



Le Privilège 745 est le nouveau navire amiral du chantier Alliaura : finitions exemplaires, aménagements de yacht... Un MUST !

PRIVILEGE 745



JUSQU'OU IRONT DONC LES GÉANTS ?

LA VENUE À LA PLAISANCE DE CLIENTS (TRÈS) AISÉS A ENTRAÎNÉ, DEPUIS UNE DEMI DOUZAINÉ D'ANNÉES, LA MISE AU CATALOGUE DE BATEAUX (TRÈS) HAUTS DE GAMME. LE PRIVILÈGE 745 EN EST L'UN DES FLEURONS.

[A]vec ses 23 mètres, tout d'inox et de verre, de bois et de polyester, ce grand bateau ne joue plus dans la catégorie des voiliers de croisière. Il est rentré, au même titre que les Yapluka, Sunreef, ou autres Catana, dans le club assez fermé, la catégorie supérieure, celle des yachts-catamarans à voile. Des yachts, le Privilège 745 en a tout, et surtout ce trait d'architecture désor-

échappé, avec succès. Le fly est ici prolongé par les deux grosses antennes cachées sous leur dôme, un Fleet 55, et la réception TV par satellite. Ce catamaran est certes gros, mais il est aussi beau. D'ailleurs, tous les créateurs de bateaux vous le diront : il est plus facile de dessiner un joli grand bateau, qu'un petit. Le design est dû au cabinet Diedre à Versailles, l'architecture étant confiée, comme le reste de la gamme Alliaura, au

tels, tels les taquets d'amarrage, qui à l'arrière, avec leur winch dédié, se cachent dans un petit renflement ; tandis qu'à l'avant, aux étraves, ils prennent place dans un petit coffre. Comme sur tous les Privilège, on retrouve bien sûr le rostre, la marque de fabrique du chantier, excroissance de la poutre longitudinale ; là où se loge la cabine propriétaire. Le dessin des coques tranche radicalement avec les plus petits modèles de la gamme, les œuvres mortes sont

très sécurisante, et esthétiquement cohérente, au vu de la longueur du bateau.

VISITE GUIDÉE

Commençons par le fly. Il s'agit du lieu privilégié de ce bateau aux multiples espaces de vie. Il s'étend sur toute la largeur du rouf, et constitue une véritable terrasse, avec sa table, son frigo, ses grandes banquettes, où on peut même y prendre le soleil,

Situé sur le fly, le poste de barre offre une ergonomie soignée avec la plupart des manœuvres à portée de main.



C'est par un véritable escalier en colimaçon, tout de teck et d'inox que vous passerez du fly-bridge au cockpit.



mais indispensable à tous les gros bateaux, et même les plus petits, il s'agit bien sûr du fly-bridge. Seul le JFA 26 mètres 'Sun Ténarèze' y a

cabinet Marc Lombard à La Rochelle. Le pont est relativement bien dégagé, et certaines pièces d'accastillage sont rendues discrè-

tulipées, avant de se galber de nouveau, plus au dessus, ceci pour augmenter le volume disponible à l'intérieur. L'accès depuis le ponton se fait par une échelle de coupée, repliable et qui de fait reste à poste. Il faut sinon escalader deux mètres de franc-

et profiter du petit grill électrique, pour les saucisses du drink de 17 heures. L'ergonomie du poste de barre est soignée, la plupart des manœuvres y reviennent (sur des winches, tous électriques, dont les plus gros sont des 80). Seules les drisses restent en pied de mât.



Tous les winches sont bien évidemment électriques : avec de telles surfaces de voiles, c'est indispensable !

Le Privilège 745 représente l'aboutissement du savoir-faire d'un chantier

bord ! Depuis l'arrière, on monte à bord par les jupes, via la passerelle, entièrement escamotable dans les entrailles du bateau ; outil indispensable à Nice, Cannes, Saint-Tropez ou Monaco ! On notera la rambarde en tube inox qui court de la poupe à la proue (genre monocoques Amel),

Une échelle en colimaçon, toute de teck et d'inox, permet de redescendre au cockpit. Celui-ci se décline de façon finalement assez traditionnelle en deux espaces, un pour les repas, et un salon. On y remarque, sur sa partie arrière, les deux énormes



Une fois à l'intérieur du Privilège 745, c'est l'apothéose !

