



essai

P R I V I L È G E 5 8 5



La carène signée Marc Lombard fait merveille.



Le Privilège 585 est un beau catamaran, que son prix réserve aux plus fortunés des amateurs...

Le Privilège 585 est un catamaran parfaitement abouti... Confort de vie à bord et performances sont réellement au rendez-vous.

# PRIVILEGE 585

## BIENVENUE DANS LE MONDE DU RÊVE

LA CAVALERIE MULTICOQUISTE FRANÇAISE  
PEUT S'ENORGUEILLIR D'UN NOUVEL ÉTALON.  
OUTREMER 64', MARQUISES, CATANA 581,  
LAGOON 570 ET YAPLUKA 60 FORMAIENT DÉJÀ  
UNE BELLE FLOTTE DE BATEAUX D'EXCEPTION.  
VOICI QUE LE TOUT NOUVEAU PRIVILÈGE VIENT  
BOUSCULER CETTE NOMENKLATURA :  
IL S'APPELLE EASY CRUISE ;  
PARADOXE OU RÉALITÉ ?

TEXTE ET PHOTOS : PHILIPPE ECHELLE

**L**e groupe Alliaura a repris les activités et les locaux de Jeantot Marine aux Sables d'Olonne, il anime également Kirié et J.composites autant dire qu'il s'agit là d'un nouveau prétendant "poids lourd" de l'industrie nautique vendéenne, c'est lui maintenant le constructeur des Privilège ! Malgré la notoriété du patron de l'époque, les premiers Privilège 47 et 48, dessinés par Guy Ribadeau Dumas, ont souffert d'une image assez brouillée dans l'opinion publique liée sans doute à l'usage majoritairement professionnel (location ou charter) qui a été fait de ces bateaux. Pourtant malgré quelques péchés structurels de jeunesse sur certains 47, l'utilisation intensive de ces catamarans, précurseurs dans les grandes tailles, semble s'être effectuée à la satisfaction générale.

Aujourd'hui c'est une autre stratégie marketing et industrielle qui prévaut. Pour paraphraser un slogan connu : "la souplesse d'un atelier, la force d'un groupe", cela se décline concrètement dans une série d'attitudes autour desquelles s'organise le nouveau défi de l'équipe Alliaura et de l'architecte Marc Lombard. Mise en commun de moyens, rationalisation des procédures, construction et finitions soignées sont particulièrement perceptibles. La gamme comprend cinq modèles : 37', 435, 465, 585 et 65'. Lors de ma visite, la majestueuse silhouette d'un 65' nouvellement mis à l'eau faisait l'attraction au ponton de la capitainerie et, dans la petite marina Alliaura, un 465 aux jupes rallongées m'a tapé dans l'œil, il donnait également l'échelle de son robuste grand frère le nouveau 585.

### LE PRIVILEGE 585

Chers lecteurs, l'essai de ce 585 nous emmène dans le club restreint des 60' de croisière. Des tendances nouvelles s'affirment : dépassés les tourbillons de la loi Pons ! L'objectif des constructeurs est de créer des unités de propriétaires réellement utilisables en équipage réduit et dont la qualité de vie à bord puisse rivaliser avec des prestations terrestres : disons pour faire court que sur les derniers modèles on est plus près du style de vie courant à bord d'un yacht à moteurs que des bannettes d'un 40'. Procédons d'abord à une petite mise au point : ces bateaux n'ont pas vocation à créer un standard, ils sont trop grands et trop chers pour cela. Ils occupent une niche marketing rentable pour les chantiers qui valorisent là une maîtrise technologique reconnue. La clientèle de ces grands catamarans est d'ailleurs mondiale et navigue réellement. Loin des images négatives de l'industrie tayloriste des années 70, la construction de ces bateaux fait appel à des métiers haut de gamme et constitue une vitrine du savoir-faire français. A Multicoques Mag nous avons une tendresse particulière pour les petits bateaux et la diversité créatrice qu'ils représentent. Nos colonnes sont leur pépinière car ils sont accessibles, mais les modèles prestigieux tirent comme une locomotive l'image de la plaisance européenne. Le succès sur ce segment de marché exprime le défi intellectuel et technologique permanent de ces équipes : alors ne boudons pas notre plaisir et allons à la rencontre de ces globe-floteurs d'un nouveau style !

