afecta al paso y al confort. Destaca la adopción de una cocina especialmente grande y equipada, con un mueble en forma de "L" y una isla de trabajo con armarios y neveras. Esta última actúa de barra separadora y, aunque está bien comunicada con la bañera, facilitando el paso de platos, sería interesante complementarla con una escotilla cenital para aumentar la ventilación. El comedor ocupa la banda de estribor. En él se ha dispuesto un asiento envolvente alrededor de una mesa grande y fija, mientras que toda la par-



Unos respaldos desmontables permiten disfrutar mejor de la gran superficie colchada del fly.

Puntos destacados

- Camarote del armador independiente
- La visibilidad desde el interior
- La conexión entre salón y bañera
- La amplitud de la cocina

Puntos mejorables

- El encaje de armarios a pared
- La escasez de pasamanos

te delantera, bajo el parabrisas frontal, queda ocupada por una completa mesa de cartas desde la que gobernar la embarcación con buena visibilidad del exterior. Como ya hemos comentado, de las cuatro versiones que



La rueda de gobierno ofrece tres posiciones para mejorar la visibilidad y el confort.



La amplia cocina se complementa con una isla de armarios, pero no dispone de escotilla cenital.

ofrece el astillero de modo estándar, durante las pruebas pusieron a nuestra disposición un modelo de cuatro camarotes con cuatro aseos independientes, sin contar el camarote extra con cama que se había incluido en el cofre de proa de babor.

Las escaleras de bajada a los dos cascos (algo complicadas de desmontar para acceder a las obligatorias escotillas de emergencia) son, sin embargo, cómodas y facilitan la bajada a las zonas de descanso tras superar una puerta corredera. En esta versión, en babor el casco cuenta con un camarote



El comedor interior disfruta de una buena visibilidad del exterior.

delantero de cama doble elevada y transversal, con su propio aseo completo y escotilla hacia el cofre-camarote del marinero.

Por su parte, el casco de estribor ofrece dos camarotes dobles grandes, el de proa similar al del otro casco y el de popa bastante grande, con su secreter y un aseo de inodoro separado de un aseo con ducha de mampara abierta.

Jarcia

El aparejo de este Lagoon 52 es, como ya hemos indicado, uno de los rasgos más interesantes de este modelo, puesto que su posición tan atrasada aumenta el triángulo de proa y reduce la anchura de la mayor, facilitando notablemente la maniobra y mejorando las prestaciones que se podrían esperar.

Para ello ha optado por un mástil fraccionado de dos pisos de crucetas, con obenques muy atrasados y sin backstay,

en el que resulta muy sencillo trabajar gracias a la génova autovirante y a la mayor de corner, con gran potencial de aceleración aunque, por desgracia, no incluida en equipamiento estándar, sino en el opcional.

También debemos comentar que el reenvío de la escota del spí asimétrico o del código "0" no ha sido solucionado de forma óptima, porque cruza directamente sobre las dos escaleras de acceso laterales, limitando el paso.

Navegando

Además del aspecto meramente estético y del confort que proporciona, otro de los aspectos que hicieron que aumentara nuestro interés por la prueba del Lagoon 52 fue la elección del ya mencionado aparejo (mástil atrasado y de mayor de corner). Pues éstas no iban a permitir comprobar si las reacciones eran tan atractivas como anunciaban

desde el astillero y superiores respecto a las de los modelos convencionales.

En este sentido tuvimos suerte de contar con unas condiciones muy propicias: mar rizado y viento de tierra, que resultó muy variable entre los 12 y los 25 nudos, obligándonos a montar por precaución directamente el primer rizo de la mayor, para evitar frenar la embarcación cuando cargaba la racha. Montando unas hélices plegables de 3 palas y un buen equipamiento y carga, la embarcación demostró sus buenas dotes a pesar de su desplazamiento y eslora. Apreciamos que ofrece unos buenos resultados de aceleración, sobre todo en vientos por encima de los 13 nudos, en los que se muestra más cómodo.

