

PRIVILEGE 515 L'Evolution des Privilège

La production du chantier vendéen s'oriente résolument vers le segment convoité des multi-yachts, pourtant le nouveau modèle 2009 présenté lors des salons d'automne est un 50' ! Il est très différent du 495, mais paraît presque "raisonnable" en comparaison de ses aînés, les 615, 745 et du superlatif 1000.

Très confortable, puissant, bon marcheur dans le petit temps, maniable et homogène, le 515 renouvelle l'approche des 50' luxueux.

GENERATION CONFORT

Depuis le 48', les catamarans des Sables d'Olonne ont toujours été synonymes de qualité et d'agrément d'utilisation ; leur déficit d'image injustifié en matière de performances s'est peu à peu corrigé au fil des essais concrets en situations réelles de traversées océaniques. Pour les inconditionnels de la marque, la vie à bord en croisière hauturière ne se teste pas sur un mille lancé et le peson de la grue n'est pas un critère absolu ! Après les 51' et 65', le 580 fut pionnier de l'interprétation avant-gardiste d'une plateforme de 18 m (hors norme pour l'époque, nous étions au début du 20ème siècle !). Le succès improbable de ce grand bateau confirma le potentiel d'une offre luxueuse pour transfuges du yachting à moteur dont on com-

tèle très différente des pionniers du catamaran. L'approche cunéiforme des roofs Alliaura fut une réponse créative à cette problématique, elle dissimule "l'indispensable" flybridge, sans toutefois, parvenir à proposer la solution ergonomique référence pour cette famille d'unités. Revisitant le concept d'un 50' haut de gamme, mais réellement simple à utiliser, Alliaura semble avoir investi beaucoup d'expertise et d'ambition dans ce 515.

UNE SILHOUETTE D'AVANT-GARDE

Innover sans surjouer le rôle, exprimer la totalité du potentiel d'une plate-forme de 15m sans caricaturer, est un défi à haut risque dans un marché compétitif, où bureaux d'études et architectes d'intérieur se taillent des croupières ! Ecartant le discutabile flybridge, l'équipe-projet



La silhouette du 515 sort résolument des chemins battus, et c'est une réussite !

|| Pour confirmer ces impressions favorables, nous tentons une série de virements de bord au près serré dont le résultat s'avère franchement positif... ||

mençait à entrevoir les limites ! Le message fut bien analysé par la concurrence (Sunreef, Bluebay...) qui lorgnait également sur ce marché d'exception. Paradoxalement, le traitement stylistique de ces multicoques XXL s'avéra délicat, confronté aux nouvelles exigences d'une clien-

du 515 est parvenue à un résultat esthétique convaincant. La silhouette du 515 sort résolument des chemins battus et atteint son but. Elle offre au regard un design contemporain et tendu qui enrichit la nouvelle griffe Alliaura. Les bordés ont fait l'objet d'une attention architecturale particulière. Le redan-

derait d'un traitement décoratif des coques plus audacieux (couleur, transferts...). Les bossoirs relevables constituent une solution pertinente, le poste de pilotage à mi-niveau se fond dans le mouvement général. Seule la cathédrale mécano-soudée de la poutre-avant rompt la fluidité de la

ligne et appelle un traitement structurel de cet élément. De l'extérieur, la perception globale est positive, le 515 se démarque totalement de la voie classique empruntée par le 495. Ces catamarans expriment deux approches réussies, quoique très différentes, de la croisière (très) confortable en multicoque. Le 515 vise une clientèle plus élitiste et soucieuse d'originalité.

AMENAGEMENT : UNE FACTURE CLASSIQUE POUR UN DESIGN CONTEMPORAIN

Les ébénistes d'Alliaura n'ont plus à prouver la maîtrise de leur art et peuvent donc mettre cette excellence au service d'un style créatif moins conventionnel. Le choix de l'essence de noyer de l'exemplaire présenté au Pavois illustre la richesse des accords recherchés entre les matières (vaigrages blancs, nuances

Le Privilege 515: La quintessence d'une ébénisterie de tradition, d'une ergonomie efficace et d'un design inspiré.





