

Texte et photos : Vince Valstar



La coque centrale très fine à la flottaison et les flotteurs volumineux sont la garantie de bonnes performances.

# Tricat 20

## EXCITANT, SIMPLE ET RAPIDE

Le plus petit des Tricat reprend les recettes de ses aînés, avec des bras en composite qui se replient vers l'arrière..., mais conserve la coque centrale de l'Access 6. Le tout assorti d'un gréement sport. Sacré cocktail pour un tri de poche !



Les bras de liaison sont articulés et pivotent vers l'arrière. Pour le transport ou au port, les flotteurs se plaquent sur la coque centrale, limitant la largeur à 2,40 m.

Le programme de ce petit trimaran rejoint bien sûr celui de l'Access 6, qui reste au catalogue. Il s'agit donc d'offrir un multicoque familial facile à mener, à monter et à transporter. Mais les performances reprennent le dessus : fini les simples tubes en alu télescopiques, les ailerons et la grand-voile éventuellement débarrassée de sa bôme. Le Tricat 20, construit selon le procédé de l'infusion en sandwich verre/PVC, est le digne petit frère du 25 et du 30. Malgré son petit gabarit, il est capable d'accueillir deux adultes. Le mouton à cinq, non, à trois pattes ?

L'architecte maison Jack Michal a privilégié des flotteurs très longs et plus volumineux. C'est le secret de la puissance, et donc des

performances. L'étrave cassée – la partie supérieure est franchement inversée – donne à ce trimaran un look de coureur. Deux dérives en carbone remplacent les ailerons fixes de l'Access. La coque centrale, quant à elle, reste fine à la flottaison grâce à un redan qui court pratiquement de l'étrave au tableau arrière.

### Un potentiel de vitesse impressionnant

Le gréement autoporté dispose d'un étage de barres de flèche. Une paire de bas-haubans est reprise sur la coque centrale, de façon à maintenir le mât en place lors des opérations de repliage des flotteurs. Une opération qui prend deux minutes par côté, pas plus. Deux galhaubans sont frappés sur les flotteurs ; un

palan permet de reprendre la tension. La grand-voile à corne est vite hissée, le foc déroulé... et c'est parti pour l'éclate. Il suffit de 10 nœuds de vent pour goûter à de longs runs, enivrés à point par le chant des appendices à haute vitesse. Car les pointes à plus de 15 nœuds sont légion. Bout-dehors sorti, gennaker déroulé, on passe le turbo, ça glisse encore plus vite. Mais la barre reste imperturbable, toujours légère. Un débutant peut prendre les commandes, sans aucun risque, tant le Tricat 20 est sain et réactif. C'est d'ailleurs ce que nous avons fait pendant cet essai : une jeune ado de 13 ans a barré le Tricat pendant de longs bords, enchaînant les manœuvres ; le 20 vire sur place sans réclamer son foc à contre, empanne sur un rayon relativement court malgré l'angle de barre limité par l'ouverture arrière du tableau arrière. Un vrai vélo ! Dans le clapot, les mouvements sont un peu secs : normal, ça va plus vite, c'est plus léger, et les trois coques sont bien obligées de se mettre d'accord pour saluer les vagues. Mais les carènes fines ne tapent pas. Et les bras, plus hauts que les tubes de l'Access, restent au-dessus de la mer. Côté motorisation, notre bateau d'essai était équipé d'un petit hors-bord électrique. Un choix pertinent pour une unité qui démarre dès la première risée.

