

neptune

YACHTING MOTEUR

Expression

- > 29 pieds... à partir de 76 300 €
 - > un plan de pont original
 - > des protections latérales intégrées
- C'est l'open de l'été !**

Essais

Tuccoli T410
Wellcraft 290 Coastal

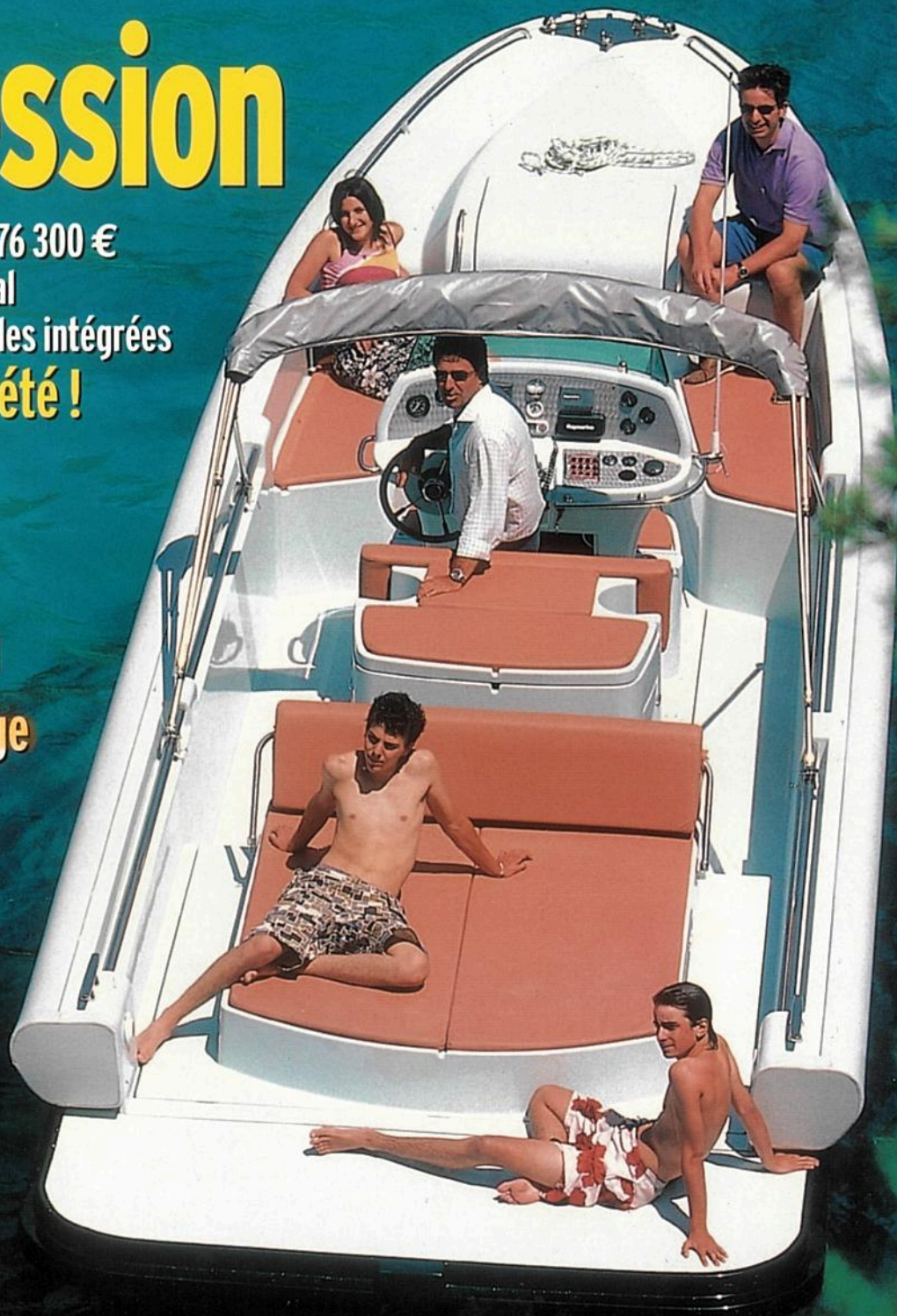
**La gamme Prestige
de Jeanneau**


Occasion

Optimisez la revente
de votre bateau

Navigation

La traversée
vers la Corse



 L 19784 - 111 - F: 5,00 €

5,00 €

N° 111 - JUILLET 2005

DOM : 6,30 € - BEL/LUX : 5,70 € - CH : 9,80 FS - CAN : 8,25 \$ CA - ESP : 5,90 € - GR : 5,90 € - ITA : 5,90 € - LUX : 5,70 € - PORT. CONT. : 5,90 € - TUN : 7500 DTU - MAY : 6,30 €

La saga des

32, 34, 36 et 46... Ce sont les numéros gagnants de la gamme Prestige de Jeanneau. Quatre vedettes de croisière, de 10 m à 14 m, nées entre 1999 et 2002. Deux autres s'annoncent, dont une de 15 m. La rédaction de *Neptune* retrace la genèse des Jeanneau Prestige et analyse le succès de ces vedettes françaises qui se veulent à la fois populaires, compétitives et haut de gamme.

Texte Daniel Bru - Photos Virginie Pelagalli et DR



Au grand complet, la gamme Jeanneau Prestige pose pour notre photographe. La famille devrait s'agrandir d'ici peu avec l'arrivée d'une vedette à fly de 42 pieds et d'un open avec hard-top de 50, soit 15 m de long.

Prestige



Aussi loin que l'on remonte dans la vie de Jeanneau, on trouve des vedettes de croisière dans la production du chantier vendéen. Certes plus petites qu'aujourd'hui pour les plus anciennes (la Sea-Bird de quelque six mètres remonte aux années 60), elles furent cependant imposantes pour leurs époques respectives. En 1966, l'Imperator 900 mesurait 9 m, en 1970 sortait l'Excellence de 8 m alors que l'America de 11,40 m était née un an plus tôt. On voyait déjà poindre la volonté de Jeanneau d'assurer sa présence dans le domaine de la vedette de croisière. Entre 1978 et 1986, seront lancées ensuite les Almeria, formant une véritable gamme s'étageant de 7,50 m à 9,60 m. Mais c'est en 1987 que Jeanneau crée véritablement l'événement en présentant la Prestige 41, une vedette open de plus de 12 m, qui occultera quelque peu la sortie mais non le succès de la Bahamas 33, suivie d'une 30 franchement confidentielle.

Un air de famille bien marqué

Inspirée par la philosophie italienne, la Prestige 41 annonce la gamme Yarding Yacht, créée à la fin des années 80, en coopération avec le constructeur Ferretti. La Prestige, première du nom, sera vite rebaptisée Yarding Yacht 42, et proposée en versions open et à fly. Dans son ombre, la Prestige 27 deviendra la Yarding Yacht 27 ; puis viendront, inspirées par Ferretti, une Yarding Yacht 34 de style Bertram et une Yarding Yacht 36, vedette à fly typiquement croisière. La production des Yarding cessa en 1995 lors du rachat de Jeanneau par Bénéteau, qui excluait de l'opération le chantier Arcoa (devenu propriété de Jeanneau au cours de l'ère Châtelier), où ces vedettes étaient construites. Seules, restaient les Merry Fisher qui s'orientèrent de plus en plus vers un style croisière tout en conservant leur architecture de pêche-croisière (qui en limite l'habitabilité). Il fallut attendre décembre 1999 pour que la nouvelle Prestige 36 renoue avec la tradition de la vedette de croisière, suivie en 2000 de la Prestige 32, puis des Prestige 34 et 46 en 2002. Cette volonté de renouveau



En mer, la façon de naviguer des quatre Prestige accentue leur air de famille. En fonction des tailles, celles-ci offrent plus ou moins de place au niveau du fly-bridge.

Elle a ouvert la voie...

