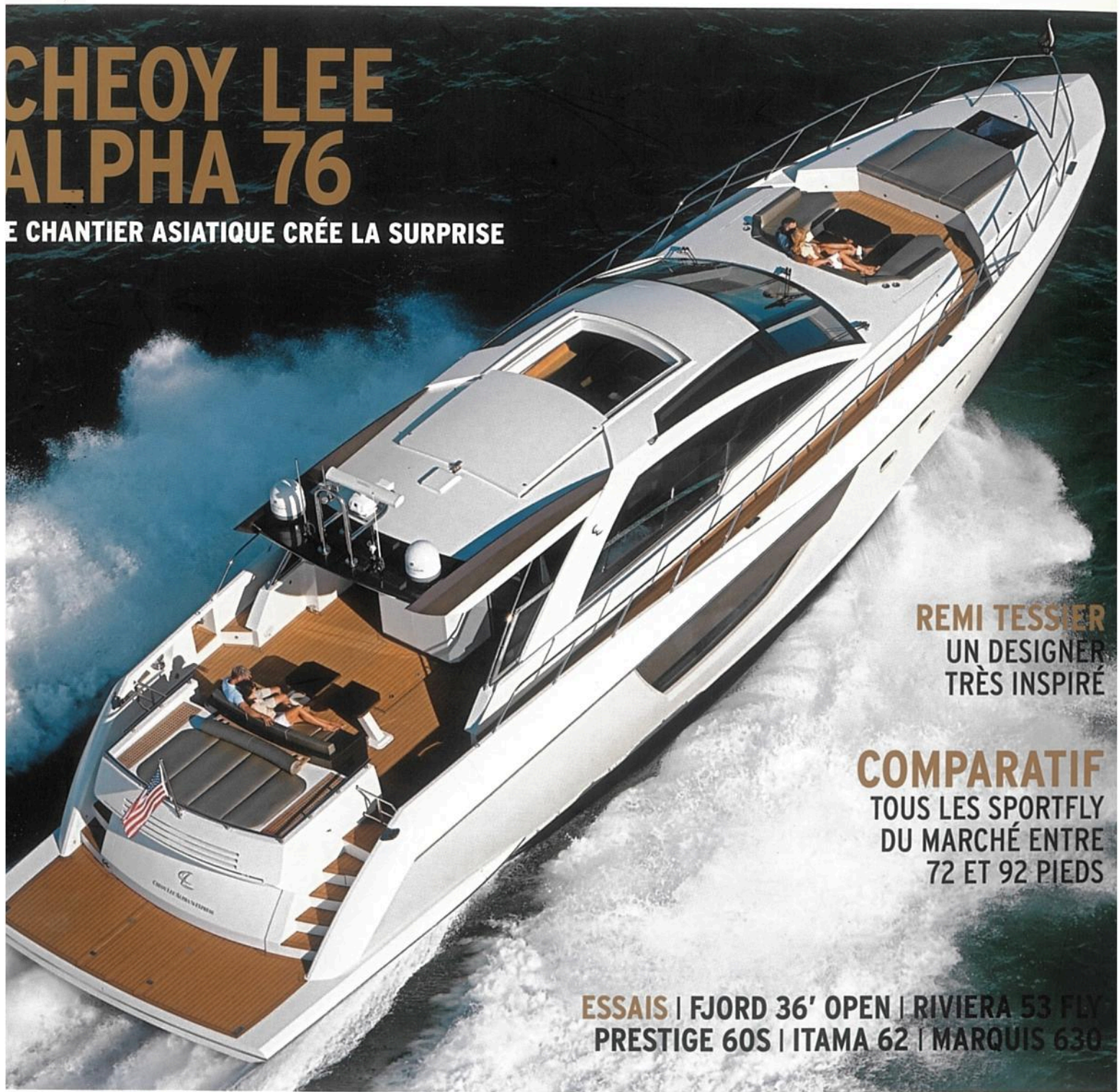


YACHTS

F R A N C E

CHEOY LEE ALPHA 76

LE CHANTIER ASIATIQUE CRÉE LA SURPRISE



REMI TESSIER
UN DESIGNER
TRÈS INSPIRÉ

COMPARATIF
TOUS LES SPORTFLY
DU MARCHÉ ENTRE
72 ET 92 PIEDS

**ESSAIS | FJORD 36' OPEN | RIVIERA 53 FLY
PRESTIGE 60S | ITAMA 62 | MARQUIS 630**

1-JUIN 2012 - MAY-JUNE 2012 - 8 Euros


8 € • BELGIQUE 9,2 € • CALÉDONIE 1300 XPF • CANADA 15,5 CANS
€ • GUADELOUPE 9,5 € • LIBAN 16500 LBP • MARTINIQUE 9,5 €
€ FRANÇAISE 1300 XPF • PORTUGAL 8,5 € • ST MARTIN 9,5 € • SUISSE 15 CHF

M 08460 - 144 - F: 8,00 € - RD





ELLE N'EN MANQUE PAS
PRESTIGE 60S



Un an à peine vient de s'écouler depuis le lancement de la Prestige 60 Fly et déjà celle-ci se décline désormais en version sportfly. Tout aussi performante voire même un peu plus rapide avec une motorisation identique (2 x Volvo IPS900), la 60S a déjà séduit quelques armateurs, suffisamment pour conforter le chantier dans son choix. Le constructeur Prestige est assurément un acteur mature dans cette catégorie d'unités.

Texte **Alain Brousse** Photos **D.R et Jan Peter Lehne**

YACHTS

88 | 89





Sans jamais plastronner, la marque Prestige

(Jeanneau-Groupe Bénéteau) a bien des raisons de garder la tête haute. Touchée par la crise, elle s'en sort toutefois assez bien avec un carnet de commandes qui approche les vingt unités rien que pour le modèle Prestige 60, dont le premier, un flybridge, est sorti au printemps 2011. Patron de la marque, Jean-François de Premorel a tenu compte des informations émanant du réseau qui comprend 20 agents en France et une cinquantaine à travers le monde. Parmi elles, une demande appuyée pour avoir une version open hard-top réclamée à cor et à cri par une frange de plaisanciers qui ne jure que par un design extérieur dynamique. Sur une carène signée par l'architecte américain Michael Peters, les designers Garroni, père et fils, en collaboration avec J & J et le bureau d'études Jeanneau, en sont rapidement venus à opter pour le genre sportfly, idée que, soit dit au passage, Jean-François de Premorel avait mis en avant dès le début de la recherche. En novembre 2011, nous visitons le chantier Prestige des Herbiers pour découvrir la 550 Fly. A ses côtés, toujours en construction, la 60S prenait forme. Mise à l'eau début mars, elle a fait

