



LAGOON 620

Un choix de Sybarite

Le Lagoon 620 est un bateau généreux qui va à la rencontre de nouvelles attentes et de clientèles séduites par la stabilité et l'espace des multicoques...

Après le 67' (un modèle custom), le 620 est le plus grand catamaran fabriqué par Lagoon. Lors de sa présentation, il a été une des principales curiosités du dernier Salon de Cannes, il faut dire que cette version "cinémascope" en fait un maximum !

UN PROJET AMBITIEUX

Bureau d'études Lagoon à la maîtrise d'ouvrage, Van Peteghem-Lauriot Prévost à la table à dessin, il ne manquait qu'une signature dans le domaine de la stylisme intérieure pour compléter une équipe conceptuelle à la hauteur de ce challenge capital pour le chantier de Bordeaux ! C'est chose faite avec l'arrivée

d'Hervé Couëdel (diplômé de la prestigieuse école Bouille) et de Pierre Hugon (menuisier ébéniste). Ce tandem a déjà collaboré au Bordeaux 60', au Wauquiez 55' et a également été en charge de projets d'exception comme ZURBAGAN (super yacht monocoque de 90', design Award 2007) ou ONLY-NOW (104'). La présence au Cannes Boat Show clôt un marathon technique de deux années,

nécessaire à l'achèvement du plus imposant modèle de catamaran de vraie série réalisé à ce jour.

LE PARI D'UN GRAND MULTICOQUE DE PRODUCTION

La sortie du 620 concrétise une volonté du chantier vendénois de ne pas se laisser distancer par la concurrence (qui lorgne depuis quelque temps sur le développement des grands

multicoques 60'-70'), et d'accompagner une clientèle à fort pouvoir d'achat dans ses projets d'évasion. Lagoon ne s'inscrit pas dans la compétition des multicoques (80'-150'), mais veut interposer une offre, alternative à la progression de Sunreef ou Catana sur ce segment. La stratégie commerciale est claire : s'appuyer sur un réseau de vente international et une image de marque reconnue



Le Lagoon 620 est un vrai bateau de propriétaire qui pourra aussi tenter ceux qui veulent se lancer dans le charter de luxe.

pour séduire des acheteurs transfuges du moteur, skippers charter, ou propriétaires tentés par les grands multicoques qui se sentiront rassurés par un produit estampillé du leader mondial du segment. Comme toujours, le prix de base est très étudié, l'amateur de personnalisation trouvera son compte dans les différentes versions et options. La force d'attraction du Lagoon 620 ne se limite pas à des arguments rationnels, il propose une approche revisitée des volumes et de l'ergonomie des catamarans.

LA CONQUÊTE DE L'ESPACE

Le 400 a recueilli sans hésitation le trophée du volume habi-



Lors de notre essai, les conditions étaient... chaudes ! Coup d'Est 30 nds en Méditerranée, malgré les apparences, l'intérieur reste paisible.

table dans sa catégorie, le 620 devait imiter son jeune prédécesseur et réussir à sauvegarder de bonnes qualités nautiques. En observant la fréquentation des ponts du 620 pendant le salon de Cannes, on se doutait bien qu'il se passait quelque chose ! J'ai dû attendre notre essai pour en comprendre la raison. Embarquez avec moi pour une brève visite, j'essaierai de ne pas abuser des superlatifs à propos de l'espace habitable, ce qui ne sera pas

aisé !

L'accès à bord s'effectue par des escaliers de jupes aux dimensions inhabituelles; selon la météo extérieure on pénètre

|| Sous des grains impressionnants, et suivant un cap de compromis, le 620 passe en souplesse, sans taper, ni ralentir... ||

dans une grande véranda (si le kit de toile est en place) de plain-pied avec le carré ou sur une terrasse multifonction dans laquelle sont aménagés un "wet bar", un salon et des baignoires.

