Happy Koumata se déhale par brise légère lors de notre essai et dévoile sa force tranquille.

PRIVILEGE SERIE 5

Un vrai Privilège en navigation

Fort des compétences de ses véritables compagnons et de sa notoriété légitime, Privilège Marine réaffirme son savoir-faire à travers de modèles complètement restylés et fait preuve d'une nouvelle créativité. Nous avons profité d'une escale à Marseille d'Happy Koumata, l'un des premiers Privilège Série 5, en route pour un tour du monde, pour effectuer un essai en forme d'invitation au voyage.

Texte : Philippe Echelle – Photos de l'auteur et DR

L'élévation du plan de voilure procure une bonne vitalité par petit temps.

LE SERIE 5, HÉRITIER DU 515

Le 515, dévoilé au Grand Pavois 2009, confirmait en 50' la profonde évolution des Privilège, déjà concrétisée sur les plus grands modèles. La carrière commerciale de ce catamaran réussi fut hélas interrompue par les difficultés du chantier. Le nouveau Serie 5 revisite cette base prometteuse remaniée par le cabinet Lombard (la flottaison a été sensiblement allongée, la surface de voilure augmentée, le plan de pont optimisé). Le design intérieur est maintenant signé Franck Darnet, dont l'influence sur les multicoques français ne se dément pas.

DES LIGNES D'EAU ADAPTÉES À LA GRANDE CROISIÈRE

La carène élaborée par Marc Lombard vise à obtenir un bon équilibre général dans toutes les conditions et anticipe le déplacement confortable d'unités hédonistes au long cours. Le comportement d'une unité de 21 t, avitaillée et richement équipée comme celle de notre essai, doit rester cohérent en charge ; dans ce but, le cabinet Lombard a créé des sections assez profondes en large U pour une flottabilité généreuse et une mise en volume progressive jusqu'au redan (la flottaison se trouve à environ 15 cm en dessous de la nervure). Les entrées d'eau sont fines et les voûtes prolongées des nouvelles jupes généreront des sorties d'eau délicates. Les ailerons Lombard sont assez courts, fins et profonds, pour procurer un bon appui dans l'eau tout en limitant la surface mouillée. Pour notre essai, Happy Koumata était totalement avitaillé et paré pour son futur voyage.

←

Un covering de qualité transforme l'apparence du gel coat et valorise la silhouette.

UN PROCÉDÉ DE FABRICATION ENTIÈREMENT MAÎTRISÉ

La stratification au contact a été abandonnée, le S5 est désormais construit en infusion. Les demi-coques extérieures, la nacelle et ses demi-coques intérieures sont préparées à sec manuellement dans les moules préalablement gel coatés ; les tissus de verre directionnels soigneusement appliqués prennent en sandwich la mousse Divinycell avant infusion sous vide de résine polyvinylester. Des réservations monolithiques reçoivent les accessoires traversants (passe coques, plaques de masse…). Les ailerons sont structurellement isolés du reste du navire, les zones d'impact font l'objet d'une attention particulière, des crash boxes préviennent les entrées d'eau par l'avant et l'inondation des moteurs en cas de choc violent. La menuiserie du chantier vendéen reste fidèle à sa réputation d'excellence et l'installation de la technique fait l'objet d'une attention rigoureuse.

HAPPY KOUMATA, UN CATAMARAN DE VOYAGE ÉLÉGANT

Dans sa belle livrée gris métallisé (un film covering appliqué directement sur le gel coat d'origine), le Serie 5 donne une impression de force tranquille. Le rostre, créé par Philippe Jeantot et Guy Ribadeau Dumas sur le 14,70, rappelle le lien avec ce lointain parent. Cet appendice identitaire renforce significativement la poutre avant et rationalise le mouillage tout en créant un supplément de volume intérieur enviable dont le chantier des Sables n'a jamais voulu se priver. Un petit aileron brise-lame a été placé en dessous pour atténuer les chocs sur les vagues les plus agressives. Les étraves droites en fil à plomb surplombent la naissance du redan qui court jusqu'à l'extrême arrière, prolongé de jupes pratiques pour l'accès à bord depuis le quai ou l'annexe. Un superbe garde-corps inox rigide sécurise toute cette zone sensible, le triple étage de filières qui ferme la totalité de la plate forme apporte une sécurité enviable, indispensable dans un programme au long cours. Le livet de pont ourlé d'un joli cale-pied en teck présente une légère tonture, la réservation longitudinale creusée dans le bordé casse la verticalité du panneau et accueille les puits de lumière plexi dans lesquels sont intégrés des hublots ouvrants. La perception du roof en sifflet est agréable, renforcée