L'épaisseur du tableau arrière a une explication : il recouvre en partie une cabine équipage.



premiers milles officiels à Cannes quelques semaines plus tard. Avant d'avoir le plaisir de naviguer à bord, on précise les accords entre Prestige et les deux fournisseurs de moteurs, Cummins et Volvo. Pour des raisons évidentes de facilités techniques, Prestige installe, selon les modèles, soit des Cummins avec notamment le bloc 700 ch accouplé à une embase Zeus, soit des IPS900 ou Penta (700 ch). Pour un même modèle, le choix n'est donc pas entre les deux marques. La Prestige mise sur une disposition est dotée des Volvo IPS900, ce qui implique une fois la conversion faite : 2 x 700 chevaux. Le choix de l'IPS procure, entre autres avantages, celui d'avoir les moteurs très en arrière dans la coque, pratiquement au plomb du tableau arrière. Mais le chantier a pensé différemment en aménageant dans la poupe une petite cabine équipée de deux couchettes et un coin douche et wc) et un hublot sur presque toute la largeur du tableau arrière. La cale moteur (très beau montage des engins, des réservoirs et du générateur) se situe alors sous le plancher du cockpit, ce qui est techniquement possible grâce à une structure d'arbre placée entre le moteur et l'embase du pod. Le montage propre à Prestige et mis au point conjointement avec le motoriste suédois. Le premier atout du genre est de pouvoir piloter le bateau depuis le fly, qui bénéficie d'une surface correcte (environ 12 m²). Une cabine, comme celles que l'on voit sur les descentes de la Méditerranée (effet de synergie entre Prestige et le constructeur), nous mène à ce point culminant qui possède un poste de commande avec une centrale de navigation