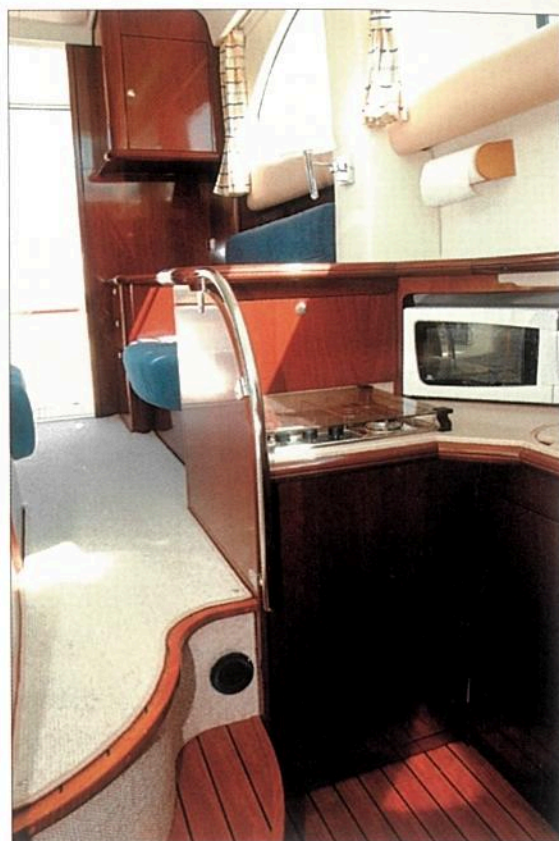
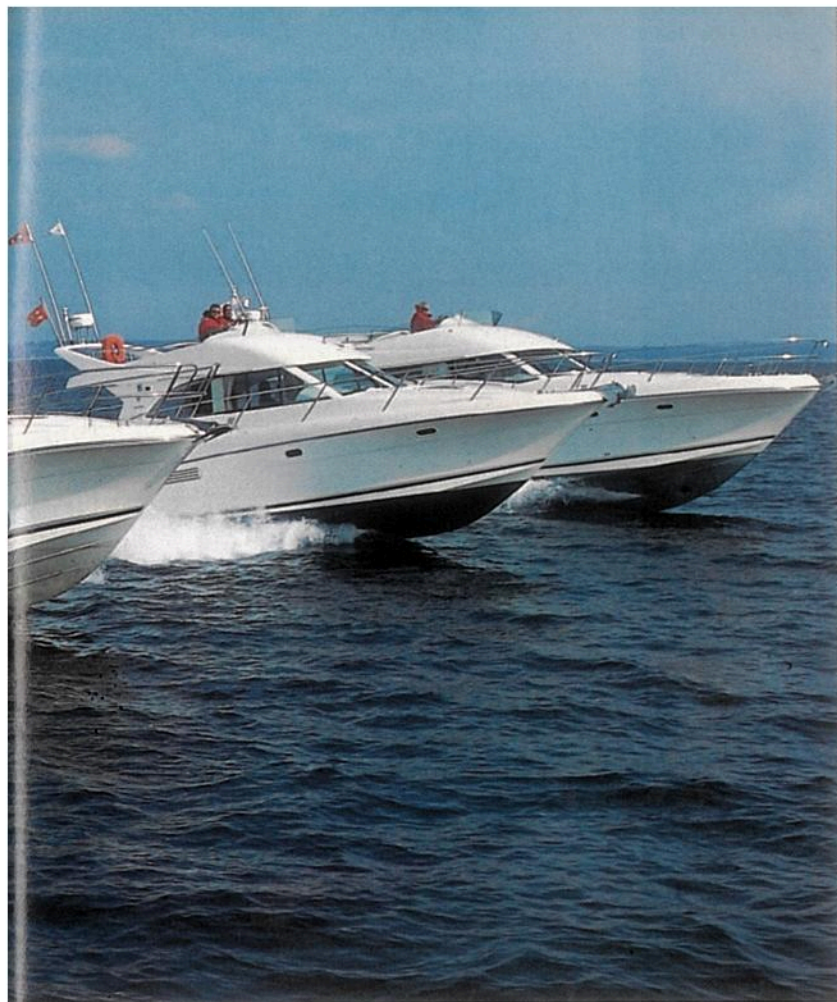


ERIC CHENOT

La Yarding Yacht 34 (notre photo), mais aussi les 27, 35, 36 et 42, sont les ancêtres des Prestige. À la fin des années 80, Jeanneau et le constructeur italien Ferretti ont conclu un partenariat qui a donné naissance à la gamme Yarding. Lancée dans un contexte économique morose, celle-ci connaîtra un succès mitigé.

s'affirme avec d'autant plus d'envergure qu'une Prestige 42 à fly est attendue pour l'automne ainsi qu'une Prestige 50 S pour l'hiver prochain (lire p. 68 et suiv.). On retrouve chez les quatre Prestige actuelles un air de famille marqué : même silhouette de coque à tonture discrètement inversée et légèrement ascendante, accentuée par un plat-bord surmontant le liston plus épais à l'arrière qu'à l'avant ; même étrave tulipée ; mêmes formes de carène caractérisées par un V moyen donnant du volume habitable à l'avant. Les superstructures présentent elles aussi des lignes voisines. En fonction

des tailles, elles offrent plus ou moins de place au niveau du fly-bridge, marqué par un avant bombé et des lignes fuyantes à l'arrière. Les passavants dissymétriques, de largeur, profondeur et hauteur différentes, assurent à la fois une facilité de circulation renforcée sur un bord et un gain de volume intérieur sur l'autre. Des quatre vedettes actuelles, la 46 est la seule qui diffère quelque peu des autres par la disposition de ses vitrages latéraux superposés, encastrés dans une courbe évoquant de loin le design transalpin. On ne peut cependant guère parler de style italien pour ces vedettes,



La cuisine en contrebas du salon de timonerie est l'astuce d'aménagement pour faciliter la circulation à bord des Prestige 32 et Prestige 36.

même si Jeanneau s'est adjoint pour elles, de même que pour d'autres réalisations, les services du cabinet Garroni.

Toujours plus de volume et d'espace

Les Prestige illustrent en fait une certaine facture bien française qui tourne le dos à un design trop inventif, risquant de se démoder. Le choix d'un designer italien, en la personne de Vittorio Garroni, montre la volonté de se rapprocher d'un style plus « dans le vent », qui faisait peut-être défaut à Jeanneau. L'intérieur des Prestige ne prétend pas rivaliser avec la recherche esthétique permanente des réalisations italiennes, ni par la mise en œuvre des menuiseries et des tissus ni par le choix des matériaux. La gamme conserve une orientation grand public, qui permet de séduire davantage de plaisanciers. La recherche de l'espace constitue le souci premier de la conception de ces bateaux, aussi bien au niveau du fly-bridge que des emménagements intérieurs ; peu de vedettes offrent ainsi autant de volume et de facilité de circulation. C'est peut-être bien là ce qui distingue l'architecture du design, et ce qui permet aussi à Jeanneau de tenir des prix de vente les plus compétitifs du marché. ■



Réunion de famille lors du passage de l'écluse de Port-Deauville. Au premier plan, on reconnaît la Prestige 34 Sport-Top aux côtés de la Prestige 36.



Le fly-bridge, c'est l'atout des Prestige 32, 36 et 46. Jeanneau et son designer Garroni sont parvenus à optimiser la surface disponible. Ici, le fly à double bain de soleil, de la Prestige 36.

Prestige 32

Une grande habitabilité

La silhouette ramassée se fait oublier sous des lignes fluides aux angles arrondis. Le cockpit reste relativement long et bénéficie d'un abri intégral grâce au surplomb du fly-bridge, qui s'en trouve ainsi agrandi. Une banquette s'adosse au tableau et intègre des coffres. Le fly est accueillant avec son solarium en L et sa table, en plus de ses deux sièges de pilotage pivotants. Plage avant dégagée et accastillage sérieux contribuent à l'aspect marin de cette petite vedette.

