MOTEUR BOAT
MAGAZINE

A L'ESSAI
- Ranieri Shadow 23
- Rhéa 850 Open
- Regal 2565 Window Express
- Jeanneau Prestige 42 Fly

Sessa S32
Lifting réussi pour le plus petit cruiser du chantier italien

EQUIPEMENT
De 4 € à 1 000 €
50 nouveautés
qui facilitent la vie à bord

NAVIGATION
Pourquoi pas une croisière en Sardaigne et en Tunisie ?

Editions Larivière
L 19831 - 194 - F: 5,20 €
5,20 €
MENSUEL
N° 194 - FEVRIER 2006
DOM : 6 € - BELGIQUE : 6,90 € - CH : 12 FS - CAN : 9,40 $ CAN - PORT CONT. : 7,40 €

Le confort

Pour sa 42 Fly, Jeanneau a mis toutes les chances de son côté. Avec Michael Peters pour la carène, Vittorio Garroni pour le design et Jeanneau Design pour la conception, il n'est pas étonnant que cette vedette à fly atteigne son objectif : confort, performance et habitabilité, le tout à prix léger.

TEXTE : STEPHANIE DE LOUSTAL. PHOTOS : VIRGINIE PELAGALLI.

VITESSE MAXI (à 3 070 tr/mn)
31,4 nœuds

VITESSE DE CROISIERE (à 2 400 tr/mn)
22 nœuds

CONSO. EN CROISIERE (gas.)
91,2 l/h

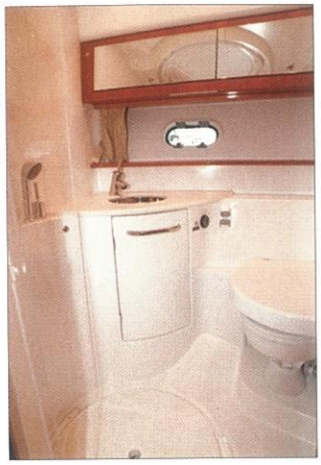
380 507 €
AVEC 2 x 425 CH Cummins

absolu

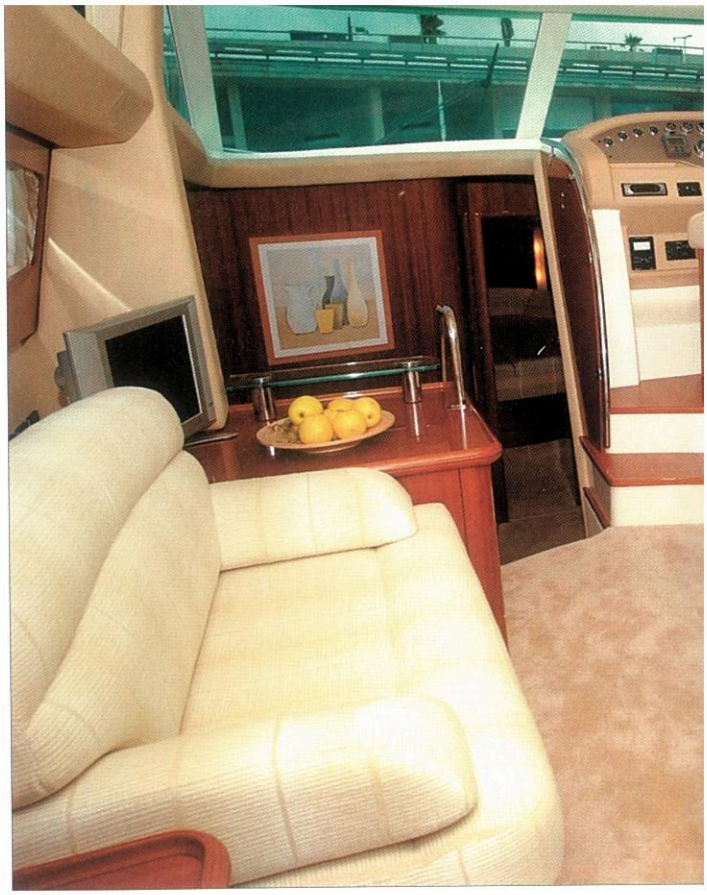
En voilà une qui doit faire râler ses concurrentes ! La Prestige 42, grande nouveauté Jeanneau du Salon de Paris, va en effet faire parler d'elle sur le marché très concurrentiel de la vedette à fly de 13 mètres. Son prix de 380 507 €, avec les nouveaux moteurs Cummins MerCruiser Diesel de 425 chevaux chacun, en fait une unité particulièrement intéressante sur ce secteur en majorité occupé par les Italiens et les Anglais. Car la 42 Fly, qui se place dans la gamme Prestige entre la 36 et la 46 (voir encadré), vient se frotter à des références en matière de belles vedettes à fly, comme la toute nouvelle Azimut 43 découverte au dernier Salon de Cannes, ou la Princess 42 sortie il y a un peu moins de deux ans. Et, soyons honnêtes, si Azimut garde une longueur d'avance pour les finitions et l'agencement du fly – point fort de l'AZ43 –, Jeanneau propose, avec sa nouvelle 42, un bateau très séduisant tant par son rapport qualité/prix que par son optimisation de l'espace à bord et sa bonne répartition des volumes.

