

# UNE COQUE, DEUX STYLES DE VIE

*Prestige 500 S et 500 Fly*







Le constructeur français Jeanneau a toutes les raisons de hisser haut le pavillon de la réussite. Sa gamme Prestige fait actuellement un tabac dans le milieu de la plaisance. La sortie récente de la 500 S et de la 500 Fly confirme ce constat. Avec une coque identique, le chantier propose deux façons de vivre la mer dans un confort intelligent, à un prix compétitif. Texte Alain Brousse Photos Matthieu Carlin





Les baies vitrées peuvent glisser sur tribord et découvrir ainsi la cuisine à l'américaine judicieusement placée à l'entrée du salon.

**La famille Prestige fête ses 20 ans avec un certain...prestige**, c'est le mois que l'on puisse dire. Les chiffres parlent d'eux-mêmes : depuis leur création ces bateaux de croisière (9 modèles de 35 à 60 pieds) se sont vendus à plus de 2500 exemplaires. Présentées à Paris, à Düsseldorf et à Miami, les Prestige 500 S (hard-top) et 500 Fly ont attiré les visiteurs et une trentaine de commandes furent conclues lors de ces événements. Ce palmarès ne doit rien au hasard. Jeanneau apporte la preuve que son équipe, dirigée par Jean-François de Prémoré et qui travaille en collaboration avec l'architecte et designer Vittorio Garroni, a su établir des cahiers des charges très proches des critères des utilisateurs. Pour le chantier des Herbiers, les avantages de la propulsion par pod IPS de chez Volvo Penta ne font aucun doute. Cela nécessite un travail d'expert au niveau du dessin de la carène qui fut assuré par les architectes du bureau J&J Design. Ainsi pour obtenir un déjaugage linéaire, le plus franc possible, sans le décrochage inhérent aux coques hydroplanantes, le bouchain vif se prolonge par une sorte de "patin neutre", assez large. De fait, sans accélérer outre mesure, la Prestige 500 acquiert rapidement son assiette idéale. Dix secondes lui suffisent pour passer de 0 à 20 nœuds, la vitesse de croisière qui semble tout à fait appropriée dans le cadre d'une consommation raisonnable à savoir 96 l/h au total qui autorisent une autonomie de 330 milles. Avec une motorisation identique (2 x 435 ch) la 500S atteint 30 nœuds à fond tandis que la Fly culmine à 28,5 nœuds. Cela correspond aux objectifs du chantier. Compte tenu du type de transmission (pod) nous nous attendions à un degré de gîte un peu plus important que pour un bateau en ligne d'arbre mais cela reste cependant raisonnable. Le comportement des deux Prestige est agréable et rassurant. On sent très vite que l'on a affaire à des bateaux sains et marins. Sur le modèle hard-top, on peut piloter debout à condition d'ouvrir le toit pour passer le haut de la tête. Dans la Fly, à l'intérieur, une seule position : assis, au demeurant très confortable. Sur le pont supérieur, une banquette face à un poste de pilotage design et équipé du nécessaire accueillent deux personnes. Ce qui



différencie les deux modèles : bien évidemment le fly dont la surface, recouverte de teck naturel, est assez grande pour rassembler un solarium (4 personnes) un salon (6 personnes), un meuble kitchenette (rangements, plaque électrique et évier) et une glacière. On note également que la version Fly possède dans sa poupe une cabine skipper ou enfant avec une couchette et un coin douche toilette. On y accède en soulevant un coussin de la banquette de cockpit. On notera que sur la S, celle-ci se convertit en solarium parce que la table s'abaisse alors que sur la Fly le cockpit est avant tout un espace repas avec une casquette qui s'arrête à l'aplomb du tableau arrière et protège ainsi l'espace entier. Au niveau des aménagements intérieurs, tout est semblable hormis, bien sûr, la configuration du plafond. Dans le cas de la Fly, celui-ci est doté de deux panneaux de pont qui procurent une lumière zénithale appréciable. Même sans cela, le salon est clair grâce aux grandes vitres latérales. A l'entrée, nous apercevons la cuisine à l'américaine, relativement discrète, et dont l'équipement ne devrait pas déplaire au chef du bord qui pourra tout aussi bien servir les convives dans le cockpit ou dans le salon faisant office de coin repas. Le panneau de table de ce dernier se déplie pour dresser quatre couverts. Sur tribord se trouve un sofa. La TV se cache dans la console bâbord et sort de son rangement grâce à une commande électrique. Pour ceux que la climatisation dérange, l'aération peut être totale grâce à la baie vitrée (trois panneaux dont deux coulissants) séparant le salon du cockpit, à la vitre latérale près de la timonerie, au toit ouvrant sur la S ou aux hublots sur la Fly. Côté timonerie, il existe aussi une vitre qui s'abaisse mais point d'accès direct au passavant. A l'avant du salon un escalier et sa main-courante mènent aux deux cabines avant qui se partagent une salle de bains avec coin douche circulaire. la VIP, à l'extrémité du bateau, bénéficie de hublots rectangulaires avec incluse une partie qui s'ouvre. Dans la "guest", le lit double, qui occupe toute la largeur, peut être convertible en deux couchettes. Ce qui est le plus séduisant dans ce bateau, c'est le fait que l'armateur dispose d'une cabine centrale avec un accès privé, à tribord, à l'entrée du



Ci-dessous, la configuration du salon, inspirée de la Prestige 60, est strictement la même dans les deux versions. La TV est cachée dans la console bâbord.







