

MER & BATEAUX

NOUVEAUTÉS
CANNES
YACHTING FESTIVAL
ET PREMIERS ESSAIS :
CNB 76, Jeanneau 64, Solaris 72, Prestige 750



MONACO,
CAPITALE DU YACHTING
QUAND LA MER FAIT DES BULLES : LA BD A ROCHEFORT
BAULT LE DANDY-NAVIGATEUR

M 03022 - 190 - F: 6,00 € - RD


PRESTIGE YACHTS 750 UN YACHT DE GRANDE FAMILLE

Le chantier Des Herbiers, sous l'impulsion de Jean-François de Premorel et Jean Paul Chapeleau, lance le navire amiral de la flotte des Prestiges en faisant appel à leur sorcier designer attiré, le cabinet Garroni. Il présente un yacht aux prestations uniques dans la catégorie.

En arrivant sur le bord de mer au niveau de la Napoule, nous apercevons au large des îles de Lérins un yacht conséquent revenant vers le vieux port de Cannes, port vers lequel nous convergions puisque nous sommes invités pour les traditionnels essais de Printemps de Prestige Yachts. En nous rapprochant réciproquement du but, nous distinguons mieux les formes, et reconnaissons la nouvelle Prestige 750 que nous venons essayer, cela tombe bien. Arrivée au quai du vieux port, la Prestige est en phase d'accostage, rendue très aisée par son mode de propulsion à arbre en demi-tunnel et propulseur d'étrave et de poupe. Nous pouvons admirer ses lignes élancées grâce à une répartition quasi parfaite des surfaces vitrées autour d'une extension du roof à inclinaison croissante vers l'arrière, séparant le carré du pont principal de la partie timonerie traitée à la manière « raised pilot house », décidément en vogue actuellement.

Un intérieur hors norme

Cette ligne se prolonge en casquette d'un seul tenant au-dessus du cockpit arrière. Il faut avouer que l'ensemble concocté par nos amis transalpins est très fluide et élégant. Mais les plus grandes satisfactions proviennent surtout de l'agencement intérieur qui présente dans cette taille de sérieux atouts.



La timonerie est digne d'un très grand yacht avec sa porte de coupé pour sortir sur le passe-avant.



En prenant place sur la plage arrière hydraulique, on découvre, à la manière de grand yacht, deux escaliers menant sur un vaste cockpit arrière, hébergeant un espace dinatoire pour huit personnes. Derrière les portes coulissantes aux châssis inox se dévoile un espace occupant l'intégralité du pont principal, dans lequel a été dispatché d'arrière vers l'avant ; la cuisine avec bar et cave à vin faisant face à une table à manger, un luxueux salon avec ses canapés de chaque côté et enfin une timonerie surélevée près de la descente menant aux cabines... invités. Car là s'arrête la comparaison avec les concurrentes de la catégorie qui regroupent invités et propriétaire au pont inférieur, ici la master est en avant de la timonerie sur le pont principal. On y pénètre presque de plain-pied, juste une marche à descendre pour arriver dans cette cabine très lumineuse mais surtout avec une vue sur l'extérieur parfaite, générée par des hublots de roof et de coque. Lit king size, canapé, bureau et commode, grand dressing et vaste salle d'eau dans le pic avant sont dignes d'un yacht bien plus grand habituellement et procurent un confort intime car bien séparés du reste des cabines, d'une part, et très éloignés des moteurs d'autre part. La décoration et les équipements à l'image des lampes de chevet design, des entourages de portes inox ou les toilettes Techma sont de belle facture avec des moquettes en laine épaisse, rebord de lit en cuir, le tout dans une ambiance sobre de chêne alpi mat et tissu taupe, fidèles à la ligne esthétique de la marque.



On distingue bien le V profond de la carène dû à l'élévation de la cabine avant. Immense et très équipé, le Fly peut également accueillir une très grande annexe pour l'exploration.

À noter que deux autres essences sont disponibles en chêne clair et noyer. La zone invité au pont inférieur reçoit le même traitement. La VIP occupe toute la largeur de coque et les deux cabines twin (dont une sera plus appropriée pour les enfants), situées vers l'avant de ce compartiment, peuvent se transformer avec un grand lit double. Une salle d'eau est commune aux deux twin dans la coursive, servant également de toilettes pour le pont supérieur, alors que la grande cabine possède une salle d'eau privative et un grand dressing.

Un travail d'équipe

A tout niveau, la sensation d'aisance que procurent les volumes et la vision vers l'extérieur est remarquable et souligne le travail d'ergonomie réalisé par le bureau de design. C'est un travail d'équipe précise Camillo Garroni, la complicité avec le bureau d'étude est grande et par exemple l'adoption d'arbres courts a permis de reculer le compartiment moteur afin de laisser place à l'habitabilité. De même, avec le cabinet d'architecture J&J design à qui la cabine avant, rehaussée, a permis de dessiner une carène aux entrées d'eau très fine et en V profond optimisant ainsi le passage dans la mer. L'équipement est très complet, écrans plat et air conditionné partout à bord ont été prévu à l'origine de la conception des éléments techniques. Le centre de recherche du leader mondial apporte également sa précieuse aide en la matière.