Une unité franco-américano-italienne

Il faut dire que plusieurs fées se sont penchées sur son berceau : l'Américain Michael Peters pour ses œuvres vives, Vittorio Garroni pour le design et, bien sûr, les architectes du bureau d'études Jeanneau pour le reste. Cela se traduit par une carène classique pourvue d'un V assez prononcé au niveau de l'étrave, et de tunnels pour le passage des lignes d'arbre. Le résultat est très efficace, comme nous avons pu le constater lors de nos essais à Barcelone, par mer très houleuse. Le tulipage de la carène au niveau de l'étrave repousse parfaitement l'eau sur les côtés, gardant au sec l'équipage installé sur le fly, et la maniabilité du bateau ainsi que son comportement dans une mer hachée sont tout à fait remarquables. Certes, à l'allure de 30 nœuds, proche de la vitesse de pointe (31,4 nœuds), la 42 montre parfois quelques « à-coups » un peu brusques pour l'équipage, mais qui disparaissent dès que l'on coupe un peu les gaz et que l'on revient à une vitesse mieux adaptée à ce type de mer, soit 22 nœuds à 2 400 tr/mn. A ce propos, les manettes électroniques sont très agréables et s'utilisent du bout des doigts. Enfin, en virage, la 42 affiche un angle de gîte modéré et reprend rapidement les quelques tours par minute perdus en courbe. En ce qui concerne la carène, donc, le bilan est très positif. Pour les œuvres mortes, l'objectif était de proposer des aménagements intérieurs volumineux et lumineux à la fois. Vittorio Garroni a opté pour de longs vitrages latéraux séparés par un montant horizontal. Cela se traduit par un intérieur très clair et une silhouette moderne et esthétique ; les vitrages en amande, tout à fait dans la tendance actuelle, permettant aux personnes installées dans le carré d'avoir vue sur la mer. Ce dernier, décoré en



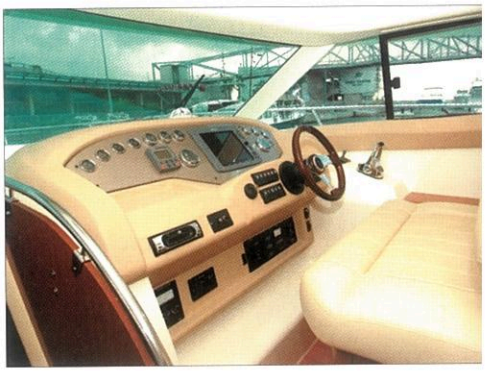
Chaque cabine dispose de son propre cabinet de toilette avec WC, lavabo et douche.



Le carré, très clair et recouvert d'une épaisse moquette, voit sa banquette en U se transformer en une belle couchette double dès que la chauffeuse bâbord vient s'encastrer à la place de la table.

