



UNE UNITÉ VOUÉE AU SUCCÈS

Prestige 680 Fly

Prestige a su relever le défi des unités de 20 mètres et plus avec tout d'abord la 750. Non content d'avoir réussi son coup, le chantier français réitère et nous offre sur un plateau un modèle très abouti et cela à bien des niveaux. La Prestige 680, version fly, devrait rapidement faire sa place au soleil vu le nombre de ses atouts, dont le prix.

Texte Alain Brousse - Photos D.R.



64

65

Il est assez rare de découvrir un tel espace commun où l'équilibre des lieux de vie est aussi parfait. La table de la salle à manger est escamotable pour offrir six couverts.

It is rare to discover such a common space where the balance between all the living areas is so perfect. The dining room table unfolds to accommodate six people.

Plus de 3 000 unités vendues depuis sa création, voilà qui a le don de susciter quelques jalousies. La marque Prestige Yachts du groupe Bénéteau est ce que l'on appelle une "success story". Leurs auteurs directs : Jean-Paul Chapeleau et Jean-François de Prémoré, le duo gagnant qui est parvenu, tout d'abord en Europe, à imposer cette famille Prestige qui comporte treize modèles de 40' à 75'. Il convient aussitôt de nommer un troisième intervenant, Vittorio Garroni Design qui, en étroite collaboration avec le chantier, a créé les lignes et les intérieurs de tous les modèles. Le jour où la 750 fût mise à l'eau avec un succès d'intérêt immédiat, soit en 2013, les

ébauches de la 680 existaient, sinon dans l'ordinateur, du moins dans l'imagination de l'équipe Prestige. Mars 2015, l'annonce est officielle et le calendrier est respecté avec les premiers essais fin juin en Croatie. Puis la 680 met le cap sur la Sardaigne avant d'ancrer à Port Fréjus où nous la découvrons. Sa silhouette est de connivence avec celle de son aînée, la 750. Cela répond au souci de créer un véritable effet de gamme. La peinture métallisée de la partie émergée de la coque est optionnelle et le chantier propose un catalogue très étoffé avec de très nombreuses nuances fournies par Dupont de Nemours. Sur les flancs et surtout au niveau du pont principal, les surfaces vitrées fumées sont très

présentes, preuve, s'il en est besoin, que le cabinet Garroni Design s'est bien fixé comme objectif d'apporter le maximum de lumière dans les volumes. Pour le constater nous nous familiarisons avec l'espace commun qui rassemble dans l'ordre la cuisine, la salle à manger le salon et la timonerie. Nous ne regrettons d'ailleurs pas de débiter l'essai par ce lieu qui s'ouvre donc abondamment vers l'extérieur et qui, sans conteste, est l'un des points forts de cette 680. Nous prenons vite conscience qu'une harmonie règne dans cet espace. Elle est due à un ensemble, soit des aménagements bien conçus, ergonomiques et parfaitement équilibrés. La cuisine demeure discrète tout comme la timonerie.



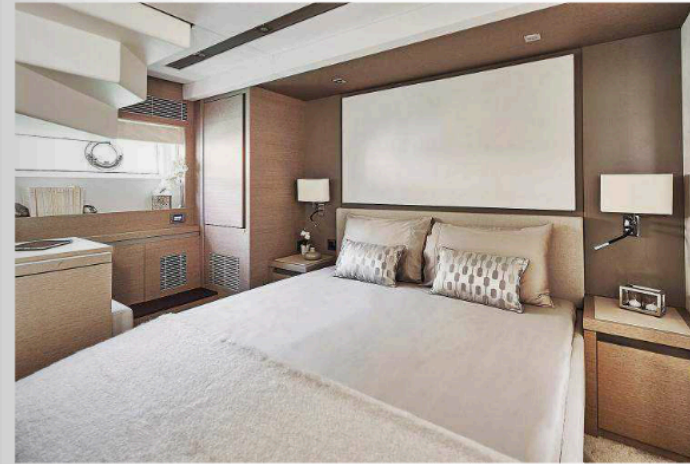


66

Une fois n'est pas coutume, la cabine master est placée à l'avant mais la VIP, située au centre de la coque, est presque aussi vaste. Le propriétaire n'aura que l'embarras du choix.

For once, the master is located in the front but the VIP, at the center of the hull, is almost as vast. The owner will be spoilt for choice.