De bonnes réactions en mer

L'intérieur baigne dans une ambiance lumineuse, accentuée par la présence d'un contre-moulage et de skaï blanc, que renforcera bientôt le bois clair en remplacement de l'actuel acajou foncé des menuiseries. Dans le salon de pont comme dans les deux cabines et la cuisine, on ne manque nulle part d'espace sauf au poste de pilotage, un peu juste pour deux. La cuisine se retrouve en bas, à l'écart du carré, et la cabine invités est disposée en travers, tout en disposant d'une bonne hauteur. Des volumes aussi généreux sur une vedette de cette taille entraînent un poids important et surtout des lignes d'eau pleines à l'étrave, afin de ne pas repousser les emménagements vers l'arrière. Il en résulte la nécessité d'une forte motorisation et une tendance du bateau à se cabrer au déjaugage. La Prestige 32 soutient cependant une vitesse de croisière régulière de 20 nœuds, d'autant plus facilement qu'elle navigue en souplesse dans la houle. ■

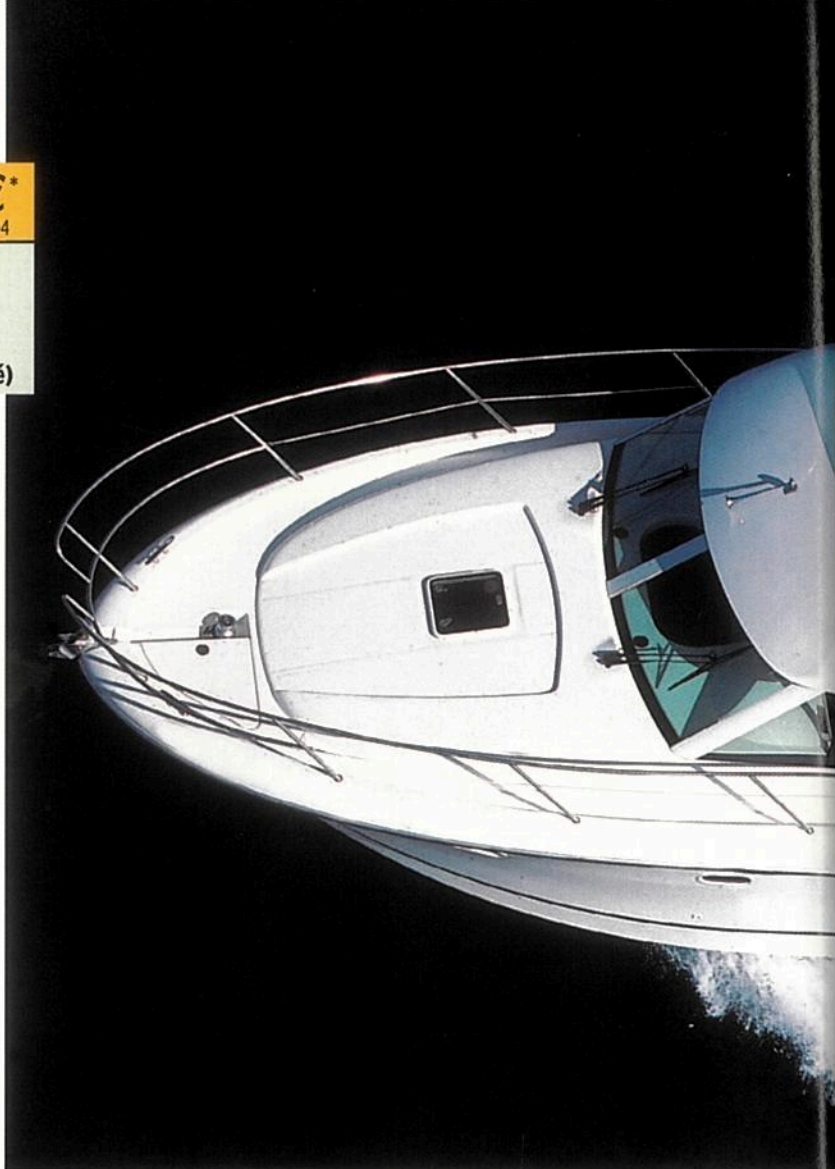
* Prix au 15/06/2005

198 746 €*
avec 2 x 260 ch Volvo D4

Vitesse maxi
avec 2 x 285 ch
29 nœuds
Longueur **9,90 m**
Couch. **4 + 2 (carré)**

Même la plus petite des Prestige bénéficie d'un plan de pont offrant une confortable plage avant, avec solarium, et un fly-bridge qui s'étend au-dessus du cockpit.

Sur le fly, la banquette latérale et les deux sièges de pilotage pivotants complètent la banquette arrière pour former avec la table un agréable carré supérieur.



Volume intérieur
Insonorisation
Bonne autonomie



Nécessité d'une puissance importante
Rendement peu économique

Comportement

★★★

Confort à bord

★★★★

Performances

★★★

Finition

★★★★

Manœuvrabilité

★★★★★

★ à revoir ★★ moyen
★★★ bien
★★★★ très bien
★★★★★ exceptionnel

Caractérist.

LE BATEAU EN QUELQUES CHIFFRES

- Longueur 9,90 m ● Largeur 3,64 m ● Poids 6,64 t
- Transmission ligne d'arbre ● Puiss. maxi 2 x 306 ch ● Carb. 640 l
- Cabines/couchettes 2/4 + 2 (carré) ● Cat. CE B/8 pers.
- Options Passerelle hydraulique 8 815 €, chauffage à air pulsé 4 285 €, pack confort 5 885 €, pack électronique 6 020 €
- Prix 198 746 € avec 2 x 260 ch Volvo D4.

Le test Neptune

LES RÉSULTATS DE NOTRE ESSAI

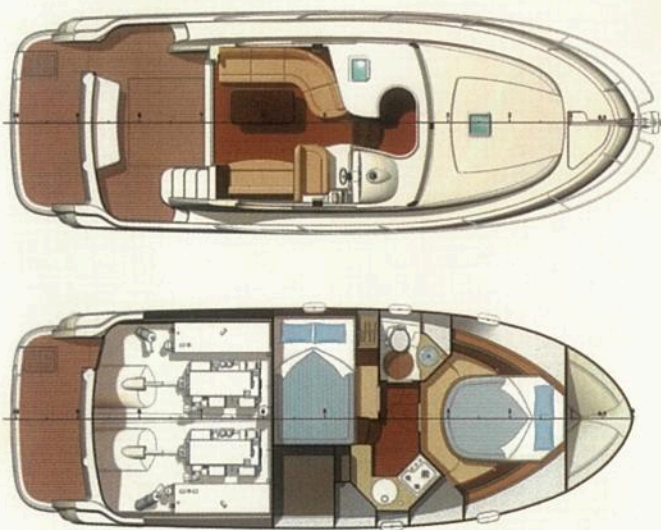
Avec 2 x 260 ch Volvo KAMD 44 EDC

Régime (tr/mn)	Vitesse (nœuds)	Conso. (l/h)	Rendement (milles/l)	Niveau sonore int/ext (dBA)
3 000	15,1	66	0,23	76
3 600	22,5	82	0,27	79
4 000	26,4	100	0,26	82

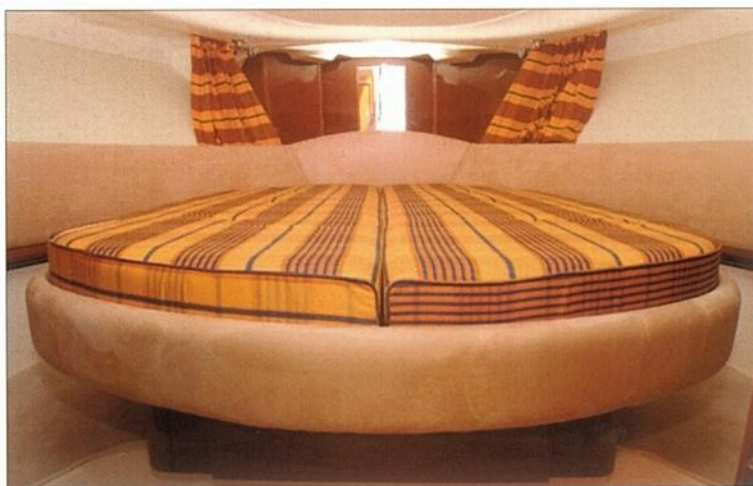
Temps de déjaugage : 8 secondes.
Régime de croisière économique : 3 400 tr/mn, soit 20,4 nds.
Autonomie : environ 180 milles à 20 nœuds de moyenne.



