



# LAGOON 560

## La vie à bord selon Lagoon



Avec ce tout nouveau 560, le chantier Lagoon propose une unité incroyable : volume et vraies qualités marines sont au programme.

Lors de notre essai du 450 en septembre, nous avons découvert un catamaran familial ludique et réussi ; la finition 2010 et la voilure plus généreuse lui procurant une polyvalence et un agrément supérieurs à ses prédécesseurs. Le 560, issu de la même matrice, répond à un cahier des charges beaucoup plus ambitieux en termes d'accueil à bord.

### 55' D'ÉVOLUTION

Lors du lancement du Lagoon 55' en 1987, Jeanneau Techniques Avancées (JTA) était une jeune structure née de la volonté d'un quarteron de passionnés qui allait s'illustrer dans la réalisation de quelques trimarans d'exception (F40' N.Irens, FLEURY MICHON, PIERRE 1er, les 2 prototypes du film Waterworld, ...) et donner naissance à une marque mondiale. Silhouette séduisante, signature architecturale judicieuse, le succès des 2 versions (55' et 57') fut immédiat ! Les créations de l'acronyme VP/LP (GERARD LAMBERT, BISCUIT CANTREAU I, II et III qui préfigurent les 60' Orma, PRIMAGAZ...) ne quitteront plus jamais le devant de la scène océanique ! En 2000, le successeur du 55'-

keting de ses modèles. Le 560 démontre parfaitement cet aspect en arrivant opportunément sur un marché abstiné en 2008, hésitant en 2009, mais qui se relance fin 2010. Avec ce bateau, Lagoon ne cherche pas à battre de futurs records de production et propose un catamaran luxueux à forte valeur ajoutée. Le challenge semblait être d'anticiper les attentes des déçus d'un motonautisme à la dérive, de répondre aux objections des Pénélope qui ont entendu dire que la croisière en voilier n'est que souffrance et privations, tout en rattrapant par la main les Ulysse voiliers fortunés qui lorgnent vers les sirènes des trawlers. L'exercice était compliqué, les concepteurs se sont donc dotés de moyens supplémentaires pour atteindre cet objectif multiple.

« Avec le 560, le chantier assume l'intégralité d'une démarche conceptuelle originale et fait feu tous azimuts... »

57' s'approprie la stylique maison et devient 570. Issu de l'usine de Bordeaux, il bouscule les codes esthétiques, mais conserve une ergonomie classique. Avec le 560, le chantier assume l'intégralité d'une démarche conceptuelle originale et fait feu tous azimuts : ergonomie créative, aménagement innovant, puissance vélique adaptée, motorisation copieuse, flybridge XXL et qualité à la hausse.

### UNE DÉFINITION PERTINENTE

Au sein du groupe Bénéteau, Lagoon jouit d'une position enviable pour ajuster sa stratégie et optimiser l'évolution mar-

### UNE ORGANISATION DE L'ESPACE TRÈS IMAGINATIVE

Le chantier dispose maintenant du recul indispensable pour jouer avec des solutions ergonomiques audacieuses et affirme cette aisance décomplexée dans les arbitrages du 560. En faisant appel à Nauta, il s'offre même un partenaire exigeant et affiche ses ambitions en terme de qualité et de créativité. Le flybridge, espace convoité par les propriétaires et les équipages, fait ici preuve de maturité et comblera les amateurs malgré les nombreuses contraintes qu'il impose à bord d'un voilier (accès, sécurité, élévation du vit de mulot, du centre de gravité,



Au mouillage, le 560 est tout simplement idéal.



Dès 3 nœuds de vent, le 560 démarre à la voile... Pas mal pour un cata de 30 tonnes !



Les manœuvres et le poste de barre reviennent sur le fly, où des bains de soleil géants attendent l'équipage... Le top !

positionnement de l'accastillage). L'expérience du bureau d'études et la taille du 560 permettent de trouver des solutions convaincantes et de rendre l'utilisation cohérente, voire agréable. L'escalier hélicoïdal est

confortable et sûr. Le système sas de fermeture étanche à assistance électrique (entre fly et cockpit) procède d'une cinématique complexe et a été confié à un sous-traitant spécialiste de cette problématique ;



toutefois à l'usage, il manque un cheminement direct du pied de mât vers le poste de pilotage. Le cockpit terrasse prend ici une dimension superlative (par beau

ble). Le skipper prévoyant se fera pourtant expliquer l'utilisation et les process de service de cette machinerie d'Airbus. Cette organisation pertinente rationalise

