

# BARCHE

FULL ENGLISH TEXT

MONTHLY INTERNATIONAL YACHTING MAGAZINE

1993-2019  
**26** Years  
BARCHE

Cover  
CNB 76

## Shipyards

- Italian Vessels
- Lagoon
- Nomad by Gulf Craft

## The Idea Factory

SY300 by Philippe BRIAND

## Superyachts

ISA Alloy 43M *Agora III*

## Interview

Marco CECCHI

## Boats

- Bluegame BG 42
- Cranchi E 56 F Evoluzione
- Pearl 95
- Sealine C430
- Sunrays Oceanco Yachts



In edicola dal 24 Maggio - JUNE 2019 - Poste Italiane s.p.a. - Spedizione in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003 (convertito in Legge 27/02/2004 n. 46) art. 1, comma 1, L.0/M/I

# La CROCIERA d'altura Deep-Sea cruising



148

149



A vela o a motore i catamarani offrono vantaggi indiscutibili: volumi, comfort, **autonomia** e customizzazione. Il cantiere di Bordeaux ha una gamma che contempla due megayacht a motore e ben **dodici a vela**

Whether powered by sail or motor, catamarans offer undisputed advantages in their size, comfort, range and customisation. The Lagoon shipyard in Bordeaux produces a range of megayachts that includes two motor models and an impressive **twelve sailing boats**

*by Niccolò Volpati - photo by Nicolas Claris*

Seventy8 è l'ammiraglia a motore di Lagoon. Lunga 24 metri, è stata progettata da VPLP, Patrick Le Quément e Nauta Design.

Seventy8 is the motor flagship of Lagoon. It's 24 meters long and has been designed by VPLP, Patrick Le Quément and Nauta Design.



IL VARO DI UNA BARCA È COME LA PRIMA DI UNO SPETTACOLO A TEATRO. Chi se ne intende ti consiglia di andare a vedere lo spettacolo dopo qualche replica. Il debutto non è detto che sia la performance migliore. Attori e regista devono prendere confidenza con la sceneggiatura, le musiche e il palcoscenico prima di avvicinarsi alla perfezione. Ne è cosciente anche il cantiere Lagoon, anche se ha a che fare con progettisti, architetti navali, ingegneri, designer, maestranze. E proprio come se si trattasse di un'anteprima a teatro, il ciclo produttivo di tutti i suoi catamarani prevede un primo prototipo, poi tre modelli e, infine, la produzione vera e propria. È una rarità nel settore. Se la può permettere solo un cantiere che produce in serie e che ha i margini per poter costruire delle barche che servono solo per essere testate e affinate. Il prototipo e i primi tre modelli servono per correggere eventuali piccoli errori. È vero che con la progettazione 3D, i calcoli di flusso dinamica e tutte le innovazioni tecnologiche che ormai usano i cantieri, il margine di errore si è ridotto moltissimo. Ma, salendo a bordo di molte barche, mi è capitato spesso di rendermi conto di come, a volte, il passaggio dallo schermo del computer alla realtà non sia privo di ostacoli.

Chi ha la possibilità di correggere, realizza certamente un prodotto migliore. Ho potuto toccare con mano questo processo produttivo anche con il 46, l'ultimo nato in casa Lagoon. Quando ce lo hanno fatto provare a La Rochelle, l'autunno scorso, si trattava proprio di uno di quei tre famosi modelli che realizzavano per capire se tutto era andato come si aspettavano. Il debutto ufficiale del Lagoon 46, infatti, è avvenuto poche settimane fa, al salone nautico di La Grande-Motte, vicino a Montpellier, probabilmente uno degli eventi più importanti al mondo per i multiscafi che si tiene ogni anno a fine aprile. La gamma del cantiere di Bordeaux è oggi molto ricca. Del resto, da quando è nato si è dedicato alla produzione di catamarani, prima solo a vela e, negli ultimi anni, anche a motore. Per la vela si va dal più piccolo 380 che misura poco più di undici metri fuori tutto, fino al megayacht Seventy7 che di metri ne misura poco meno di 24. In mezzo a questi due ci sono ben altri dieci modelli, incluso il nuovissimo 46 e il 42, anch'esso piuttosto recente. È il vantaggio del cantiere Lagoon che può vantare una produzione in serie molto organizzata. La gamma non è solo ampia, ma anche "giovane" perché l'update dei modelli è sempre costante. E,