### Grand cockpit, grands trampolines, mais passavants riquiqui

Grâce au redan marqué, le cockpit affiche une largeur remarquable pour un trimaran de cette taille. Il est en plus suffisamment long pour accueillir tout l'équipage sur le même bord. Les enfants pourront même prendre leurs aises dans les trampolines. Une bonne surprise, même à haute vitesse : le Tricat 20 ne mouille pas beaucoup. Quelques gifles d'embruns peuvent s'inviter à bord ; elles sont le plus souvent stoppées par le rouf, assez volumineux pour faire office de protection. Côté manœuvres, tout est simple et efficace : sur chaque bord, les écoutes de foc sont mouflées. La barre d'écoute de grand-voile sur la poutre arrière supporte un puissant palan. Les écoutes de gennaker sont reprises sur des winches – des 6, un poil trop justes par bonne brise. Toutes les autres manœuvres restent au pied de mât, directement accessibles depuis la

descente. En arrière du mât, les déplacements sont faciles et sûrs grâce aux trampolines. En revanche, gagner la plage avant est plus périlleux : le rouf est très haut, on l'a vu... et les passavants minuscules. Pas de mains courantes, ni de cale-pieds. Mais a priori, à part les opérations de mouillage, on n'a rien à faire à l'étrave.

### Confort rustique pour le raid

A l'escale, pas de baille à mouillage. On stockera un mouillage léger sous la descente ou dans le coffre arrière. Et le tirant réduit du Tricat, associé à son déplacement léger, autorise toutes les astuces, comme celle de s'amarrer à une souche... Les défenses et les ausières se glissent dans les coffres latéraux du cockpit. Pour s'amarrer, le chantier a prévu un taquet et deux chaumards à l'étrave, deux taquets à l'arrière (option). Le cockpit est ouvert très bas sur l'eau. Les enfants se glisseront sous le bras de liaison arrière, les plus grands l'enjamberont. La petite échelle de bain pivotante est bien placée. Mais c'est encore une option...

La petite cabine abrite tout juste deux personnes. L'impression de volume n'est plus mise à mal par la cloison verticale de la baille à mouillage présente à bord de l'Access 6, à l'aplomb du mât. La hauteur sous barrot est de 1,43 m, une valeur plutôt généreuse pour cette taille de bateau. Une tablette et un carré de matelas permettent de transformer le mini carré en couchette double. Les deux banquettes latérales, longues de 1,30 m, conviennent à deux jeunes enfants. En option, le chantier propose un réchaud. Un confort spartiate, mais néanmoins suffisant pour envisager le raid côtier par beau temps. Possibilité également d'installer une ou deux tentes sur les trampolines.

### Conclusion

Notre trimaran de poche, reboosté par ses flotteurs plus volumineux, ses dérives sabres et son plan de voilure plus puissant, revisite le programme de raid en famille des petits multis peu ou pas habitables comme le bon vieux Magnum 21 – qui reste une sacrée référence. Le Tricat 20 est un excellent support pour la navigation décontractée à la journée, mais aussi pour le raid côtier... et pourquoi pas la régatée ?

### DESCRIPTIF TECHNIQUE

Constructeur	Tricat
Architectes	Jack Michal et Antoine Houdet
Longueur hors-tout	5,99 m
Longueur de coque	5,99 m
Longueur à la flottaison	5,95 m
Largeur	2,40/4,50 m
Tirant d'eau	0,30 /1,20 m
Poids	580 kg
Voilure au près	24,50 m <sup>2</sup>
Grand-voile	16,50 m <sup>2</sup>
Foc	8 m <sup>2</sup>
Gennaker	16 m <sup>2</sup>
Spi	28 m <sup>2</sup>
Moteur	3,5 CV
Catégorie CE	C5 / D6
Année de lancement	2018
Prix standard :	36 900 € TTC
Principales options :	
Version Sport avec mât rallongé carbone, voiles	
Mylar, palan 8 brins :	9 780 € TTC
Pack Croisière :	6 200 € TTC
Gennaker sur emmagasineur :	1 890 € TTC
Accastillage spi et bout-dehors :	680 € TTC
Remorque de route freinée :	3 850 € TTC
Moteur 4 temps 3,5 CV arbre long :	990 € TTC



Comparée à la cabine de l'Access 6, celle du Tricat 20 gagne en volume – les logements des tubes de l'Access ont disparu.