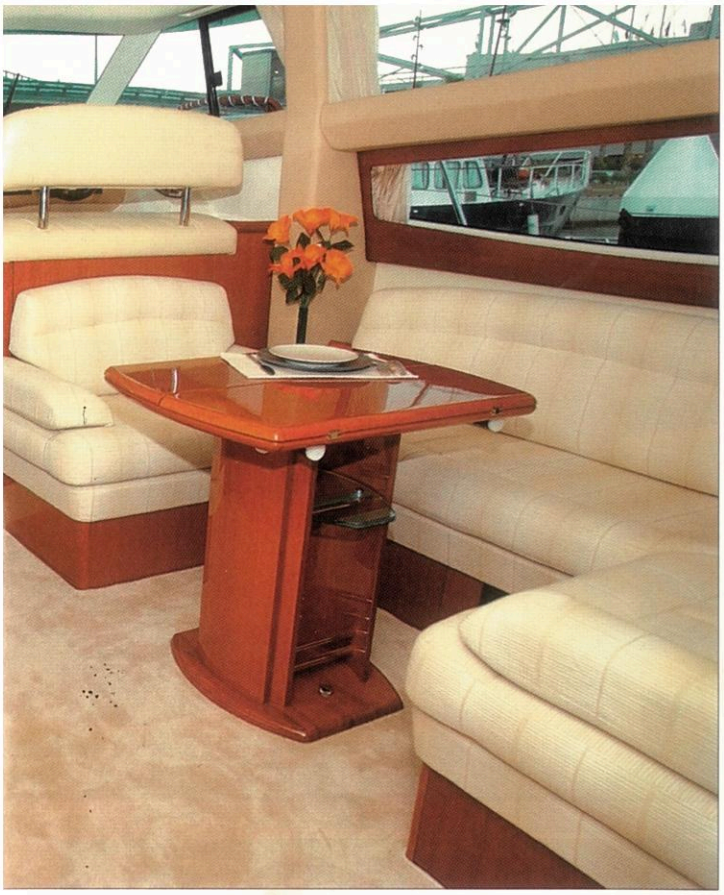
LES PERFORMANCES

Régime en tr/mn	Vitesse en nœuds	Conso en l/h	Niveau sonore cockpit	Niveau sonore timonerie
Ralenti	4,8	4,4	61	51
1 000	7,6	11	73	64
1 400	9,6	23	80	72
2 000	15,6	62,8	84	75
2 400	22,1	91,2	86	75
3 000	30,8	134,8	90	82
3 070	31,4	149,4	91	82



Le poste de pilotage intérieur dispose d'un repose-pied et de place pour l'électronique.

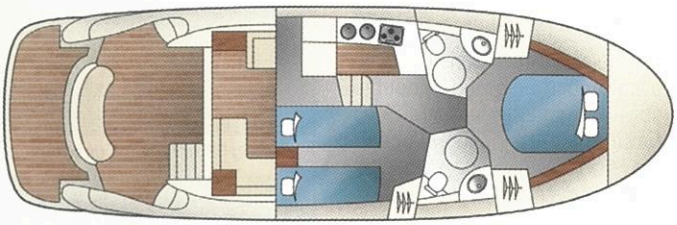
La spacieuse cabine avant bénéficie d'un véritable lit double, sous lequel se trouve un tiroir de rangement et autour duquel il est aisé de circuler.