Un efectivo diseño de los timones y la inercia facilitan enormemente las viradas, disfrutando de una adecuada sensibilidad de la rueda, siempre teniendo en cuenta que es bastante diferente en un catamarán que en un monocasco. Con velocidades punta se situó por encima de los 9 nudos, tanto con el génova como con el código "0" y un promedio siempre superior a los 6 nudos, el Lagoon resultó fácilmente gobernable a pesar de su eslora, con un ángulo de ceñida adecuado para un multicasco. Cabe destacar también la gran facilidad de trimado de las velas, entre otras cosas por la adopción de unas prácticas ventanas plásticas en el bimini que cubre el puesto de gobierno del flyingbridge y que permite ver la posición de las velas y su tensión. □ R. Masabeu

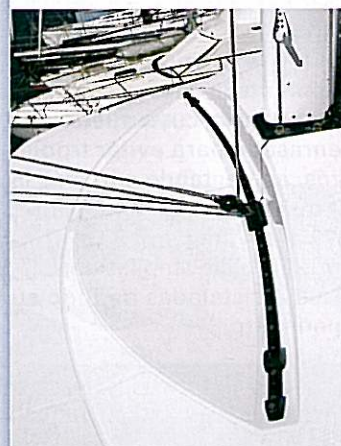
Nos llamó la atención



La mayor de corner opcional.



La zona de maniobra en fly.



El génova autovirante con carril.



El paso de escota por escalera.



Los camarotes son amplios y mantienen una perfecta conexión con el exterior.

Lagoon 52

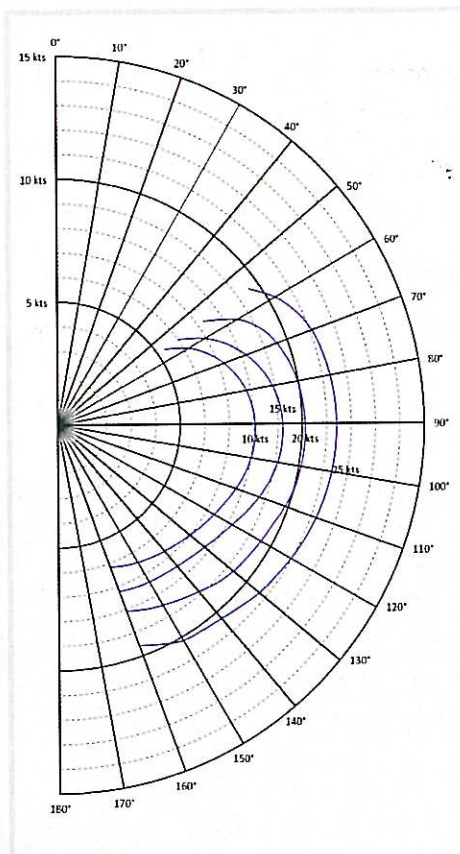
Constructor: **Lagoon** (Francia)
 Importador: **Catamarans Barcelona**
 Escullera del Poblenou, despacho 16
 Port Olímpic
 08005 Barcelona
 Tel: +34 931 145 547
 info@catamaransbcn.com
 www.catamaransbcn.com

Skipper opina

Como ya hiciera con su predecesor, el Lagoon 500, el astillero francés nos vuelve a sorprender ahora con un nuevo 52 pies pensado para un programa de crucero de altura ambicioso, tanto por su moderno diseño y calidad como por su exclusividad, al haber optado por espacios amplios y bien diferenciados que permiten disfrutar simultáneamente de varios ambientes.

Técnicamente destaca por su construcción por infusión, que lo hace más ligero y resistente, además de por la adopción de un especial sistema estructural destinado a soportar adecuadamente la posición atrasada del mástil que tanto incide en la mejora de prestaciones, como pudimos comprobar durante la jornada de pruebas.

☐ Polar de velocidad facilitada por el astillero



☐ Características

Eslora total	15,84 m
Eslora flotación	15,60 m
Manga	8,6 m
Calado	1,50 m
Desplazamiento	25,1 T
Capacidad de combustible	992 l
Capacidad de agua	480 l
Tanque séptico	Sí
Material de construcción	PRV
Superficie vélica total	160 m ²
Superficie mayor clásica	101 m ²
Superficie mayor Corner	107 m ²
Superficie foque autovirante	70 m ²
Superficie Código 0	152 m ²

☐ Habitabilidad

Plazas homologadas	14/16/30
Asientos en bañera	16
Asientos en Fly	11
Camarotes	3/4/5/6
Personas en litera	6/8/10/12
Molinete	Sí
Plataforma baño	Sí

☐ Motorización

Modelo	Yanmar 4JH4TCE
Ciclo	4T
Potencia al cigüeñal	75 hp
Régimen máx. recomendado	3.200 r.p.m.
Nº de cilindros	4
Cilindrada	1.9 l
Peso	207 kg
Nº de motores	2
Tipo de combustible	Gasoil
Tipo de transmisión	Sail Drive

☐ Precio básico aproximado: Desde 663.439 € + impuestos

Precio unidad en prueba: 939.401 € + impuestos

