

PROVE



Privilège⁴⁶⁵



- La dotazione di optional
- Le prestazioni a vela e a motore
- La costruzione



- La visuale dalla postazione di pilotaggio
- La superficie del tavolo da carteggio

Un catamarano per la crociera con quattro cabine, altrettanti bagni e una enorme dinette. Buone, nonostante la mole, le prestazioni. Grande autonomia di navigazione.

di Luca Sordelli

E' il mercato che li chiede. A piccoli passi i multiscafi si stanno conquistando la fiducia di una fetta sempre maggiore di armatori e velisti. Anche la tradizionale riottosità del diportista italiano verso le barche a vela che "non sbandano" sembra cedere il passo davanti alla constatazione

PROVE PRIVILÈGE 465



1 2
5 6

3 4

1. Tra le zone meglio riuscite della barca c'è la grande e funzionale cucina.

2. La zona carteggio, molto lo spazio per installare la strumentazione elettronica.

3/4. Sono quattro le cabine, tutte con cuccette matrimoniali da 170 x 200 cm.

5. Nella parte centrale dello scafo di dritta è stato ricavato lo spazio per un "angolo ufficio".

6. Uno dei quattro bagni di bordo.

che sono "macchine perfette" per la crociera e la vacanza, prima di tutto proprio per la loro stabilità. Privilège è uno dei nomi nobili nel mondo dei catamarani, costruiti dal Gruppo Alliaura a Les Sables d'Olone, nella Vandea francese, uno dei luoghi sacri della vela internazionale (da qui parte la più importante delle regate in solitario, la Vendée Globe, il giro del mondo senza scalo) e ora importati in Italia da Verdemare di Fano. In una gamma che va dagli 11 ai 19 metri abbiamo provato il modello che si pone esattamente al centro, il 465, un 15 metri con 4 cabine e 4 bagni. Le linee della barca (così come di tutta la serie) sono opera di Marc Lombard, francese d.o.c., firma vincente e specializzata in barche oceaniche, a partire dai suoi primi Mini 6.50, passando

per gli Open 60 arrivando infine ai grandi multiscafi. Tra gli elementi che contraddistinguono i Privilège va segnalata prima di tutto la tecnica costruttiva: sandwich con anima di balsa in Divinycell, resine poliestere isoftaliche, il tutto assemblato sottovuoto. Tra i vantaggi, un miglior rapporto peso/rigidità, un maggior isolamento termico e acustico. Notevole anche la qualità dell'albero, della francese Marechal Mats, anche lei da sempre leader nella produzione per grandi scafi oceanici (materiali e finiture sono decisamente superiori alla media dei normali armi delle dirette concorrenti). Altra peculiarità dei Privilège è la presenza di una struttura centrale (che il cantiere chiama "rostre"), una sorta di terzo scafo centrale che comporta una serie di vantaggi: prima di tutto

una maggiore abitabilità, con più volume per le due cabine prodriere e in secondo luogo una maggiore rigidità strutturale e più protezione in caso di mare formato contrario. Il disegno degli scafi è simmetrico (quello di destra e sinistra sono identici) così come impongono i più recenti studi idrodinamici sui multiscafi (e non a caso tutti i trimarani dell'ultima generazione impegnati nella Route du Rhum adottano questa soluzione); i loro volumi sono pieni nella parte emersa, ma decisamente avviati nell'opera viva, alla ricerca del miglior equilibrio per avere una minor resistenza senza rinunciare all'abitabilità interna. Di serie il Privilège 465 viene venduto nella versione da 1.35 m di pescaggio, in alternativa c'è l'allestimento "deriveur", con derive mobili dove



7

l'immersione massima arriva a 2.50 metri.

Riguardo al prezzo non deve impressionare la cifra di 548.000 Euro più Iva. Il confronto, in termini di abitabilità, va fatto con un 17/18 metri e non con un altro di 15; inoltre i catamarani comportano costi fissi di costruzione sempre maggiori rispetto ai monoscafi; e infine, ma non ultimo in termini di importanza, va sottolineato che il Privilège 465 in versione Easy Cruise (quella della prova) era accessorizzato con una lunga serie di optional "pesanti", come il dissalatore, il generatore, i winch elettrici e una ricca dotazione di strumentazione elettronica.