Garroni Designers - Mai 2005 - Jeanneau Prestige 32 Fly



La cuisine est isolée du carré. Disposée en travers, la cabine invités dispose cependant d'une bonne hauteur.



Les formes de la carène ont permis de loger une cabine double à lit central dans la pointe de l'étrave.



Afin de rendre l'espace sous la timonerie plus convivial, la cuisine a été reléguée en contrebas, sous le poste de pilotage. Cette solution permet aussi de rallonger les deux banquettes du carré qui se font face.

Concurrence...



Sessa Dorado 32

Un sérieux concurrent de la Prestige 32 tant au niveau du prix que des aménagements. Toutefois, le Dorado 32 revendique un programme davantage accès sur la pêche comme en témoigne son grand cockpit. Sa cuisine est placée face au carré alors que celle de la Prestige est en contrebas.

• Longueur 9,95 m (11,40 m h-t)
• Largeur 3,50 m • Poids 7 t
• Nb de cabines 2 • Puissance maxi 2 x 240 ch • Prix 202 124 € avec 2 x 240 ch Yanmar.



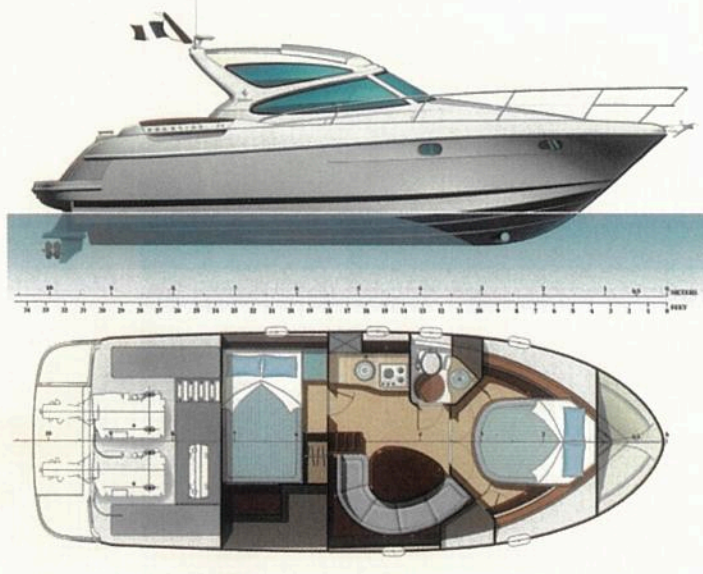
Faeton 1040 Fly

Le chantier espagnol a lancé l'année dernière le 1040. Ce pêche-croisière se veut plus fonctionnel que confortable. Comme le Sessa, il bénéficie d'un grand cockpit, mais c'est au détriment du fly, moins spacieux que celui du Jeanneau. Il dispose néanmoins d'un nombre égal de couchages.

• Long. 10,40 m • Largeur 3,48 m • Poids 5,3 t • Nb de cabines 2 • Puissance maxi 2 x 260 ch • Prix 177 890 € (livré au client) avec 2 x 260 ch.



Garroni Designers - Mai 2005 - Jeanneau Prestige 34 Open



Les emménagements font la part belle aux deux cabines. Face à la cuisine, le carré est un agréable coin repas.



À l'abri des embruns sous son hard-top, la 34 Sport-Top profite de sa transmission Z-drive pour exploiter les possibilités de vitesse de sa carène.

Concurrence...



BMB 35 Hard-Top

La nouvelle vedette open avec hard-top du constructeur allemand devrait être un peu plus longue que la Prestige, mais elle possédera un hard-top rallongé car même le carré arrière sera à l'abri du soleil. L'intérieur est en revanche bâti sur le même principe, à savoir deux cabines plus un carré.

- Long. 11,40 m • Larg. 3,68 m
- Poids 7,1 t • Nb de cabines 2
- Puissance maxi 2 x 310 ch
- Prix 232 800 € avec 2 x 260 ch Volvo D4 • Imp. Bavaria Fr. (83).



Elan Power 35

Arrivée l'an dernier sur le marché français, cette vedette open d'origine slovène a beaucoup d'atouts. La réussite esthétique est indéniable et les performances à la hauteur des attentes (35 nœuds avec 2 x 260 ch). Elle a deux cabines doubles et un carré convertible.

- Long. 11,01 m • Larg. 3,51 m
- Poids 6,4 t • Nb de cabines 2
- Puissance maxi 2 x 285 ch
- Prix 218 444 € avec 2 x 260 ch Volvo D4 • Imp. Ancasta France (06).



La porte à double battant de la cabine avant étend largement l'espace du carré plutôt court, où le bois est omniprésent.

Prestige 34

Avec ou sans toit...

Bien que les carènes soient pratiquement identiques, la Prestige 34 a un aspect très différent de celui de la Prestige 32. La version réellement open, au cockpit découvert, affiche une élégance qu'entache quelque peu le hard-top optionnel venant recouvrir le cockpit de la version Sport-Top. La Prestige 34 offre en effet le choix entre le sun-deck sans concession et l'open au cockpit en partie recouvert d'un toit ouvrant. Le carré extérieur en demi-cercle reste plaisant dans les deux formules. Une table triangulaire le complète ainsi qu'une banquette disposée en long sur l'autre bord.

Des performances très honorables

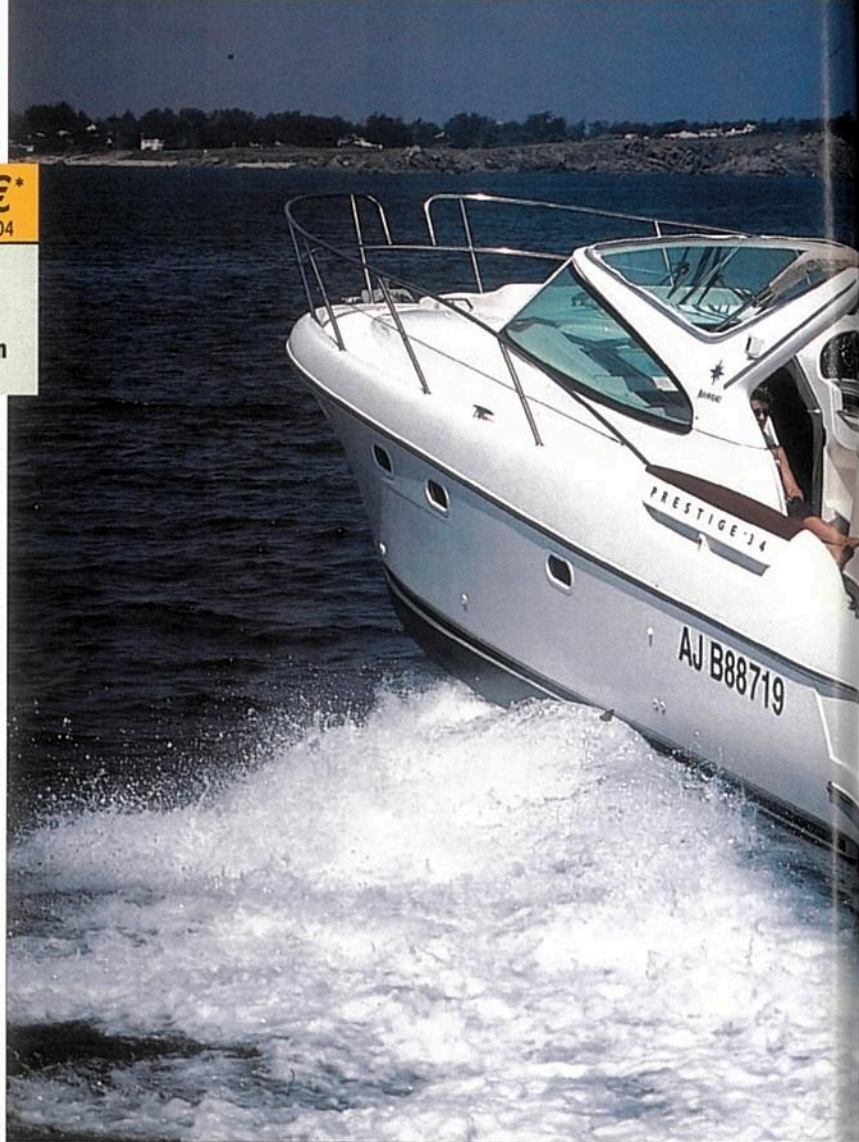
À l'intérieur, les emménagements se répartissent en une cabine avant très classique à lit double central ; sa porte à double battant dégage l'espace visuel vers l'avant. Située sous le poste de pilotage, la cabine transversale à lit double est la même que sur la Prestige 32. Entre ces deux belles cabines, le carré convertible, dont la banquette courbe voisine d'un peu trop près avec l'escalier de descente, se trouve un peu réduit. Mais il faut bien considérer que, sur une telle vedette, le carré principal est celui du cockpit, surtout dans la version hard-top. Le carré intérieur apparaît plutôt comme un coin repas, lorsque l'on vit à bord en croisière. À ce titre, la cuisine remplit bien son office. Son plan de travail et sa plaque de cuisson à trois feux permettent réellement de cuisiner. Avec une motorisation similaire Z-drive, les performances de la Prestige 34 sont flatteuses, nettement supérieures à celles de la 32 en raison de la transmission différente, d'un fardage moins important et d'un poids inférieur d'une tonne. Deux diesels de 285 ch assurent une vitesse maxi de 37 nœuds et une vitesse de croisière de 20 à 27 nœuds à un régime économique. Maniable et stable en route, le bateau est en outre sensible aux réglages de trim, ce qui permet d'adapter l'assiette à l'état de la mer. Une fois encore, l'influence du type de transmission sur le tempérament d'une carène se confirme. ■

