



# LAGOON 450



## Para velejar no flybridge

O Lagoon 450 é um novo catamarã com flybridge baseado em um modelo consagrado e que, mal chegou aqui, já está fazendo muito sucesso

O catamarã Lagoon 450 foi lançado no ano passado, pelo estaleiro francês Lagoon (especializado em veleiros multicascos e que pertence ao grupo Beneteau), como substituto ao antigo — e muito bem-sucedido — modelo 440. Em pouquíssimo tempo, superou até a performance de vendas do modelo anterior. Em menos de um ano, este novo barco já soma mais de 80 unidades entregues e outras 70 encomendadas. Quatro delas para clientes brasileiros, até porque, no Brasil, só há um modelo nacional semelhante com flybridge. E é este detalhe — o fly num barco a vela de médio porte, algo revolucionário quando do lançamento do Lagoon 440 — que continua a ser o principal atrativo do modelo 450.

Graças ao flybridge, o timão e os controles das velas mudaram de lugar: da popa habitual para cima do teto da superestrutura. Com isso, o seu cockpit — que, como o de qualquer catamarã, tem praticamente o dobro da área dos monocascos do mesmo porte — ficou totalmente livre para o lazer, deixando ainda o timoneiro em

espaço próprio — e tranquilo — para as manobras. Também como todo catamarã, o Lagoon 450 é bem menos sensível do que os monocascos às ondas laterais e, por isso, mais estável nas ancoragens — bom, por exemplo, para quem enjoa com certa facilidade no balanço do mar. Sua clara vocação são os cruzeiros com permanências mais longas a bordo, até porque ele tem condições de “motorar” por longas distâncias, mesmo em dias de mar não muito amigável. Isso explica por que este modelo é oferecido em nada menos que cinco versões, com diferentes equipamentos e cabine com três ou quatro suítes, por exemplo.

Dependendo da versão, da motorização e dos equipamentos escolhidos, o Lagoon 450 custa, no Brasil, entre R\$ 1 650 000 e R\$ 1 850 000, quase o dobro do que um veleiro monocasco — e, também, importado — de igual porte. Sim, é uma boa diferença. Mas o conforto e o espaço a bordo que ele oferece compensam boa parte disso. E ainda há o benefício do flybridge, coisa que nenhum veleiro convencional oferece.

## PARA CURTIR

O espaço é quase o dobro de um monocasco e, com o timão e controles das velas no flybridge, todo o convés fica reservado para o lazer

**Área útil** bem maior do que um veleiro monocasco do mesmo porte

**Cabine** com opção de três ou quatro suítes

**Sala** bem ampla, com janelas panorâmicas e gaiútas no para-brisa

**Mesa de navegação** que pode ter um segundo comando dos motores

**Flybridge** com timão e controles das velas no lugar do cockpit

**Motorização** com duas potências e fácil navegação a motor





### FLY E ALGO MAIS

O flybridge é bem grande e espaçoso. Além do timão e os controles das velas, tem um sofá, para cinco pessoas, e um solário. Dele, o piloto tem visão privilegiada e fica protegido dos borrifos — mas não dos ventos. Mas na mesa de navegação dentro da cabine, há a opção de se instalar um segundo posto de comando para os motores, com manetes e joystick.

### PODERIA SER MAIS FACIL

Apesar da ótima qualidade da construção, a parte elétrica tem alguns pecados, como a falta de codificação em certas conexões. No painel há duas chaves sem identificação, reservadas ao sistema de elevação da tv e da antena, que são opcionais.



### SALA OU SUITE?

Na opção testada, o casco de boreste é dedicado apenas à suite principal, com direito a saleta, vários armários e penteadeira — mais parece um salão! No vão entre os cascos, destaque para a janela de emergência, que pode ser quebrada em caso de capotamento, para a saída dos ocupantes do barco.



### UM CASAL OU DOIS SOLTEIROS

No camarote de proa de bombordo, há duas camas de solteiro que podem ser unidas para formar uma só, de casal.







#### ESPAÇO EM DÓBRO

Com boca de 7,84 m, sobram espaços dentro e fora da cabine. E todos os acessos são bem facilitados por largas escadas, tanto para o cockpit quanto para o flybridge.

O costado bem alto permite ótima altura na cabine, que é dividida em dois cascos



#### MESA NO CHÃO OU NO TETO

Com o posto de comando no flybridge, o cockpit ficou ainda mais espaçoso e agradável para, por exemplo, refeições ao ar livre. Até porque a mesa é grande e pode ser guardada em um compartimento próprio, na capota rígida do cockpit.



#### CONFORTO TAMBÉM AQUI

Todos os banheiros têm boxe, pé-direito médio de 1,97 m e sistema completo de captação e retenção de água e esgoto.