Gli interni

Tutto ruota intorno alla grande dinette centrale, cuore della

barca. Qui troviamo un tavolo da pranzo comodo per otto persone, la zona carteggio, e la cucina, un gradino più in basso rispetto al resto. Quest'ultima, dalla forma a U, ci è piaciuta per la ricchezza degli allestimenti e proprio perché rimane ben isolata dalla zona living. L'altezza in quadrato è di 195 cm e ottima è la luminosità grazie alla imponente finestratura sulla tuga. Le cabine sono quattro con altrettanti bagni, le due più ampie sono quelle di prua con cuccette da 2 metri per 1.7 e un'altezza massima di 192 cm. I letti sono rialzati rispetto al piano di calpestio ma rimangono comunque facilmente raggiungibili senza dover ricorrere ad acrobazie. Le due stanze di poppa hanno cuccette sempre da 170 x 200, quello che cambia è soprattutto lo spazio di di-

scrima, inferiore soprattutto nella cabina di poppa a dritta. Questa infatti non ha un suo bagno in esclusiva (che rimane invece a disposizione degli ospiti, con accesso dalla dinette) e la paratia con la porta è arretrata di circa un metro rispetto alla cabina di sinistra.

Nel complesso, come dicevamo poche righe fa, gli interni di questo 15 metri a due scafi, sono equiparabili a quelli di un 18 con uno scafo solo.

La prova

Mare piatto e poco vento, 6/7 nodi, con qualche raffica. Condizioni sulla carta mortificanti per uno scafo da crociera pura e da 11.500 kg di dislocamento. Eppure il Privilège 465 è riuscito a cavarsela piuttosto bene tra una bava di vento e l'altra, soprattutto quando si navigava con un angolo (circa 60° di

7. Cuore della barca è la grande dinette centrale. Nove comodi posti al tavolo da pranzo, altezza massima di 195 cm e una notevole luminosità i suoi punti di forza. Con il grande portellone di poppa scorrevole aperto si crea un'unica grande area abitativa con il pozzetto.

PROVE



1. In pozzetto il tavolo da pranzo ha una parte richiudibile per facilitare il passaggio quando si è in navigazione.

2. La timoneria è singola, sulla sinistra.

3. Drizze e borose sono rinviate a piede d'albero.

4. Due gradini centrali sulla tuga consentono di salirci sopra in sicurezza.

5. Lo scafo centrale, sollevato dall'acqua, oltre a regalare più abitabilità interna è un importante punto d'appoggio per bompresso e salpaàncora.

6. Il divanetto posteriore in pozzetto.

apparente) che riusciva a valorizzare al massimo il taglio del drifter murato sul bompresso centrale. In quest'andatura abbiamo toccato anche i 5 nodi di velocità, con solo 7 di vento. Pre-



scendono drasticamente quando si viaggia col vento alle portanti larghe, e qui, con le arie fino ai 10 nodi diventa d'obbligo accendere i motori. E' interessante ricordare che, essendo barche "che non sbandano", i catamarani hanno delle tabelle che indicano, a seconda dell'intensità del vento, quando ridurre tela. Sul Privilège 465 si devono aspettare i 25/26 nodi per dare la prima mano di terzaroli, valore impressionante se riportato ai monoscafi (dove, sui modelli da crociera, difficilmente si resiste oltre i 20) ma che ben racconta la differenza del navigare con

una "multi", della loro grande stabilità.

La minima superficie bagnata e la notevole lunghezza al galleggiamento portano ad avere buone prestazioni anche a motore: spinto da una coppia, di Volvo Penta da 50 cv, il Privilège 465 ha toccato in prova una punta massima di 9.3 nodi (a 3700 giri/min), per una media di crociera di circa 8.8/8.9.

Come su ogni catamarano ottima, nonostante i 7.3 metri di larghezza massima, la manovrabilità in acque ristrette grazie ai due motori che consentono la rotazione sul posto. E, sempre come su ogni multi, la posizione molto decentrata dei motori porta ad avere valori di rumorosità decisamente sotto alla media in pozzetto e in dinette, ma leggermente superiori nelle cabine di poppa.

una "multi", della loro grande stabilità.

La minima superficie bagnata e la notevole lunghezza al galleggiamento portano ad avere buone prestazioni anche a motore: spinto da una coppia, di Volvo Penta da 50 cv, il Privilège 465 ha toccato in prova una punta massima di 9.3 nodi (a 3700 giri/min), per una media di crociera di circa 8.8/8.9.

Come su ogni catamarano ottima, nonostante i 7.3 metri di larghezza massima, la manovrabilità in acque ristrette grazie ai due motori che consentono la rotazione sul posto. E, sempre come su ogni multi, la posizione molto decentrata dei motori porta ad avere valori di rumorosità decisamente sotto alla media in pozzetto e in dinette, ma leggermente superiori nelle cabine di poppa.