* Prix au 15/06/2005

193 920 €*
avec 2 x 260 ch Volvo D4

Vitesse maxi
avec 2 x 285 ch
37 nœuds
Longueur **10,54 m**
Couchettes **2/4**

Avec son carré semi-circulaire déporté latéralement, le cockpit constitue le point fort de la Prestige 34. L'arceau et les montants du pare-brise de l'open annoncent le toit de la version Sport-Top.



Caractérist.

LE BATEAU EN QUELQUES CHIFFRES

- Longueur 10,54 m ● Largeur 3,63 m ● Poids 5,65 t
- Transmission Z-drive ● Puissance maxi 2 x 320 ch
- Carb. 700 l ● Cabines/couchettes 2/4 ● Cat. CE B/8 pers.
- Options Hard-top 6 450 €, passerelle hydraulique 8 815 €, chauffage à air pulsé 4 285 €, pack confort 5 255 €, pack électronique 4 140 €
- Prix 193 920 € avec 2 x 260 ch Volvo D4.

Le test Neptune

LES RÉSULTATS DE NOTRE ESSAI

Avec 285 ch Volvo KAD 300

Régime (tr/mn)	Vitesse (nœuds)	Conso. (l/h)	Rendement (milles/l)	Niveau sonore int/ext (dBA)
2 500	20,3	46	0,44	79
3 000	27,5	63	0,44	80
3 950	37	138	0,26	87

Temps de déjaugage : 6 secondes.
Régime de croisière : 3 000 tr/mn, soit 24 nœuds.
Autonomie : environ 310 milles à 24 nœuds.



Agrément de pilotage
Toit ouvrant
Équipement de cuisine



Visibilité entravée par le hard-top
Accès aux coffres de pont et aux moteurs

Comportement

★★★★★

Confort à bord

★★★★★

Performances

★★★★★

Finition

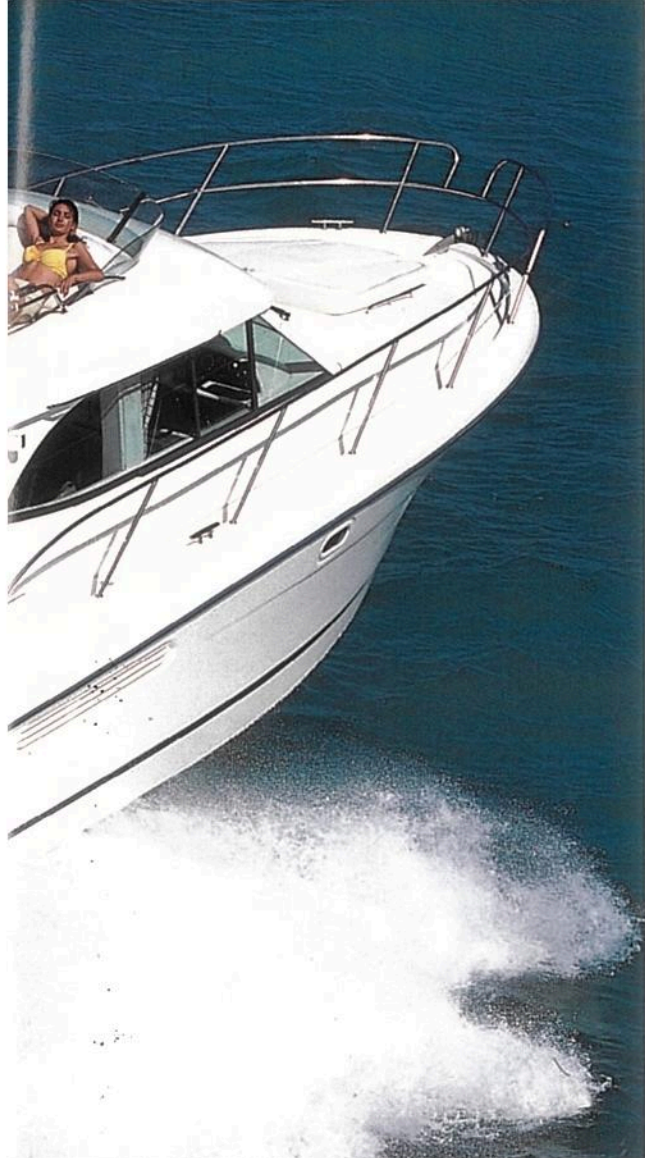
★★★

Manœuvrabilité

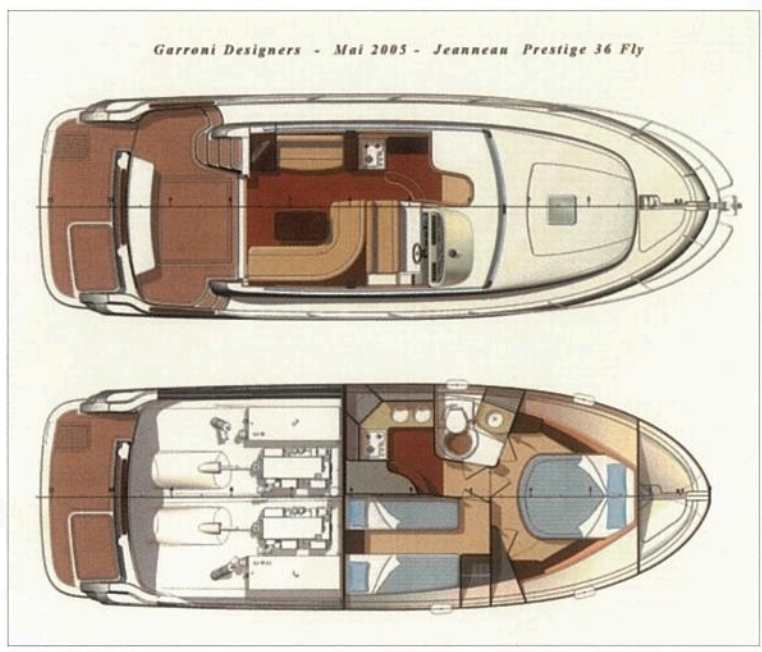
★★★★★

★ à revoir ★★ moyen
★★★ bien
★★★★ très bien
★★★★★ exceptionnel





Garroni Designers - Mai 2005 - Jeanneau Prestige 36 Fly



La cuisine surbaissée est attenante au carré. Les deux lits de la cabine invités sont convertibles en lit double.