Le 400 a recueilli sans hésitation le trophée du volume habitable, ce qui ne sera pas aisé ! L'accès à bord s'effectue par des escaliers de jupes aux dimensions inhabituelles; selon la météo extérieure on pénètre dans une grande véranda (si le kit de toile est en place) de plain-pied avec le carré ou sur une terrasse multifonction dans laquelle sont aménagés un "wet bar", un salon et des baignoires, ouverts directement sur le cockpit ! Une première en catamaran. En charter ou en croisière privée, le coq est gâté et prendra plaisir à choyer son équipage. Les plans de travail sont fantastiques, la lumière et le panorama étonnants ! Une nouvelle fluidité créée par l'accès au cockpit (ou au salon) transforme "l'office" en un carrefour tribal qui semble être une invitation directe à la capture de coryphènes ou de bonites. Leur préparation se hisse au rang d'attraction pré-gastronomique pour l'équipage. Bravo, donc, à cette cuisine de mer audacieuse et réussie. Les réserves ne s'appliquent qu'à l'obligation de bien fermer l'immense capot d'accès par mauvais temps... et aux appareils ménagers en option.

UNE CABINE PADRONALE PANORAMIQUE

En version propriétaire, la coque tribord s'organise autour d'une

chambre, attenante à une salle d'eau et d'un salon-bureau, en prise directe avec l'extérieur ! La circulation et la perception des volumes à bord sont transfigurées par cette disposition. Sous tous les climats, cette convivialité nouvelle sera plébiscitée, elle exonère de toute claustrophobie. Une bonne occultation de cette descente sera indispensable afin de ne pas générer un sentiment d'exposition dans les ports.

UN CARRÉ TRÈS "TENDANCE"

La surface du salon est considérable, mais l'organisation de l'espace, le choix de parements chêne sobres, d'un sol wengé foncé et de lignes actuelles structurent une atmosphère agréable et laissent place à une décoration personnalisée ! Le traitement général est bien adapté à l'usage maritime.

d'énergie. La climatisation réversible, l'eau douce en abondance, la conservation des aliments, l'éclairage, l'électronique de bord et les équipements vidéo seront asservis à une unité de puissance et à des régulations lourdes. La cale technique, logée dans la poutre avant, accueille ces installations autour d'un parc batteries isolé dans un volume adapté et ordonné. La rationalisation de conception de ce poste névralgique mérite donc un coup de chapeau. On regrette cependant l'absence de tableaux étanches pour les barrettes de connexions et d'un joint de finition des panneaux supports en bois.

NAVIGATION BELVEDÈRE ET SALON DE PONT

Le pont supérieur rassemble les fonctions de manœuvres, de

pilotage, de zone de détente et d'observation privilégiées. Dans cette taille, le flybridge s'exprime vraiment et favorise par temps maniable une vraie convivialité entre l'équipage et les invités.

UN ESSAI DYNAMIQUE RAFFRAICHISSANT

Nous appareillons à bord d'un 620 neuf (il a tout de même fait le tour de l'Espagne) que le



Le 620 est un véritable "yacht catamaran", capable de belles moyennes sous vent médium.

skipper découvre presque en même temps que nous. Le plan de pont est lisible, simple et bien organisé. La puissance des gros winches Harken électriques ne sera pas prise en défaut.

Le coup de tabac est là, 25-30 nœuds de vent d'Est décoiffent les marabouts du Salon de Cannes ! La bôme canoë carbone et le rail de GV à aiguillage rationalisent l'utilisation d'une GV de 140m² en réduisant la hauteur d'empilement des chariots, ce qui facilite l'accès au point d'amure. L'imposante GV à corne est rapidement envoyée au 1er ris ; abattant bâbord amure, nous déroulons la trinquette en souplesse à l'aide du stockeur électrique. À 10 nœuds constants, nous progressons dans le vent au bon plein sous des grains impressionnants. 1.50 à 2m de houle, rabattue par les rafales assaillent le catamaran qui ne semble pas broncher. L'allure est peut-être

ni ralentir.

Le double poste de barre à roue offre une visibilité spectaculaire, l'effet directionnel des safrans est satisfaisant et l'ergonomie générale du plan de pont, tout à fait remarquable. Malgré la houle et la brise moyenne, le 620 vire bien (il faudra supprimer le râtelier de mât et les répétiteurs jumbo qui constituent des pièges à écoutes) et reprend son allure de sénateur. Dans ses lignes, il déroule des sillages propres et pourra aligner de bonnes moyennes par vent médium. Dans le petit temps, le lagoon fait appel à un gennaker Mylar de 190m² et soutiendra encore des performances correctes en descendant dans le vent grâce à son spi de 300m². Au retour nous testons l'improbable organisation des corps morts méditerranéens, la manœuvre effectuée entre 2 grains se déroule parfaitement (bateau



Avec une telle surface de pont, les espaces pour que chacun se sente tranquille ne manquent pas. Un cata à vivre...

de 2000 w, un cabestan est indispensable pour chacun des 4 points d'amarrage et que le propulseur d'étrave doit faire partie de l'armement.

