



YACHTS



Prestige 60 ESSAI TRANSFORMÉ

Filiale du groupe Bénéteau, Prestige Yachts est une marque à part entière qui débute cette année avec un 60 pieds à fly propulsé par des pods IPS. Cela afin d'obtenir une courbe de rendement particulièrement intéressante, ce qui est le cas. Agréable et facile à piloter, cette Prestige revendique un confort à tous les niveaux. Force est de constater que les volumes intérieurs sont particulièrement conviviaux. Texte : Alain Brousse Photos : Jérôme Kélagopian et Matthieu Carlin



L'écran de TV est encastré dans le plafond et profite aux passagers installés dans le sofa bâbord. Il sera possible de permuter la banquette tribord avec le meuble qui est en face du bar, à l'entrée du salon.



La gamme Prestige Jeanneau, qui s'étale du 32 au 50 Fly, a réalisé un score sans appel : deux mille huit cents modèles vendus depuis son avènement en l'an 2000. Certes, la crise économique a freiné cette réussite commerciale, mais elle n'a pas refroidi la volonté du constructeur de rentrer dans le monde des grosses unités en créant une gamme baptisée Prestige Yachts qui débute avec le 60, présenté un peu avant le salon de Cannes et également exposé à Gênes. Visiblement, ce modèle démarre fort puisque le premier objectif de vente aurait été dépassé en cette fin d'année 2009.

Pour concevoir cette unité, Jeanneau n'a pas lésiné sur les moyens et les intervenants. L'équipe constituée ne manquait pas de talents : Jean-François de Premorel en consultant extérieur et coordinateur, Merry de la Poeze, directeur du département bateaux à moteur, et Olivier Fougères, responsable du bureau d'études Jeanneau, et enfin les architectes et designers père et fils Vittorio et Camillio Garroni. La carène, dessinée spécialement pour un montage mécanique avec transmission de type pod, a été réalisée par Michael Peters, architecte naval américain assez féru en matière de coques rapides. Pour la Prestige 60, plus que la performance, le chantier a recherché le rendement et le confort dans la vague. Aussi, le choix des moteurs et des transmissions ainsi que leur positionnement dans la coque revêt une grande importance. Pres-

YACHTS

tige Yachts mise sur des diesels Volvo IPS mais doit chercher une autre perspective que les blocs moteur placés à l'arrière comme le montage d'origine l'exige. Car dans le cahier des charges apparaît comme incontournable une cabine équipage à l'arrière. Volvo ne met pas longtemps avant de trouver une solution : les deux blocs moteur D11 de l'IPS900 sont décalés vers l'avant et reliés aux pods par une ligne d'arbre. Il suffisait d'y penser. Ce système présente un autre avantage et non des moindres : une meilleure répartition des masses permettant d'obtenir une assiette idéale en navigation. D'autre part, la carène planante a été conçue de telle façon qu'elle déjauge sans le phénomène de la "marche" (assiette très positive à l'accélération qui devient ensuite horizontale). La Prestige 60 est relativement vive lors du déjaugage qui demeure progressif. Pour passer de 0 à 15 nœuds, 9 secondes lui suffisent, un bon résultat obtenu avec une charge de 70 %. Nous constatons que la carène, comme prévu, acquiert progressivement son assiette idéale, presque horizontale. Elle ne se cabre pas pour ensuite baisser du nez. Nul besoin de jouer sur les flaps. Sa vitesse maximale, 29,8 nœuds, un résultat honorable, ne la classe pas dans la catégorie des fly "sportifs". Ses atouts sont ailleurs et notamment au niveau du rendement. Lorsque l'on dresse les courbes de vitesse et de consommation pour déterminer la distance parcourue au litre consommé, on s'aperçoit que le rendement le plus élevé se situe à haut régime : soit 0,14 mille au litre à 2 200 et 2 350 tr/mn. Pour autant, l'allure de croisière

La cuisine possède un accès direct avec le cockpit et l'escalier du fly ne gêne pas le passage. Elle s'intègre bien dans la décoration générale du volume du pont principal.



YACHTS



Afin de doter chaque volume de couchage d'une salle de bains, l'architecte a misé sur trois cabines passagers, la VIP se trouvant dans l'étrave.

économique est de 20 nœuds à 1 900 tr/mn pour une autonomie de 360 milles. Mais si vous préférez filer à 25 nœuds à 2 150 tr/mn, vous ne perdrez que 40 milles, preuve que la courbe de rendement est presque plate au-dessus de 1 800 tr/mn. Lors de notre essai, la mer s'est montrée assez paresseuse et les creux ne dépassaient pas 60 centimètres. Nous passons dans le clapot sans ressentir la moindre impression désagréable. D'autre part un réglage très précis des pods (angle d'inclinaison par rapport au fond de coque), effectué par le motoriste, a permis à la Prestige 60 d'effectuer des virages serrés avec une gîte raisonnable. Ce bateau devrait sans nul doute donner satisfaction dans des conditions plus dures.