Passavants dissymétriques et marches d'accès au fly facilitent la circulation. Bien dégagé, le cockpit dispose d'une banquette appuyée au tableau arrière.

En plus de son carré, le salon de pont comporte une banquette située entre un meuble de rangement et la cuisine placée en contrebas.

Concurrence...



Intermare 37 Fly
Lancée en 2003 puis optimisée en 2004, cette belle italienne de 11,90 m (légèrement plus longue que la Prestige) possède un fly très similaire. L'intérieur hérite d'une conception très tendance. Six personnes peuvent dormir à bord en se répartissant entre les deux cabines et le carré.
 • Long. 11,90 m • Larg. 3,85 m
 • Poids 9 t • Nb de cabines 2
 • Puissance maxi 2 x 370 ch
 • Prix 351 624 € avec 2 x 320 ch Yanmar.



Rodman 38
Grand classique de la gamme de vedettes à fly-bridge du constructeur espagnol, la 38 peut compter sur deux belles cabines doubles ainsi qu'un grand carré convertible. Si la ligne a, comme la Prestige 36, un peu vieilli, elle reste encore très compétitive, notamment au niveau du prix.
 • Long. 11,51 m • Larg. 3,91 m
 • Poids nc • Nb de cabines 2
 • Puissance maxi 2 x 370 ch Volvo • Prix 295 961 € avec 2 x 285 ch Volvo.

Prestige 36

Un espace accueillant

L'importante surface des vitres latérales limite visuellement l'impression de masse due aux superstructures, qu'affine également le prolongement du fly-bridge. Ce dernier y gagne d'autant plus en convivialité qu'un escalier le rend facilement accessible. Le cockpit, relativement court afin de laisser le maximum de place pour les emménagements intérieurs, accueille néanmoins une banquette arrière ; il communique avec la plate-forme arrière, située de plain-pied avec lui. À l'intérieur, règne une ambiance plutôt claire, où l'on a joué sur le contraste entre le blanc des sièges et des vaigrages et la teinte acajou foncé du mobilier et des cloisons. Les coussins bleus apportent une note de couleur à cette opposition marquée, qui est destinée à s'atténuer. C'est en effet un bois plus clair, qui sera mis en œuvre sur les prochaines unités. Dans le salon de pont, deux sièges amovibles contigus font face au carré, formé d'un canapé en L et d'une table. Au niveau du poste de pilotage biplace bien équilibré, accueillant aux instruments de navigation, deux marches permettent d'accéder à la cuisine, largement ouverte sur le salon.

Une tenue de route tout à fait fiable

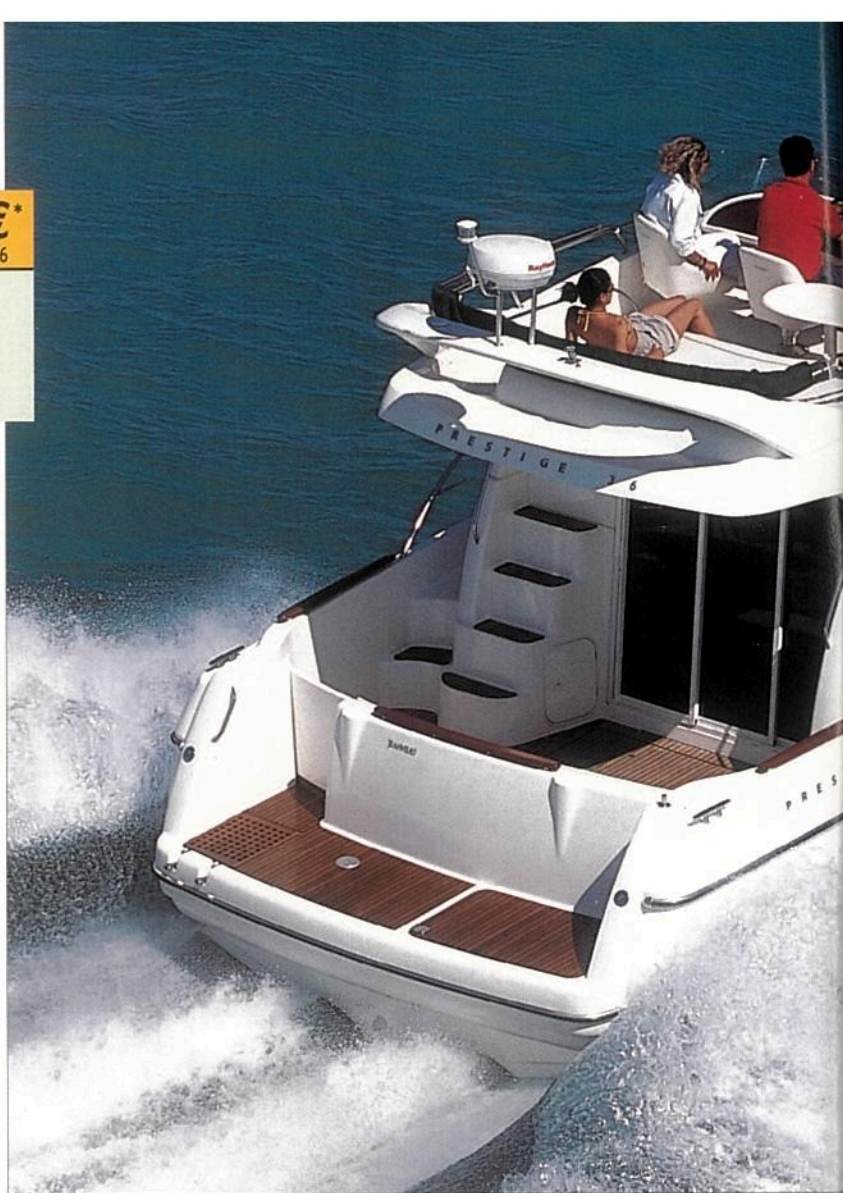
L'unique salle d'eau dispose d'un double accès, l'un dans la coursive, l'autre dans la cabine de propriétaire au lit double central, située dans la pointe avant. La seconde cabine, à lits séparés, est placée en longueur sous le poste de pilotage. La hauteur y est généreuse ; un élément central permet de réunir les deux lits. Avec deux diesels Volvo de 370 ch, la Prestige 36 fait preuve d'une bonne vivacité pour une vedette de ce type. Sa plage de régimes utiles est étendue puisqu'elle déjauge à moins de 14 nœuds et atteint 32,5 nœuds au régime maxi. La vitesse de croisière se situe entre 17 et 24 nœuds, associée à une bonne stabilité de route, tandis que la maniabilité au port facilite les manœuvres, bien aidées par les commandes électriques. Dans les courbes, le bateau se cale sans déraper ; sa sensibilité au vent de travers, liée à son fardage, impose le montage de flaps, qui facilitent la navigation par tous les temps. ■

• Prix au 15/06/2005

272 584 €*
avec 2 x 370 ch Volvo D6

Vitesse maxi avec 2 x 370 ch
32,5 nœuds
Longueur **11,13 m**
Couchettes **4 + 2**

Le fly-bridge est le véritable lieu de vie en plein air de la Prestige 36. Poste de pilotage, carré et solarium s'y côtoient. On ne le quittera que pour retrouver l'ombre du cockpit qu'il surplombe.



LE BATEAU EN QUELQUES CHIFFRES

- Longueur 11,13 m ● Largeur 3,84 m ● Poids 7,8 t
- Transmission ligne d'arbre ● Puissance maxi 2 x 370 ch
- Carburant 800 l ● Cabines/couchettes 2/4 + 2 ● Cat. CE B/9 personnes
- Options Passerelle hydraulique 8 820 €, chauffage à air pulsé 4 285 €, pack confort 8 705 €, pack électronique 6 020 €
- Prix 272 584 € avec 2 x 370 ch Volvo D6.