Miami, Porto Cervo ou Ithaque, la qualité d'accueil du Privilège 515 reste la même !

profondes des parements bois) et les formes. Le cabinet Dièdre paraît avoir réussi à repousser les limites des espaces habituels, c'est particulièrement évident au niveau cockpit-salon de plain-pied, mais perceptible également dans le superbe traitement de la cuisine. L'atmosphère générale est aérée, chaude sans être ostentatoire ; le toit ouvrant panoramique du roof est une vraie bonne idée, son assistance électrique à la cinématique complexe, n'était peut-être pas indispensable. J'échangerai volontiers le pouf de la table à cartes contre un siège relax technique adapté à l'utilisation en mer.

L'éclairage des cabines et des coursives effectue un véritable bond en avant avec les longs hublots horizontaux inscrits dans les réservations de flotteurs, mais obligera l'équipage à être

vigilant quant à la qualité et au nombre de pare-battages destinés à protéger ces élégants bordés des maçonneries agricoles des marinas.

Il n'est pas utile d'insister sur le charme particulier de la cabine propriétaire qui exerce auprès des amateurs une séduction sans réserve ; habilement revisitée sur le 515, elle est plus claire et tout aussi cosy.

UNE MOTORISATION DE BAROUDEUR

En répondant au souci de centrage des poids, l'implantation machine gagne en accessibilité et en visibilité, sans aucune nuisance pour l'équipage grâce à une insonorisation efficace. Les périphériques (dessalinisateur, groupe...) bénéficient d'une cale secondaire bienvenue. La surveillance fonctionnelle des organes principaux est optimisée ; le skipper avisé fréquen-

tera aussi souvent que possible cet espace sécurisé, dédié à un entretien rationnel. Les 2x65 cv de notre version d'essai s'y trouvaient parfaitement à l'aise.

UN PLAN DE PONT EFFICACE ET SIMPLE A UTILISER

Signe évident de l'investissement du chantier dans ce compartiment-clé de la vie à bord :

de ce catamaran n'aurait pu être atteint.

UN COMPORTEMENT CONVAINCANT

Les architectes semblent avoir consacré pas mal de matière grise à améliorer les performances de cette nouvelle génération de cats ultra-confortables. La fiabilité des composants

J'ai été vraiment enthousiasmé par l'aisance avec laquelle ce grand bateau se pilote du bout des doigts avec des surfaces de voiles respectables

l'ergonomie et la lisibilité du poste de manœuvre de la navstation méritent une mention particulière. La réflexion globale qui a présidé à cette réalisation est fructueuse même si cette facilité apparente doit beaucoup à l'assistance électrique des deux puissants winches Andersen. Dans les limites de notre essai, j'ai été vraiment enthousiasmé par l'aisance avec laquelle ce grand bateau se pilote du bout des doigts avec des surfaces de voiles respectables. Le souci de compatibilité des diamètres de bouts avec leurs bloqueurs "super costauds" et la qualité générale des composants respirent le sérieux et permettent de rendre un hommage appuyé aux considérables progrès de l'accastillage, sans lesquels l'objectif

(voiles, grément) et de la construction autorise des ratios de puissance satisfaisants. En navigation, ce Pullman est dans ses lignes, les étraves en fil à plomb sont assez fines, le passage du brion dans le clapot est agile. Les fuites très aplaties découvrent des sillages propres, il faudra des conditions de mer nerveuses pour générer un tangage désagréable. Le tunnel de nacelle est adapté au programme. Dans cette taille, le propulseur n'est pas indispensable, son absence ne se fera remarquer que dans des situations particulières (dont les marinas européennes ne sont pas avarées !). La visibilité en manœuvre est tout à fait satisfaisante.

Le convoiement de La Rochelle aux



Les superbes nuances de l'essence de noyer renouvellent le style des Privilège, l'équilibre décoratif des matières et des teintes affirme une griffe authentique.



Les aménagements sont d'une facture classique pour un design contemporain... Une réussite !



L'atout maître de la version propriétaire: la suite avant !

