

Multicoque

by **Voile**
magazine

TS5

200 MILLES AU PORTUGAL
SUR LE DERNIER MARSAUDON

Ultim

ON A VOILE SUR
BANQUE POP' IX!

Sabbatique

UN AN EN LOCATION
AUX CARAIBES

Nouveautés

TOUT CE QU'IL FAUDRA VOIR A LA GRANDE MOTTE



PRIVILEGE SERIE 6

Luxe, croisière et volupté

Ca bouge chez Privilège Marine ! Depuis le rachat par Hanse, l'été dernier, du célèbre constructeur de catamarans basé aux Sables d'Olonne, l'heure est à l'embauche, l'augmentation de la production et à l'optimisation de la gamme existante. Le chantier s'est délibérément tourné vers la croisière haut de gamme avec trois modèles – le Série 5, le 6 et le 7. Si le 5 reste une unité familiale cossue, ses deux grands frères sont plutôt à classer dans la famille des yachts, comprenez qu'un skipper pro est le bienvenu à son bord. Nous avons pu découvrir le deuxième exemplaire du Privilège Série 6, déjà construit à trois exemplaires depuis son lancement en 2016. Si vous lui trouvez un air connu, c'est normal : le plan de pont est le même que

EN CHIFFRES...

LONGUEUR DE COQUE	19,50 m
LONGUEUR FLOTTAISON	19,30 m
