

LAGOON 42

Ce gréement novateur est très polyvalent, il se révèle particulièrement agréable dans le médium et la brise ↓



Un concentré d'efficacité en 42'

La gamme Lagoon poursuit son renouvellement à travers un modèle qui installe le nouveau gréement au cœur d'une évolution significative concernant également le style, l'ergonomie et les performances. Premières sensations après deux jours passés à bord du 42'.

Texte : Philippe Echelle
Photos : N. Claris

RETOUR D'EXPÉRIENCE

Le modèle prédécesseur (le 420) a été un support d'expérimentation, mais l'ambition d'un catamaran hybride était sans doute trop avant-gardiste au regard des disponibilités techniques du moment, et peu compatible avec l'objectif d'un multicoque polyvalent tout public. La surface mouillée induite par la charge supplémentaire d'un parc de batteries très lourd et placé à l'arrière pénalisait les performances, obligeant à l'installation de moteurs thermiques puissants en monte alternative. Cette tentative n'a pas rencontré le succès escompté. Le temps a passé depuis 2006 ; les motorisations ont évolué favorablement (consommation, silence, fiabilité, absence de vibrations, propreté de fonctionnement) ; les matériaux des voiles, leurs logiciels de conception et celle des gréements également, sans oublier l'apport du design intérieur et de la fabrication numérique assistée des aménagements. Passées individuellement presque inaperçues, ces avancées permettent aujourd'hui à Lagoon, avec le 42', de rester

fidèle à son image de multicoques spacieux tout en s'appuyant plus fermement sur ses valeurs "voiles", clarifiant du même coup le positionnement des motor yachts, notamment celui du MY 40'.

UNE TAILLE "CŒUR DE CIBLE"

Un temps délaissés par les constructeurs au profit d'entrées de gamme plus ambitieuses, les 42' reviennent avec toute la cohérence d'un équilibre intéressant entre sécurité, volume, maniabilité et accessibilité financière plus opportune, en neuf comme en future occasion.

UNE SILHOUETTE QUI ÉVOLUE

Une transition est en marche depuis l'apparition du 39' et du 52', mais elle s'exprime plus fortement encore avec le 42'. Les modèles précédents ont ouvert la voie aux nouvelles implantations

Beaucoup de transparence et de fluidité d'aménagement et un gréement performant et facile d'utilisation →

de mâts, les versions S des 450 et 52' proposent des alternatives pertinentes aux flybridges ; le 42' semble effectuer une synthèse de ces influences autour d'une personnalité d'une cohérence remarquable. La silhouette évolue de manière notable, les développés de bordés paraissent sensiblement réduits et la verticalité des panneaux est adroitement adoucie par un effet de sifflet qui court de la naissance des aplombs d'étraves jusqu'à l'arrière. Ce coup de crayon allonge la ligne générale des flotteurs, rendant la perception de la coupole de roof et du bimini plus aérienne. Le traitement couleur par covering met en valeur l'évolution du style de façon plus attractive que le gel coat blanc. La surface vitrée frontale a été augmentée sans qu'il y paraisse, et le poste de pilotage exprime une toute nouvelle dimension parfaitement intégrée dans le volume du roof, les jupes sont habilement dessinées et pratiques pour l'accès à bord. La rencontre entre Patrick Le Quément et VPLP est manifestement féconde ! Le gréement reculé semble naturellement destiné au 42', tant son implantation est réussie. Seul le bimini de la navstation appartient à une approche antérieure, mais je confesse ne pas aimer d'une façon générale ces coupoles rapportées !

UN EFFORT FRUCTUEUX SUR LE DEVIS DES MASSES

Il est extrêmement difficile de descendre en dessous d'une masse critique incompressible lors de la construction d'un catamaran de croisière sans mettre en œuvre des techniques et des matériaux incompatibles avec la production en série, le budget ou le volume habitable attendu. Dans ce domaine, la stratégie de Lagoon pour le 42' est pourtant efficace au vu du résultat sur