Fly, cockpit, carré, cockpit avant : à vous de choisir votre espace...

des espaces privés et l'atmosphère attractive constituent les outils de séduction principaux de ce catamaran. Tendances récentes, la table du carré réduit la voilure



propulseur et de transmission IPS, la recherche d'une place de port accorte est recommandée. Le 560 mesure presque 18X10m et le fardage n'est pas négligeable. Les gros bouilleurs (2X110cv !) du modèle d'essai sont évidemment redoutables, mais il faut s'habituer au temps de réaction des commandes électriques pourtant parfaitement adaptées. Sous 2 ris trinquette, nous faisons route au près de circonstance (60° du vent) face aux habituelles rafales qui rendirent fou Gaztibelsa (dans le poème chanté de Brassens). 25-37 nœuds, oscillations de 15 à 20°, la Tramontane ne nous fit pas perdre le nord, mais constitua un test intéressant pour ce catamaran spacieux et confortablement tendance, donc lourd (32t !). Sous GV seule (à corne, 2 ris), le Lagoon 560 remonte au près, signe probant d'un centre de voilure équilibré. La trinquette déroulée génère la puissance nécessaire pour affronter le méchant clapot que vous imaginez. Au près bon plein, le GPS affiche 8,5-9,2 nœuds et le trait de côte défile rapidement en direction du Cap Leucate. À l'orée de la "soufflière" de Port-la-Nouvelle (une turbine naturelle qui génère toujours un beaufort de plus que partout ailleurs), nous virons à la première tentative (ce qui ne constitue pas une évidence dans ces conditions) et ouvrons le plan de voilure. À 140° du vent nous chevauchons la courte houle et glissons entre 9 et 11 nœuds avec une pointe à 12. Le lendemain matin, la brise de confessionnal permet de déployer la surface de toile maximum (280m<sup>2</sup> !), le 560 démarre

« Le lendemain matin, la brise de confessionnal permet de déployer la surface de toile maximum (280m<sup>2</sup> !), le 560 démarre à la voile pure à partir de 3 nœuds réels... »

temps ou à l'abri des cloisons de toile si la saison s'avance) ; cet atrium marin correspond avec la cuisine, bien sûr, mais de façon plus surprenante avec la cabine propriétaire tribord et le "chalet des invités" à bâbord ! En mer ou au mouillage, sous le soleil de Barbuda ou les frimas des îles Féroé, le schéma de circulation restera agréable, il invente une nouvelle convivialité, enfin respectueuse de l'intimité de l'équipage.

**UNE SÉPARATION TOTALE ENTRE LA TECHNIQUE ET LES ZONES DE VIE**

Le 560 est un grand multicoque doté de toutes les prestations attendues, mais également de la complexité attenante. Les servitudes sont regroupées en 3 ensembles séparés : les cales arrière abritent les moteurs et leurs périphériques ainsi que la climatisation et le pilotage automatique. La soute du bras avant reçoit la totalité des fonctions électriques. Le stockage (24V 800Ah), la génération (groupe électrogène de 7 à 15kVA), la transformation et la gestion (multiples convertisseurs dédiés, régulateurs, ...) s'épanouissent autour d'un plancher central qui surplombe le parc batteries. L'architecture, bien que complexe, reste lisible et fait preuve d'une qualité d'installation et d'une sélection de fournisseurs rassurants (une alarme d'ouverture panneau paraît indispensable

l'entretien et autorise des interventions sans perturber le fonctionnement du navire.

**OBJECTIF : LA VIE À BORD**

La plupart des visiteurs des salons de Cannes, Gènes ou Barcelone ont été enthousiasmés par les aménagements du 560. Curieusement, ce point de vue positif semble également partagé par les professionnels et même certains amateurs traditionnalistes, voire conservateurs. Nauta et Lagoon ont donc visé juste ! Comme à bord du 450, le



Le cockpit est parfaitement protégé par le fly, et est tout simplement... gigantesque !

style et l'élévation des standards de fabrication sont immédiatement perceptibles. La créativité mise en œuvre dans la répartition originale des volumes, le traitement décoratif individualisé

"chalet" (arr.bâbord) emprunte ce pseudo à l'impression générale ressentie au creux de ce lodge nautique avec vue sur le sillage ! Les cabines avant bénéficient d'un traitement comparable. L'isolation phonique, thermique et le sentiment d'être là chez soi, y sont identiques, laquelle choisir ?