LARGEUR	9,20 m
TIRANT D'EAU	1,85 m
DEPLACEMENT	28 300 kg
SV AU PRES	229 m ²
GENOIS	92 m ²
GRAND-VOILE	137 m ²
TRINQUETTE	33 m ²
GENNAKER	176 m ²
MATERIAU	sandwich verre/PVC infusion
CONSTRUCTION	
MOTORISATION	2 x 110 ou 160 ch Yanmar
GASOIL	2 000 l
EAU DOUCE	1 300 l
ARCHITECTE	Marc Lombard
CONSTRUCTEUR	Privilège Marine
CATEGORIE CE	A
PRIX DE BASE	2 388 000 €
PRIX DU BATEAU ESSAYÉ	3 084 000 €

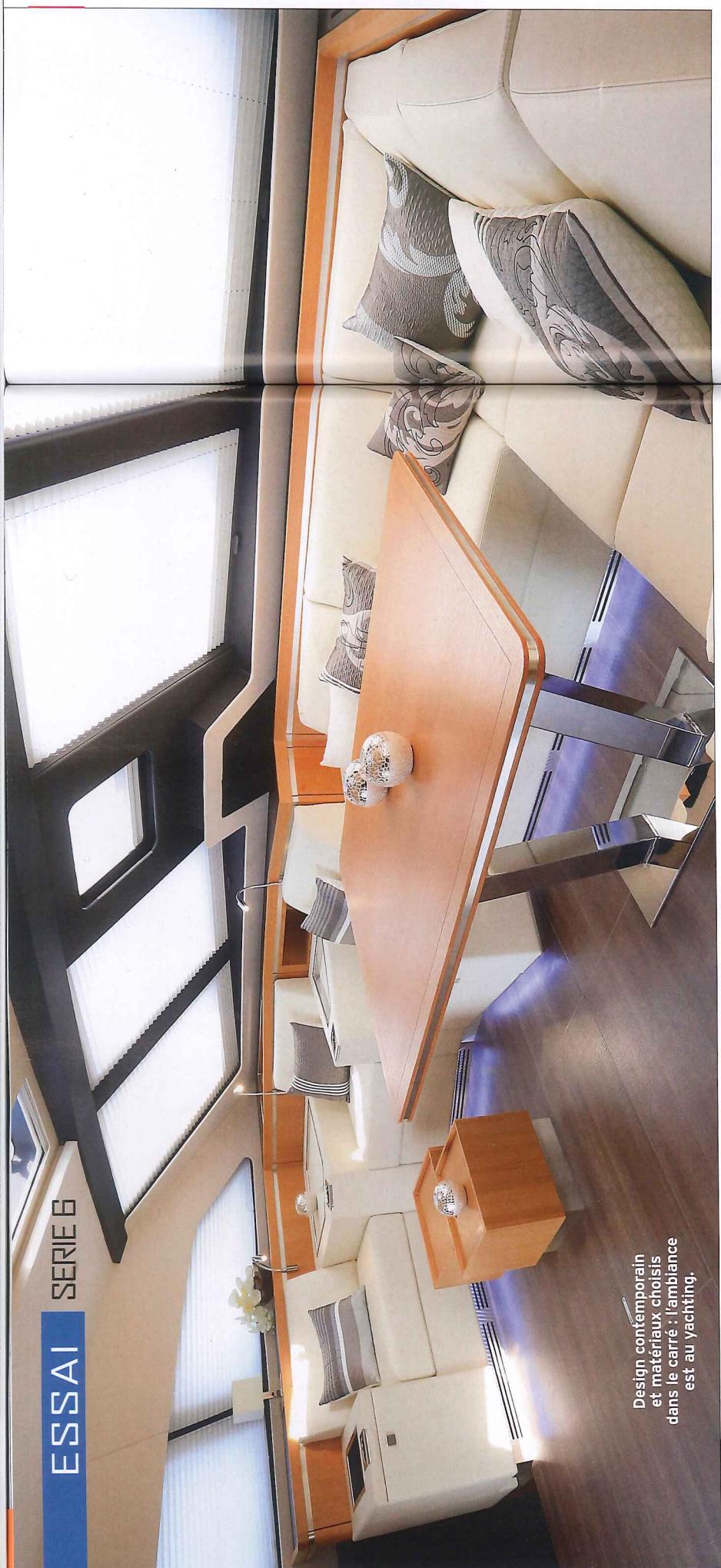
le modèle précédent, le Privilège 615. Mais les similitudes s'arrêtent là puisque les coques – toujours signées Marc Lombard – sont inédites. Plus longues, plus hautes et dotées d'étraves plus fines et droites, elles confèrent indéniablement une impression de puissance brute très supérieure au 615. D'autant que le plan de voilure n'est pas en reste : le mât carbone, signé Lorima, gagne 1,30 m pour distribuer 13 et 2 m² de rab, respectivement à la grand-voile et au génois. Le tout pour un déplacement qui ne passe « que » de 26 500 à 28 300 kg. On retiendra que le ratio voilure/poids, désormais de 8,09 m²/t, est pratiquement inchangé – 8,07 m²/t pour le 615.

