

Established 1985

#173 September/October 2020

WORLD

New models 2020/2021

Boat test special

Iziboat

HammerCat 35

Bali Catspace

Dragonfly 40

Sunreef 50

Privilège 510 S

Lagoon SIXTY 5



MAGICAL STOPOVERS

Mont Saint Michel on a TS5

Southern Thailand

Jimmy Cornell's next circumnavigation



Privilège est resté fidèle aux arches de rouf, lesquelles camouflent habilement les hublots frontaux. Comparée à celle du Série 5, la surface de vitrage augmente de 30 %.

PRIVILEGE *SIGNATURE* 510

UNE BELLE MACHINE A VOYAGER

Privilège Marine poursuit son objectif : proposer aux propriétaires des multicoques conçus pour le grand voyage. Cette année, le constructeur présente une nouvelle génération de catamarans, avec le 510 et le 580. Le plus petit des deux a été mis à l'eau en mars dernier aux Sables-d'Olonne. Nous avons pu le tester pour vous pendant 48 heures de bonne brise...

Le chantier, créé par Philippe Jeantot et René Bernard en 1985, a débuté en fabriquant des catamarans destinés au charter - une activité alors balbutiante à bord des multicoques. Les premiers modèles étaient signés Guy Ribadeau Dumas. Le constructeur, depuis toujours basé aux Sables-d'Olonne, est devenu Alliaura, puis Privilège Marine. Il est parvenu à imprimer une empreinte forte sur toute une génération de multicoques luxueux - l'ébénisterie est exceptionnelle - signés Marc Lombard. Repris en 2012 par Gilles Wagner, Privilège Marine est aujourd'hui dans le giron du groupe allemand Hanse, et bénéficie des synergies d'achat et de partage industriel d'un groupe puissant.

Héritage assumé

Présenté au Grand Pavois 2009, le 515 confirmait la profonde évolution de la marque. Le Série 5 (23 exemplaires construits) a revisité plus tard cette base prometteuse - flottaison sensiblement allongée, surface de voilure augmentée, plan de pont optimisé. L'évolution actuelle, le 510, bénéficie de cette expérience et des bons retours des propriétaires. Mais il va plus loin. Le roof, l'ensemble du pont comme le design intérieur (Franck Darnet) ont été entièrement repensés en s'appuyant sur les points forts de ce catamaran déjà réussi. Le style « exercice d'ébéniste » antérieur a complètement évolué, au profit d'une facture toujours très qualitative, mais plus contemporaine. L'ergonomie,

Privilege World Premiere Le chantier des Sables fait salon !

Privilege Marine, a décidé de créer un événement à domicile : du 23 au 26 septembre, deux premières mondiales - Privilege 510 et 580 Signature - en plus du Privilege Série 640 seront présentées aux Sables d'Olonne. Essais en mer, visite du chantier et dégustations de produits locaux sont au programme.

Pour vous inscrire :
salon@privilege-marine.com



▲ Les protections en toile du cockpit et du flybridge peuvent être rapidement mises en place.



quant à elle, est revisitée. Les aménagements sont issus des usines allemandes Hanse, puis installés par les excellents menuisiers vendéens.

Une construction robuste

Le 510 est solidement construit en sandwich mousse PVC/tissus de verre bi-axiaux/résine vinylester en premier parement et polyester pour le reste (procédé

infusion et gelcoat isophthalique). Les cloisons sont issues du même process et stratifiées par corniérage à la coque. Ces structures, à l'avant et à l'arrière, font également office de crash boxes. Le pont est collé et stratifié à la plate-forme, les vitrages sont en verre sécurité trempés, et les ailerons structurellement intégrés à la plate-forme. Le constructeur propose également

une version D-light dont le déplacement est allégé de 10 % grâce à l'utilisation d'un sandwich mousse pour les superstructures, les meubles et les planchers. Cloisons et zones d'efforts sont renforcées par du tissu carbone.

Un mât aluminium à toute épreuve

Les profils Maréchal ont fait leurs preuves en course comme en grande croisière depuis deux générations. Laqués et non anodisés, ils sont en place pour la vie du multicoque, sous réserve d'une peinture tous les 15 ans, de révisions régulières et du renouvellement périodique du gréement. Cadènes et platines d'accastillage sont soudées et non rivetées. Le mât du 510 est équipé de deux étages de solides barres de flèche, avec étau principal et étau de trinquette, galhaubans et bas-haubans, du costaud !