En tant que fly, ce 60 pieds offre bien évidemment un pont supérieur dédié au farniente avec deux espaces, l'un à l'arrière où l'on se réunit à six autour d'une table en teck en bénéficiant du confort d'une banquette en L, et l'autre à l'avant qui rassemble toute une zone couverte de matelas bain de soleil protégée par un saute vent inversé. Ce dernier est consolidé par une barre en inox qui sert de main courante. Le poste de pilotage extérieur est bien placé au centre avec sa banquette biplace. Doté en standard d'un arceau porte radar, ce fly reçoit en option un toit rigide, qui protège les deux tiers de sa surface. Autre lieu de loisir, le cockpit, abrité en grande partie par ce fly, présente contre le tableau arrière une banquette pour trois personnes. Avec une table et des chaises pliantes, il ne reste plus qu'à dresser les couverts d'autant que la cuisine est à l'entrée du salon, à bâbord, directement accessible en faisant glisser la baie vitrée. Des passavants surmontés d'un pavois et d'un balcon mènent au pont avant qui comporte un vaste solarium et une banquette. Pour éviter les effets des rayons du soleil en ce lieu agréable, il existe une armature tubulaire soutenant un petit bimini en toile, escamotable, qui, une fois dressé, n'embellit pas la proue du bateau. Sur la Prestige, point de garage mais une plate-forme profonde et hydraulique sur laquelle on fixe l'annexe. Faute de place, la passerelle hydraulique escamotable reste apparente. En entrant dans le salon, on réalise immédiatement la démarche du bureau de design Garroni, soit capter un maximum de lumière extérieure grâce à de vastes

Prestige 60

LONGUEUR HORS TOUT : 19,50 M
LONGUEUR DE COQUE : 17,30 M
LARGEUR : 5,10 M
TIRANT D'EAU : 1,32 M
POIDS : 23 T
MATÉRIAU : POLYESTER
CARBURANT : 2 800 L
EAU : 800 L
VITESSE MAXI : 29,8 NDS

VITESSE DE CROISIÈRE
ÉCONOMIQUE : 20 NDS
AUTONOMIE : 360 MILLES
MOTORISATION : 2 X 700 CH DIESEL
TYPE : IPS900
PUISSANCE : 700 CH (515 KW)
CYLINDRÉE : 10,80 L
POIDS : 1 130 KG
PRIX : 980 000 EUROS H.T.

ARCHITECTE NAVAL :
MICHAEL PETERS
DESIGNER EXTÉRIEUR
ET INTÉRIEUR : GARRONI DESIGN
CHEF DE PROJET :
JEAN-FRANÇOIS DE PREMORÉL
CONSTRUCTEUR :
PRESTIGE YACHTS
(LES HERBIERS)

YACHTS

EN ACCORD AVEC LE CHANTIER, VITTORIO GARRONI A CRÉÉ UN LUXE DISCRET ET CONTEMPORAIN SANS TOMBER DANS LE MINIMALISME OUTRANCIER.

vitres latérales. Le puits de lumière au-dessus de la salle à manger est trop petit pour être vraiment utile. L'un des points forts de cet aménagement reste la cuisine américaine, habillée d'un placage d'acajou Alpi, grande et située idéalement pour servir aussi bien l'espace repas intérieur que celui du cockpit. Elle est agrémentée d'un meuble bar. Face à lui, sur tribord, apparaissent des rangements. Le chantier envisage une version où il permuterait ces derniers avec la banquette qui, actuellement, se trouve en vis-à-vis de la salle à manger (six à huit personnes) qui, soit dit en passant, a plutôt l'allure d'un salon, ce qui ne sera pas pour déplaire à certains. Sur tribord, le siège pilote, véritable fauteuil, fait face à un tableau de bord compact avec une répartition logique et efficace : les cadrans sur la ligne du haut, un écran Raymarine de chaque côté du volant central et en bas les boutons électriques. Une sorte d'accoudoir accueille les leviers inverseurs/accélérateurs, le Joystick et le pilote automatique.

Les deux tiers du volume de la coque sont consacrés aux cabines qui toutes possèdent une salle de bains. Outre la cabine arrière dévolue à l'équipage (deux couchettes et un coin lavabo, douche et w.c.), nous trouvons, au centre, juxtaposé à la salle des machines, "l'antre" du propriétaire. Celui-ci offre un niveau de confort élevé avec un lit double king size, une banquette sur tribord et une coiffeuse qui fait également office de bureau sur bâbord. Pour la lumière du

Pour un 60 pieds, la Prestige présente une cabine propriétaires aux dimensions avantageuses. Les stores latéraux cachent, de chaque bord, un grand hublot rectangulaire dont une partie s'ouvre.



YACHTS



L'ADAPTATION DES IPS SUR CETTE CARÈNE EST SANS CONTESTE UNE RÉUSSITE. SON ASSIETTE EST PRESQUE HORIZONTALE ET LA GÎTE TRÈS RAISONNABLE.



Si le tableau de bord n'est pas un modèle de design, il présente un gros atout : son ergonomie. Depuis la timonerie, la visibilité est parfaite.

jour et la vue sur mer, cet espace dispose de deux grands hublots en forme de parallélogramme. Dans le même registre, la cabine VIP, située à l'avant, est assez bien lotie avec une large bande transparente légèrement fumée qui profite aussi à la cabine invités. Aujourd'hui, la majorité des plaisanciers plébiscitent les surfaces vitrées, du salon aux cabines. L'architecte Vittorio Garroni a placé dans ses priorités ce critère, tout comme il a opté pour une décoration qui est un savant dosage de modernisme non ostentatoire. Il a joué sur le contraste du cuir foncé (au bas des vitres latérales du salon, pour l'encadrement des lits et des plafonds) et des tissus et moquette blanc cassé. Pour le constructeur, il fallait surtout viser une clientèle qui préfère une douceur omniprésente à un minimalisme forcé et dont les goûts vont vers le luxe discret.

Prestige Yachts a des raisons d'être fier de sa première unité de 19,50 m. Pour autant le chantier reste pragmatique et nous a fait part de ses intentions d'apporter au plus vite les améliorations qui sont essentiellement des détails de finition comme l'aspect du plancher du salon. Sur le plan du confort intérieur et du comportement de la coque, c'est sans conteste une réussite. À venir en 2011, un fly Prestige plus grand (70 ou 80 ?), le secret est bien gardé. ●

YACHTS