l'eau. L'architecture a contribué bien sûr (réduction des surfaces de panneaux, inertie de mâts inférieure, sections de flotteurs optimisées), mais c'est principalement la fabrication qui fait un pas en avant. La lutte contre le poids exige une rigueur de bénédictin, c'est du "gagne-petit" appliqué à tous les compartiments de la fabrication. Si la réflexion est bien conduite, elle interagit de façon positive sur l'équilibre et le comportement à la mer ; la répartition des poids étant aussi importante que la masse elle-même. Pour le 42', le chantier a procédé à plusieurs arbitrages vertueux. Les modules d'aménagement (assemblés hors du bateau et mis en place avant pontage) sont transportables et homogènes, alors que cette résistance mécanique ne présente plus d'intérêt après l'installation à bord ! Cela induit des surfaces de panneaux contreplaqués importantes et donc des gains de poids significatifs en pratiquant un détournement systématique, ce qui a été fait. Les planchers ont également fait l'objet d'une chasse aux kilos. Le poids dans les hauts est encore plus néfaste en termes de moment d'inertie (10 kg à 10 m = 100 kg à un mètre !), les grandes surfaces placées en hauteur du roof et du bimini sont particulièrement concernées. Ces pièces sont désormais fabriquées en injection pour le 42', beaucoup de poids gagné en contre-moules, d'autant que le plafond de la nacelle est vaigré avec de la toile tendue ! La suppression systématique des zones monolithiques réduit encore le poids ; seuls les fonds autour des ailerons et les réservations de passe-coques sont conservés, la mise en œuvre



← Le Lagoon 42 est aussi une plate-forme de loisirs nautiques



← Le potentiel du 42' dans la brise est remarquable pour une unité aussi aménagée



↑ Sans puiser dans la boîte à outils des "nouvelles solutions" de confort type cockpit avant ou cloison arrière mobile, le 42 propose une accessibilité et une ergonomie pleines de maturité



↑ La navstation regroupe le poste de pilotage et la manœuvre en pied de mât : une vraie réussite



↑ Le salon d'extérieur (ici en configuration table basse, mais il existe aussi une version plateau 8 personnes) est bordé d'espaces très complémentaires - banquette arrière, méridienne - et parfaitement relié à la navstation

de l'infusion permettant une bonne imprégnation du balsa (utilisé en âme pour ses qualités mécaniques) par la résine. Si l'on ajoute à l'ensemble de ces éléments la réduction d'échantillonnage du tube de mât consécutive à la nouvelle géométrie de gréement, on déclenche une spirale vertueuse qui va se traduire dans le comportement.

UNE ERGONOMIE DANS LE COUP !

Les tentatives récentes d'innovations ont été nombreuses en matière d'aménagement des plateformes de catamarans (flybridges, portes frontales, ouverture des pare-brises, cloisons arrière escamotables, pontages des trampolines, cockpits avant...) ; pour le 42', Lagoon ne retient aucune de ces solutions et s'oriente dans une autre direction. La géométrie de gréement constitue à elle seule une avancée technique significative, mais un gros effort de créativité s'est aussi concentré sur le poste de barre, la console de manœuvre, l'ergonomie et la communication avec le cockpit. Rien de révolutionnaire, mais beaucoup d'attentions ciblées. La navstation spacieuse est parfaitement intégrée à la ligne générale ; très enveloppante, son centre de gravité optimisé contribue clairement au confort et à la sécurité, 2 ou 3 personnes y évoluent sans bousculade, bravo ! Le passage derrière la banquette de barre est futé, la liaison avec le cockpit par le petit escalier 4 marches qui borde la méridienne est très fluide. Les prises sont nombreuses et les cheminements ont fait l'objet d'une bonne analyse de prévention des chutes et des chocs, l'approche de cette zone d'échanges permanents est une réussite.

UN GRÉEMENT PERFORMANT

Le recul de plus de 2 m du pied de mât privilégie l'allongement vertical de la GV, et permet de conserver un profil efficace sans faire

appel à des matériaux hors de prix. Le solent autovireur regagne de la surface, tout en simplifiant réellement la manœuvre, intéressant ! Le nouvel espar VMG Soromap semble parfaitement à son aise dans ce rôle central. Autre atout, l'interaction entre les deux voiles est positive même par temps léger, et la réduction du tangage constitue un réel bénéfice complémentaire. Les profils, étant plus stables, sont plus efficaces, et l'amélioration du confort d'assiette sous les pieds est sensible. Le complément indispensable de cette géométrie futée est le Code 0, c'est une option coûteuse car elle inclut une voile légère de grande surface (donc technique) et l'accastillage nécessaire (bout dehors, winches, drisse...), mais son intérêt est manifeste.