et les écrans de contrôle du motoriste, qui malheureusement ne donnent aucune indication sur la consommation des engins. Pour cela, il faudra se rendre dans la timonerie du pont principal. La carène de la Prestige se comporte très sagement, et au déjaugage on ne ressent pas l'effet de marche, l'assiette étant progressive. Visiblement, l'architecte naval américain Michael Peters maîtrise son sujet.

Maniable à souhait, la Prestige 60S dessine des arabesques sur l'eau avec beaucoup d'aisance. En virage, la gîte demeure acceptable compte tenu du type de transmission

La cabine de l'armateur et celle des invités ont le même niveau de finition

réputé pour engendrer cette réaction. Par rapport à sa sœur jumelle, la Fly, elle gagne deux nœuds en vitesse maxi : 31 nœuds contre 29. Quant à sa courbe de rendement, elle demeure relativement plate entre 1 800 et 2 300 tr/mn, le régime maxi. Du coup, son autonomie oscille entre 300 et 310 milles de 18 à 31 nœuds. Cela est dû à la motorisation mais aussi au dessin de carène, fruit d'une réflexion et d'un travail à trois : architecte naval, bureau d'études Prestige et J & J. Les niveaux sonores contrôlés dans l'espace ouvert salon-timonerie varient de 78 à 84 décibels selon les régimes. Pour accéder à un confort maximum en croisière, retenez cette allure : 20 nœuds. Ce qui change entre la 60 Fly et ce modèle S : pour cette dernière, un fly plus petit continuant cependant d'offrir des prestations intéressantes, et la télévision rétractable du salon qui n'est plus dans le plafond mais derrière



PRESTIGE

La salle de bains du propriétaire avec ses deux vasques et sa douche indépendante est d'un bon standing.



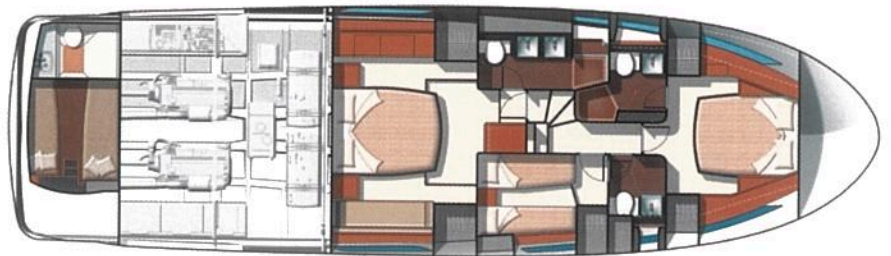
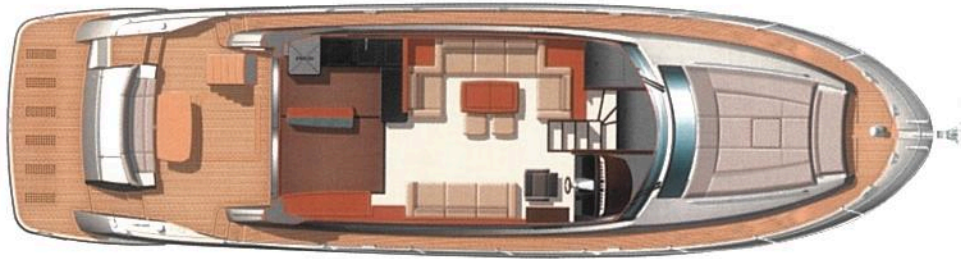
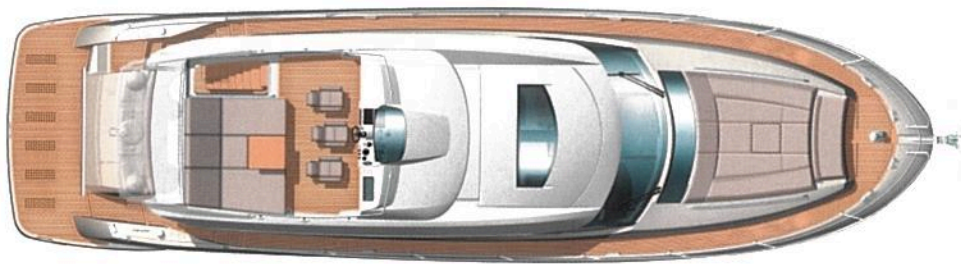
Pour plus de confort, le chantier a opté pour trois sièges de pilotage tout à fait ergonomiques.

