

# Lagoon Power 43

## Un confort inégalable

**Magazine** 61

**Mois** 5

**Année** 2001

**Auteur** J. Anglès

Très remarqué au dernier salon de Paris, ce trawler-catamaran essayé dans des conditions musclées confirme l'intérêt d'une formule qui fait de plus en plus d'adeptes.

### 1 - Introduction

Très remarqué au dernier salon de Paris, ce trawler-catamaran essayé dans des conditions musclées confirme l'intérêt d'une formule qui fait de plus en plus d'adeptes.



Aucun doute, les 6,51 m de la poupe du Lagoon Power impressionnent les passants sur les quais de Miami. C'est cette largeur (environ celle d'un 25 mètres classique), appuyée sur deux coques, qui confère au catamaran sa parfaite stabilité et un confort avec lesquels aucun monocoque ne peut rivaliser. En mer comme au mouillage, on oublie les houles insidieuses et le roulis subséquent qui, sur les autres bateaux, perturbent les estomacs peu amarinés. La mer sans le mal de mer, voilà un argument qui suffira à convaincre bien des familles. Autre avantage, la surface habitable : avec 80 m<sup>2</sup> de pont et environ 60 m<sup>2</sup> à l'intérieur, on ne se gêne pas, la logeabilité équivalant à une vedette de 55-60 pieds. Malgré ces atouts, la silhouette inhabituelle du Lagoon ne séduira pas tout le monde.



Confort à la mer et au mouillage, surface habitable, cabine d'armateur géante, sécurité de circulation sur le pont, rapport prix / logeabilité.



Pas de flybridge, passage cockpit-pont, tarifs dans les marinas, pilotage peu attrayant.

## 2 - Dans le détail (part.1)

En embarquant, j'apprécie la sécurité de circulation que procurent les larges passavants bordés de bout en bout par un demi-pavois et une solide rambarde qui encadre également toute la proue. Voilà qui sera rassurant avec des enfants à bord. En revanche, l'unique accès au cockpit par le passavant tribord pourrait être plus pratique et le cockpit lui-même, situé entre le rouf avant et la cabine arrière, surprendra les habitués des cockpits arrière, très ouverts sur la mer. Celui-ci est pourtant assez spacieux, avec une grande table fixe pour huit convives et, à tribord, un poste de pilotage surélevé. Ouvrant sur le cockpit par une baie vitrée, le carré-salon de pont, très lumineux, profite d'une vue panoramique et abrite un second poste de pilotage confortable, ainsi qu'une cuisine bien équipée, installée sur tribord un peu en contrebas. Deux descentes latérales donnent accès aux coques et aux cabines avant, toutes deux pourvues d'une salle d'eau privative.



Mais le must de ce modèle, c'est son immense cabine de propriétaire située à l'arrière (6,15 x 3 m !), dotée d'une longue baie vitrée de poupe, d'un lit king size au centre et de deux cabinets de toilette disposés dans les coques. Pour le confort de vie, ce Lagoon peut se mesurer à des unités beaucoup plus grandes. Est-il aussi convaincant à la mer ? Appareillons pour le savoir.

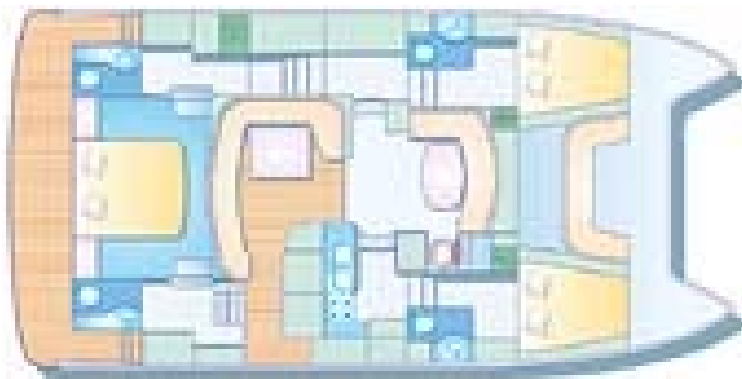
### 3 - Dans le détail (part.2)



Amarres larguées, la première impression est positive avec une bonne visibilité du poste de pilotage et une manoeuvrabilité remarquable, que confirmera un peu plus tard une manoeuvre d'accostage dans un fort courant. Le vent contre le jusant transforme le chenal sud de Miami en marmite infernale avec un mascaret de 1,50 m : nous passons en réduisant la vitesse, sans roulis, à côté d'autres bateaux ballottés en tous sens. Au large, le Lagoon affiche une stabilité de route parfaite et amortit les vagues avec beaucoup plus de souplesse qu'une coque de vedette et sans le moindre roulis, quels que soient la vitesse et l'angle d'attaque des vagues. Cependant, il ne procure aucune sensation de pilotage et rechigne à virer (rayon de giration d'environ 100 mètres), ce qui amène à réduire le moteur intérieur pour raccourcir les courbes. Autre faiblesse commune à la plupart des catas, contre des vagues et du vent fort, les embruns des étraves passent par-dessus le pont, arrosant copieusement le pilote. On apprécie alors le confort douillet du poste de pilotage intérieur.