↑ *L'installation du gréement de cotre est facilitée par la présence structurelle du rostre. L'avant du S5 profite aussi d'un espace bain de soleil appréciable.*

L'AVIS DU PROPRIÉTAIRE

Nous étions navigateurs occasionnels, visiteurs de salons, arpenteurs de pontons, lecteurs de revues (et même propriétaires d'une vedette à moteur), puis après quelques navigations en monocoque au cours des 25 dernières années, ma femme Catherine et moi avons loué des catas en Méditerranée et aux Antilles. Avec une nouvelle famille recomposée de 6 enfants, le choix du multicoque s'était très vite imposé comme une évidence pour l'habitabilité, le nombre de cabines, la paix à bord et la facilité de manœuvre de l'engin. Premier achat d'un catamaran de 44' en 2009 ; pendant cinq ans de week-ends et durant les vacances, nous avons navigué de Marseille aux îles d'Hyères, en Corse, Sardaigne pour notre plus grand bonheur. En 2014, nous avons décidé de cesser nos activités professionnelles pour préparer un projet de tour du monde à la voile. En tant que principal rêveur du projet, j'ai élaboré un cahier des charges pour la recherche du bateau.
Les caractéristiques du catamaran choisi s'en éloigneront un peu pour prendre en compte les désirs de ma femme, condition sine qua non pour que le rêve de 5 à 6 ans de navigation autour du monde soit un plaisir partagé. Donc, renoncement aux dérives, à la coque propriétaire, au foc autovireur et au cata poids plume. Nous avons maintenu nos exigences de performances sous voile (celles annoncées par le chantier se sont heureusement vérifiées après 2700 miles de navigation), de personnalisation et de confort à bord avec une belle cabine propriétaire et une cuisine qui permet à mon équipière d'exercer sa passion culinaire. Pour finir, un bateau solide et rassurant par tous les temps. Un dernier critère était important pour nous : partager une émotion avec les responsables du chantier qui allaient nous permettre de réaliser notre rêve : notre choix s'est porté sur le chantier Privilège et le Série 5.

Le design du nouveau cockpit est une réussite : convivialité, sécurité de l'annexe sur sa passerelle dédiée et une mention très bien pour le balconnage et le triple étage de filières intégrales.

Au niveau du pont ou depuis le cockpit, l'accessibilité de la cellule de navigation est agréable et sécurisante.

par le travail de design effectué sur les pare-brise frontaux et latéraux. Le mât Maréchal laqué gris parachève le ressenti visuel d'une unité accomplie.

UN COCKPIT À MATURITÉ

Le S5 dispose désormais de l'aménagement de cockpit complet qui faisait défaut au 515. Il faut à nouveau saluer les mains courantes balconnées et les filières qui sécurisent la partie arrière de la plate-forme, ainsi que la conception du système de bossoirs. Seulement utilisée pour le relevage ou la mise à l'eau de l'annexe (stockée dans des berceaux sur une passerelle dédiée), cette cinématique pertinente délivre le bras arrière des contraintes permanentes du poids suspendu d'un gros tender avec son moteur. La conception des nouvelles jupes rationalise l'accès à l'eau pour la baignade ou les échanges avec le quai et l'annexe. Le bimini top, percé de deux grands panneaux ouvrants, permet une bonne observation de la forme de la grand-voile. Un bon point pour la robuste table-bar repliable ; située à tribord à proximité du bain de soleil, elle accueille 8 personnes en plus du petit salon d'angle bâbord dont la table est amovible. Une large banquette arrière complète le dispositif relax d'un salon d'extérieur chic et pratique. Le grip délicat du plancher latté en teck apporte une note luxueuse.