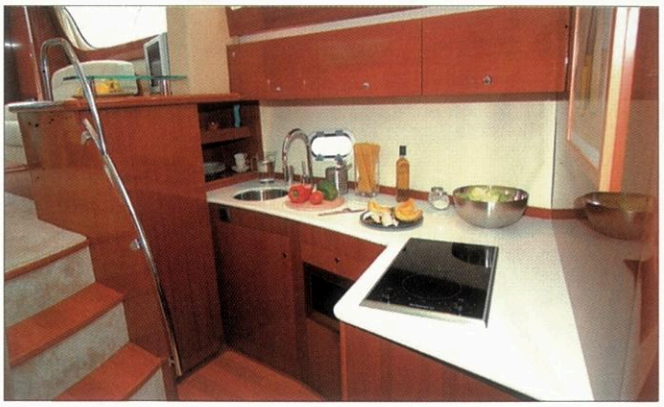


LES CARACTERISTIQUES

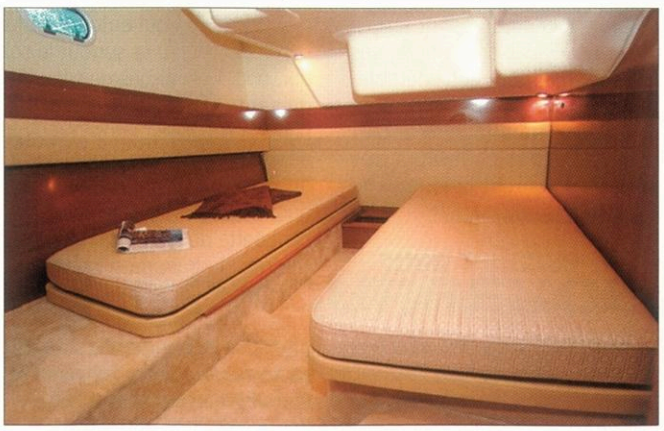
COQUE	
LONGUEUR HORS TOUT	13,36 m
LONGUEUR DE COQUE	11,98 m
LARGEUR	4,16 m
POIDS	11 000 kg
MOTORISATION UNIQUE	425 ch CMD
CAPACITE EN CARBURANT	1 200 l
CAPACITE EN EAU	520 l
TIRANT D'EAU	0,90 m
HOMOLOGATION CE	cat. B/10 pers.
TYPE DE TRANSMISSION	ligne d'arbre
BAILLE A MOUILLAGE	oui

PLAN D'AMENAGEMENT





Située en contrebas sur bâbord par rapport au carré, la cuisine est bien équipée en électroménager, rangements et plans de travail.



Montée sur glissière, la couchette tribord de la cabine invités peut se rapprocher de celle bâbord pour obtenir un grand lit double.

HABITACLE	
NOMBRE DE CABINE	2
NOMBRE DE COUCHETTES	4/6
SALLE D'EAU	1
WC	1
CUISINE	oui

MOTORISATION	
NOMBRE DE MOTEURS	2
MARQUE	Cummins MerCruiser Diesel
MODELE	5.9 QSB 425 ch
TYPE	diesel à turbo injection
PUISSANCE	425 ch
REGIME MAXI	3 000 tr/mn
CARBURANT	gasoil
CYLINDRES	6 en ligne de 5 900 cm³
POIDS	588 kg

OPTIONS

Bimini de flying bridge (2 990 €), taud de fly (1 390 €), passerelle hydraulique (de 8 995 à 14 375 €), coussin bain de soleil avant (1 530 €), propulseur d'étrave (6 790 €), groupe électrogène (19 365 €), plaque vitrocéramique (1 195 €), lave-vaisselle (1 145 €), frigo de fly (785 €), machine à glaçons (3 290 €), chauffage à air pulsé (8 355 €), climatisation (4 710 €), sommier à lattes cabine avant (699 €), moquette carré amovible (690 €)…