- ◆ Trimaran facilement repliable
- ◆ Performances excellentes
- ◆ Habitabilité correcte pour un trimaran de seulement 6 mètres



- ◆ Sensiblement plus cher que son concurrent immédiat, l'Astus 20.5
- ◆ Winches sous-dimensionnés
- ◆ Passavants étroits

Le Tricat 20 est un bateau qui vous permettra de vous amuser en nav, mais aussi d'envisager des raids ou du camping côtier !



Texte : Vince Valstar - Photos : DR et l'auteur

# Privilège 435/445

## La grande croisière en pullman



Un catamaran marin, costaud et remarquablement fini : voilà à quoi ressemble le Privilège 435, qui, avec ses jupes rallongées, sera aussi connu sous le nom de 445. Une valeur sûre !

Le Privilège 435, lancé en 1999, remplace le 42. La Privilège touch ? C'est ce fameux rostre, sorte de troisième coque qui ne touche pas l'eau. Elle est bien visible depuis le pont, réduisant à portion congrue la surface des trampolines. Un artifice astucieux qui permet de loger une ou deux cabines au confort bien plus convaincant que sur les catas classiques. Et qui reste la signature Privilège : les derniers modèles – les Serie 5, 6 et 7 – proposent toujours une incroyable cabine propriétaire dans leur rostre central. A l'aube des années 2000, le constructeur des Sables d'Olonne collabore toujours avec les loueurs, mais s'est attaché à dispenser un confort et un niveau de finition sensiblement supérieurs à ce que proposaient ses concurrents d'alors. La version propriétaire de ce Privilège vaut donc la visite !

Le 445, héritier direct du 435, propose en série des jupes plus longues – elles étaient déjà disponibles, mais en option, sur le modèle Easy

Cruise. Si ce Privilège est devenu le plus petit de la gamme, il est pourtant bien assez grand pour s'offrir une belle balade sous les tropiques ou un tour du monde par les alizés.

### Des carènes toujours dans le coup

Marc Lombard n'en est pas à son coup d'essai en matière de catamaran habitable, puisque l'architecte rochelais collabore déjà avec le chantier depuis une petite dizaine d'années au moment du lancement du 435. Il s'est attaché à dessiner des coques plutôt fines à la flottaison, servies par un franc-bord conséquent et une nacelle haut perchée au-dessus de l'eau. Soit un compromis plutôt habile entre vitesse moyenne élevée, capacité de charge importante et comportement sûr et confortable dans la grosse mer. La version Performance – diffusée selon le chantier à deux ou trois exemplaires – profite de dérives et d'un mât carbone. Pour les déclinaisons A la carte et Easy Cruise, on

trouve de robustes ailerons adaptés à l'échouage. Sur l'eau, le 435/445 s'accommode d'un déplacement assez important..., mais il est boosté par une surface de toile généreuse. Au final, un ratio voile/poids plutôt favorable – environ 13 m<sup>2</sup>/t, alors que la plupart de ses concurrents émergent à 10. Et pourtant, le



Privilège 435 n'est pas très vélocé par petit temps. En revanche, dès 3 Beaufort, il s'anime franchement. Les polaires de vitesse de l'architecte ne prédisent pas de miracle au près – en tout cas pour les modèles équipés d'ailerons : 6,5 nœuds par 15 nœuds de vent et 7,5 avec 5 nœuds de vent en plus. Mais au travers, par force 5, le 435/445 caracole à 12 nœuds.

### Un plan de pont fonctionnel, mais des hublots exposés

Passavants larges, circulation fluide, nombreuses surfaces planes pour le farniente – et les manœuvres sur la plage avant –, le plan de pont du Privilège 435 est une réussite. La visibilité depuis le poste de barre surélevé contre le rouf est satisfaisante, tout comme l'accès aux manœuvres. Ce catamaran est d'ailleurs aisé à mener en équipage réduit, un plus évident pour des navigations en famille.