50' DE LUXE ET DE CONFORT

On pénètre à l'intérieur du S5 en ouvrant la splendide baie coulissante dont la qualité de l'encadrement en inox poli donne le ton. Le premier coup d'œil révèle toutefois une mutation radicale du style maison. La superbe ébénisterie est bien présente, l'exigence de qualité de fabrication perceptible, mais les vernis mats des menuiseries chêne clair, les vaigrages beiges, les lignes épurées d'un langage formel renouvelé déclinent une atmosphère créative revisitée ; toujours imprégnée de l'ADN de la signature Privilège, mais à l'aspect plus contemporain. Les stores coulissants des puits de lumière du plafond dévoilent des panneaux ouvrants de bonnes tailles, les rideaux vénitiens permettent un réglage efficace de l'éclairage et de l'intimité du carré. La cuisine est un modèle du genre et le carré accueille une vraie table de salle à manger (réglable en hauteur par vérins télécommandés). Une climatisation réversible permettra d'affronter les températures fraîches ou excessives, d'assécher l'atmosphère des zones tropicales ou de lutter contre les invasions de culicidae (communément appelés moustiques)...
Bienvenue dans un univers de luxe marin assumé. La version semi-propriétaire essayée combine les avantages d'une vraie séparation du logement padronal tout en offrant 3 belles cabines doubles (dont une double single) ; toutes sont pourvues de douches/toilettes. Les planchers façon chêne gris sont parfaitement ajustés et bloqués par des clips pour éviter les vibrations parasites, les champs sont soigneusement bordurés pour prévenir les reprises d'humidité. La quincaillerie générale, notamment celle des mécanismes des tiroirs, est d'excellente qualité.

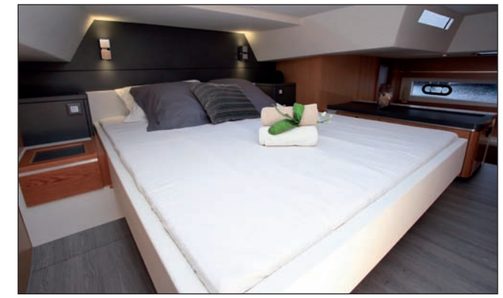
MOTORISATION, MOUILLAGE, PARC BATTERIES

En regrettant le surcroît d'entretien occasionné par la transmission saildrive, on constate que les cales machines sont parfaitement traitées, entièrement peintes, claires, accessibles par des échelles métalliques. Les panneaux de cale sérieux et étanches sont disposés sur le pont et non dans les jupes. Les moteurs sont avancés dans le navire, libérant la place pour le groupe électrogène (à tribord) et le dessalinisateur à bâbord. Le poste à mouillage bénéficie bien sûr de la géométrie particulière du rostre et en profite pour arborer un véritable équipement hauturier : l'ancre Spade de 40 kg avec 75 m de chaîne de 14 et un guindeau de 1600 W permettront de voir venir, bravo pour ce choix éclairé intégré en série ! (le mouillage secondaire est constitué d'une ancre Britany 35 kg + 25 m de chaîne et 50 m de câblot). Le parc batteries est situé sous le plancher du carré dans un logement spécifique, clos, protégé des aspersions et des chutes d'outils. Le bon serrage des connectiques est repéré par un marquage vernis rouge.

Le poste de pilotage est le centre névralgique du bateau, sa conception comme son exécution participent largement au plaisir de conduite et à la sensation de maîtrise du bateau.

La splendide baie coulissante en inox donne accès au nouveau design et à la découverte d'un langage formel renouvelé au service de la qualité Privilège.

Douche, cabinet de toilette et WC séparés occupent le flotteur tribord de la suite propriétaire.



La cabine padronale profite de l'espace du rostre.

L'ébénisterie est fidèle à l'ADN de la marque, la quincaillerie marine est de très bonne qualité.

ESSAI DYNAMIQUE

Nous nous extirpons avec facilité de l'amarrage long side du vieux port de Marseille, le vent traversier n'est pas fort, mais il y a peu de place devant et derrière. La visibilité périphérique à la barre est bonne. Le couple moteur avec les Maxprop tripales est généreux (la réserve de puissance est bien présente pour les situations délicates). La souplesse des inverseurs manuels est remarquable, plus rustique et moins chère, elle ne fait nullement regretter l'assistance électrique. Chargé et armé, le Serie 5 atteint 9,5 nœuds à fond, la vitesse de croisière s'établira donc entre 7 et 8 nœuds selon la consommation souhaitée. La discrétion des moteurs permettra d'envisager de longues traites. Nous stoppons très rapidement les Yanmar pour profiter du soupçon de brise qui s'établit du secteur sud et, surprise, le Serie 5 démarre sans souci à 2,5 nœuds dans un souffle à peine perceptible ! La marche est régulière et le bateau accepte joyeusement de serrer le vent sans décrocher son plan anti-dérive. Pas mal, non ? Les voiles incidences Hydranet, malgré leur module conséquent, présentent des formes parfaites dans cette brise anémique, remarquable ! Nous faisons jeu égal avec un monocoque proto de 12 m qui semble bien mené. La brise s'établit progressivement et le GPS accompagne la montée en pression ; 4, 5 puis 6 nœuds dans moins de 10 nœuds de vent, c'est tout à fait satisfaisant pour un croiseur aussi luxueux et chargé. Les virements sont fluides et les relances aisées. Happy Koumatta est gréé en cotre, il faut donc rouler partiellement le génois pendant le virement afin d'éviter le raguage sur la trinquette ; ce qui pourrait être une contrainte s'avère un jeu tant l'efficacité des renvois de pont et la disponibilité du winch Antal électrique sont réelles. La brise s'installe maintenant plus sérieusement et monte progressivement