Vela
MOTORE

PRIVILÈGE 465 LA PROVA IN CIFRE**Progetto**

Marc Lombard – Alliaura Marine

Prezzo

Euro 548.000 Iva esclusa, franco cantiere, versione Easy Cruise.

Dati

Lungh. f.t. 14.95 m – lungh al gall. m 14.04 - largh. max m 7.33 - pescaggio m 1.35 - dislocamento a vuoto kg 11.300 - n° cuccette 8 - n° cabine 4 - serb. gasolio lt 600 lt - serb. acqua lt 700 – categoria CE A/9.

Piano velico

Albero in alluminio anodizzato, armato frazionato 8/9 poggiato in coperta un ordine di crocette superficie velica randa full batten mq 76 – sup. velica genoa mq 52 sup. velica gennaker mq 75.

Le misure

Cabina di prua: alt. max m 1.92 lungh. max cuccetta m 2.0 largh. max m 1.70 - altezza in quadrato m 1.95 - cab. poppa: alt. max m 1.91 – largh. max m 1.70 – lungh. max m 2.0.

Dotazioni standard

Randa full batte con carrelli Harken, genoa avvolgibile, drifter – verricelli elettrici in pozzetto, verricello ancora hard top – serbatoio acque grigie – generatore da 7 kW inverter – dissalatore da 90 lt/h- impianto 220 con prese in tutte le cabine - carica batterie - strumentazione elettronica completa (Raytheon ST 60 log, eco, vento, pilota automatico Autohelm ST7000 Plus, radar, Gps plotter, Vhf, Radio Cd con 4 altoparlanti

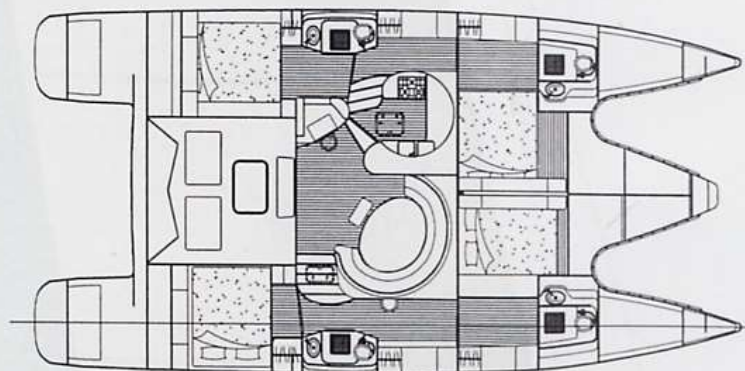
linee di ormeggio di prua e di poppa – 8 parabordi, 4 cime d'ormeggio.

Motore della prova

Due Volvo Penta 50 cv con trasmissione sail drive diesel, 4 tempi - 4 cilindri in linea cilindrata 2.200 cc - peso con invertitore 243 kg.

Indirizzi

Costruito da Alliaura Marine
www.alliaura.com
Importato da Verdemare
Fano (PU) via Nolfi, 5
tel. 0721/820768
fax 0721/806929
www.verde-mare.it

**Le prestazioni a vela**

andatura	intensità vento reale (nodi)	velocità barca (nodi)
bolina	6/7	3,9
bol.larga	6/7	4,9
traverso	6/7	3,9
lasco	6/7	2,9
poppa	6/7	2,0

a motore

giri	velocità (nodi)	rumorosità (dba)	
		pozzetto	dinette
2000	5.7	65	60
2500	6.7	67	63
3000	8.3	71	65
3500	8.9	73	67
3700	9.3	75	70

Nota: la prova si è svolta a circa un miglio e mezzo fuori il porto di Genova con vento debole che ha oscillato tra i 5 e gli 8 nodi di intensità, mare piatto e tre persone a bordo. Vele utilizzate: randa e genoa avvolgibile (al 140%). Serbatoio gasolio 50% lt, serbatoio acqua 30 % lt, carena pulita.

In sintesi

Qualità costruttiva, prestazioni e la ricca dotazione di accessori compresi nel prezzo sono i punti di forza del Privilège 465. Notevole anche l'abitabilità interna valorizzata anche dalla comunicazione diretta con il pozzetto grazie al grande portellone vetrato. Tra i difetti l'angolo visivo morto sulla dritta quando si è al timone.