Vu le franc-bord du Série 6, c'est par les jupes qu'on embarque. Des véritables plateformes de baignade... Le cockpit est tout aussi surprenant sur le plan de l'aisance de circulation, avec un impressionnant pontage arrière qui permet de passer d'un bord à l'autre sans entrave. Au milieu, une imposante plateforme hydraulique supporte l'annexe – 500 kg de charge utile. En position basse, elle offre une grande surface dédiée aux activités aquatiques. Le cockpit, protégé par le bimini rigide, offre une table extérieure, des grandes banquettes (2 x 1,86 m) et une desserte/bar sur bâbord. On accède facilement aux passavants, larges et dégagés. Un bon point pour le pavois épais qui ceinture le pont et les mains courantes. Idem pour les marches découpées sur la face avant du rouf ; elles facilitent l'accès au pied de mât et aux rails de génois. Le pontage avant s'accommode du fameux rostre, marque de fabrique de Privilège ; cette troisième « mini » coque centrale abrite la cabine propriétaire. Du coup, les trampolines triangulaires sont relativement petits. Les apparaux

GRAND-VOILE
137 M²

Le pont est un héritage du Privilège 615, mais les coques sont issues d'un nouveau plan délibérément contemporain.



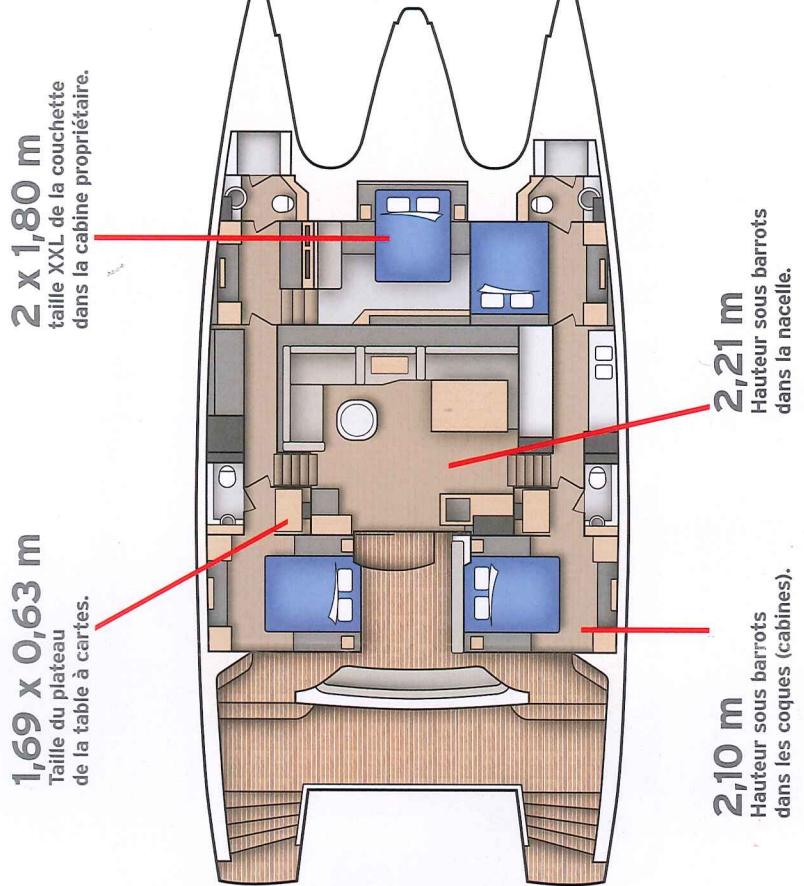


de mouillage sont sérieux avec deux ancres dont la chaîne est reculée pour un meilleur centrage des poids, un double davier et bien sûr... deux guindeaux. Le gigantesque flybridge est accessible sur chaque bord. Là-haut, on est relativement bien protégé par le pare-brise et le bimini textile. C'est ici qu'est installé le poste de barre. On profite d'une excellente vue sur les étraves, mais pas sur les poupes. Les manœuvres se répartissent entre le fly et le pied de mât. Derrière la grande banquette du barreur, un solarium avec table et banquettes. C'est à l'heure de quitter le porton qu'on mesure l'impressionnant gabarit du Série 6... Certes, les deux moteurs de 160 ch ont du répondant, mais faire un demi-tour avec cet engin de près de 20 m et 30 t ne s'improvise pas – j'ai renié le coup à notre retour et ne faisais pas le malin ! A côté de nous, un couple découvre son Série 5 tout neuf ; se dégager du quai est pour eux une simple formalité... Un bon point pour l'insonorisation des moteurs, particulièrement soignée. Hisser les voiles, grâce aux winches électriques, ne demande qu'un peu de patience, de l'eau à courir et surtout de rester bien face au vent pour ne pas entraver le rond de chute de la grand-voile dans les lazy-jacks. Tant que le vent est inférieur à 15 nœuds, toutes les manœuvres se gèrent facilement. Mais au-dessus, les efforts deviennent très importants : il convient d'anticiper les choqués d'écoute sur les puissants winches... En revanche, une

LA TENTATION DU SUREQUIPEMENT

Des performances timorées qui deviennent bien plus excitantes quand le vent monte d'un cran : 16 nœuds à l'anémômetro tolère par 9 au GPS. Sachant que ce Privilège tolère 8,7 t de charge, on comprend vite que la tentation – légitime quand on a les moyens de s'offrir un tel canot – de suréquiper le bateau se traduit par une paresse certaine par petit temps.

C'est bien sûr en découvrant la nacelle qu'on mesure encore une fois le luxe offert par ce modèle. Bon, on peut râler – juste un petit peu – d'être contraint à descendre une marche depuis le cockpit... mais c'est pour constater le gigantesque volume offert, d'autant que la surface de plancher est incroyablement vaste et dégagée, en grande partie grâce à la cuisine installée dans la coque tribord, nous y reviendrons. On découvre un coin salon, un carré et une table