LA MASTER, AU CENTRE DE LA COQUE DISPOSE D'UN ACCÈS PRIVATIF. DANS LA VIP, SITUÉE À L'AVANT, LE LIT DOUBLE PEUT SE CONVERTIR EN DEUX COUCHETTES SÉPARÉES.





# Prestige 500 S et 500 Fly

LONGUEUR HORS TOUT : 15,20 M  
 LARGEUR : 4,50 M  
 TIRANT D'EAU : 1,02 M (500S) ET 1,05 M (FLY)  
 TIRANT D'AIR : 4,79 M (500S) ET 5,23 M (FLY)  
 POIDS LÈGE : 13,5 T (500S) ET 14,3 T (FLY)  
 CAPACITÉ CARBURANT : 2 x 650 L

EAU : 2 x 318 L  
 FABRICATION : POLYESTER  
 MOTORISATION : 2 x VOLVO PENTA IPS600  
 PUISSANCE : 435 CH (320 kW)  
 VITESSE MAXI : 28,5 NDS (FLY) ET 30 NDS (500S) À 3500 TR/MN  
 VITESSE DE CROISIÈRE ÉCONOMIQUE : 20 NDS À 2700 TR/MN

AUTONOMIE : 330 MILLES  
 PRIX : 465 900 € (500S) ET 494 300 € (FLY)  
 ARCHITECTE NAVAL : J&J DESIGN  
 DESIGN EXTÉRIEUR ET INTÉRIEUR : GARRONI DESIGN, PRESTIGE ENGINEERING ET J.F DE PREMORÉL CONCEPT  
 CONSTRUCTEUR : JEANNEAU



salon. Dans ce volume rendu agréable par des astuces de designer comme le plancher à deux niveaux (hauteur sous barrots oblige) l'impression d'isolement, dans le bon sens du terme, est garanti. D'autant que la salle de bain privative est placée dans le prolongement de la cabine. Elle comprend une douche indépendante. Pour ce qui est de la décoration, le designer a privilégié les couleurs claires avec des vaigrages en tissu mais il crée le contraste avec un placage de bois au vernis mat dont le ton nous rappelle l'acajou. A ce niveau le client se voit imposer ce design intérieur, par ailleurs élégant. Souvenons-nous que nous sommes dans un bateau de série. A l'extérieur, la largeur des passavants n'est pas exagérée. Heureusement nous disposons d'une main courante idéalement placée en plus du balcon. Classique mais indispensable, un solarium recouvre le rouf. Il peut être partiellement protégé par un bimini. La baille à mouillage est assez profonde pour recevoir quelques défenses, les autres devraient trouver refuge dans la cabine arrière sur la Fly et dans un coin de la salle des machines sur la "S". Sur les deux modèles nous avons apprécié de pouvoir faire le tour des moteurs sans contorsion et constaté que la partie mécanique

Pour certains, le plaisir de naviguer depuis un fly est incomparable. Pour les manoeuvres délicates dans le port la position dominante est un atout.



L'IDÉE DE PRÉSENTER DANS UN MÊME LAPSE DE TEMPS, OU PRESQUE, LES DEUX VERSIONS A ÉTÉ UN COUP DE MAÎTRE POUR JEANNEAU. A PREUVE, LE CARNET DE COMMANDES EST PLEIN JUSQU'À LA FIN DE L'ANNÉE.

a été réalisée par des spécialistes. Si les blocs Volvo sont décalés un peu vers l'avant par rapport à un montage IPS classique, c'est dû à un impératif de répartition des masses. L'astuce pour y parvenir : relier les moteurs aux pod par des arbres. Perfectionniste, le chantier considère que la salle des machines est perfectible au niveau ergonomique. A la question : "pourquoi ne pas avoir doté la 500 d'une plateforme de bain plus grande et hydraulique ?", Jean-François de Premorel répond sans difficulté : "nous avons privilégié les volumes et les espaces de vie tout en restant dans le créneau 15 mètres". Autre parti pris : sur la 500S l'annexe se range dans un garage et sur la Fly, elle se place sur la plate-forme grâce à une passerelle hydraulique.

Aux termes de cet essai nous comprenons encore mieux pourquoi les Prestige 500 ont obtenu un succès immédiat. La coque, qui ne réserve aucune mauvaise surprise, est agréable à piloter. Le confort est omniprésent et la configuration des aménagements satisfait la majorité. Sans compter que le rapport prix-service est l'un des meilleurs. Quant à conseiller le modèle hard-top plutôt que le fly... c'est tellement subjectif. D'aucuns voteront sans hésiter pour le sundeck, espace plébiscité en navigation. D'autres se verront plutôt attirés par le design sportif de la 500S qui gagne 1,5 nœuds par rapport à la version fly. ●



A condition de passer la tête par le toit, il est possible de piloter debout dans la 500S. Sinon la position assise est parfaite.