CONCLUSION

Audacieux, mais cohérent et bien réalisé (dans l'usine de Bordeaux qui dispose du savoir-faire et des équipements indispensables à la fabrication en série d'unités de cette taille, 15 par an !), le lagoon 620 a déjà touché sa clientèle. Il ne faut pas le juger avec des yeux de passionnés de vitesse, mais comprendre que ce bateau généreux va à la rencontre de nouvelles attentes et de clientèles séduites par la stabilité et l'espace des multicoques. Le 620 est doté de bonnes carènes, sa réserve de puissance lui permettra d'accomplir 200 milles par jour dans la plupart des conditions et de se

montrer agréable dans les petits airs. Les solutions architecturales innovantes adoptées pour la cuisine et la cabine propriétaire sont réellement pertinentes.

SPORT : *****
CONFORT : *****

LES PLUS

- Espace, confort
- Programme de navigation
- Design aménagements

LES MOINS

- Nombre d'options
- Étanchéité accastillage sur modèle essayé
- Entretien pro indispensable

Le lagoon 620 : un vrai catamaran en cinémascope !

un peu nerveuse pour notre équipage de futurs clients, mais tout le monde semble ravi, malgré ces conditions détestables. Sur un cap de compromis, le 620 passe en souplesse, sans taper,

en positionnement dynamique à partir d'une amarre). Cependant, l'arrivée brutale d'une rafale catabatique à plus de 60 nœuds achève de me convaincre qu'en plus de l'excellent guindeau



La surface à vivre est considérable, la taille des jupes phénoménale. Le 620 est vraiment le catamaran des superlatifs !

FICHE TECHNIQUE

Constructeur : Lagoon
Architectes : Marc van Peteghem/
Vincent Lauriot-Prevost
Design intérieur : Couëdel Hugon designer
Longueur : 18.90m
Flottaison : 18.20m
Largeur : 10m
Tirant d'eau : 1.55m
Déplacement léger armé : 27t
Tirant d'air : 31m
GV : 139m²
Trinquette : 48m²
Génois : 91m²
Gennaker : 190m²
Spi triradial : 300m²
Motorisation : 2X110cv Volvo D3 ou 2X150cv Yanmar
Transmissions : Sail drive
Hélices : fixes repliables, quadripales en option
Gasoil : 2X650L
Eau : 4X240L
Matériau : sandwich balsa/verre/vinylester et polyester (process infusion) monolithique dans les fonds
Plan anti dérive : ailerons
Prix : 1 060 000 € HT
Options principales HT : trinquette Hydranet, enrouleur électrique : 21 172 €
4 cabestans : 16 000 euros
propulseur d'étrave : 7 500 euros
gennaker + accastillage : 21 000 euros
spi + accastillage : 15 000 euros
dessalinisateur : 15 000 euros
groupe électrogène 7 kVa : 15 100 euros
climatisation : 32 000 euros
lave-linge, lave-vaisselle, micro-ondes : 6 000 euros
pack électronique : 19 600 euros
delivery : 15 000 euros



Un carré en cinémascope qui fonctionnera sous toutes les latitudes... Magique !



Les cabines invités sont d'une taille exceptionnelle.



Poste de barre, espace détente, le fly sait tout faire... et plutôt bien !



Les cales moteurs claires, spacieuses et accessibles autorisent l'implantation de périphériques volumineux.

LES CONCURRENTS

MODELE	AMBERCAT 210	GALATHEA 65'	PRIVILEGE 615	SUNREEF 62
Architecte :	€. LEROUGE	BERRET/RACOUPEAU	M.LOMBARD	SUNREEF
Constructeur :	ENMAR	FOUNTAIN/PAJOT	ALLIAURA	SUNREEF
Surface voiles en m ² :	200	220	214	200
Poids léger en t :	19	22	22	30
Prix HT en euro :	1 350 000	1 600 000	1 435 000	990 000