Le compartiment moteur en avant de la cabine équipage est lui aussi remarquable d'accessibilité et de finition. On sent qu'un soin particulier a été dédié à l'insonorisation et nous ne tarderons pas à le vérifier en navigation.

Une navigation souple et silencieuse

Nous prenons place sur le siège du pilot house, réglable électriquement en hauteur, et constatons une vue sur l'extérieur très généreuse et pouvons effectuer notre manœuvre de départ depuis ce poste. En effet le poste de barre surélevé, mais non séparé du carré, autorise une vue à 360° très rassurante aussi bien en mer que pendant les manœuvres. La paire de Man de 1200 cv nous déhale du port et la montée en régime qui suit nous permet de déjaugez rapidement et d'atteindre une vitesse de croisière économique à environ 20 nœuds. Nous bavardons tranquillement avec le skipper comme si de rien n'était, nous sommes maintenant à 25 nœuds et on n'entend presque rien, juste un doux feulement bourdonnant à peine à nos oreilles. C'est la première fois qu'une si faible intensité sonore règne dans la cabine d'un moteur yacht de cette taille, un nouveau pas vient d'être franchi en la matière. Côté passage en mer, et donc confort, nous ne sommes pas en reste et les formes très pincées de la carène font merveille dans le clapot que nous avons artificiellement créé en coupant notre sillage. La stabilité de route sous pilote est favorisée par les



Le volume de la cabine principale est flatteur et sans entrave pour la vue depuis la timonerie rehaussée.

Caractéristiques Prestige Yachts 750

LONGUEUR HORS TOUT – 22,58 m/74,0 ft
 LONGUEUR DE COQUE – 20,74 m/68,0 ft
 DÉPLACEMENT LÉGE –
 41 400 kg/91271 lbs
 BAU MAXI – 5,46 m/17,10 ft
 TIRANT D'EAU – 1,59 m/5,2 ft
 CAPACITÉ CARBURANT –
 4400 L/1 162 US Gal
 CAPACITÉ EAU – 840 L/222 US Gal
 CABINES – 4 + 1
 SALLES DE BAINS – 3 + 1
 COUCHAGES – 8 + 2
 VITESSE MAXIMALE – 28 nds/28 kts
 VITESSE DE CROISIÈRE – 24 nds/24 kts
 MOTORISATION – MAN 1000/1 200 cv
 CATÉGORIE CE – B16
 ARCHITECTES/DESIGNERS –
 Garroni Design - J&J Design





safrans bien dans l'axe des tunnels. Les changements de cap s'opèrent sans force giratoire, et le rayon assez court grâce aux redans longitudinaux, mais c'est surtout en regardant l'aiguille, ou plutôt, les digitaux de consommation de carburant, qu'un sourire de jubilation peut poindre sur les visages. 290L à 21 nœuds, 180L à 17 nœuds permet d'envisager des croisières au long cours en toute allégresse car c'est la meilleure consommation et autonomie à ce jour. Nous profitons du clapot résiduel pour vérifier l'efficacité du seakeeper embarqué. En revenant vers le port, nous montons cette fois sur le flybridge pour effectuer la manœuvre. Là encore, l'espace est à son paroxysme ; cuisine, dinette, bain de soleil attenant au poste de pilotage, le tout recouvert d'un hard top à capote souple escamotable. Mais surtout l'arrière de ce fly est immense et peut recevoir une grande annexe manipulable avec une grue ou une immense terrasse bain de soleil. Au moment de s'amarrer, la manœuvre alongside entre deux yachts n'est que formalité avec les appendices motorisés avant et arrière, le seul reproche dans ce cas est de ne pas disposer d'une porte de coupé dans le pavois pour un accès direct sur le quai. Toutes les qualités et facilités sont très adaptées pour un usage privé en famille ou entre amis, ce qui correspond parfaitement au programme cible du fabricant. La puissance de développement du groupe français se fait bien sentir sur cette unité de prestige, car la mise au point générale est impressionnante en restant dans des budgets très compétitifs. Produite en Italie dans l'usine du groupe dédiée aux grosses unités à moteur, elle offre à taille égale une habitabilité et un confort de route sans pareil sur le marché... Pour l'instant. ⚓ NORBERT CONCHIN



La cabine master (ci-contre) occupe toute la largeur à l'avant du pont principal, avec un volume incomparable. Quant aux prestations de décoration et de confort de la cabine VIP (ci-dessus), elles sont d'un niveau encore supérieur aux habitudes de la marque.