DESCRIPTIF TECHNIQUE

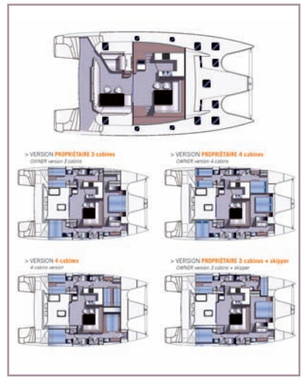
Architecte : Marc Lombard
Designer d'intérieur : Franck Darnet
Constructeur : Privilège Marine
Longueur : 15,24 m
Largeur : 7,98 m
Tirant d'eau : 1,57 m
Poids en ordre de marche : 16,8 t
Déplacement maximum : 22,8 t
Surface GV : 88 m2
Génois : 53 m2
Hauteur du mât JPMaréchal : 21,21 m
Motorisation : Volvo 2x55 CV ou Yanmar 2x75 CV en option
Transmission : Saildrive
Assèchement : 2 pompes manuelles, 4 pompes électriques
Eau : 2x300 l
Fuel : 2x400 l
Eaux noires : 2x106 l
Batteries : servitude 800 A /démarrage 2x55 A
Prix HT : 930 000 €

Principales options de la version essayée :
- Version semi-propriétaire cuisine en haut
- Gennaker sur emmagasineur
- Voiles Hydranet radial
- Dessalinisateur
- Panneaux solaires
- Eolienne
- Climatisation réversible
- Yanmar 2x75 CV + Hélices tripales repliables Maxprop
- 2e pilote automatique à poste
- Covering de coques

Prix HT du bateau essayé : 1,2 M€

LES CONCURRENTS

Modèle	SABA 50	DISCOVERY 50	NAUTITECH 482
Constructeur	Fountaine Pajot	Discovery Yachts	Nautitech/Bavaria
Architecte	Berret Racoupeau	Dixon	Mortain Mavrikios
SV au près en m2	141	138	116
Poids en t	15,7	14,5	11,2
Prix base en € HT	585 000	1 044 000	545 500

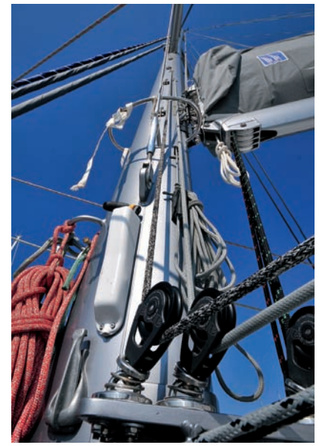


LE COMMENTAIRE DE L'ARCHITECTE

Le nouveau Série 5 de Privilège Marine est une évolution du 515, mais les améliorations sont sensibles : plan de pont et cockpit redessinés, coques allongées et plan de voilure revu à la hausse. L'intérieur n'est pas en reste avec une amélioration globale de la gestion des volumes et un design très réussi de Franck Darnet. Le souci de qualité du chantier est omniprésent en matière de structure, d'équipements et de finition intérieure. C'est un gage de sécurité et de confort pour la clientèle très exigeante des propriétaires de Privilège qui naviguent réellement au long cours. A l'heure où les chantiers standardisent à outrance, Privilège Marine sait offrir à ses clients une réelle écoute et une personnalisation à la carte. Notre collaboration avec le chantier dure depuis plus de 25 ans, et jamais le souci de créer la différence n'a été aussi vif. Le nouveau dirigeant du chantier a su fédérer autour de lui une équipe de qualité qui œuvre dans ce sens. Le Série 5 en est la plus belle expression, en attendant la sortie du tout nouveau Série 6, prévue dans quelques mois...