### LE CONCEPT EASY CRUISE

Alliaura et Marc Lombard ont voulu, semble-t-il, créer une nouvelle référence de confort dans cette taille et proposent des volumes inconnus jusqu'alors. Le 585 de notre essai est un véritable Pullman. L'architecte a réussi son défi car si les lignes du 585 n'ont pas le caractère tendu de celles du 65, leur design (notamment celui du roof) atténue la perception de l'incroyable espace intérieur. Qualifier de croisière facile la vie à bord d'un catamaran de 17m est un challenge difficile à relever : la puissance et la complexité de ces multicoques ne les prédisposent pas naturellement à ce résultat ! Cette condition est pourtant incontournable : c'est sur elle que repose la crédibilité du concept. Nous verrons sur l'eau comment cela est obtenu dans les compartiments

clés de la navigation : manœuvrabilité à la voile et au moteur, mouillage, production d'énergie et vie à bord.

### AMENAGEMENTS

Le 585 est livré réellement prêt à naviguer, un coup d'œil sur l'inventaire standard vous le confirmera. Le futur acquéreur a le choix entre deux plans d'aménagements. Une version 4 chambres et une version propriétaire dans laquelle le pacha occupe un véritable appartement constitué des 2/3 de la coque bâbord et du rostre central. C'est la version quatre cabines plus une équipage que nous allons découvrir ensemble.

Le centre névralgique du 585 est le salon de pont. L'ensemble est splendide ! Le merisier sur structure sandwich et le cuir beige créent une atmosphère luxueuse et cosy. A tribord un vrai bar fait face à trois fauteuils-club et le carré se voit doté d'une table mobile en translation grâce à laquelle la salle à manger devient opérationnelle. Cet accessoire illustre le souci ergonomique qui se manifeste partout à bord. Le parti pris de finitions haut de gamme l'a emporté sur les chichis du devis de poids et le résultat est enthousiasmant. Le volume de chacune de ces cabines est énorme ! Hauteur sous-barrot, surface au sol, taille des couchages (200cmx160cm) concourent à une perception chaleureuse de l'ensemble et à un confort biomécanique rarement atteint en plaisance. Les ablutions s'effectuent dans de belles cabines de douche à jets multiples et l'air conditionné modulable (option) complètera le sentiment de bien-être global qui baigne ces appartements. La tendance art-déco est de bon goût et il faudra seulement veiller à tenir à l'écart de ces belles réalisations les comportements les plus rustiques pour lesquels elles n'ont pas été prévues : les cirés dégoulinants et autres manivelles de winches n'ont pas leur place ici ! La coursive de la coque tribord est occupée de part et d'autre par une cuisine aux standards quasi-professionnels : congélateurs en façade murale, zones de froid négatif et positif, gigantesques plans de travail en Corian, cuisinière custom 4 feux grand format et four. Avec de tels équipements, les voyages du 585 tourneront à la croisière gastronomique si un équipier en possède le goût et le talent. Thon rouge de méditerranée, énormes langoustes des Tobago ou coryphènes trouveront là à qui parler, foi de cuisinier !



La surface du pont est importante et permet à chacun de trouver sa place à bord...

#### J'AI AIMÉ

- Le confort
- La qualité de construction
- L'absence de bruits structurels
- Equipement et conception technique

#### J'AIMERAI

- Réglage du chariot de génois sous tension
- Enrouleur électrique de génois
- Système de lazy jack canoë sans intervention ni à l'affalage, ni au hissage
- Sacs à bouts rationnels en pied de mât

La vie à bord de ce catamaran devrait être très agréable pour ceux qui auront la chance d'en profiter.