PRIX

380 507 € avec 2 x 425 ch Cummins

CONSTRUCTEUR

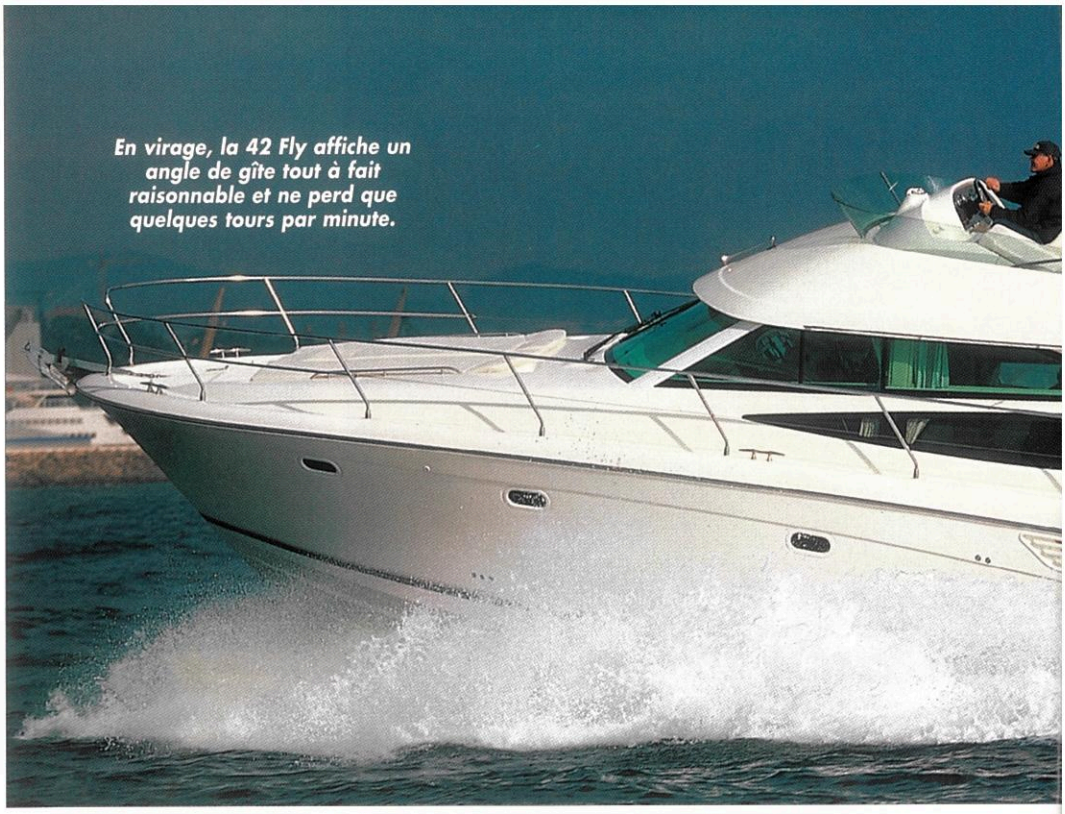
Jeanneau (Les herbiers, 85)

moabi et recouvert d'une épaisse moquette, s'organise autour d'un canapé en U et d'une table qui se déplie en fonction du nombre de personnes assises, le tout placé sur tribord. En face, sur bâbord, une autre banquette biplace peut se rapprocher de la table et, celle-ci ôtée, s'encastrer dans le canapé pour former une grande couchette double qui ne gêne pas les déplacements dans le carré. Facile à installer, spacieux et bien pensé, ce lit double

NOS APPRECIATIONS

- Volume et luminosité des aménagements
- Performances
- Qualités marines

- Absence de vérin pour le maintien de la baille en position ouverte
- Boutons-pressoir des placards un peu légers
- Arrondi du roof trop glissant



En virage, la 42 Fly affiche un angle de gîte tout à fait raisonnable et ne perd que quelques tours par minute.

supplémentaire, proposé en série, permet d'avoir six couchages tout en conservant le volume et l'espace d'une unité à deux cabines ; car, sur l'avant, en contrebas, se trouvent les deux belles cabines doubles. Celle du propriétaire, située dans la pointe avant, reçoit un grand lit double surélevé, sous lequel se trouve un tiroir, et une penderie installée sur chaque bord. Cette cabine éclairée par un capot de pont et deux hublots latéraux profite de son propre cabinet de toilette, accessible par une porte sur bâbord et composé de WC marins, d'un lavabo et d'une douche séparés du reste par une cabine en arrondi.

Deux belles cabines doubles

La seconde cabine double est installée sous le poste de pilotage et dispose donc d'une hauteur sous barrots à deux niveaux. Ses deux couchettes simples peuvent se rapprocher grâce à un système de glissière pour former un lit double ; les occupants disposent de leur cabinet de toilette équipé, comme celui des propriétaires, de WC avec douche et lavabo. C'est depuis cette cabine que l'on accède au local technique électrique, impressionnant par sa simplicité et sa propreté. La cuisine, située sur bâbord au même niveau que les cabines, comprend un grand réfrigérateur avec un congélateur, un four à micro-ondes, deux feux en céramique, un évier avec deux bacs et de nombreux équipets et rangements qui la rendent très fonctionnelle. Enfin, le poste de pilotage, placé en hauteur par rapport au carré, bénéficie d'une banquette double et d'un grand tableau de bord suffisamment vaste pour recevoir de l'électronique. L'instrumentation moteur est très lisible, et le pilote profite d'un repose-pied qui rend sa position de conduite très agréable. D'une manière générale, cet intérieur bien pensé et surtout spacieux dispose de nombreux points auxquels les passagers peuvent se tenir en navigation. Côté finition, on regrettera le système de fermeture choisi pour les placards, qui, sous forme de boutons-pressoir, se dérègle vite et entraîne du jeu dans les portes.

