

PRIVILEGE 495



Avec sa ligne classique et très agréable, le Privilège 495 est une réussite...

LE CONSTRUCTEUR DES SABLES D'OLONNE POURSUIT LA RÉNOVATION DE SA GAMME; APRÈS AVOIR MENÉ À BIEN L'ÉVOLUTION DU 37' ET CONSERVÉ JUDICIEUSEMENT LA PERSONNALITÉ DE CE MODÈLE AVEC LE 395, IL S'ATTAQUE AU SEGMENT DES 50' ET TRANSFORME LE 465 EN 495. NOUS AVONS PROFITÉ D'UNE BELLE JOURNÉE VENTÉE DE NOVEMBRE POUR ÉVALUER SUR L'EAU LA VERSION RESTYLÉE DE CE PRIVILÈGE DE 15 MÈTRES.



Dans les conditions de notre essai, le Privilège 495 a montré un potentiel de glisse tout à fait remarquable...

P PRÉSENTATION GÉNÉRALE

Pour d'obscures raisons, le 465, comme bon nombre de catamarans de croisière, est né "tronqué". Dictature de la surface utile ? Effet pervers de la longueur de signalement ? Soumission à la tarification portuaire ? Heureusement Alliaura s'est émancipé de ces contraintes et offre au 495 les élancements qui manquaient au 465 ; bravo, fermez le ban ! Doté de proportions harmonieuses ce 50' a une belle gueule classique, l'allongement réduit du roof met les flotteurs en valeur et la ligne en sifflet améliore l'aérodynamisme et la silhouette, le rostre s'intègre bien à la ligne générale ! Les 5 hublots rectangulaires placés dans le bordé participent au-delà de leurs avantages propres à l'excellente perception esthétique du 495. Le "restyling" ne s'arrête pas là : le gréement a été revu à la hausse et le chantier a procédé à une refonte complète de l'organisation de la nacelle.

CONSTRUCTION ET ARCHITECTURE

Le 495 est construit sur moule par stratification au contact d'un sandwich PVC (80kg m3) / verre/ résine polyester isophthalique. Les tissus multidirectionnels et la mousse sont appliqués manuellement, la peau intérieure de la nacelle reçoit un taffetas mat. Les échantillonnages généreux, le soin apporté à la réalisation des différentes étapes contribuent à la qualité générale. Comme sur tous les Privilège modernes le réseau de cloisons structurelles stratifiées au châssis est vraiment rassurant ! Nacelle courte et fluide, masses inertes centrées, la plateforme du 495 repose sur de longs flotteurs bien équilibrés. L'observation sur terre-plein permet d'analyser tout cela en détail: entrées d'eau pinçées, mises en volume progressives, lignes tendues, les carènes du 495 sont très éloignées de l'image "pataude" qui colle parfois à la peau des Privilège. Les sections s'évasent largement sur la moitié arrière, il faut bien compenser la propension

naturelle des cats à enfoncer leurs jupes (et anticiper la charge utile d'un grand multicoque confortable). Le catamaran repose sur des ailerons à la surface mouillée aussi réduite que possible, les safrans elliptiques au design travaillé sont biseautés dans leurs parties basses et compensées.

COCKPIT ET PLAN DE PONT

La nouvelle stylistique de flotteur permet d'aménager des jupes d'une accessibilité exemplaire, le confort, la pente des marches et la sécurité de ces "passe-arrières" (le mot naitra sans doute de la fonction) recevront les éloges réguliers des propriétaires abordant leur "cat" dans une annexe remplie de victuailles diverses et de jerrycans peu pratiques à débarquer. Bravo donc pour ce point d'autant plus qu'il fait partie d'un ensemble cockpit, salon d'extérieur, poste de pilotage et réglage GV du même tonneau ! Seule ombre au tableau, l'armature du bimini rigide (en option) fait obstacle à la vision. La partie avant est classique, seul le

rostre confère au 495 une personnalité particulière, le mouillage profite de cette disposition et prend place dans la pointe du fuselage au-delà de la cloison support de bas-étai, ce poste clé de la grande croisière a fait l'objet de l'attention nécessaire: son architecture et ses équipements (guindeau chromé, double davier Inox, taquets, diamètre et longueur de chaîne sont à la hauteur).