La décoration, à base de Wengé et de chêne grisé, joue également un rôle important dans cette très agréable impression de convivialité. N'ayons pas peur des mots, il est rare de pouvoir être dithyrambiques, pas question donc de s'en priver. Seule remarque : l'écran TV, placé sur le meuble tribord, aurait toute notre considération s'il était rétractable. Le poste de commandes intérieur est d'une finition élevée. Pour accéder au passavant tribord et rejoindre rapidement le pont avant, le skipper dispose d'une porte. Face au volant et aux leviers, nous ne résistons pas, moteurs en route. Il s'agit d'une paire de diesel Volvo Penta de type IPS1200 pour une puissance déclarée de 2 x 900 chevaux. Vu le mode de transmission par pods, la carène a été mise au point à la fois par le bureau d'études Prestige mais aussi par les ingénieurs du motoriste suédois. Nous prendrons plaisir à utiliser le joystick, une habitude qui se prend vite et qui fait des manœuvres une simple formalité, jusqu'à la sortie du port. En moins de neuf secondes, la Prestige passe de la vitesse minimale, 3 nœuds, à une allure de croisière raisonnable, 20 nœuds pour une autonomie de 320 milles. Imaginez que vous ne soyez pas pressés par le temps, ainsi à

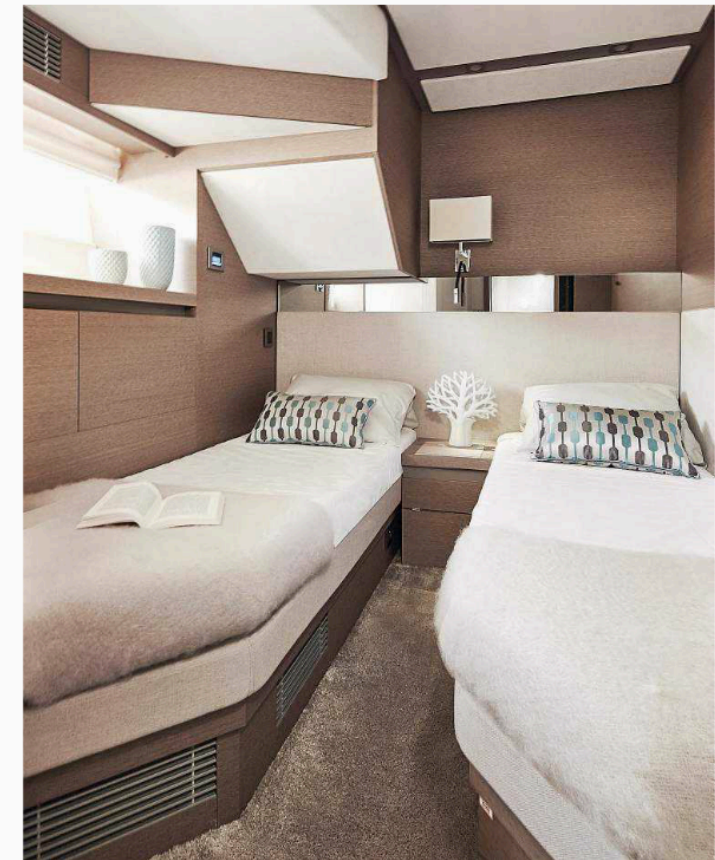


Quelle que soit la cabine, la hauteur sous barrots est avantageuse, un bel atout pour l'exportation du modèle vers les Etats-Unis où d'ailleurs il est très attendu.



In every cabin, the headroom is advantageous, a beautiful asset to export the model to the United States where she is highly anticipated.

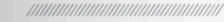
12 nœuds vous disposez de 500 milles sans ravitailler... Conservons nos 20 nœuds pour apprécier le comportement de cette carène sur un clapot de 80 centimètres. Celle-ci n'est que douceur. A la vitesse maxi, 27 nœuds, la différence n'est pas significative, on continue de goûter au plaisir de naviguer avec une coque efficace. Et puisque la 680 est un modèle flybridge, autant se faire une idée exacte de ce qu'elle offre en son point culminant. Nous grimpons d'abord sur ce pont supérieur pour découvrir un lieu qui symbolise en tous points la détente que ce soit en navigation ou au mouillage. Pour cela, le fly dispose tout d'abord d'un carré (banquette et table en teck) capable de recevoir dix convives, avec à proximité un bloc cuisine (plaque barbecue, évier, plan de travail et réfrigérateur). A l'avant lorsque l'on rabat le dossier de la banquette co-pilote on obtient un solarium pour quatre aficionados des bains de soleil. Pour les autres, il faudra compter sur le bimini en toile qui apporte l'ombre désirée, surtout au moment des repas. Le saut-vent inversé est suffisamment haut pour devenir une réelle protection. En tant que bateau de croisière, la Prestige 680 ne pouvait faire autrement que de posséder un minimum



67



Les lieux de détente extérieurs sont légions : flybridge, cockpit et pont avant. Ces derniers sont dédiés au farniente et se révèlent confortables.