vantaggio non di poco conto, ci si può avvalere di architetti e designer di tutto rispetto. VPLP Design è una costante per il cantiere di Bordeaux. Sono loro gli architetti che disegnano carene e linee d'acqua dei multiscafi. Gli interni, inclusi quelli del 46 e dell'ammiraglia Seventy7 sono invece stati curati da Nauta Design. Negli ultimi anni i catamarani hanno avuto un vero e proprio boom. Affollano da molto tempo i boat show d'oltreoceano, ma ormai anche quelli europei. E se ne vedono tanti anche lungo le banchine dei porti di tutto il Mediterraneo. La spiegazione, secondo me, è piuttosto semplice. Basta leggere la seconda riga della scheda tecnica di qualsiasi multiscafo, quella cioè che indica la larghezza fuori tutto. Il 46, per esempio, ha 14 metri di lunghezza e quasi otto di larghezza. Il Seventy7 di baglio arriva addirittura a 11 metri. Sono delle vere e proprie piazze d'armi che permettono ai designer di sbizzarrirsi come meglio credono. È più facile avere il comfort desiderato quando si hanno grandi volumi a disposizione. È più facile anche customizzare gli interni a piacere, se non si hanno solo pochi centimetri liberi. I catamarani rispondono naturalmente alle tendenze più diffuse degli amanti della crociera. Sono barche fatte per stare lontano



dai porti, offrono un'autonomia, sia di liquidi, sia di energia, che consente loro di limitare al massimo le soste nei porti. Si ormeggia solo se lo si desidera e non perché si è costretti per ricaricare le batterie o per fare rifornimento. Questo è, credo, il senso di libertà che cerca chi ama andar per mare. E tutto questo lo si ottiene senza compromettere le prestazioni sottovela. Sui monoscafi, più spazio si dedica al comfort, più impianti e accessori si caricano a bordo, meno navigazione a vela si riuscirà a fare. Non è così per un multiscafo che si accontenta di un'aria leggera per riuscire a navigare. E la velocità, a vela come a motore, è un requisito indispensabile per la crociera. Il discorso non si discosta molto per gli yacht a motore. I catamarani sono riusciti a soddisfare esigenze di due mondi che, fino a qualche anno fa, sembravano distanti. Velisti e motoristi appartenevano a due "famiglie" diverse. E invece, sui multiscafi, si assomigliano. Comfort, volumi, prestazioni che, per il motore, significa anche bassi consumi e poco rumore. La gamma a motore prevede due modelli: il 630 MY e il Seventy8. Il 630 è disegnato dagli stessi progettisti dei modelli a vela,

Lagoon was founded in 1984 and is part of the CNB division of the Bénéteau Group, the French yachting colossus.

ovvero VPLP e Nauta Design. Misura 19 metri e mezzo di lunghezza per dieci di larghezza e come motorizzazione ha una coppia di propulsori da 260 cv. Facile intuire che i consumi e l'autonomia sono eccezionali perché una motorizzazione simile la si trova su un monoscafo di 35 piedi, mentre qui stiamo parlando di un 63! Seventy8 è un megayacht progettato per qualsiasi mare, incluso l'oceano. Può navigare a 19 nodi di velocità, ha un serbatoio dell'acqua di 1.500 litri e uno per il carburante da 8.500 litri. L'autonomia è di 4.000 miglia, quasi il doppio di quelle che servono per attraversare l'Atlantico. E se la personalizzazione è una filosofia irrinunciabile per la maggior parte degli armatori, il Seventy8 offre ben 25m<sup>2</sup> di superficie totalmente custom solo nel salone.

LAUNCHING A BOAT IS LIKE THE OPENING NIGHT OF A SHOW. Those in the know will recommend you go and see the performance later in the run, as there's no guarantee that the first performance will be the best. The actors and the director have to get to grips with the

Lagoon è stato fondato nel 1984 e fa parte della divisione CNB del Gruppo Bénéteau, gigante francese dell'industria nautica.

Un catamarano ha una superficie bagnata inferiore rispetto a quella di una barca a vela classica, non ha il bulbo, che nei monocarena è indispensabile per assicurare il raddrizzamento e la stabilità.

A catamaran has less surface area in contact with the water than a classic sailing boat, and does not have a bulb, which is essential on monohull boats to ensure the boat remains upright and stable.





Navigare in condizioni di minore sbandamento riduce la stanchezza dell'equipaggio favorendo un maggiore controllo del mezzo e garantendo più sicurezza a bordo.

