



Découvrez notre vidéo exclusive
du Tricat 6.90

ESSAI

Texte et photos : Emmanuel van Deth

Tricat 6.90

CROISIÈRE ET/OU SPORT À VOLONTÉ



Lieu de l'essai : **Arradon, France**
Conditions : **vent de sud-ouest 20 à 25 nœuds, rafales à 28 nœuds, mer peu agitée**



Spécialiste depuis 2003 du trimaran repliable, Tricat vient de lancer un nouveau modèle qui s'intègre entre le Tricat 20 et le 25. Afin de ne pas (re)marcher sur les plates-bandes des anciens modèles du chantier de cette catégorie – le 22 et le 23.5 –, il a été décidé d'intégrer le système métrique : va pour le Tricat 6.90 ! Nous avons pu tester ce modèle dans des conditions particulièrement musclées...





③

1/ Malmenée par une forte brise et du clapot, la plate-forme de ce Tricat s'est révélée parfaitement rigide.

2/ Le 6.90 se mène aisément en solitaire.

3/ Les plus fortes risées et le clapot parviennent à enfoncer le flotteur sous le vent, mais les bras sont assez hauts pour ne jamais buter dans la mer.

4/ Le capot de descente multi-positions facilite l'accès à l'intérieur et rehausse la hauteur sous barrot.



La météo du jour : 20 à 25 nœuds, rafales à 30... de quoi refroidir plus d'un plaisancier, mais pas Antoine Houdet, patron et fondateur du chantier Tricat. En bon marin breton, il n'est nullement impressionné par les puissantes bouffes qui balayent notre plan d'eau du jour, le fameux golfe du Morbihan. Premier coup d'œil à ce 6.90 : il ressemble à un gros Tricat 20, dont il emprunte les bras de liaison repliables vers l'arrière. La

coque centrale est relativement classique, avec son étrave presque droite et ses redans très hauts. Les flotteurs sont plus modernes, avec un brion affleurant et une étrave cassée et inversée en partie supérieure.

Plan de pont simple et dépouillé

La principale innovation de ce nouveau modèle est le traitement du cockpit. La suppression de la

traditionnelle poutre arrière libère la circulation – et particulièrement celle du barreur. Une barre d'écoute tout carbone peut être installée en option, tout à l'arrière du cockpit long de 1,80 m. C'est cette configuration, équipée d'un palan 8 brins contre 6 en standard, dont nous profitons à bord du Tricat 6.90 #1. Parés à quitter le port d'Arradon. L'accès au moteur hors-bord est un peu plus compliqué, sans plus. Le gréement Sport est civilisé par un enrouleur de génois, un lazy bag et des lazy jacks. Un peu de performance en moins, certes, mais la facilité de manœuvre pour un équipage réduit ou un solo en plus ! Et c'est justement ainsi que nous naviguons aujourd'hui : en solo ou à deux. Pas de problème pour établir les voiles : le pilote doté de deux plots fait son job et les trampolines en mesh montés sur des ralingues particulièrement rigides permettent d'accéder très facilement au pied de mât. Le barreur peut se caler sur les balcons inox. Quant aux deux winches sur le rouf, ils suffisent largement pour gérer l'ensemble de manœuvres.

16 nœuds en solo !

Antoine a opté pour un ris dans la grand-voile et trois tours de génois. Les dérives des flotteurs sont descendues aux deux tiers. Notre essai démarre par un louvoyage vers Port-Blanc, le port d'embarquement pour l'île-aux-Moines, la plus grande île du golfe. Sous le vent de la côte, le vent est ralenti, et parfois brusquement accéléré. Le Tricat salue les risées par de belles accélérations à 10/11 nœuds. Les rafales les plus fortes parviennent à soulever franchement le flotteur