### VISTA PANORÂMICA

A sala é muito espaçosa e rodeada de janelas que dão uma excelente visão do lado de fora. A cozinha (abaixo) se comunica com o cockpit através de uma janela de correr.

## Como ele é

Navegamos na versão mais completa, chamada “Do proprietário”, que é entregue com uma suíte bem grande no casco de boreste e outras duas no de bombordo — estas também com camas de casal, sendo que a de proa permite converter em duas de solteiro. Embora os dormitórios dos catamarãs costumem ser, em geral, um tanto apertados, por conta da largura limitada dos cascos, as suítes do Lagoon são bem espaçosas e com excelentes banheiros, sempre com altura acima de 1,95 m, além de boxe para banhos e ótima ventilação natural, característica, aliás, comum a todos os cômodos deste barco. No entanto, apenas o camarote principal tem bons armários. Já a sala, no convés superior, segue a mesma cartilha dos multicascos: é bem ampla, com cozinha e mesa de navegação integradas, e rodeada por janelas, que garantem não só luz natural abundante como uma vista excepcional para o lado de fora do barco.

Na área externa, o Lagoon 450 tem cockpit bem dividido, com sofá, mesa de ótimo tamanho, espreguiçadeira e é coberto por uma capota rígida, mas com teto solar, para driblar o calor — ainda mais sob o sol tropical do Brasil. Na proa, uma área muito usada para o lazer nos catamarãs, há uma espécie de saleta ao ar livre. Com tempo bom, é o melhor lugar a bordo — quase tanto quanto o flybridge, onde cabem quatro pessoas (além do timoneiro), com vista privilegiada do mar em volta e um grande solário na proa, mas, justamente por ser todo aberto e sem a proteção do casario em frente, como nos veleiros tradicionais, um tanto exposto às intempéries em dias de mau tempo. Mas, com sol, é sensacional.



## O espaço a bordo é excelente e há várias opções de cabine, inclusive, para charters

Apesar de ser um veleiro, o Lagoon 450 presta-se também — e muito bem — para ser usado com motores, neste caso, dois de centro, de 40 ou 54 hp, a diesel, com rabetas saildrive, suficientes para a finalidade deste barco, que é navegar sem pressa. Por isso mesmo, pode até ser encomendado com um segundo posto de comando para os motores, com manetes e joytick, na mesa de navegação, na sala. Para quando o tempo não estiver tão bom assim.

### COMO TESTAMOS

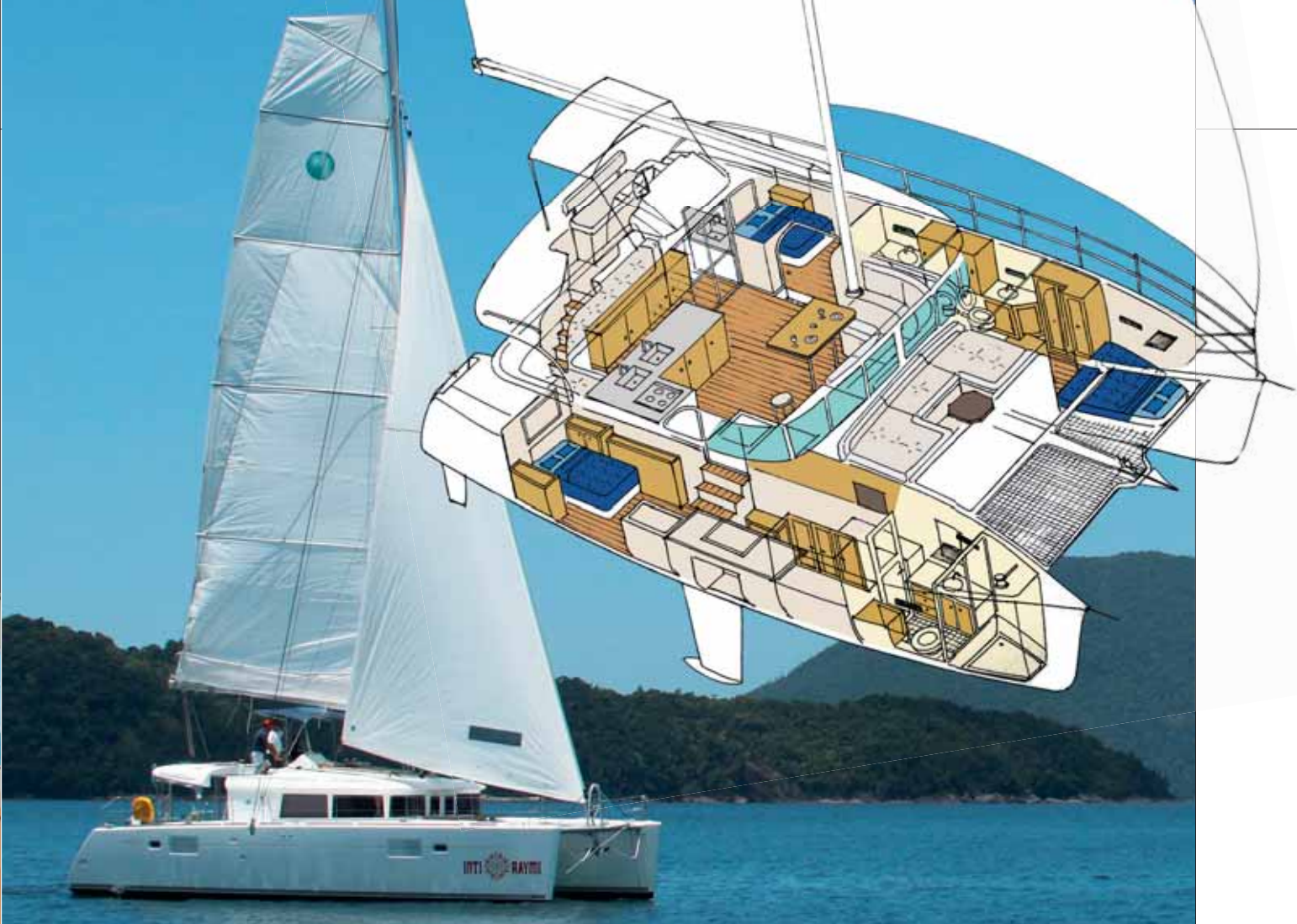
- **ONDE:** Ubatuba, SP
- **CONDIÇÕES:** mar calmo, sem ondas e ventos fracos, com média de 5,2 nós e rajadas de 7,4.
- **A BORDO:** 6 pessoas, 750 litros de combustível e 350 de água.
- **MASTREÇAÇÃO E VELAS:** mastro de alumínio, estaiamento de tope e cruzetas anguladas, com mestra de 82,5 m<sup>2</sup> e genoa de 51,8 m<sup>2</sup>, de dacron.