The outdoor recreational areas are legion: flybridge, cockpit and front deck. These ones, dedicated to relaxation, prove to be comfortable.

de trois cabines. Mais elle fait mieux avec une version quatre espaces de couchages. La cabine propriétaire, à laquelle on accède par un escalier privé, occupe l'espace avant, au niveau de l'étrave et celle réservée aux invités VIP se trouve au centre du bateau. Entre, place à deux twins, ou au choix une seule avec un lit double. Tout comme pour l'espace commun du pont principal, l'accent a été mis sur une décoration contemporaine qui fait l'unanimité. On se permet juste une remarque concernant les main-courantes des descentes qui pour des raisons évidentes d'esthétique ne sont pas toujours placées aux endroits attendus. La dernière phase de cet essai revient au cockpit qui sincèrement vaut que l'on en parle en termes plutôt laudateurs. Bien vu la toile tendue entre les deux tubes inox qui relie le haut du tableau arrière à la casquette du fly : elle protège des regards indiscrets et des rayons du soleil. Sinon la banquette est confortable et grâce à la table fixe en teck, on dressera six couverts d'autant que la cuisine est toute proche, à bâbord du volume du pont principal face à la salle à manger intérieure. Enfin, l'équipage n'est pas laissé pour compte puisqu'il se voit attribuer un espace dans la poupe, soit une cabine twin, un coin douche et des wc indépendants. N'oublions que le pont avant a un rôle à jouer en matière de détente puisqu'il est équipé d'une banquette trois places (son dossier est un peu bas), d'un solarium pour quatre et d'une capote.

Si la Prestige 750 a marqué les esprits à son lancement, sa petite sœur, la 680, n'est pas en reste et il y a fort à parier qu'elle va attirer bien des convoitises au salon de Cannes tant elle remplit son contrat de petit yacht de croisière très habitable et superbement décoré. Et question prix elle très bien placée, ce qui est loin d'être négligeable.

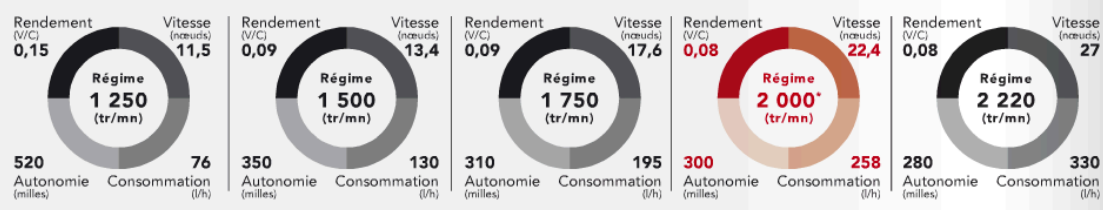




A UNIT DESTINED FOR SUCCESS

Prestige 680 Fly

With the 750, Prestige took up the challenge of the units of 20 metre and over. Not only did they pull it off, but the French shipyard has reiterated and offers us a very successful model, on so many levels. The Prestige 680, in her fly version, should quickly find her place considering all her assets, including her price.



Longueur hors-tout : 21,46 m
 Largeur : 5,33 m
 Tirant d'eau : 1,58 m
 Capacité carburant : 3 450 l
 Eau : 920 l
 Poids lège : 29,8 t

Matériau : polyester
 Moteurs : 2 x Volvo Penta IPS1200
 Puissance : 2 x 900 ch (2 x 662 kW)
 Vitesse maxi : 27 nds
 Vitesse de croisière : 22,4 nds
 Autonomie en croisière : 300 milles

Prix : 1,5 millions d'euros H.T.
 Architecte naval : J & J Design
 Designer extérieur : Garroni Design
 Designer intérieur : Garroni Design
 Constructeur : Prestige Yachts (Les Herbiers)

*Régime de croisière conseillé



A UNIT DESTINED FOR SUCCESS

Prestige 680 Fly

With the 750, Prestige took up the challenge of the units of 20 metre and over. Not only did they pull it off, but the French shipyard has reiterated and offers us a very successful model, on so many levels. The Prestige 680, in her fly version, should quickly find her place considering all her assets, including her price.

More than 3000 units sold since her creation, this could raise some jealousy. Prestige Yachts, a brand of the Bénéteau Group, is what we call a "success story". Their direct authors : Jean-Paul Chapeleau and Jean-François de Prémoré, the winning duo who succeeded, first in Europe, in imposing the Prestige family, which features thirteen models from 40' to 75'. We should immediately name a third participant, Vittorio Garroni Design who, in close collaboration with the shipyard, created the lines and interiors of all models. In 2013, on the day the 750 was launched, with immediate success, the drafts of the 680 were already existing, if not on computer, at least in the imagination of the Prestige team. Her silhouette is very close to her older sister's, the 750, thus responding to the necessity of creating a true range effect.