④

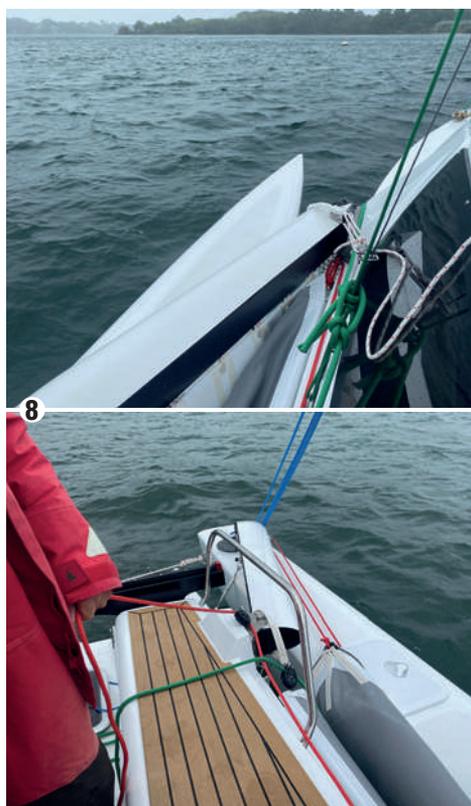


5/ Les dérives se règlent aisément depuis le cockpit.

6/ Les deux filets d'étrave permettent de gérer les voiles de portant en toute sécurité.

7/ Le cockpit n'est pas large, mais il est bien dégagé. La version Sport est équipée d'un support de barre d'écoute en carbone et d'un palan huit brins.

8/ Le repliage des flotteurs, parfaitement au point, est un jeu d'enfant !



au vent, et même à soulager la coque centrale. On n'en est pas à être contraints de réguler l'écoute de foc (moufflée) et de jouer avec le traveller, mais pas loin... En marche « normale », la gîte n'excède en effet pas 10°. Les virements de bord s'enchaînent proprement : la relance est immédiate, pas un manque à virer à relever. Parvenu en face de Larmor Baden, Antoine a enfin de l'eau à courir et peut choquer les écoutes. Avec le semi-rigide, il faut pousser la manette des gaz pour se caler entre 11 et 13 nœuds. Quand une survente arrive, le Tricat enfonce à peine le flotteur sous le vent, se cabre aussitôt et accélère à fond – on relève plusieurs pointes à 16 nœuds ! Pas mal pour un solitaire qui sort ce trimaran pour la troisième fois seulement. Antoine se lance dans un empannage pleine balle entre des monocoques au mouillage ; le Tricat glisse à une telle vitesse que la grand-voile passe en souplesse. Je rejoins le bord pour tester l'engin : griserie immédiate ! Je cherche la vitesse en abattant, comme en Hobie Cat. Sous le vent, le flotteur fume et les flotteurs rehaussés ne nous freinent pas du tout. L'ambiance du jour ne nous motive pas à dénicher un joli mouillage en bordure de plage et de pins, mais, dérives et safran relevés, le Tricat ne cale que 30 cm...

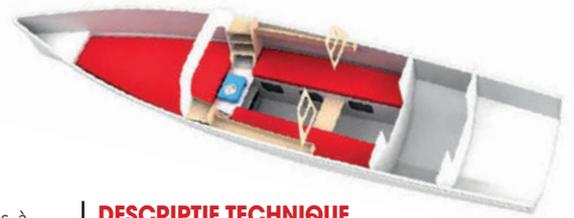
Ambiance cabotage

Ecrire que la cabine du 6.90 est un nid douillet serait un tantinet exagéré ; disons plutôt qu'elle offre un confort tout à fait acceptable – surtout compte tenu du volume forcément restreint de

la coque centrale. Le capot de descente imaginé par le chantier est astucieux : il se cale dans différentes positions de façon à offrir une plus grande hauteur sous barrot – elle est, capot fermé, de 1,48 m. Les aménagements quatre couchages : les deux banquettes du carré, relativement étroites avec seulement 0,43 m de largeur, et un triangle avant. Lui aussi est un poil étriqué – 1,97 m de longueur, 1,25 m de largeur à la tête et 0,80 aux pieds : ce couchage convient à deux enfants, moins à deux adultes. Antoine a inventé une table multi-positions : le plateau de 85 cm par 54 fait office de table à cartes ou de table de carré... mais également de table de cockpit grâce au pied démontable. Les hublots latéraux sont suffisamment grands pour ne pas s'isoler – la mer est toujours là ! Les rangements – équipets et coffres – sont très nombreux pour une unité de cette taille. Les équipements peuvent être optimisés pour la croisière grâce aux options disponibles : panneau solaire, installation électrique, kit électronique, WC chimique, etc.