AMÉNAGEMENTS : LUMIÈRE, VOLUMES ET QUALITÉ PERÇUE

La baie coulissante se divise en 3 volets sur le 42', ce qui favorise une bonne répartition des battants et permet de ventiler efficacement la cuisine qui se dispense de capot (il y a deux grands panneaux ouvrants implantés dans le pare-brise). L'effet toile tendue au plafond du roof est très agréable à l'œil (il faudra juger de la longévité), la découpe de la table du carré est élégante et pratique, la distribution de la cuisine en U à tribord est plaisante et le nouveau revêtement antidérapant des plans de travail remplace avantageusement l'épuisant Corian. Le panneau de commande électrique est positionné en réservation dans la descente tribord, et l'accès au tableau de connectique électronique s'effectue facilement via un abattant sous la table à cartes. Le réfrigérateur à ouverture horizontale et le conservateur (accès vertical) sont adroitement implantés dans le meuble bâbord. Il y a beaucoup de rangements malins, tous bordés de fargues. L'absence d'éléments gel-coatés réchauffe l'ambiance, la sellerie est jolie, l'ébénisterie soignée (parements

LES CONCURRENTS

Constructeur	SEAWIND	BALI	CATANA
Modèle	SEAWIND 1260	4.3	42'
Surface de voilure au près	90	91,5	112
Poids en t déclaré	8,2	11,5	8,9
Prix HT en base	485 775 US\$	340 625 €	379 000 €

Alpi chène blond). Dans les flotteurs, les cabines arrière sont accueillantes (lumière, ventilation, rideaux occultants parfaits), l'accès aux island beds aisé (il y a un grand tiroir coulissant sous le lit pour loger un sac de voyage). Dans la version propriétaire essayée, la salle de bains est vaste, confortable, claire et bien aérée, l'approvisionnement en eau chaude est rapide, même par temps frais (cela évite de gâcher 15 l d'eau pour avoir la température souhaitée). Avec le nouveau redan du bordé intérieur, les cabines avant bénéficient d'un accès latéral au lit.

COMPARTIMENTS MOTEURS ET BATTERIES

Les cales moteurs sont claires et bien agencées, la lisibilité générale est bonne. Les culasses sont équipées d'un carter-marchepied (bravo), d'un éclairage à leds et d'une coupure d'alimentation intégrée (équipement de dernière génération sur les séries common rail). Les coupe-batteries et commutateurs de démarrage bâbord-tribord sont solidement fixés et protégés dans une armoire. Le parc batteries de service est logé à tribord de part et d'autre du moteur. Les cales sont peintes, l'accès au moteur du pilote, à la biellette de liaison inter-safrans et aux rotules réglables est facile. L'isolation mousse et le système de doubles planchers ont disparu au profit d'un capot sandwich. Le résultat sonore est aussi bon que précédemment avec de nombreux kilos en moins et une accessibilité mécanique améliorée.

ESSAI EN MER

La motorisation 2 x 57 CV convient parfaitement au 42' ; équipés d'hélices tri-pales repliables, ces blocs de 2,2 l de cylindrée pourvus de rampes d'injection

communes pèsent 264 kg chacun avec leur transmission saildrive. La consommation est de 4 l/h à 2000 tr/min pour une vitesse de croisière de 7,3 nd ; compter 11 l/h à fond à 9 nd. Durant deux jours autour des îles rochelaises, le vent de nord ne dépassera pas 12 nd, mais sera d'une constance enviable toute la première journée. L'envoi de la grand-voile s'effectue à l'aide du winch électrique ; manuellement, on parvient à hisser aux 2/3 à la volée en jumpant au pied de mât, mais la fluidité de progression serait meilleure avec des chariots à billes à la place des basses frictions. Vent de travers, nous envoyons le Code 0 à l'aide de l'excellent stockeur-galette Facnor. Le plan de voilure fait plaisir à voir, les angles de tire et les prises de cotes de la grande voile noire sont parfaits, le profil tri-radial vole comme une voile de course. La surface de 68 m2 est judicieusement choisie et l'équilibre volume-polyvalence est une réussite, l'élanement et la tenue de forme de la GV sont remarquables. Dès que le Code 0 porte, l'apport de puissance est sensible et la facilité de réglage frappante. Le profil de GV est aussi très intuitif et son rendement manifestement optimisé, tout le haut de la voile et la corne travaillant dans un vent adonnant favorable. Le travail au traveller est réduit au minimum ; si la position de chariot est juste, ça marche sans se prendre la tête ! Même chose pour la voile d'avant, sachant que la pénalité de vitesse peut être importante en cas de profil trop bordé (l'inverse est plus facile à identifier !). L'interaction entre les deux profils est optimum et on n'a jamais l'impression que l'une perturbe l'autre. Sans effet de courant notable (1 heure avant et après l'étable de pleine mer), les mesures de vitesses effectuées au large de l'île de Ré avec une brise de nord régulière de 11-12 nd sont élogieuses. Elles confirment les bonnes sensations