## Fiche Technique

### PRIVILEGE 585

#### Caractéristiques générales

- Constructeur :Alliaura Marine Les Sables d'Olonne
- Architecte :Marc Lombard
- Design intérieur :groupe Diedre
- Matériau de construction : sandwich
- verre/mousse/polyester isophthalique
- Longueur hors tout : 17.82 m
- Longueur flottaison :16.80 m
- Bau : 9.25 m
- Déplacement :20 T
- Tirant d'air :27.10 m
- Tirant d'eau :1.75 m
- Longueur du mât :24.25 m
- GV :109 m2
- Génois :80 m2
- Trinquette :30 m2
- Gennaker mini :135 m2
- Spi asymétrique :280 m2
- Cabines doubles :4/5
- Cabine équipage :1 simple / 1 double ou les deux
- Transmission :2 X 110 Cv Volvo
- Gas-oil :2 X 700L
- Eau :2 X 600L + dessalinisateur 160L/h
- Eaux noires : 2 X 150L

#### Equipement technique

- Alternateurs :2 X 60A
- Convertisseur 220 :2000W
- Chargeur :80A
- Batteries servitudes :675A en 24V
- Batteries moteurs : 2 X 2 X135A /24V
- Ballon d'eau chaude :80L
- Groupe électrogène :12KVA 1500 tr/m en cocon

#### Electronique

- Centrale Raythéon ST 60
- Pilote automatique ST 7000 Plus
- Radio K7 CD chargeur
- Radar/traceur/GPS
- VHF

#### Accastillage

- Guindeau Ocean 3 Ø14
- Winches :2 X 64ST. 1 ST56.1 ST53.2 ST44. Tous électriques
- Bossoirs d'annexe
- Bout dehors de gennaker

**Prix : 6 402 140 FF HT  
soit 976 000 Euros HT**

## LE PLAN DE PONT

Le plan de pont du 585 rassemble évidemment le florilège des accessoires de manœuvre et de confort propre aux grands catamarans mais il systématise le recours aux winches électriques, ainsi toutes les fonctions sont assistées, écoutes, drisses et même chariot de barre d'écoute !

Le bimini rigide, les grands bossoirs, les jupes-boulevards d'accès à la mer, la taille et le nombre des coffres, l'ergonomie de la zone de mouillage, tout cela est évidemment à la hauteur du programme affirmé, mais mon attention a été particulièrement attirée par le poste de barre surélevé autour duquel sont regroupées les fonctions de pilotage et les instruments : une large et profonde banquette peut accueillir deux ou trois personnes et ce flybridge de voilier m'a convaincu malgré mes préjugés en la matière.

## GREEMENT ET ACCASTILLAGE

Progrès conceptuels et maîtrise technologique ont accompagné l'apparition des grands multis de croisière, dans ces tailles là on ne joue plus ! Tout en restant très classique le 585 est équipé d'excellent matériel : mât, bôme et poutre-avant en aluminium signés Jean Pierre Maréchal, chariots de grand-voile à billes Harken, winches électriques Lewmar, grément Dyform ! Tout reste simple et fait appel aux solutions éprouvées. Le tube de 24m puissamment auto-raïdi est même dispensé de bastaques ! La réduction de voilure nécessite d'avoir bien préparé le circuit de bosses et l'installation de poulies à billes à chaque point d'écoute, seule la mise en place de l'indispensable cravate nécessitera de se rendre en bout de bôme en prenant appui sur le bimini rigide. Pour le reste, le pied de mât est parfaitement équipé : vitesse et puissance électrique sont au rendez-vous. En l'absence d'enrouleur automatisé la réduction du génois fera tout de même appel à deux équipiers : un pour gérer le choqué et l'autre pour le bout d'enroulement. L'accastillage de gennaker est parfait et sa surface (135m2) devrait sérieusement booster le 585 dans le petit temps entre 80° et 130° du vent !