Un trimaran à la carte

Côté tarif, on note que la version Family propose le meuble cuisine, des équipets en toile, une sellerie de 50 mm d'épaisseur, un mini pack électrique, des lazy jacks, un enrouleur de génois et des flotteurs décorés avec une couleur. En standard, on peut compter sur un mât et une bôme anodisés noir et des appendices en carbone. La version Croisière, quant à elle, intègre également une table pivotante, un panneau



DESRIPTIF TECHNIQUE

Constructeur :	Tricat
Architectes :	BE Tricat / Jack Michal
Matériau :	infusion polyester
Longueur déplié/replié :	6,90/7,60 m
Largeur déplié/replié :	4,60/2,45 m
Tirant d'eau :	0,30/1,20 m
Déplacement léger :	720 kg
Grand-voile lattée :	19/22 m ²
Solent :	9,7/10,8 m ²
Gennaker :	24 m ²
Spi asy :	34 m ²
Motorisation :	3,5 à 6 CV
Couchages :	3/4
Prix Tricat 6.90 Standard :	43 750 € HT
Prix Tricat 6.90 Family :	49 057 € HT
Prix Tricat 6.90 Croisière :	52 995 € HT
Principales options HT :	
Moteur Mercury 3,5 CV 4T arbre long :	1 080 €
Echelle de bain inox :	280 €
Sac armement :	580 €
Remorque de route freinée avec tango de mâtage et porte-mât arrière :	4 850 €
Accastillage de spi et bout-dehors :	790 €
Gennaker sur emmagasineur :	1 950 €
Spi asy :	1 730 €
Pack Sport (voile mylar + 4 m ² , rail d'écoute Harken sur poutre carbone, palan 8 brins, winches plus puissants, stick télescopique) :	4 350 €
Pack électronique (pilote, panneau solaire, girouette anémo, cartographie) :	2 995 €

Antoine Houdet nous présente sa table multi-positions – elle peut même prendre l'air dans le cockpit. ▼



couchette double, des équipets en bois, une sellerie de 80 mm d'épaisseur, un pack électrique complet, les balcons arrière, des taquets et coffres supplémentaires, un panneau avant ouvrant, les deux filets d'étrave et une déco des flotteurs deux couleurs. Les tarifs proposés pour ces options restent très raisonnables – la version Croisière affiche seulement 9 245 € HT de plus que la version Standard, soit 20 % d'écart. Restent tout de même le moteur, l'armement, les voiles de portant – voire le Pack Sport – et enfin le Pack électronique. Au final, un Tricat 6.90 bien upgradé peut monter à 65 000 € HT, sans remorque freinée.

Conclusion

A peine amarrés au ponton, nous procédons à un test du pliage d'un des flotteurs. Deux bouts à choquer, un autre à reprendre : le flotteur pivote vers l'arrière – trop facile ! Seul le filet d'étrave retarde – à peine – l'opération. Il est donc possible de replier le trimaran pour qu'il rentre dans une place de monocoque, ou sortir de l'eau sur un ber ou sur remorque. Attention tout de même à la longueur : replié, le 6.90 « grandit » de 70 cm ! Ce nouveau Tricat est décidément convaincant : voilà un multicoque nomade, prêt à toutes les aventures !



▲ Un second ergot, plus à l'extérieur, permet de stocker le pilote à plat, un peu plus loin de la barre. L'ergot visible sur cette image est celui qui maintient le pilote quand ce dernier est sollicité.



▲ Ce clam-cleat self made intègre une cage en textile.



◀ Des couchages un peu étroits, mais des rangements partout !

Les concurrents du Tricat 6.90



Modèle	Astus 22.5	Libertist 703	Corsair 760
Longueur	6,95 m	6,99 m	7,39 m
Largeur	2,49/4,90 m	2,55/4,95 m	2,50/5,46 m
Déplacement	650 kg	850 kg	950 kg
Surface de voile	29 m ²	49 m ²	36,36 m ²
Prix HT	41 500 €	55 833 €	58 499 €