*Reduced listing when sailing reduces the tiredness of the crew, leading to better control of the craft and thus ensuring improved safety on board.*

## SHIPYARDS

script, the music and the scenery before they can get anywhere near perfection. And the Lagoon shipyard is well aware of this too, although it is dealing not with actors, but with designers, naval architects, engineers and labourers. Rather like a theatre preview, an initial prototype is made of all of its catamarans, followed by three trial versions, before production begins properly. This is rare in the sector. Only a boatyard that mass-produces yachts and with large profit margins can afford this luxury. The prototype and the first three models are used solely for testing and to correct any small errors. It's true that with 3D design, fluid dynamics calculations and all the technological innovation now available to shipyards, the margin of error has been greatly reduced. But I have often jumped on board boats and noticed that the journey from computer screen to reality has not been entirely problem-free. Companies that can afford to correct any mistakes certainly produce a better product. I saw this production process first-hand with the latest Lagoon creation, the 46. The boat they gave us to try out in La Rochelle last autumn was one of the three famous test models, while the official debut of the Lagoon 46 actually took place a few weeks ago, at the boat show in La Grande-Motte, near Montpellier, probably one of the most important events in the world for multihull boats, held every year in late April. Today, the Bordeaux-based shipyard has a very wide range of boats to choose from. Since it was founded, it has dedicated itself entirely to producing catamarans, initially only sailing boats, then, in recent years, motor boats too. The sailing models range from the 380, the smallest craft on offer with a total length of just over 11 m, to the megayacht Seventy7, which comes in at just under 24 m. In between these two there are another ten models, including the brand-new 46 and the 42, also relatively recent. This is

one advantage of the Lagoon boatyard's highly organised production boats – the range is not just extensive, but also 'young', since the models are constantly being updated. Another highly significant advantage is their ability to attract highly respected architects and designers. VPLP Design are a major part of the shipyard's operations, responsible for the catamarans' hulls and waterlines. The interiors, including those of the 46 and the flagship Seventy7, are the work of Nauta Design. In recent years there has been a real explosion in demand for catamarans. While they have dominated boat shows across the Atlantic for a long time, they are now taking European shows by storm too, and you see a lot of them docked at marinas across the Mediterranean. I think there's a very simple explanation for this – you just need to read the second line of the technical specs of any catamaran, the total width. The 46, for example, is 14 m long and almost 8 m wide. The beam of the Seventy7 is an incredible 11 m. They are true parade grounds, allowing designers to let their imaginations run riot. It's easier to get the comfort you want when you have large volumes to play with, and it's easier to tailor the interiors to the client's wishes if you have more than just a few inches free. When it comes to the most widespread trends amongst fans of open water, catamarans fit the bill. They are designed to be taken far out to sea, offering a range, both in terms of water and fuel storage, that allows them to limit their stays in ports as much as possible. You choose to moor up because you want to, not because you are forced to in order to recharge the batteries or stock up on supplies. I think this is the feeling of freedom that those who love travelling at sea are looking for. What is more, all of this comes without compromising on sailing performance. On single-hull boats, the more space that is dedicated to comfort and the



## THE SAIL-BOAT RANGE

380

40

42

450F

450S

46

50

52F

52S

560

620

Seventy7





Il pescaggio ridotto di un catamarano permette una maggiore sicurezza alla fonda grazie anche alla possibilità di avvicinarsi maggiormente alla riva, sempre che le condizioni lo consentano.

The reduced draught of a catamaran offers improved safety at anchor, in part because it can be brought closer to the shore, where conditions allow.

more systems and accessories on board, the less actual sailing you'll be able to do. But this doesn't apply to a multihull boat, which only needs a gentle breeze to sail quite happily. And speed is a crucial requirement for cruising. The same more or less applies to motorised yachts too. Catamarans have succeeded in meeting the needs of two worlds, that, until a few years ago, seemed very far apart. Sailors and motorboat helmsmen were once two different 'clans', but on multihull boats they start to look very similar. Catamarans offer comfort, space and performance which, for motor boats, also means excellent fuel consumption and low noise levels. Lagoon has two models in its motor yacht range: the 630 MY and the Seventy8. The 630 was designed by the same team as the sailing models, VPLP and Nauta Design. It is 19.5 m long and 10 m wide, and is powered by two 260 hp engines. It doesn't take a genius to guess that the fuel consumption and range are both exceptional, given that similar engine setups are found on 35-foot monohulls, whereas this is a 63-foot boat! Seventy8 is a megayacht designed for use in any sea, including ocean crossings. It can travel at a speed of 19 knots and has a 1,500 liter water tank and an 8,500 liter fuel tank. It has a range of 4,000 miles, almost double what you need to cross the Atlantic. And given that personalisation is an essential part of the philosophy of most boat owners, the Seventy8 offers an impressive 25m<sup>2</sup> of completely custom-designed space in the saloon alone. ▴

**Lagoon**  
162 quai de Brazza, CS 81217 - F-33072 Bordeaux Cedex - Francia  
T. +33 (0)557 809280 - info@cata-lagoon.com - www.cata-lagoon.com

## THE POWER-BOAT RANGE

630 MY



Seventy8



Il doppio scafo rende l'imbarcazione più stabile assicurando un comfort maggiore nella navigazione rispetto ad un classico monocarena.

The double hull makes the boat more stable, ensuring a more comfortable journey than a standard monohull.