Motorisation : une installation soignée

Pour ce compartiment stratégique, le chantier des Sables a fait les bons choix : transmissions par lignes d'arbre avec accès aisé aux prises d'eau et filtres (eau et carburant), ils sont bien visibles et robustes. L'architecture générale est lisible, avec marquage rigoureux des fonctions. Les cheminements d'échappement, d'alimentation et de refroidissement de cales sont parfaitement ordonnés. La salle machine est entièrement peinte (et pas seulement ce qui se voit !) au Topcoat gris. L'installation des équipements annexes sur de vraies étagères techniques contribue à une bonne compréhension des systèmes pour l'utilisateur, et à une maintenance efficace. Notre modèle d'essai est équipé de deux moteurs Yanmar de 80 CV - contre



Mini coque centrale ou grosse nervure de fond de coque ? Peu importe, c'est là que peut se loger la fameuse suite Propriétaire. ▲ ▼



55 CV en standard - et d'hélices tripales repliables.

Plan de pont et cockpit séduisants

Le 510 a conservé la ligne générale du 515 et du Série 5, identitaire de la marque : mini coque centrale suspendue (le fameux rostre cher au constructeur) et arche plongeante, qui masque, de profil, les hublots frontaux. Le design reste d'un classicisme élégant, sans tutoyer les codes tendance, mais tout le reste a profondément évolué. L'accès à bord par les jupes est super confortable, large, sécurisant. Une volée de quatre marches en pente douce conduit au cockpit. A noter : la superbe conception-réalisation de l'arceau support d'annexe et de sa passerelle berceau est solide, pratique, et permet de stocker le tender à l'abri de la mer sans les contraintes structurelles des bossoirs, bravo ! Les larges passavants sont sécurisés par des mains courantes le long du roof et par un garde-corps rassurant de 75 cm de hauteur en lieu et place des chandeliers et filières, toujours trop bas. Les panneaux ouvrants flush sont d'une qualité irréprochable, et n'inondent pas l'intérieur à l'ouverture après la pluie. L'accès au toit du roof (bardé de

panneaux solaires flush-deck) est bien pensé : un escalier tubulaire avec de larges marches antidérapantes conduit au pied du mât. En arrivant dans le cockpit, par temps caniculaire ou frais avec de la pluie, cet espace semi-outdoor offre toujours un accueil enviable qui séduira les équipages. Modulable aisément, ce cockpit est parfaitement adaptable aux conditions extérieures. Il suffit d'enrouler-dérouler les cloisons textiles. Ces dernières comportent une trame bien pensée occultant la vision vers l'intérieur sans gêner la perception depuis l'intérieur. Nous avons essayé plusieurs combinaisons lors de notre essai de deux jours, réalisé lors d'un passage de front orageux : toutes se sont avérées agréables, en mer comme au port. La rigueur de cette installation est remarquable, elle contribue pour partie à la vocation « toutes latitudes » du catamaran.

Atmosphère, atmosphère...

Pénétrer à l'intérieur du 510 est une expérience plaisante : la baie vitrée coulissante aux encadrements inox est magnifique et pourvue de vraies serrures robustes. Les sols façon chêne veiné (au choix du client) sont superbes, et les vaigrages

Le 510 a conservé la ligne identitaire de la marque : mini coque centrale suspendue et arche plongeante, qui masque, de profil, les hublots frontaux.



Unité magnifique
Plaisir d'utilisation
Qualités marines



Pourquoi pas un gestionnaire de traveler Harken (automatisation du chariot de GV) ?
Silhouette avec la tente de pilot house (mais elle est si confortable...)
Absence de transmission rigide de barre

Le poste de barre est installé à mi-hauteur. On y est parfaitement installé, assis comme debout. ▶



Le cockpit est vaste et parfaitement protégé par l'imposant bimini rigide.

de qualité supérieure. La lumière et la ventilation sont superlatifs. A bâbord en entrant se trouvent le bureau et le tableau de commande du catamaran. En face, la cuisine en U est équipée de matériels d'excellente facture (Miele) et de plans de travail en Corian généreux : une véritable cambuse de chef ! Le salon de pont a gagné en volume sans réduire celui de la cuisine. La table (pivotante et à hauteur réglable) accueille aisément 6-8 convives. Quant à la vision panoramique, elle est exceptionnelle grâce à une surface de vitrage augmentée de 30 % comparée à celle du Série 5. A bord de notre version Propriétaire trois cabines, les invités sont réellement accueillis, et disposent de tout le confort et de l'intimité attendus sur une telle unité. La cabine Propriétaire du rostre central est évidemment la plus spectaculaire en termes de volume et de confort. Elle offre de nombreux rangements (pen-

deries, tiroirs, dressing). Le cabinet de toilette avec coiffeuse est idéal (il manque tout de même un bandeau de leds sur le haut du miroir érectile), la douche est vaste, le WC séparé électrique parfait.

Une machine agréable à utiliser, performances à la hauteur

Ce 510 est luxueusement optionné avec chauffage, climatisation, systèmes son et vidéo. Le pont a bénéficié des mêmes attentions : gréement de cotre assisté par deux enrouleurs électriques Facnor, navstation automatisée, gestion de la grand-voile par deux palans et winch électrique. Toutes les manœuvres sont centralisées, y compris les winches d'écoute de Code 0, d'ordinaire si souvent excentrés à l'arrière des pavois. Je mets l'accent sur le poste de pilotage, dont la conception et la réalisation sont remarquables ;



1/ Le bastingage inox (75 cm de hauteur) et les mains courantes sur le rouf sécurisent les déplacements quelles que soient les conditions de mer.