Le test Neptune LES RÉSULTATS DE NOTRE ESSAI

Avec 285 ch Volvo KAD 300

Régime (tr/mn)	Vitesse (nœuds)	Conso. (l/h)	Rendement (milles/l)	Niveau sonore int/ext (dBA)
2 000	20,6	140	0,45	78
2 500	29	106	0,55	77
2 700	32,5	60	0,69	76

Temps de déjaugage : 10,5 secondes.
Régime de croisière : 2 200 tr/mn, soit 24 nœuds.
Autonomie : 230 milles environ à 24 nœuds de moyenne.



Comportement marin
Facilité de manœuvre
Conception des emménagements
Insonorisation



Cockpit en teck optionnel
Absence de chaumards
Accès aux moteurs
Pas de flaps d'origine

Comportement

★★★★

Confort à bord

★★★★

Performances

★★★★

Finition

★★★★

Manœuvrabilité

★★★★

★ à revoir ★ moyen
★★ bien
★★★★ très bien
★★★★★ exceptionnel



Prestige 46

Le bateau amiral

Plus élancée que ses sœurs de gamme en raison de sa longueur plus importante, la Prestige 46 en reprend cependant le style général. L'originalité de la silhouette réside dans la superposition des vitrages latéraux étirés en longueur, apparemment inspirés, mais finalement d'assez loin, par l'esthétique italienne. Une retenue semblable dans la recherche d'un design original marque l'intérieur très ouvert, qui reprend les mêmes éléments de décoration que les autres Prestige : larges surfaces blanches de skaï et de contre-moulage, sur lesquelles tranchent des panneaux de bois, dont le moins heureux est bien celui qui sépare, de chaque côté, les deux vitres latérales superposées. Le merisier futur sautera sans doute moins aux yeux que l'actuel acajou foncé.

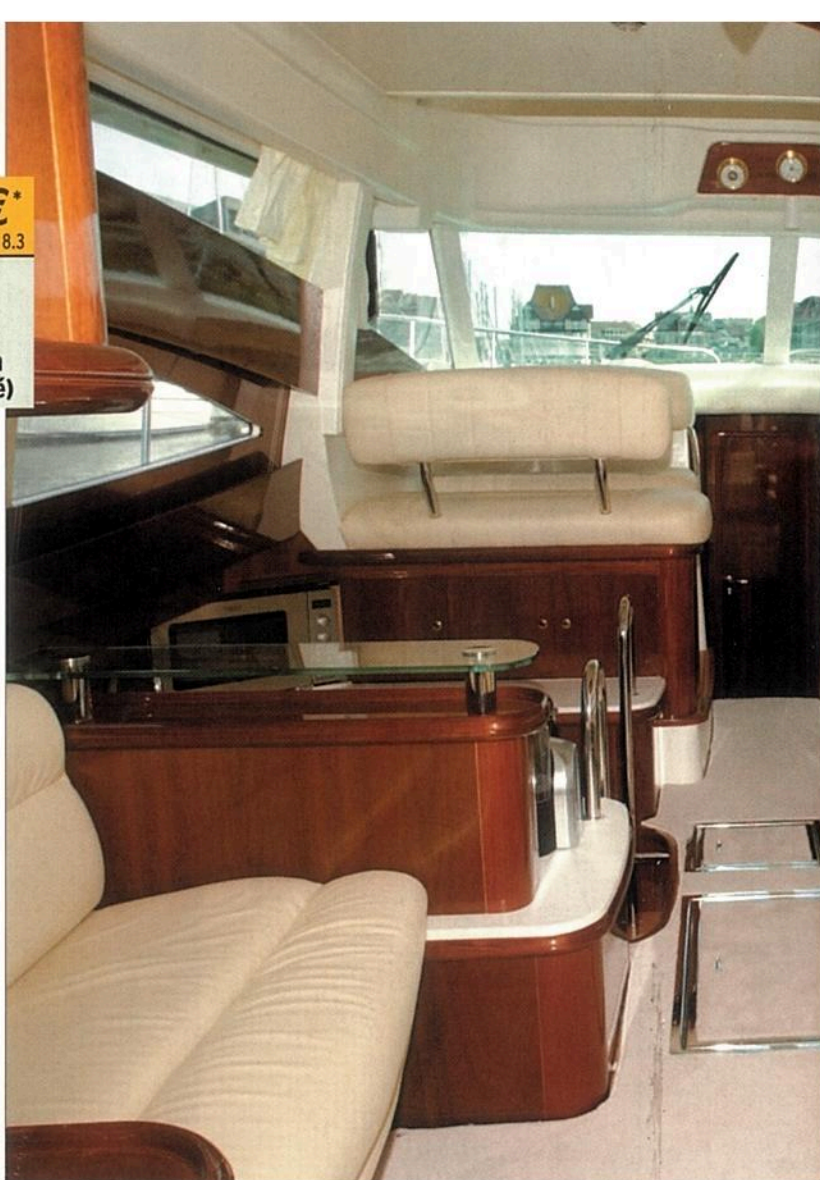
Les aménagements sont rationnels

Le panneau de bois, encastré dans le plafond et qui supporte des halogènes, les poignées de portes et les robinets garnis d'incrustations dorées, la cloison de coursive ornée de petits miroirs carrés, biseautés et juxtaposés, apportent à la décoration un ton que chacun définira selon sa sensibilité. Il n'en reste pas moins que la conception rationnelle de la Prestige 46 traduit l'expérience de Jeanneau dans le domaine de la vedette marine. La circulation est efficace tant vers l'avant que vers le fly-bridge. De même, l'intérieur est un modèle d'agencement de l'espace. Le salon de pont intègre, en léger contrebas, une grande cuisine en U située entre un canapé, faisant face au vaste carré, et un coin repas surélevé faisant pendant, vers l'avant, au poste de pilotage. Vers l'avant, la coursive ouvre sur deux cabines invités de largeur inégale, la plus large disposant d'un lit double et d'un accès direct à l'une des deux salles d'eau. La seconde salle d'eau est réservée à la grande cabine de propriétaire située à l'avant. Avec deux diesels de 480 ch, la Prestige 46 dépasse les 31 nœuds et croise entre 21 et 25 nœuds. Sa carène aux formes pleines ne manifeste pas une extrême douceur dans la mer mais s'y comporte bien, sans mouiller et en affichant une bonne stabilité de route. ■

**490 774 €*
avec 2 x 500 ch Cummins 8.3**

Vitesse maxi
avec 2 x 500 ch
32,5 nœuds
Longueur **14,46 m**
Couch. **7 + 2 (carré)**

La place ne manque pas dans le salon de pont, qui comprend une cuisine surbaissée, face au carré, et un coin repas symétrique au poste de pilotage.



Le test Neptune

LE BATEAU EN QUELQUES CHIFFRES

- Long. 14,46 m ● Larg. 4,34 m ● Poids 12,5 t ● Transm. ligne d'arbre ● Puissance maxi 2 x 480 ch ● Carb. 1 530 l
- Cab./couch. 3/7 + 2 (carré) ● Cat. CE B/12 pers.
- Options Passerelle hydraulique 8 995 €, climatisation carré + cabines 16 115 €, pack confort 13 105 €, pack électronique 8 845 €
- Prix 490 774 € avec 2 x 500 ch Cummins 8.3 diesel.

LES RÉSULTATS DE NOTRE ESSAI

Avec 2 x 480 ch Volvo TAMD75 diesel

Régime (tr/mn)	Vitesse (nœuds)	Conso. (l/h)	Rendement (milles/l)	Niveau sonore int/ext (dBA)
2 000	21,7	100	0,22	69/77
2 250	25,5	120	0,21	74/77
2 650	31,5	196	0,16	76/79

Temps de déjaugage : 9 secondes.
Régime de croisière : 2 000 tr/mn, soit 21,7 nœuds.
Autonomie : 320 milles environ à 22 nœuds.