Sables d'Olonne ne permettra de découvrir qu'un seul compartiment des possibilités du bateau, mais un des plus sensibles, la voile dans le petit temps ! Les qualités motrices de cette génération d'ensembles propulseurs

sont étonnantes et c'est à 8.5 nœuds que nous nous extrayons du chenal rochelais dans un confort apprécié. Sur un 515 bien préparé, la manœuvre se déroule à la navstation, l'observation visuelle et l'anticipation

mobilisant l'essentiel des ressources techniques de l'équipage. La GV de 88m² est à poste en moins de deux minutes sans solliciter aucune aide manuelle, j'envoie donc sine die le gennaker de 94m² grâce à la pertinente disposition conjuguée du retour de stockeur et de la commande du winch d'écoute ou tableau de bord (hélas, bordée à fond, elle vient froter sur le chandelier arrière). L'autre bonne surprise provient du comportement de ce gros bateau dans ces conditions : profils laminaires, il est vivant et retransmet

pivotent sans aucune hésitation et la remise en vitesse est plutôt vélocité pour une plate-forme de cette taille. La remontée du pertuis breton est rapide et nous doublons, à la voile, les mono-coques de série de 12-14m qui conviennent au moteur en fin de Grand Pavois, avec un réglage généreux de la poignée des gaz !

CONCLUSION

J'ai aimé ce bateau. L'ergonomie fonctionnelle recherchée, la visibilité du poste de barre, la lisibilité du plan de pont, la qualité

Le 515 vise une clientèle plus élitiste et soucieuse d'originalité.

des accélérations sensibles à chaque augmentation de la brise. Les voiles "volent" parfaitement, bien gonflées par 8 nœuds de NE. La maîtrise de ces surfaces par les meilleurs professionnels ne date que de quelques années (en croisière), mais la tenue de forme comme la perfection des volumes est bluffante. L'utilisation de l'Hydranet comme bonne solution de compromis est devenue tout à fait recommandable. L'amateur pourra repousser les limites de la risée Yanmar et jouer véritablement avec une machine vélique cohérente, ce qui ne va pas de soi ! Le mât Marechal aluminium est tout à fait dans le coup, la qualité de réalisation de ce tube de 21m fait encore référence dans le segment. Pour confirmer ces impressions favorables, nous tentons une série de virements de bord au près serré dont le résultat s'avère franchement positif ; l'effet directionnel des safrans est réel, les carènes

de fabrication et d'équipement m'ont convaincu. Le placement global de ce catamaran dans le marché international est judicieux : il offre des prestations de petit yacht tout en restant maîtrisable par un équipage réduit. Les bonnes dispositions dont il a fait preuve lors de notre essai seront probablement confirmées dans la mer formée sous réserve du respect du déplacement à mi-charge (la plus mauvaise tonne est toujours la dernière !). Sans rechercher l'originalité pour épater le boat show, le 515 propose une interprétation juste et élégante pour l'amateur fortuné qui veut rester maître de son bord et de son programme tout en choquant ses invités.

FICHE TECHNIQUE

Architecte : Marc Lombard
Design : Diedre et Alliaura
Constructeur : Alliaura Marine

Longueur : 14.74m
Longueur flottaison : 14.63m
Largeur : 7.98m

Tirant d'eau : 1.57m
Déplacement léger : 16t
Surface GV : 88m²

Surface génois : 53m²
Surface trinquette : 28m²
Surface genaker : 94m²
Hauteur du mât : 21.11m
Gasoil : 800L

Eau : 600L
Motorisation : 2X55cv (2X75cv en option)

Transmission : sail drive
Plan anti-dérive : Ailerons
Prix : 1 005 000 euro TTC

CONFORT : *****
SPORT : *****

LES PLUS

- Style du bateau
- Qualité générale
- Ergonomie et agrément d'utilisation

LES MOINS

- Absence de barber de GV pour le portant
- Frottement écoute gennaker sur chandelier
- Pas d'options de tangon de foc

LES CONCURRENTS

MODELE	DEAN 498	PHISA XV	CATANA 50
Architecte :	P.DEAN	N.C.	C.BARRERU
Constructeur :	DEAN	PHISA	CATANA
Poids en t :	14	14.5	13.6
Surface voile en m ²	140	146	134
Prix en euros TTC :	592 000	820 000	944 720



Ergonomie fluide et cohérente, manœuvre aisée en équipage réduit, le 515 est de ce point de vue, le plus abouti des Privilège.