ACCASTILAGE, POSTES DE MANŒUVRE, GREEMENT

Le nouveau mât Maréchal (+ haut de 0.75m) à l'échantillonnage rassurant, est doté d'un seul étage de barres de flèche mais de 2 paires de losanges. L'habituelle qualité de réalisation des produits de la marque permet à ce tube de 19.75m et à sa bôme de 7m de dégager un sentiment de puissance sereine. La poutre avant, sa cathédrale et le bout-dehors de gennaker respirent la même atmosphère.

Bardé de filières et de balcons sur l'ensemble de son périmètre le Privilège 495 est très sécurisant. En version Easy Cruise les écoutes de génois et la drisse de GV sont assistées électriquement. "A la carte", une poulie ouvrante frappée sur un pad-eye permet le renvoi de la drisse sur le guindeau. Dans les deux versions l'enroulement du génois, le choqué et l'embraque des écoutes fait l'objet de dispositions simples et efficaces servies par un matériel irréprochable (Harken-Spinlock).

AMENAGEMENTS INTERIEURS

Tous les amateurs qui ont eu l'occasion de visiter la version propriétaire du Privilège 495 exposée au Salon de Paris seront, je pense, d'accord avec moi pour adresser aux décorateurs et ébénistes du chantier des Sables une mention spéciale. Le bon



Le fameux "rostre" des Privilège, qui offre un espace de vie incroyable à l'intérieur et donne à toute la gamme cet air de famille si caractéristique.

Mention spéciale pour cet intérieur très réussi et à la finition exemplaire...



goût et la qualité de fabrication de ce millésime 2005 m'ont séduit. A bord de notre version d'essai (4 cabines), l'exécution est tout aussi soignée et il semble qu'Alliaura déploie beaucoup d'efforts pour offrir cette image de "luxe en série" sur ses "Privilège".

La cuisine offre ses commodités au centre du flotteur bâbord : four, plaques de cuisson, plans de travail multiples, grands éviers Inox, armoires de froid (positif et négatif). Claire, bien aérée (grand panneau ouvrant au-dessus du bloc de cuisson), séparée du carré "juste comme il faut", j'apprécie la disposition de cet équipement important. La table à cartes est à bâbord en entrant dans la nacelle, surplombée par 2 consoles techniques, l'une regroupant la gestion de la navigation (pilote, écran GPS-radar, etc...); l'autre en plafonnier accueille les tableaux électriques et le contrôle des

ressources (eau, fuel, groupe électrogène, dessalinisateur, etc...). Le salon de pont est divisé en deux zones distinctes et complémentaires : à tribord un canapé généreux et une table design constituent la salle à manger pour une dizaine de convives, à bâbord en surplomb de la coursive-cuisine le sofa s'appuie contre un meuble-bar qui intègre les platines CD et DVD. Les 4 cabines-doubles sont spacieuses et très confortables. La partie centrale du flotteur tribord offre un espace bureau de grande capacité qui accueillera l'ordinateur et les travaux scolaires des enfants. L'éclairage, la ventilation, le choix des matières décoratives, des tissus d'ameublement et des vaigrages manifestent un soin et une recherche réels.

MOTORISATION

Les 2 Yanmar 4 cylindres atmosphériques de 54 CV sont implantés en position avancée sous les couchettes arrière, certains esprits chagrins évoqueront les nuisances possibles, personnellement j'apprécie cet arbitrage pour son avantage en matière de centrage des poids (déterminant dans la stabilité longitudinale). La discrétion et l'équilibre des moteurs modernes militent d'ailleurs pour ce choix !

ESSAI EN MER

La meute pressée des concurrents du Vendée Globe dévale la piste atlantique en ce début novembre et un vent frais agite les pavillons de la marina des Sables. A bord du Transcat du chantier, nous accompagnons le 495 pendant le franchissement du chenal. Grand-voile et génois complets, le Privilège s'élance à l'assaut d'une courte houle soutenue par 20-25 nœuds de nord, les 2 équipiers



Dans cette version quatre cabines, les "chambres" offrent un confort digne de nombreuses cabines de propriétaires sur des bateaux de taille comparable...