## MOTEUR ET RESEAUX

Malgré une simplicité apparente, le 585 est un bateau technologique et une partie du concept EASY CRUISE repose sur la fiabilité de nombreuses mécaniques (de propulsion, d'assistance, de productions d'énergie). La visite approfondie que nous avons faite et l'évaluation des différentes étapes de montage de ces systèmes montrent que l'obligation de moyens a été engagée partout : accessibilité, clarté des réseaux, respect des règles de l'art ; tout cela respire le professionnalisme et devrait garantir le résultat. Une maintenance de qualité devra accompagner ces unités, mais les interventions seront facilitées par le caractère rationnel des installations.

die que nous avons faite et l'évaluation des différentes étapes de montage de ces systèmes montrent que l'obligation de moyens a été engagée partout : accessibilité, clarté des réseaux, respect des règles de l'art ; tout cela respire le professionnalisme et devrait garantir le résultat. Une maintenance de qualité devra accompagner ces unités, mais les interventions seront facilitées par le caractère rationnel des installations.

## ESSAI EN MER

Moteurs bien chauds nous appareillons du ponton Alliaura et embouquons le chenal des Sables en compagnie d'un catamaran à moteurs maison, notre tender photo. Une fois réglés les habituels petits démêlés avec le lazy-bag nous mettons bout au vent et hissons la grand-voile, cette manœuvre est d'ailleurs à 80% un exercice de vigilance car le winch de drisse est un modèle de confort et de vitesse. Après avoir slalomé entre les pattes d'oie du lazy vous mettez pied au plancher et trente secondes plus tard le Spectra mouflé est étarqué ! Attention toutefois à ces engins surpuissants que sont les nouveaux moteurs électriques : de nuit certains non-initiés ont tricoté de drôles d'écharpes avec leurs bosses de ris ! Marc Lombard est à bord et la discussion sur la réduction de voilure se solde par l'envoi de la grand-voile complète et du génois. Le vent de N-E de 20 à 25 nœuds nous accompagnera tout l'après-midi et même au près serré ne nous obligera pas à réduire. Nous sommes en essai et l'exercice est tolérable quelques heures : à 40° du vent nous naviguons à 11 nœuds sur une mer quasiment plate ! Il y a 30 nœuds apparents, tout se passe bien mais attention aux charges générées par ce genre de navigation ! Les ailerons Lombard font merveille, courts et assez profonds ils accrochent le 585 à son cap. En abattant nous tirerons des bords de large tout l'après-midi entre 9 et 12 nœuds avec une pointe à 14 ressentie franchement lors d'une risée.

La barre un peu collante comme il sied à l'hydraulique est trop démultipliée, mais cette caractéristique générale semble appréciée des propriétaires et des fabricants de pilotes ; il me semble que les beaux appendices Lombard s'accommoderaient mieux de quelque chose de plus direct mais je laisse cela à l'appréciation de chacun. Il est vrai que 80% du temps, cette limousine taillera sa route cornaquée par le gros pilote 7000, le poste de barre unique en fly est