Longueur hors-tout : 19,50 m
Largeur : 5,12 m
Tirant d'eau : 1,32 m
Poids à pleine charge : 31 t
Capacité carburant : 2 800 l
Eau : 800 l
Motorisation : 2 x Volvo Penta IPS900
Puissance : 700 ch (551 kW)
Cylindrée : 10,80 l
Nbre de cylindres : 6 en ligne
Poids : 1,8 t
Vitesse maxi : 31 nds
Autonomie : 300 milles à 20 nds
Prix : 1 100 000 euros HT
Architecte naval : M. Peters, J&J et B.E Prestige
Design extérieur et intérieur : Vet. C. Garroni
Constructeur : Prestige Yachts (Les Herbiers)

PRESTIGE

la banquette tribord. Sinon, les deux Prestige 60 sont de vraies jumelles. Ainsi, si la cuisine à l'américaine a été placée au niveau de la baie vitrée, c'est pour servir soit la salle à manger extérieure (une table en teck, une banquette trois places et trois sièges pliables) soit celle de l'intérieur, aménagée à bâbord pour six convives et qui fait également office de salon. La partie tribord de ce dernier comporte un meuble de rangement et un sofa. Nous aurions tant aimé y voir, comme sur la 550, un accès privatif pour la master. Un jour, Prestige finira par adapter ce principe sur tous ses modèles à compter du 50 pieds. En s'asseyant dans le siège, véritable fauteuil, de la timonerie, le capitaine apprécie d'emblée la visibilité sur quasiment 360 degrés. Les manettes sont judicieusement placées. On pilote confortablement la Prestige aussi bien debout qu'assis. La cuisine présente un plan de travail gris anthracite. Le meuble surmonté d'un plateau de verre cachant en partie la cuisine servira de bar. Assis dans la confortable banquette du salon, on constate sans plus attendre que les vitres latérales et le toit ouvrant apportent une luminosité intense. Elle est bien loin l'époque où à bord d'un bateau on choisissait de vivre en vase clos. Aujourd'hui, le plaisancier réclame une symbiose avec la mer

et la Prestige 60S assure à ce niveau. Ce que nous allons constater jusque dans la master via l'escalier commun situé aux pieds de la timonerie. Ses vastes hublots latéraux, de chaque bord, sont des sources de lumière tout à fait bienvenues dans ce type de cabine. Et voir la mer défilier depuis le lit king size alors que le bateau file à 25 nœuds rajoute au plaisir général. La cabine VIP a beau être dans l'étrave, elle n'en n'est pas moins assez volumineuse pour procurer un réel sentiment de confort. Les deux lits de la cabine invités peuvent n'en faire qu'un avec un jeu de matelas. Chaque cabine possède sa salle de bains avec un plus pour l'armateur : les deux vasques... En tant que bateau de série, la Prestige 60S n'existe qu'en une seule version de décoration avec un placage bois couleur acajou recouvert d'un verni mat. Il n'est toutefois pas exclu que le chantier propose un deuxième choix de bois plus clair dans le futur, le réseau n'aurait rien contre et les clients encore moins. Dernier souhait : masquer les vis apparentes dans les penderies, histoire de pouvoir dire que la Prestige frise le sans-faute. A ce propos, le chantier travaille vraiment dans le sens de l'amélioration, qu'il s'agisse de présentation ou de finition. La 60S le prouve. Elle a déjà fait une percée à "l'international" notamment en Asie. ■



YACHTS