Si le design extérieur est très classique avec un rouf aérodynamique, les hublots faciaux devront

être rapidement protégés du soleil. Quasiment horizontaux, les plexi transforment vite la nacelle en étuve dès que le soleil grimpe vers le zénith. Les rideaux intérieurs s'avèrent insuffisants ; ce sont des caches extérieurs qui feront écran. Quant au cockpit, protégé par un bimini textile ou rigide, il est remarquablement confortable. Les vastes banquettes permettent à tout l'équipage de s'installer confortablement, mais la table ovale est toutefois petite quand les invités sont de la partie.

### Grand luxe à l'intérieur

La qualité de finition a toujours été essentielle chez Privilège ; ce modèle ne déroge pas à la règle avec ses magnifiques boiseries en merisier vernies. Un rendu dont les Américains restent très friands – une ambiance vieille marine authentique –, mais qui n'est plus en vogue en Europe, où les aménagements adoptent depuis une dizaine d'années des couleurs plus gaies – chêne clair et vaigrages blancs. La première visite peut donc surprendre,

mais vous adopterez très vite cette nacelle spacieuse avec son carré arrondi, lequel jouxte une cuisine de même forme, séparée par un bar central. La table à cartes, travers à la marche, se loge à bâbord de l'entrée de la nacelle. Toutes les couchettes sont installées travers à la marche ; une disposition particulièrement convaincante à l'avant – grâce au fameux rostre. La plupart des 435 et 445 ont été livrés avec quatre cabines, mais certains n'en comptent que trois. Dans chaque coque, un cabinet de toilette aménagé en coursive..

### Conclusion

Ce modèle reste assez onéreux sur le marché de l'occasion – sans doute en raison de sa robustesse reconnue. Et c'est vrai qu'un 435 ou un 445 constitue un excellent support pour partir en famille, d'autant que la plupart des modèles proposés à la vente sont en bon état et équipés avec soin.

## LES POINTS À VÉRIFIER

En plus des éléments classiques à contrôler à bord d'une unité qui a bourlingué – les premiers 435 sont de 1999 –, on veillera tout particulièrement à l'étanchéité des hublots frontaux, particulièrement exposés aux UV et à la dilatation. Certaines infiltrations ont pu mettre à mal les boiseries, voire favoriser la corrosion du circuit électrique. Si possible, optez pour une unité qui est passée au travers du dur traitement de la location intensive.



- ◆ Robustesse générale
- ◆ Qualité de finition
- ◆ Confort en mer



- ◆ Peu à l'aise par petit temps
- ◆ Prix demandé élevé
- ◆ Plexi de la nacelle à recouvrir dès que le soleil est haut

### FICHE TECHNIQUE

Chantier :	Alliaura Marine
Architecte :	Marc Lombard
Matériau :	sandwich verre polyester
Longueur de coque :	13,13 m ou 13,45 m
Longueur flottaison :	12,60 m ou 12,85 m
Largeur :	7,07 m
Tirant d'eau :	1,35 m ou 1,20/2,50 m
Déplacement :	8,30 t ou 8,90 t
Surface de voile :	111 m <sup>2</sup> ou 114,00 m <sup>2</sup>
Moteur :	2 x 27 ou 40 ch
Production :	40 exemplaires de 1999 à 2006
Prix occasion :	160 000 à 300 000 € HT



1 : Marc Lombard s'est attaché à dessiner des coques plutôt fines. Un bon point pour les performances, même si la plupart des 435 sont dépourvus de dérives.

2 : 435 ou 445, ce Privilège vous emmènera jusqu'au bout du monde. Idéal pour un couple ou une famille en vadrouille

3 : Des aménagements classiques, mais surtout confortables et bien finis.

4 : Tout en courbes, le cockpit propose un poste de pilotage contre le rouf, à bâbord, et une table à tribord.

5 : Le rostre ou la fausse coque centrale offre un grand volume pour aménager la plus confortable cabine du bord.