Marc Lombard

Le mât JP Marechal aluminium, un produit haut de gamme dont la laque est coordonnée avec la teinte des flotteurs. →



à 20 nœuds, je réduis le génois de quelques tours avant de virer et de m'apercevoir que le bateau rechigne à se relancer au près sous grand-voile entière et génois roulé, je l'écoute en réduisant la grande et tout rentre dans l'ordre ! La prise de ris est classique avec une sangle au mât et une bosse reliée au winch de drisse de la Nav Station. Ecoutes de GV bien ouvertes pour vider la grande, la manœuvre est simple et rapide. L'équilibre sous 1 ris et génois 5 tours est excellent, il ne faut pas oublier que la grand-voile développe 88 m2, c'est par elle qu'il convient de commencer à réduire ! Après un empannage, j'en profite pour rentrer le génois et dérouler la trinquette ; très pratique, cette petite voile d'avant sera établie en complément d'une grand-voile à 2 ris probablement autour de 28 nœuds réels. La brise qui est montée à plus de 25 nœuds semble maintenant faiblir, c'est le bon moment pour tester le gennaker. En abattant autour de 160° pour couvrir le déroulé par la GV, les 120 m2 s'établissent avec facilité même en solo, car les commandes du winch électrique situé dans le cockpit et le bout d'enrouleur du stockeur reviennent à la Nav Station. Bravo aux préparateurs qui ont concocté ce plan de pont ; je découvre le bateau et j'ai tout de même pu me lancer seul avec succès dans toutes ces manœuvres. Entre 8 et 9,5 nœuds, notre limousine revient du large sur les îles du Frioul, la brise faiblit, refuse et commande le renvoi de la GV entière. Le gennaker s'enroule docilement (le bout est parfaitement calibré pour remplir le winch électrique à côté de la barre et ne nécessite aucun accompagnement manuel), je déroule le génois, borde la grande et nous voilà repartis au près, le port est hélas à proximité !

CONCLUSION

J'ai pris beaucoup de plaisir à jouer avec le plan de pont compact, futé et ergonomique regroupé autour de la Nav Station du Serie 5 ; avec un peu d'habitude, n'importe quel membre d'équipage pourra réduire ou renvoyer de la toile, de jour comme de nuit. Cette aisance sur un aussi gros bateau constitue une qualité distinctive du Serie 5. Le silence en navigation est réel, l'atmosphère du bord est chaleureuse et cossue, la fiabilité des équipements de confort semble démontrée à l'issue de ce rodage de 3000 milles. La plus haute vitesse atteinte est de 16,7 nœuds au large du Portugal (sur une vague) ; il y a quelques jours, les propriétaires me transmettaient un e-mail précisant qu'ils avançaient à 9,2 nœuds (avec une pointe à 10) à 60° d'un vent de 15 nœuds. Tout va bien à bord de cette unité heureuse... A l'écart des préoccupations de performances instantanées, le Privilège Serie 5 déroule une allure de sénateur ; la facilité de manœuvre, la qualité d'exécution et le confort "club" sont ses arguments majeurs.

Une cabine invités : ici, à l'arrière tribord. →

La cale machine est entièrement peinte et dotée d'étagères pour les consommables. ↓

VERSION NUMERIQUE ENRICHIE — VIDEO

La console de barre regroupe la manœuvre autour d'un plan de pont d'une efficacité parfaite qui facilite la conduite du navire par une personne seule

La protection de la Nav Station est assurée par un solide bimini modulable (pluie ou soleil) d'excellente facture

L'implantation du bout dehors est facilitée par l'appui sur le rostre, la gestion du bout de stockeur au poste de pilotage bénéficie d'une mise au point méticuleuse

L'espar JP Marechal en aluminium est laqué, la marque est fidèle à ce produit haut de gamme d'une robustesse éprouvée

La sécurité du S5 est renforcée par de solides balcons inox et des filières à 3 étages qui ceinturent entièrement le navire

Protégé des impacts par un aileron brise-lame, le rostre renforce la poutre avant, rationalise le poste à mouillage et crée un espace habitable original distinctif des Privilège

La réservation horizontale casse la verticalité du bordé et permet de loger les puits de lumière et les hublots

Les nouvelles jupes améliorent les sorties d'eau en allongeant la flottaison ; elles créent aussi des espaces de débarquement pratiques

Les étraves droites aux entrées d'eau fines surplombent une carène moderne et équilibrée

Les panneaux de bordés se raccrochent élégamment au redan

+
- Qualité de fabrication et sécurité passive
- Aménagement luxueux
- Poste de pilotage efficace
- Manoeuvrabilité en équipage réduit
- Fiabilité des installations

–
- Entretien des sail drives dans un programme long cours
- Absence de rail d'écoute de GV
- Pas de retenue-hale bas de grand-voile pour le portant
- Absence de treuil électrique d'écoute de GV
- Pas d'alarme active de refroidissement moteur