The metallic paint of the emerged part of the hull is optional and the shipyard proposes a very substantial catalog with numerous shades provided by Dupont de Nemours. On the sides and especially at the main deck level, the smoked glass surfaces are quite present, a proof, if need be, that the objectives of Garroni Design was to bring the maximum of light inside the volumes. To see this, we get acquainted with the common area which includes, in order, a kitchen, a dining room, a lounge and a wheelhouse. We absolutely do not regret starting this test by this place, so abundantly opened towards the outside, and undoubtedly one of this 680's strengths. We soon feel the harmony in this space. An harmony we can attribute to a whole, namely a well-designed, ergonomic and perfectly balanced layout. The kitchen remains discreet, so does the

wheelhouse. The decoration, based on wenge and gray oak, also plays a key role in this great sense of conviviality. Let us not mince words, it is rare to be eulogistic, denying ourselves is therefore out of question. Only one remark: the TV screen, on the starboard cabinet, would have all our consideration if it was retractable. The indoor cockpit enjoys a high level of finishing. To reach the starboard catwalk and easily access the foredeck, the skipper has a door. In front of the steering wheel and the levers, we do not resist, engines running. This is a pair of diesel Volvo Penta IPS1200 for a declared capacity of 2 x 900 horsepower. Given the type of pods transmission, the hull was developed by both the Prestige research department and the engineers of the Swedish engine manufacturer. We shall enjoy using the joystick, an habit easy to pick

Incontestablement la 680 a hérité de son aînée, la 750, en ce qui concerne la silhouette avec une nuance : les bords arrière de la casquette de fly sont plus larges.



Undoubtedly, the 680 has inherited from her older sister, the 750, her silhouette, with a nuance: the rear edges of the cap of the fly are wider.



up, which transforms maneuvering into a mere formality, to the port exit. Within nine seconds, the Prestige goes from the minimum speed, 3 knots, to a reasonable steady speed, 20 knots for an autonomy of 320 miles. Imagine you are not in a rush, at 12 knots you will cover 500 miles without refueling... Let's keep our 20 knots to assess the hull behavior on 80 centimeters choppy waves. This is all about gentleness. At the top speed, 27 knots, the difference is not significant, we still enjoy the pleasure of navigating with an effective hull. And since the 680 is a flybridge, let's get an accurate idea of what it offers at her highest location. We climb once again on this upper deck to find a spot that in every respect symbolizes relaxation, be it during navigation or at anchor. For this, the

fly first features a saloon (sofa and teak table) to accommodate ten guests, with nearby a kitchen unit (barbecue, sink, worktop and refrigerator). At the front, the copilot backrests can be lowered to make room for a solarium for four sunbathing aficionados. The others will need to rely on the bimini canvas to bring the desired shade, especially during meals. The inverted windscreen is high enough to be a real protection. As a cruise ship, the Prestige 680 could not have less than three cabins. But she does even better with a four sleeping units layout. The master, accessible via a private staircase, occupies the front, on the bow, whereas the VIP is located at the center of the boat. Between them are located either two twins or a single, with a queen bed. As for the main deck common



La porte du tableau arrière s'ouvre sur la cabine équipage (deux couchettes séparées). Face à la banquette du salon un meuble bas supporte l'écran TV.

The transom door opens onto the crew cabin (two separate bunks). Facing the living room sofa, a lower cabinet accommodates the TV screen.

area, the focus on contemporary design is unanimous adopted. We shall make just one observation regarding the handrails which, for obvious aesthetic reasons, are not always placed at the expected spot. The last phase of this trial is dedicated to cockpit which sincerely deserves rather laudatory words. Well done with the canvas stretched between the two stainless steel tubes connecting the transom to the bimini of the fly: it offers protection from both prying eyes and sunlight. The bench is comfortable and thanks to the fixed teak table, we will set it for six, all the more so since the kitchen is quite nearby, on the portside of the main deck, facing the indoor dining room. Finally, the crew is not left out since it gets a space in the stern, a twin cabin, a shower and separate toilet. Let us not forget the role of front deck in relaxation with its three-seater bench (its backseat is a bit low), a solarium for four and a hood. The Prestige 750 left a strong impression when she was launched. Her little sister, the 680, should not be left behind. It's safe to bet that she will arouse keen interest during the Cannes Show considering how accomplished is this small cruising yacht, quite spacious and beautifully decorated. As for the price, she is very well positioned, an asset far from negligible. ■