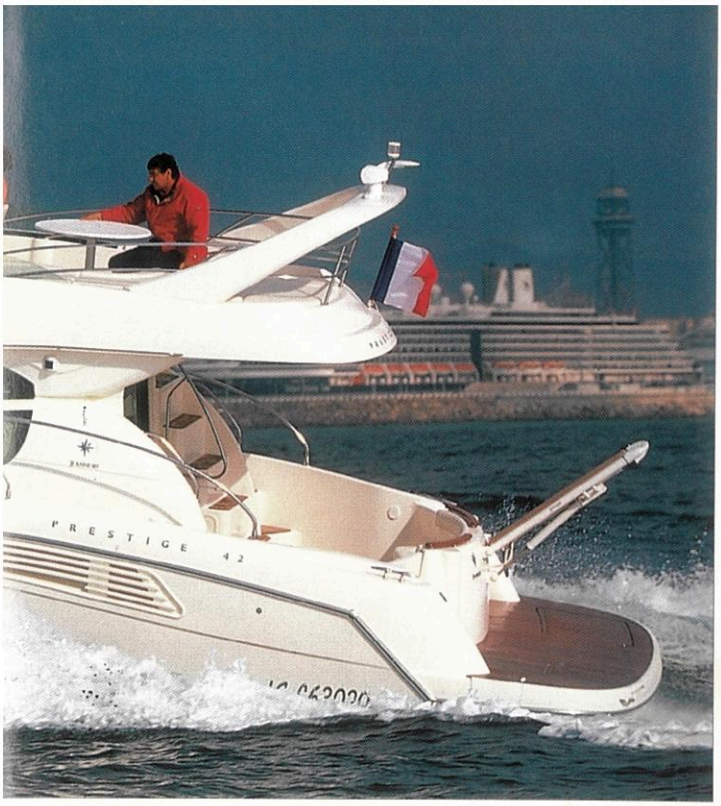
Le teck sur la plage de bain et dans le cockpit fait partie de l'équipement standard, tout comme la banquette adossée au tableau arrière. Seule la passerelle est optionnelle.

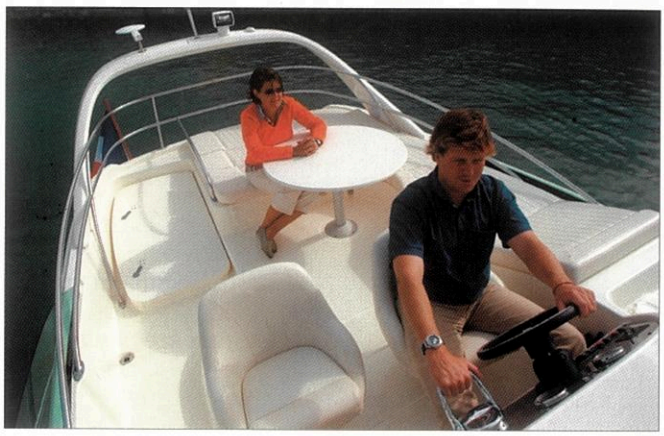
En ce qui concerne les aménagements de pont, la grande plate-forme arrière, équipée d'une échelle de remontée et d'un coffre pour le bib, est recouverte de teck comme le cockpit. Ce dernier, auquel on accède en empruntant un portillon sur bâbord, reçoit une banquette en arrondi adossée au tableau arrière. Une immense soute, placée dans les fonds, débouche sur un local technique et sur les cales moteurs. Depuis ce cockpit, trois belles marches sur chaque bord permettent de monter sur les passavants pour se rendre à l'avant. Larges et bordés par un haut balcon à filière, ces derniers facilitent considérablement les déplacements jusqu'à la baille à mouillage, d'autant que des mains courantes très pratiques courent le long de la casquette de fly.