2/ Le gréement alu et l'accastillage sont généreusement échantillonnés.



La nacelle profite d'un éclairage naturel dont on profite même par temps couvert.



A l'avant, une très vaste cabine Propriétaire – pas forcément la plus agréable en mer. Il est possible d'opter pour d'autres configurations d'aménagement.

DESCRIPTIF TECHNIQUE

Constructeur : Privilège Marine
Architecte : Cabinet Marc Lombard
Designer d'intérieur : Franck Darnet
Longueur : 15,24 m
Largeur : 7,98 m
Tirant d'eau : 1,57 m
Tirant d'air : 21,21 m
Poids en ordre de marche : 16,8 t
Déplacement maximum : 22,8 t
Surface de voilure au près : 141 m ²
Grand-voile : 88 m ²
Génois : 53 m ²
Trinquette : 20 m ²
Gennaker : 120 m ²
Motorisation : 2 x 55 CV ou Yanmar 2 x 80 CV en option
Transmissions : lignes d'arbre
Assèchement : 2 pompes manuelles, 4 pompes électriques
Eau : 2 x 300 l
Carburant : 2 x 400 l
Eaux noires : 2 x 106 l
Prix du bateau standard HT : 1 035 000 €
Prix de l'unité essayée HT : 1 440 000 €

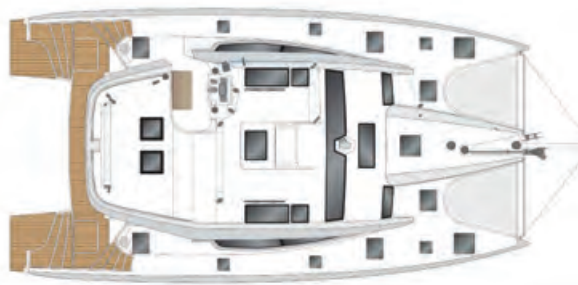
peut-être fera-t-il référence. Durant les deux jours de notre navigation autour de l'île d'Yeu, nous avons rencontré des conditions diverses et soutenues (20-25 nœuds de SW avec passages de grains) qui ont permis de mettre en avant les qualités de cette navstation : accastillage sélectionné, fluidité des renvois de manœuvre, mise au point minutieuse, disponibilité des winches électriques (Lewmar 55 et 65) participent énormément au plaisir de maîtriser ce catamaran. Envois, réductions et réglages deviennent un jeu d'enfant, un vrai plaisir de (bien) naviguer. La sensibilité de barre, en revanche, n'est pas au centre du sujet : sur ce point,

les ex-régatiers seront un peu déçus. Mais la clarté du plan de pont et l'efficacité du pilote automatique permettent de se concentrer sur des manœuvres réussies, des réglages efficaces au service d'une progression aisée et rapide en haute mer. L'esprit grand voyage est l'ADN de ce multicoque, il s'en donne les moyens. La vitesse dans le médium et dans la brise est toujours satisfaisante (8-12 nœuds en moyenne, avec une pointe à 13 nœuds), mais c'est surtout le confort à la mer qui séduit. Les mouvements doux et l'équilibre général permettent de profiter de la navigation et de la vie à bord même par mer agitée et croisée.

Conclusion

Ce Privilège 510 Signature dispose de tous les atouts pour séduire un équipage voyageur disposant d'un budget confortable. Comme tous les modèles du chantier, le 510 est un catamaran semi-custom ; il se prête à toutes les personnalisations possibles. L'imposante liste d'options prévues laisse un avant-goût des possibilités... J'ai réellement apprécié

ce multicoque qui ouvre en grand les portes du large en permettant, grâce à l'ensemble de ses qualités, un lâcher-prise rare en mer. Son confort en navigation comme au mouillage, tout comme son ergonomie de manœuvre, le destinent à des propriétaires sybarites. Des marins au long cours prêts à renoncer à la pointe de vitesse au profit d'une marche régulière et confortable par tous les temps.



Un grand soin a été apporté lors du montage de tous les éléments techniques. Un gage de longévité et de facilité de maintenance.

Concurrents



Modèle	Xquisite X5	Lagoon 52	Sunreef 50
Constructeur	Xquisite Yachts	Lagoon	Sunreef Yachts
Longueur	15,44 m	15,5 m	15,2 m
Déplacement	18 t	22,5 t	32 t
Motorisation	2 x 80 CV	2 x 57/80 CV	2 x 80 CV
Prix HT	1 200 000 \$	732 800 €	1 300 000 €
Essai MM	#179	#159	#202