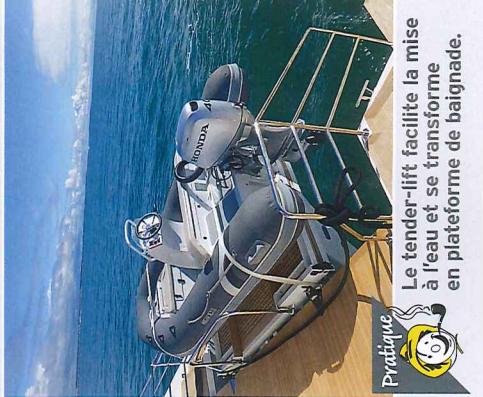
**A voir ...
Et à revoir !**



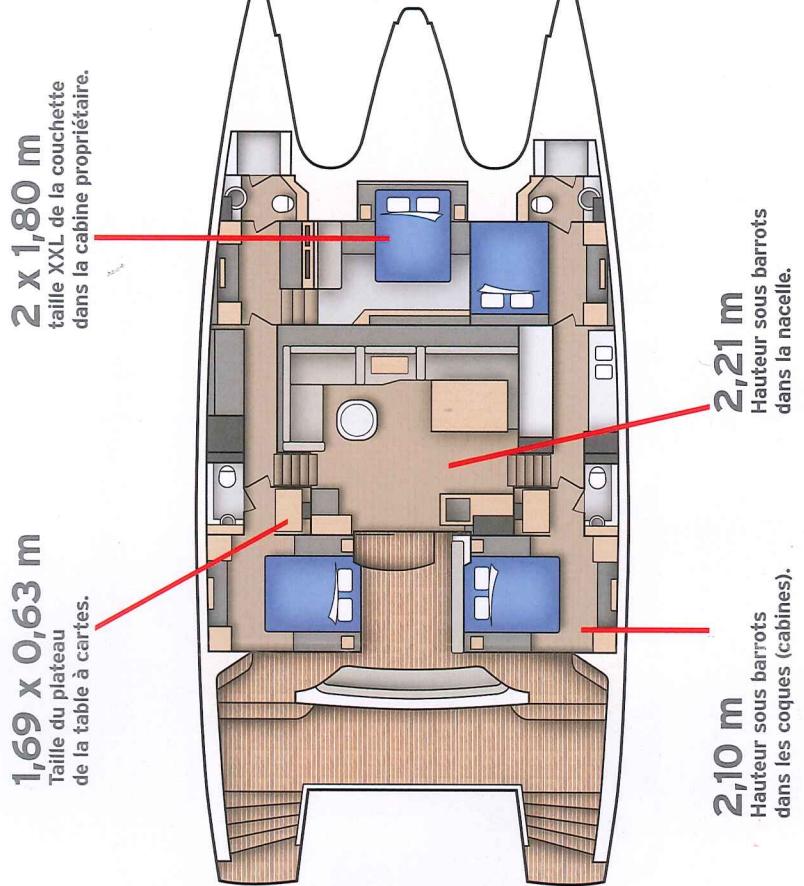
Pratique La cuisine peut être aménagée dans la coque tribord, comme ici, ou de façon plus classique dans la nacelle. Question de goût et de programme... En charter de luxe, libérer la nacelle pour les hôtes est une bonne idée.



Pratique Les grilles d'évacuation des douches, trop souples, plient sous le pied.



Pratique L'accès aux jupes est facilité par une belle volée de marches lattées de teck.



à cartes. Les matériaux employés – chêne massif, cuir, vaigrages en microfibre couleur ivoire participent à la finition très soignée. Pas moins de sept marches (142 cm) sont nécessaires pour rejoindre les coques ; à tribord, la vaste cuisine offre deux plans de travail parallèles de 2,30 m chacun. Cette disposition, très prisée par la clientèle américaine, se justifie quand le bateau est mené par un équipage professionnel – lequel dispose d'une cabine avant. Évidemment, l'équipement est pléthorique – deux réfrigérateurs de 160 l, encore un troisième de 130 l, un congélateur de 130 l, un lave-vaisselle et tutti quanti. Le chantier propose également un plan d'aménagement avec la cuisine dans la nacelle.

L'occasion de préciser que, dans les limites imposées par la structure du bateau, toutes les possibilités d'aménagements sont envisageables. Un yacht sur mesure... Une cabine arrière avec deux lits simples – transformables en double – est également aménagée à tribord. Partout, des salles de bains, des W/C, des téléviseurs écran plat... Dans la coque bâbord, on découvre une belle cabine invitée à l'arrière, des portes jamais inférieures à 49 cm devant de s'intéresser à LA cabine du Série 6 ; soit une incroyable suite qui occupe l'avant de la coque et le rostre central. Un lit immense, une méridienne, un bureau et une salle de bains mieux qu'à la maison : un vrai yacht sur deux coques.

Texte et photos : Emmanuel Van Deth.