**GROSSE BRISE ET PETIT TEMPS, L'ÉPREUVE DE VÉRITÉ**

La furie de Tramontane qui a balayé le Golfe du Lion la nuit précédente laisse la place à une force 6-7 agrémenté de soleil qui fera nos choux gras pendant cette journée. En l'absence de



A bord du 560, on n'a qu'une envie : prendre le large !



Et non : vous n'êtes pas dans un loft, mais dans un catamaran de croisière...

à la voile pure à partir de 3 nœuds réels et la vitesse progresse en même temps que l'augmentation de ce petit SE. Les chiffres comparés de l'anémomètre et du GPS sont assez bluffants jusqu'à 8 nœuds réels ! Après une séance de mouillage à Collioure, nous regagnons paisiblement Canet-en-Roussillon sous grand genacker (75nd à 160° du vent dans un réel de 9-10 nœuds). GV et focs

**FICHE TECHNIQUE**

- Architectes : Van Peteghem/Lauriot Prevost
- Constructeur : Lagoon
- Longueur : 17.07m
- Largeur : 9.44m
- Déplacement : 32t
- Tirant d'eau : 1.50m
- Construction : sandwich balsa monolithique/verre/vinylester-polyester
- Hauteur du mât : 28.66m au dessus du pont
- Surface GV : 128m<sup>2</sup> (version à corne)
- Génois : 82m<sup>2</sup>
- Trinquette : 45m<sup>2</sup>
- Genaker : 155m<sup>2</sup>
- Eau : 960L
- Gasoil : 1300L
- Prix : version propriétaire 795 000 € HT sans options
- Pack confort : 63 000 € HT
- Genaker accastillage : 15 000 € HT
- GV à corne Hydranet Génois : 20 000 € HT
- Trinquette complète : 9 100 € HT
- Bossoirs : 17 000 € HT
- Tender lift : 36 000 € HT
- Supplément 110cv ligne d'arbre commandes électriques tripales repliables : 30 000 € HT
- Générateur 17kVA : 22 200 € HT
- Dessalinisateur 280L/h : 18 000 € HT
- Climatisation : 40 000 € HT
- Commissioning : 13 668 € HT (mâtage, antifouling) à Bordeaux

de marque Incidences méritent des éloges appuyés, formes et finitions remarquables.

**CONCLUSION**

Le 560 réalise une synthèse des solutions mises en œuvre par Lagoon depuis quelques années, il franchit un pas décisif en matière d'originalité (réussie) d'aménagement. L'intimité dont jouissent les invités et le confort global de vie à bord lui permettent de rivaliser avec des unités plus prestigieuses. La nouvelle définition du plan de voilure lui confère des performances intéressantes dans le petit temps et le médium. Le budget élevé, la présence d'équipements techniques sophistiqués et la puissance disponible (à la voile comme au moteur) le destinent quand même à des propriétaires expérimentés. La présence d'un marin (ou d'un service d'entretien) disposant d'une formation technique sera nécessaire quelques semaines par an pour maintenir ce pullman au niveau d'entretien requis.

**LES PLUS**

- Aménagement
- Prestations et finitions
- Qualités dynamiques

**LES MOINS**

- Absence de barber de GV et de bloqueurs d'écoute génois et trinquette
- Accessibilité tableaux de bord moteurs
- Nombreuses options

**LES CONCURRENTS**

MODÈLE	PRIVILEGE 515	DEAN 5000	SUNREEF 58	NAUTITECH	DIAMANTE	NEEL 50
Chantier/architecte :	alliaura/Lombard	Dean/Dean	Sunreef/Sunreef	Nautech/Lombard	Diamante/Diamante	Neel/Neel
Poids en T :	20	20	30	18.5	14	10
SV au près (m <sup>2</sup> ) :	143	142	181	143	150	160
Prix en euros HT :	850 000	600 000	850 000	703 800	1 170 000	780 000



L'incroyable cabine propriétaire...



Les invités ne sont pas en reste, avec des cabines confortables et volumineuses.



Le design comme la gestion des espaces intérieurs sont vraiment novateurs.