bien sûr la vue sur l'extérieur. La cuisine prend place dans la coque tribord, comme partout sur le bateau, de petites fargues ornent les angles des plans de travail, et autres étagères. Le bateau reste marin. Inutile de préciser que les compartiments froid sont conséquents. La trame d'aménagement est fonctionnelle, avec des espaces bien définis. En passant la porte de la cuisine, on pénètre dans l'espace professionnel, avec, au fond, le poste d'équipage. Il dispose d'un vrai petit carré, d'une douche, d'un lit breton une place et d'une cabine modulable, avec un lit double ou deux couchettes simples. Le poste d'équipage bénéficie du même degré de finition que le reste du bateau, et constitue un ensemble cohérent.

largeur du lit est bien sûr de 160, elle est agrémentée, comme dans les deux autres cabines 'invités', d'un cabinet de toilette, et d'une douche. La hauteur sous barrot y varie de 1,90 mètre à 2,10 mètres. La coque bâbord quant à elle bénéficie de deux accès. Le plus en arrière, derrière le bar, dessert deux cabines, sensiblement équivalentes à la précédente. L'accès le plus en avant, quant à lui, conduit à la suite du propriétaire. Car c'est dans le rostre que se trouve le véritable appartement du bateau, tout y est dédié au luxe et à l'art de vivre. Cet espace est digne de Hollywood (ou des Mille et Une Nuits) : l'éclairage tamisé, le cuir des selleries, l'encadrement du grand lit... Malgré la difficulté, partout, la hauteur sous barrots est suffisante, le

massante, bref, que du grand luxe. Terminons notre visite par les locaux techniques, dans les jupes : ils reçoivent les moteurs bien sûr, et je regrette que l'on doive s'y faufiler, pour y accéder et procéder à leur entretien. Le chantier a choisi de faciliter l'accès aux groupes électrogènes, un dans chaque coque : à bord d'un tel bateau, très gourmand en énergie, ils tourneront 16 ou 18 heures par jour ; leur entretien sera donc plus fréquent. On notera l'espace utilisé par le mécanisme de la climatisation, loin d'être négligeable.

EN MER

Nous quittons le quai. Soleil et fanerie sont au programme de ce

d'hôtesse, mais de capitaine, et de son équipage. Ils sont de toutes façons chouchoutés, et comme nous l'avons vu, ils disposent de leurs appartements. Nous voici au large. Avec chacun des deux moteurs à 4.000 tours/minute, on frôle les 14 nœuds, avec quelques nœuds de vent portant. A ce régime, mieux vaut oublier la consommation des deux gros Yanmar de 300 chevaux ! L'isolation des salles des machines est soignée, les cabines arrière sont pourtant positionnées en partie sur les moteurs. Nous venons bout au vent, pour envoyer la grand-voile. La drisse est en pied de mât, le winch est électrique, une fois dépassés les lazy jacks, le bouton maintenu pressé hisse la tête au sommet des 30 mètres de mât.

vent, à 120° toujours, notre vitesse diminue à 6,7 nœuds. Il ne faut de toute façon pas se faire d'illusion sur les capacités d'un tel gros bateau à se mouvoir à la voile : il lui faut du vent. Une petite houle nous fait face, on tangue légèrement, et depuis l'intérieur, on a l'impression d'aller plus vite ; un regard sur le speedo calme les ardeurs et nous ramène à la réalité, on ne dépasse toujours pas les 8 nœuds. Le vent en restera là, et nous ne constaterons donc pas de visu ce qu'il donne dans la brise. Mais l'expérience de ce genre de bateaux montre qu'ils atteignent assez facilement une vitesse de 10-12 nœuds, à laquelle ils se cantonnent ensuite. De toute façon, il ne s'agit pas là d'un bateau de régate. Sa vocation est



La table à cartes est un véritable pupitre de commandes...



Le côté bar du carré : bon goût et finitions, là encore, exemplaires.



Voici les appartements du propriétaire.



L'équipage n'est pas oublié : voici ses appartements, qui laisseraient rêver de nombreux propriétaires de catamarans...

tubes en inox qui reprennent les efforts du rail de grand-voile, fixé quant à lui à l'extrémité arrière du fly. Tout à l'arrière du bateau, une grande plateforme permet, au mouillage, de s'isoler, assis sur un siège, pour contempler la mer ; en mer, l'annexe y trouve sa place, une

sans kitch, et la décoration reste sobre. Les boiseries y sont traitées en érable, les cuirs des selleries en blanc ou en rouge. Rien ne manque, des stores occultants à commande électrique au vidéo projecteur et son grand écran qui se déroule devant la porte d'entrée, le bar bien sûr, et