Un escalier pour accéder au fly

Le pont avant, recouvert en option de trois coussins de bain de soleil, reçoit une grande baille assistée de deux énormes taquets et d'un guindeau. On regrettera que l'arrondi du roof soit aussi glissant et que le capot de la baille ne soit pas équipé d'un vérin pour le maintenir ouvert. Depuis le cockpit, l'accès au fly se fait grâce à un véritable escalier de six larges marches placé sur tribord et ceinturé par une belle main courante. Une fois en haut, on note le double balcon qui entoure cette partie du bateau et surtout le sol qui, pour des raisons de sécurité, présente plus de creux sur tribord – où l'on est censé se tenir debout – que sur bâbord, partie du fly occupée par un immense bain de soleil, une table et une banquette de type sofa. La partie centrale du bain de soleil se soulève pour créer un dossier qui se transforme en banquette, alors que sous la banquette sofa, un vaste rangement peut recevoir un petit réfrigérateur en option.

En conclusion, le fly de la 42 est astucieusement conçu, même s'il pèche par quelques faiblesses au niveau de la finition, et notamment de la sellerie. Mais Jeanneau a brillamment réussi une vedette à fly bien pensée, très agréable à vivre et au comportement marin irréprochable, le tout à un prix défiant la concurrence. C'est beaucoup... ❑





Le fly offre des bains de soleil ainsi qu'un petit carré.

Le pont avant reçoit en option (1 530 €) un coussin de bain de soleil.

En un clin d'œil

La gamme Prestige

Débutée en 1999 avec une unité de 36 pieds (4), l'actuelle gamme Prestige compte six modèles, et devrait bientôt s'enrichir d'un septième bateau avec la sortie, au prochain Salon de Düsseldorf – du 21 au 29 janvier prochain –, d'un navire amiral de 50 pieds, soit 15,30 mètres. La plus petite des Prestige, la 32 (1), mesure 10,40 mètres et a vu le jour en 2000. La 34 pieds, placée juste après dans la gamme, a été lancée en 2002 en deux versions, open (3) ou avec hard-top (2), l'une et l'autre aujourd'hui vendues à égalité. La Prestige 36 (4), première de la gamme, a symbolisé, au moment de son lancement en 1999, le retour du chantier Jeanneau sur le marché de la vedette de croisière. La 42 (5) vient de faire son entrée dans la famille, et la 46 (6) est apparue sur le marché en même temps que la 34, c'est-à-dire en 2002. Si Jeanneau ne tient pas à communiquer le nombre de modèles vendus dans chaque taille, sachez qu'à ce jour plus de 1 000 Prestige sont sorties des usines du constructeur vendéen. Et la sortie prochaine du navire amiral, la Prestige 50 S (7), ne fait que confirmer ce succès…

1 PRESTIGE 32

2 PRESTIGE 34 HT

3 PRESTIGE 34 OPEN

4 PRESTIGE 36

5 PRESTIGE 42

6 PRESTIGE 46

7 PRESTIGE 50 S

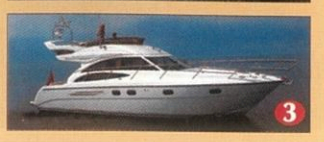
LA CONCURRENCE

Avec sa nouvelle Prestige 42 Fly, Jeanneau vient se frotter à un marché très concurrentiel et largement occupé par les Italiens, dont Azimut ❶ qui a justement sorti une 43 pieds, et les Anglais. Sealine ❷ et Princess ❸ sont en effet de beaux représentants du savoir-faire britannique avec des modèles comme le 42-5 pour le premier, et le 42 pieds pour le second. Mais la nouvelle Jeanneau est particulièrement bien placée question prix par rapport à ses concurrentes.

	Longueur (en m)	Poids (en kg)	Mot. cons. (en ch)	Prix (€) avec mot. cons.
Azimut AZ 43	13,37	14 000	2 x 380	415 000
Sealine F42-5	13,67	11 800	2 x 370	468 444
Princess 42	13,48	12 900	2 x 370	450 043

1

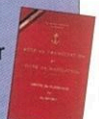
2



3

LE COÛT

DE LA FRANCISATION ET DE L'ASSURANCE



Suite à la réforme sur les droits de francisation (voir le courrier des lecteurs dans ce numéro), la Prestige 42 est soumise à des droits sur la coque de 342 € et à des droits sur les moteurs de 1 271 €, soit un montant total de 1 613 €. Pour l'assurance, le courtier ASC propose une prime annuelle de 2 285 € avec une franchise de 1 300 €.