### 4 - Plan d'aménagement



### 5 – Bilan

**Bateau** Longueur **13,13 m** Largeur **6,51 m**  
 Tirant d'eau **1,20 m** Poids **10 500 kg** Puissance maximale  
**2 x 190 ch** Carburant **2 x 390 l** Eau **2 x 390 l** Couchettes  
**5 à 8 selon version** Catégorie **A, 8 personnes (en cours)**  
 Constructeur **Lagoon (Bordeaux)** Architecte  
**Mer et design (Ph. Subrero)** Styliste **Xavier Faÿ**  
**Moteur** Marque **Yanmar** Modèle **4 LH3 DTE HSW 450 A**  
 Type **diesel turbo air refroidi** Transmission **ligne d'arbre**  
 Puissance **190 ch (140 kW)** Puiss. administrative **13,9 cv**  
 Cylindres **4 en ligne** Cylindrée **3,45 l** Poids **406 kg**  
**(avec inverseur)**  
**Options** Bimini (39 281 F). Coussins cockpit avant et arrière  
 + bain de soleil (25 253 F). Poste pilotage intérieur (115 262 F).  
 Douche de pont, eau chaude et froide (1 037 F).  
 Pilote auto B&G (25 984 F). Pack nav. électronique 4.1 (57 702 F).  
 Grue pour annexe (68 656 F).

Caractéristiques

### LES RÉSULTATS DE NOTRE ESSAI

avec **2 x 190 ch TD Yanmar**

| Régime<br>tr/mn | Vitesse<br>nœuds | Conso.<br>l/h | Rendement<br>milles/l | Niveau sonore<br>ext./int. dB (A) |
|-----------------|------------------|---------------|-----------------------|-----------------------------------|
| 3 500           | 19,1             | 77,6          | 0,25                  | 76•80                             |
| 3 000           | 15,3             | 53,0          | 0,28                  | 72•74                             |
| 2 500           | 11,4             | (33,8)        | (0,33)                | 70•73                             |
| 2 000           | 8,6              | (24,1)        | (0,36)                | 66•70                             |
| 1 500           | 6,6              | (12,2)        | (0,53)                | 62•66                             |
| 1 000           | 4,4              | -             | -                     | 58•62                             |
| 650             | 3,9              | -             | -                     | 59•61                             |

Le test Neptune Moteur

Régime de croisière **13 nœuds à 2 700 tr/mn.**  
 Autonomie en vitesse de croisière **253 milles.**  
 Consommation en vitesse de croisière **40 l/h env.**  
 Conditions de l'essai: 10 personnes à bord, eau 300 l, gazole 250 l,  
 mer agitée, vent sud force 4-5, lieu: Miami.  
**Mesures de vitesse réalisées avec un GPS Garmin 12XL.**  
**Consommations réelles mesurées**  
**(consommations entre parenthèses = données motoriste).**

### Face-à-face

#### SES PLUS PROCHES CONCURRENTS

• **Maryland 37** 11,15 m, 2 030 000 F avec 2 x 85 ch diesel, Fontaine-Pajot (Aigrefeuille) • **Menorquin 120** 11,85 m, 1 472 000 F avec 2 x 230 ch diesel, Menorca (Espagne), import. Atoll (Saint-Mandrier) • **Myabca 40** 12,30 m, 1 506 200 F avec 2 x 170 ch diesel, C.N. de Mallorca (Espagne), import. Euromar (Marseille) • **Grand Banks 42 Classic** 13,18 m, 4 128 173 F avec 2 x 210 ch diesel, Grand Banks (E.-U.), import. Monaco Marine (Monaco)

**Prix : 2 372 256 Frs (avec 2 moteurs 190 ch Yanmar diesel)**

**Conso. moyenne : 30 l/h**

**Vitesse maxi. : 19 nds**

Maniabilité: \*\*

Comportement: \*\*\*\*

Performances: \*\*\*

Manoeuvrabilité: \*\*\*\*\*

Confort à bord: \*\*\*\*

Finition: \*\*\*\*

## **Légende**

\* : à revoir

\*\* : moyen

\*\*\* : bien

\*\*\*\* : très bien

\*\*\*\*\* : exceptionnel