### QUEM FAZ

O estaleiro francês Lagoon, hoje pertencente ao grupo Beneteau, existe desde 1984 e já produziu 2 160 catamarãs, de 38 a 62 pés. No Brasil, é representado pela Sailing IMS, [www.sailingims.com.br](http://www.sailingims.com.br), tel. 21/3478-0043.








## Como navega

Os ventos fracos e o mar bem calmo no dia do teste permitiram várias manobras a fim de obter o máximo desempenho sob aquela merreca de vento e assim comprovar a eficiência do veleiro naquelas condições. O resultado não foi nada mau. A despeito de pesar quase 16 toneladas, o Lagoon 450 mostrou-se fácil de levar e comportou-se muito bem sob a brisa que soprava a uma média de apenas 5,2 nós. Nessas condições, e usando mestra square top, que é opcional e aumenta em 4 m<sup>2</sup> a área vélica, sua velocidade foi de 3,9 nós na orça folgada e, no través, atingiu a boa marca de 3,6 nós. Apesar do seu porte e de seus 138 m<sup>2</sup> de velas, com a mestra opcional, este barco pode ser conduzido, sem problemas, por uma só pessoa no flybridge, onde todos os cabos das velas estão bem à mão e as catracas e o enrolador

de genoa têm acionamento elétrico. Contudo, em condições de tempo ruins, o ideal é ter, pelo menos, um ajudante para manusear as velas rapidamente.

Depois, com as velas recolhidas e navegando, silenciosamente, com um par de motores Yanmar de 54 hp (com hélices de 14 polegadas, de três pás dobráveis), a velocidade de cruzeiro, a 2 250 rpm, foi de 7,3 nós. Nesse regime, sua autonomia estimada foi de 360 milhas, suficiente para ir de Recife a Fernando de Noronha e com folga para escalas em Natal e João Pessoa, por exemplo. Na rotação máxima, a 3 000 rpm, sua velocidade final foi de 8,6 nós. O leme mostrou-se bem preciso, mas um pouco pesado quando exigido em manobras mais bruscas. Nada, contudo, que desabone este bom — e diferente — catamarã a vela, que tem tudo para vender ainda mais no nosso país. 

## COM QUEM CONCORRE

No Brasil, o Lagoon 450 tem quatro concorrentes na faixa dos 43/46 pés, mas só um com fly.



### Catflash 43

É o único nacional com opção de flybridge, além de oferecer três ou quatro suítes. Tem projeto neozelandês bem moderno, concebido para ter alto desempenho.