présents à bord n'ont aucun mal à lancer la machine. Légèrement sous le vent, posté à l'arrière du flybridge, Nikon en mode rafale, je prends garde de rester à bord de ma monture, là-haut à 12 nœuds ça secoue ! La séance photo est fructueuse et permet une excellente perspective du 50' en action : je suis frappé par l'aisance et la foulée de ce bateau. Après un transfert en eaux abritées je m'installe à bord; nous bordons les voiles pour un test musclé. Le plan Lombard charge les vagues avec détermination ; le flotteur sous le vent, bien en appui, ne manifeste pas de surcharge excessive et la glisse est bonne. La carène au vent réduit sa surface mouillée et les 2 étraves manifestent une vraie agilité contre ce clapot nerveux.

Pendant une heure et demie nous montons au vent alternant les phases de près (50° du vent) et de bon plein ; la vitesse oscille entre 8 et 9 nœuds et demi et la progression est bluffante (peu de dérive, pas de chocs sous la nacelle). La mer est maintenant agitée, parcourue d'une houle courte et revêche, le 495 pourtant cornaqué "comme il faut" ne fatigue pas et développe de belles enjambées. Le vent est maintenant établi au-dessus de 25 nœuds et monte encore, pourtant les carènes restent légères, ne "vautrent" pas ; à la barre le bateau reste très évolutif et il serait possible de serrer plus. Les mouvements du bateau

sont souples, dénués de l'agitation de culbuto qui affligent certaines unités dans ces conditions. Je vire et relance en sortie, festonnant pour produire plus de vent apparent dans les creux, je maintiens le Privilège entre 10,5 et 13,5 nœuds quelques longues glissades s'amorcent et le contrôle des trajectoires se révèle étonnant, sensible, précis mais également puissant. La barre reste douce et efficace, l'ensemble drosses-bielle rigide fait merveille sur ce bateau. Contre toute attente l'absence de gennaker s'avère regrettable, à 150° du vent le 495 supporterait tout à fait bien ce surcroît de toile qui nous permettrait de rester sur la vague à plus de 15 nœuds.

CONCLUSION

Le châssis Lombard fonctionne parfaitement et dans ces conditions de charge le 495 se révèle agile au près (en ouvrant un peu) et montre une belle "glisse" au portant dans la brise. Le comportement général souple et amorti préserve le confort intérieur. L'isolation phonique et thermique est excellente, la structure reste absolument discrète. Tolérant, agréable à piloter le 495 est un catamaran de grande croisière réussi; facile à vivre, solide et endurant, il étonne dans la brise au portant. Ses bonnes qualités géométriques permettent de le confier sans appréhension au pilote dans la mer formée.

Modèle	Architecte	Chantier	Longueur	Largeur	Voilure	Poids	Prix en € ttc
Switch 51	M.V P-VL P	Sud Composites	15.40m	7.66m	128m2	10t	670 000
Lagoon 500	M.V P-VL P	Lagoon	15.24m	8.53m	160m2	18.6t	586 040
Niominka 52	PRivière	Tropical Composites	15.90m	7.80m	150m2	9t	600 000
Catana 47	C.Barreau	Catana	14.30m	7.70m	151m2	12.5t	866 400

PRIVILEGE 495

Les plus

- Ligne générale
- Confort et qualité de fabrication
- Comportement en grande croisière

Les moins

- Hélices tripales fixes
- Planchers CP (pourquoi pas du sandwich?)
- Armature frontale gênante en option bimini rigide



Classiques, les salles de bains n'appellent aucun reproche.

FICHE TECHNIQUE

Architecte : Marc Lombard
Architecte d'intérieur : Cabinet Dièdre et bureau d'études Alliaura
Constructeur : Alliaura Marine
Longueur : 14.95 m
Largeur : 7.33 m
Déplacement lège : 11.3 t
Motorisation : 2 X 54 CV Diesel
Transmission : Sail drive
Catégories de navigation : A9-B9-C14-D16
Hauteur du mât : 19.75 m
GV : 80 m2
Génois : 52.5 m2
Gennaker : 86 m2
Gas-oil : 600 l
Eau : 580 l
Prix : Easy Cruise 699 000 euros TTC, à la carte 592 000 euros TTC
Commissioning complet : 5 200 euros HT
Essences aménagements : Merisier, hêtre, érable avec plancher wengé (type ébène)