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Architectes : VPLP	
Designer du style extérieur : Patrick Le Quément	
Design intérieur : Nauta Design	
Longueur : 12,80 m	
Largeur : 7,70 m	
Tirant d'eau : 1,25 m	
Tirant d'air : 20,65 m	
Déplacement armé : 12 t	
Surface de voilure au près : 90 ou 94 m2 (avec option GV à corne)	
Grand-voile : 55 ou 59 m2	
Foc autovireur sur enrouleur : 35 m2	
Code 0 : 68 m2	
Motorisation : 2 x 45 ou 2 x 57 CV Yanmar avec transmissions saildrive	
Eau douce : 300 l	
Fuel : 300 l ou 2 x 300 en option	
Homologation CE : 12 personnes en catégorie A	
Prix HT Version propriétaire : 292 000 € (298 000 € en version Charter)	
Principales options en euros HT :	
Pack essentiel : 21 438 (chargeur, 2 batteries supplémentaires, électronique Brookes avec pilote, relevage d'annexe...)	
Moquettes planchers de cabines : 1805	
Grément Code 0 + voile : 14 245	
Grément de spi asymétrique : 3176	
Jeu de voiles renforcées +Corne GV : 3593	
Bimini + escalier d'accès roof : 11 250	
3 x 120 W panneaux solaires : 4229	
Hélices repliables : 2252	
Motorisation 2 x 57 CV : 1147	
Chauffage à circulation d'eau : 8603	
Mise à l'eau + antifouling avec primaire époxy : 12 818	

Cette nouvelle disposition de cuisine est très agréable ↓



Un vrai carré pour dîner confortablement, notez l'épontille en inox miroir très reculée ↓

Le vaigrage du plafond est réalisé en toile tendue, effet décoratif réussi et poids plume ↓





LE MOT DE L'ARCHITECTE MARC VAN PETEGHEM



Le L42' bénéficie d'un vrai effort de contrôle des poids par le chantier et d'un gros travail sur l'équilibre de carène et le plan de voilure. La position reculée du mât exprime tout son potentiel, car elle est associée à un bateau réactif qui

accélère bien. L'obsession du poids est notre ADN course, mais il faut se resituer dans le contexte de la conception d'un bateau de croisière, avant tout confortable. Il est très intéressant d'observer que ce niveau de prestations puisse se conjuguer avec une agilité et des performances permettant d'allonger la foulée de façon tout à fait satisfaisante. Nous sommes très heureux de ce bateau, qui, au-delà de ses performances et de son confort, marque également une étape dans le travail de renouvellement du design que nous effectuons avec Patrick Le Quément.



↑ Vue arrière du flotteur tribord en version propriétaire



← La cabine avant d'un 42', notez l'accès latéral au lit autorisé par le nouveau redan du bordé intérieur



↑ La salle d'eau de la version propriétaire



↑ La cale moteur tribord accueille le parc de batteries servitude. Notez le coupe-circuit moteur de la nouvelle génération common rail et le carter-marchepied noir. Le capot sandwich a permis la suppression du faux plancher d'isolation