### Dolphin 460

Tem bom desempenho, é bem construído e com ótimo acabamento. Destaca-se por ter salão amplo e quatro suítes. O baixo calado, de 1,10 m, ajuda nas águas mais rasas.



### BV 43

Tem quatro camarotes, mas só dois banheiros. O salão permite ótima visão externa, graças às grandes janelas que envolvem o casario. Pesa só 6,5 toneladas.



### B3-430

Com projeto inovador e laminado em sanduíche de fibra de vidro com espuma de pvc rígida e reforços de fibra de carbono, é bem leve, com 7 toneladas.

## RESUMO



## pilotagem

É excelente no flybridge. A visão para os lados e a popa é ótima, mas, para a proa, fica prejudicada pelo mastro. Para condições de mar ruins, convém encomendar um segundo comando para os motores, dentro da cabine.

## paiois

Há vários paiois e armários. Na proa, dois enormes compartimentos servem como depósitos ou, por encomenda do comprador, um camarote e um banheiro para marinheiro.



## cockpit

Tem bastante espaço para a circulação e escadas de acesso ao flybridge bem seguras. No cockpit, a saleta de popa é protegida por um teto de fibra de vidro e, na proa, há uma espécie de solário-saleta, ao ar livre.



## desempenho

Com ventos fracos de 5,2 a 7,4 nós, velejou bem. Na orça apertada, a 45 graus, atingiu só 2,5 nós, e subiu para 3,9 na folgada. No través, fez 3,6 nós. A motor, 7,5 nós em cruzeiro, com 360 milhas de autonomia.

## Como velejou

Com ventos de **5,2 nós**

**2,5 nós**  
Orça apertada

**3,9 nós**  
Orça folgada

**3,6 nós**  
Través

**2,7 nós**  
Alheta

**3,1 nós**  
Popa (sem balão)



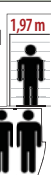
## construção

É muito bem feita, com laminação por infusão, em sanduíche de fibra de vidro com núcleo de madeira balsa e resinas estervinilicas, para evitar a osmose no casco.



## cabine

O barco testado tinha três suítes, e a principal ocupa todo o casco de boreste. Mesmo com quatro suítes, todos os cômodos são muito bons.



## mastreação

Mastro de alumínio, de 17,7 m, estaiamento de tope e dois pares de cruzetas anguladas em 20 graus. A retranca é bem alta. O estaleiro oferece opção de mestra tipo square top, com mais 4 m<sup>2</sup> de área.

## elétrica

Vem com seis baterias e fiação estanhada e bem montada. Na sala, ficam as chaves gerais e o painel elétrico, todos bons. O que não é bom é a falta de identificação de alguns fios e disjuntores.



## ferragens

São ótimas, com cabos em aço inox 316 e guardamancebos bem fixados. Os cunhos são oito, bem dimensionados e com pontas arredondadas. A âncora tem trava automática no guincho.



## hidráulica

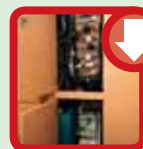
Os tanques de água são pequenos, mas há opção de dois extras. A instalação é bem feita, com bombas de porão adequadas e sistema de captação e retenção de água para o esgoto.



## Pontos altos

Navegação muito fácil

Convés com vários ambientes  
Interior amplo e bem claro



## Pontos baixos

Fios sem todas as codificações

Casa de máquinas apertada  
Fly bem exposto ao tempo

## Principais equipamentos

Mastro de alumínio • velas de dacron • 2 motores de centro, diesel, de 40 hp • hélices fixos • vaso sanitário manual • tanque de esgoto • boiler.

## Principais opcionais

Mestra tipo square top • balão • gerador • ar-refrigerado • layout interno com 3 ou 4 suítes.



## Quanto custa

Entre R\$ **1 650 000** e R\$ **1 850 000**  
(com um par de motores de 40 hp e mastreação) (com dois motores de 54 hp e todos os opcionais)



## É assim

■ Comprimento	<b>13,96 m</b>
■ Boca	<b>7,84 m</b>
■ Borda-livre na proa	<b>1,70 m</b>
■ Borda-livre na popa	<b>1,61 m</b>
■ Calado	<b>1,30 m</b>
■ Área vélica (mestra e genoa)	<b>134 m<sup>2</sup></b>
■ Altura na entrada da cabine	<b>1,98 m</b>
■ Altura no banheiro	<b>1,98 m</b>
■ Deslocamento	<b>15 500 kg</b>
■ Água	<b>350 litros</b>
■ Pessoas (dia/pernoite)	<b>10/6</b>
■ Projeto	<b>Van Peteghem, Lauriot Prévost e Nauta Yachts</b>