donc parfaitement cohérent. Son ergonomie est parfaite, la vision 4 coins mérite 10/10. Les virements de bord s'enchaînent sans difficulté, seules les longueurs d'écoutes de génois compliquent la manœuvre par rapport à un solent autovireur mais là aussi l'assistance s'en charge. Nous ne verrons pas cette fois-ci le gennaker. Cette voile est indésirable au-dessus de 18 nœuds réels, c'est dommage car j'aurais aimé juger de son efficacité sur le long bout-dehors du 585 ! Une mini-trinquette de 30m2 complète la garde-robe standard. Les 280m2 du spinnaker feront merveille équipés d'une chaussette de qualité mais prudence et anticipation participeront aux affalages, le distribil avec un tel torchon n'est pas souhaitable ! A la barre depuis un bon moment, je ne ressens pas de lassitude comme c'est parfois le cas avec certains catamarans où l'on a l'impression d'être au piquet derrière le roof. L'ensemble des manœuvres effectuées montre que le concept de croisière facile accolé au 585 est réaliste ; en équipage réduit ce bateau est moins physique qu'un 45' manuel. La conception du poste de mouillage, les grandes longueurs de chaîne de diamètre 14, l'option second guindeau dont notre bateau d'essai est pourvu montrent que là aussi on a pris la mesure. L'arrivée au ponton Alliaura avec 20 nœuds de vent de travers est un exercice intéressant : m'étant familiarisé sous voiles avec les réactions du 585 j'engage la manœuvre d'apportement en marche arrière avec la petite tension liée à la situation de ce grand bateau tout neuf. Je n'oublie pas non plus le fardage des 17m de coque et du mât culminant à 27m ! Le premier pivotement

sur 180° est une surprise de taille, ce bateau tourne sur lui-même avec l'aisance d'un dériveur. Le confort et l'efficacité des commandes électriques sont proprement sensationnels ! La puissance et le couple des moteurs rendent le Privilège manœuvrable en toutes situations, c'est un jouet efficace qui répond à toutes les sollicitations du barreur, le plan anti-dérive joue parfaitement son rôle et les safrans sont bien directionnels, c'est le sans-faute !

## CONCLUSION

Le 585 a choisi son camp et affiche ostensiblement ses options : confort maximal, prestations comparables à celles d'un maxi mono de 25m, vitesse de croisière élevée en équipage réduit, appendices fixes sans mécanisme interne. Le n° 1 de la série fait preuve d'une belle maturité et l'homogénéité de l'ensemble est réelle. Sur de lui, de la sécurité et du confort qu'il procure, le 585 devrait emmener au bout du monde, les équipages hédonistes qui l'on choisit. Son concept de qualité de vie globale m'a séduit. Il sera sans doute un peu moins performant lors d'une sortie de quelques heures que certains de ses confrères aux prétentions plus sportives mais cajolera comme personne son équipage : le soin apporté à la conception et à la réalisation, devrait garantir la fiabilité des indispensables et nombreuses mécaniques qu'une maintenance haut de gamme accompagnera ; cet environnement offrira en échange le plaisir rare d'être seul maître à bord d'un grand bateau.



Dans le carré, à tribord le bar fait face à trois fauteuils-club.



Le bar, un vrai bar, vous permettra de recevoir vos amis dans des conditions de confort extraordinaire.



Le carré se voit doté d'une table mobile en translation grâce à laquelle la salle à manger devient opérationnelle...

Dans le 585, on ne parle plus de cabines, mais de chambres... équipé de 4 cabines doubles et deux simples.



	PRIVILEGE 585	LAGOON 570	CATANA 581	MARQUISE 56
<b>LONGUEUR</b>	17.82m	17.06m	17.70m	17.20m
<b>LARGEUR</b>	9.25m	9.15m	9.10m	8.15m
<b>POIDS</b>	20T	14T	16T	13T
<b>MT</b>	24.25m	22.50m	23m	
<b>SURFACE AU PRES AU PORTANT</b>	189m2	170m2	195m2	160m2
<b>MOTEUR</b>	2X110 Cv	2X53 Cv	2X110 Cv	2X48 Cv
<b>TIRANT D'EAU</b>	1.75m	1.40m	0.90-2.80m	1.40m
<b>EAU</b>	2X600L	2X500L	2X600L	2X600L
<b>CARBURANT</b>	2X700L	2X400L	2X600L +1X200L	2X300L
<b>ARCHITECTE</b>	Lombard	Van Peteghem et LauriotPrevost	Barreau et Valdelièvre	Berret et Racoupeau