Cette version du Privilège 745 dispose de quatre cabines. En arrière de cette même coque, se trouve une première cabine pour les invités, la

canapé est beau, le bureau est confortable. Une vitre coquine sépare la chambre de la salle de bains, avec sa baignoire, sa douche

bateau, mais aujourd'hui, il ne faudra pas trop compter sur le soleil, pas plus d'ailleurs sur le vent. De là-haut, la visibilité sur la plateforme est bonne (on est quand même à six mètres au-dessus de l'eau), et il vaut mieux : le maître bau avoisine les 11 mètres ! La vue est cependant plus limitée sur l'arrière, de par la présence du bimini rigide. En descendant le chenal des Sables d'Olonne, tout marin a forcément une pensée pour les héros du Vendée Globe, qui périodiquement partent à la conquête du monde, en solitaire, et en font le tour. Notre bateau quant à lui est loin d'être conçu pour un solitaire, dans la brise, il sera difficilement manoeuvrable à deux, et trois équipiers, voire quatre, seront plus à l'aise pour venir à bout des 162 m2 de la grand-voile, surtout quand il faut la réduire. Dans ces tailles, nul n'a le droit à l'erreur, et mieux vaut maîtriser son sujet ! Vous l'aurez compris, à bord d'un tel bateau, il n'est plus question de skipper, et

Dérouler les voiles d'avant ne pose pas plus de problèmes, les enrouleurs de génois et de trinquette sont électriques, tout comme leurs winches. L'accastillage est bien sûr à l'image du déplacement du bateau, énorme. Les voiles sont bordées, réglées, la brise souffle à 9 nœuds, il en faudrait nettement plus pour propulser les 45 tonnes à une dizaine de nœuds, ce qui sera probablement sa vitesse de croisière. Pour l'instant, on ne dépasse pas les 5 nœuds. Dans ce tout petit temps, l'empannage se fait tout en douceur, ensuite, nous allons préparer le gennaker. Son emmagasinneur est mécanique, et avec ses 200 m2, il vaut mieux, là aussi, un équipage aguerri pour cette taille de bateau. Une drosse qui file et tout part de travers, un minimum de savoir-faire et de préparation s'imposent. Sous gennaker, à 120° du vent réel qui souffle désormais à 12 nœuds, nous marchons à 8 nœuds. Quand le vent descend à 9 nœuds de

plus tournée vers une existence de palace flottant, qui peut naviguer à la voile.

CONCLUSION

Le Privilège 745 représente, en quelque sorte, l'aboutissement du savoir-faire d'un chantier, qui a commencé à produire des multicoques il y a maintenant plus de vingt ans ; et qui garde toujours à l'esprit le souci d'une construction soignée, d'un échantillonnage sérieux, tout en limitant, dans une certaine mesure, les poids (construction sandwich). Surtout, l'ensemble est traité avec goût (car gros moyens financiers et sensibilité au beau, à bord de ces unités prestigieuses, ne vont pas toujours de pair). Evidemment, seuls quelques privilégiés peuvent s'offrir ce genre de bateau, il s'agit, sans jeu de mot aucun, d'un vrai bateau de milliardaire, pour lequel il faudra déboursier plusieurs millions d'euros.



Cette salle de bain est équipée du baignoire avec bains à remous !

Sous gennaker, à 120° du vent réel qui souffle désormais à 12 nœuds, nous marchons à 8 nœuds

grue, hydraulique et escamotable dans la poutre arrière, permet de la mettre à l'eau. Partout, le teck est omniprésent. Pénétrons dans la nacelle du yacht. Tout est grand, beau, et du meilleur goût. Le raffinement s'exprime pleinement dans cet intérieur, mais

l'écran de télévision qui sort tout seul du meuble de la table à cartes, grâce encore une fois à un simple bouton. Cette table à cartes est un véritable pupitre de commande, mais elle s'avère finalement plutôt petite, et pas excessivement pratique. Depuis la table de la salle à manger, on a

- Un vrai palace !
- Les nombreux espaces de vie.
- Un bateau très confortable.

- Très grand et très encombrant.
- Très lourd, plus un fifty qu'un voilier pur.
- Très cher...

Caractéristiques techniques (DONNÉES CONSTRUCTEUR).

- Architecte : Marc Lombard
- Designer : Diedre Design.
- Constructeur : Alliaura Marine.
- Longueur hors tout : 22,70 mètres.
- Largeur hors tout : 10,90 mètres.
- Tirant d'eau : 2,20 mètres.
- Tirant d'air : 33 mètres
- Déplacement à vide : 40 tonnes
- Capacité gazole : 3.500 litres.
- Capacité eau douce : 2.400 litres.
- Capacité eaux noires : 600 litres.
- Surface grand-voile : 160 m²
- Surface de génois : 100 m²
- Trinquette : 49 m²
- Spinnaker asymétrique : 350 m²
- Gennaker : 150 m²
- Prix : NC