perçues et l'attitude dynamique du bateau. Au travers réel face à une longue houle résiduelle, l'assiette est parfaite et la vitesse GPS évolue entre 8 et 9 nd et (il faut revoir la trace Navionics pour le croire) avec plusieurs pointes à 10 nd. La glisse du 42' est sensible et l'équilibre d'assiette remarquable dans ces conditions. Les safrans sont solidarisés par une forte biellette aluminium montée sur rotules et dotée de réglages de parallélisme, la liaison avec la jante de la barre de grand diamètre s'effectue via des drosses et des poulies articulées. La géométrie est la plus directe possible ; le résultat est remarquable. L'effet directionnel est précis et sensible sans exiger d'effort, le plaisir est au rendez-vous. Dans les conditions de l'essai, l'équilibre de barre s'est révélé étonnant, le catamaran conservant son cap sous Code 0 sans pilote pendant de longues périodes et accélérant de façon convaincante à chaque augmentation de la brise. Le 42' s'est montré constamment intéressant à régler. Pour atteindre et contourner la pointe des baleines au NW de l'île de Ré, il faut pointer au près serré, et nous choisissons d'envoyer le solent. Pour rouler proprement le Code 0, il est conseillé d'abattre et de couvrir la manœuvre par la grand-voile largement ouverte ; c'est la garantie d'un stockage propre et rapide, sans effort ni faséyage

intempestif. Le 42' est vélocé au près, le plan anti-dérive accroche bien ; dans ces conditions, la vitesse oscille entre 6,5 et 7,6 nd à 42-45° de l'apparent (toujours 11-12 nd réels). Ce gréement performant est aussi très agréable pour enchaîner les virements de bord, le gain de surface sur le solent lié à la géométrie reculée rend le 42' visiblement agile et vaillant à cette allure. Même sans spi, la descente dans le vent sous Code 0 reste excellente, le plan de voilure acceptant des angles très ouverts. La prise de ris (1re bosse Dyneema en continu) par un seul équipier est convaincante de facilité.

CONCLUSION

Les deux jours passés à bord du Lagoon 42' et les 60 milles parcourus dans des conditions de médium léger constituent une vraie belle découverte. Les qualités nautiques sont réelles, le plaisir d'utilisation bien présent, l'ergonomie (notamment celle de la navstation) fait un bond en avant et les performances sont nettement à la hausse. Les essais sous spi dans la brise (25 nd, GV entière et spi asymétrique) montrent une glisse et un passage dans l'eau étonnants avec des scores supérieurs à 16 nd stabilisés ! Remarquable pour un 42' aussi confortable.

- ◆ Silhouette sympathique
- ◆ Conception du poste de barre
- ◆ Plaisir d'utilisation à la voile
- ◆ Pertinence et performance du gréement
- ◆ Confort lié à la réduction du tangage

- ◆ Positionnement des martyrs d'amarres à optimiser
- ◆ Pas de panneau ouvrant de cuisine
- ◆ Console instruments exigeant d'avoir le bras long
- ◆ Pas d'accoudoir extérieur de sécurité sur la banquette de barre
- ◆ Cinématique de porte de douche

La navstation étant proche du centre de gravité, le barreur et le régleur sont confortablement installés. La possibilité de faire le tour de la banquette de quart est une bonne idée.

Les accès au toit du roof et au cockpit sont soignés.

Le poste de manœuvre constitue une réussite ; proche du pied de mât, la lisibilité des renvois est excellente et il y a de la place pour manœuvrer sans gêner le barreur.

Depuis l'aplomb des étraves jusqu'à l'arrière, un effet de sifflet réussi casse la verticalité du panneau de bordé.

Le berceau inox de saisie de l'annexe remplace avantageusement les bossoirs.



Il n'y a pas de rupture architecturale avec la génération précédente, mais la synergie avec la nouvelle géométrie de gréement et l'effort de centrage-réduction des poids révèlent le potentiel de l'hydrodynamique et optimisent la glisse.

La bôme, nettement raccourcie par rapport aux plans de voilure classiques, est beaucoup plus légère, elle supporte une grand-voile à corne (option conseillée) à fort allongement, qui travaille dans du vent frais et devient très facile à régler.

Complément efficace et indispensable de ce type de gréement, le Code 0 est l'arme absolue de 90° à 140° du vent réel. La coupe de la voilerie Incidences s'est révélée parfaite à l'usage.

Avec la nouvelle implantation de mât reculée, le solent autovireur gagne en surface, son rendement est meilleur, tout en conservant la facilité de manœuvre.

L'épontille de mât est très reculée, elle vient s'appuyer sur un châssis métallique qui répartit la compression sur le fond de nacelle, cette géométrie vertueuse réduit considérablement le tangage et facilite l'utilisation de la GV