Performances
Manœuvrabilité
Confort
Hauteur sous barrots
Fly-bridge



Étroitesse de l'une des deux cabines invités
Absence de four classique
Quelques détails de finition

Comportement

★★★★

Confort à bord

★★★★

Performances

★★★★

Finition

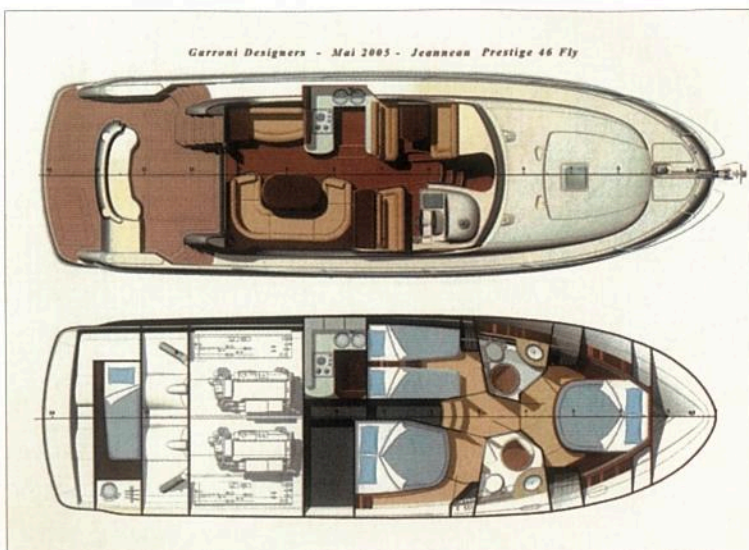
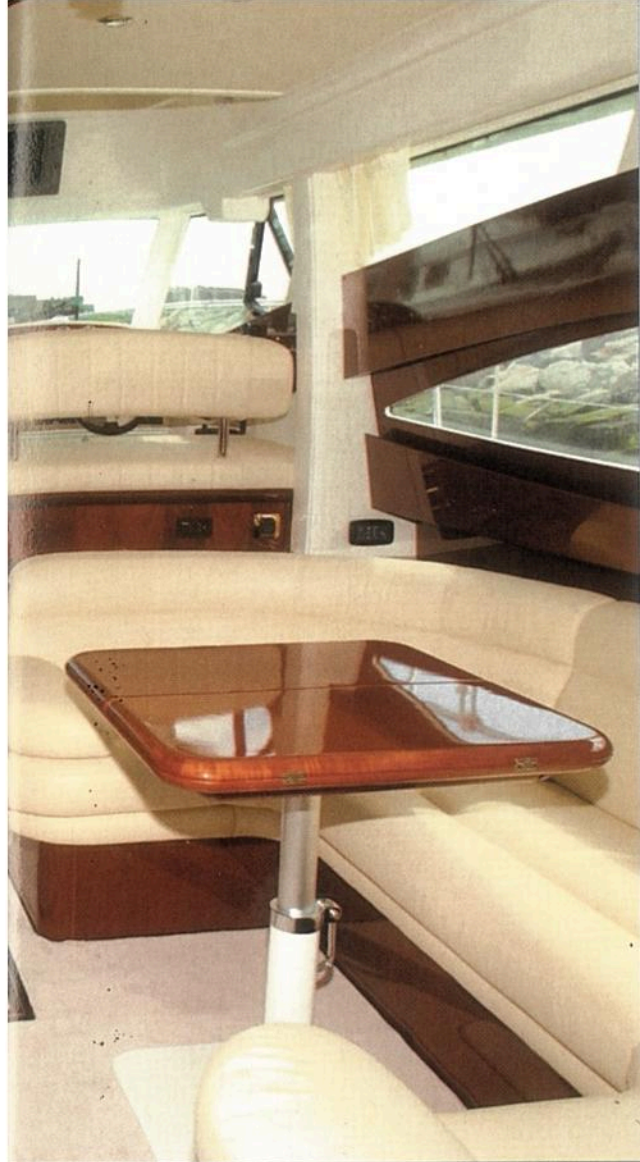
★★★

Manœuvrabilité

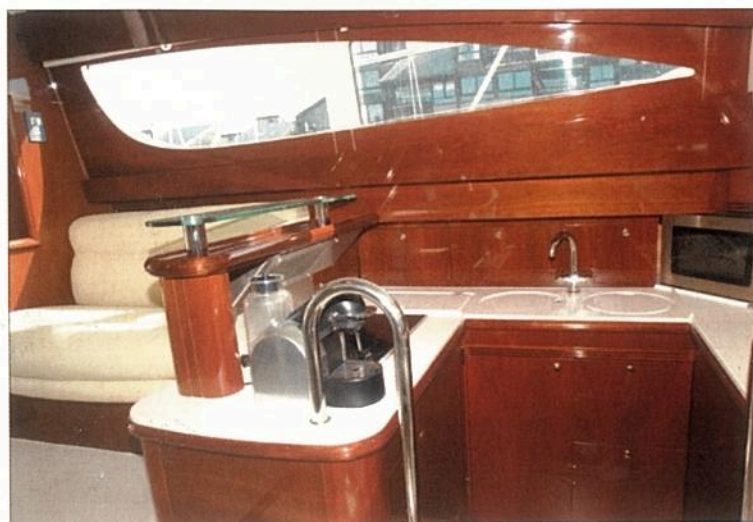
★★★★

★ à revoir ★★ moyen
★★★ bien
★★★★ très bien
★★★★★ exceptionnel

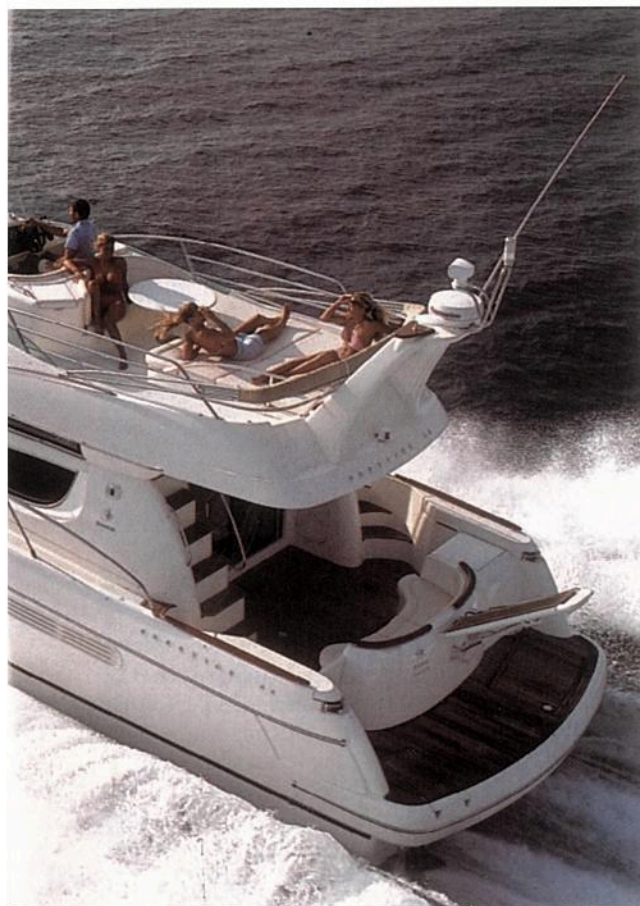




La partie avant est dévolue aux trois cabines, dont deux disposent d'un lit double. La cabine avant bénéficie pour elle seule de l'une des deux salles d'eau.



La cuisine en U est bien équipée et dispose de nombreux rangements. On peut s'y caler par mauvais temps en tendant une sangle entre ses deux poignées de maintien.



La silhouette de la 46 diffère quelque peu de celle des autres Prestige par le dessin de ses vitres latérales, mais la disposition du plan de pont reste la même. Le fly-bridge est très vaste.

Concurrence...



Sealine T47

Le constructeur anglais a lancé la T47 en 2000, deux ans avant la Prestige 46. Elle s'illustre par un agencement de timonerie moins symétrique. Elle dispose d'une version luxe avec deux cabines doubles ou trois cabines (version standard), auxquelles s'ajoute un poste d'équipage à l'arrière.

• Long. 14,26 m • Larg. 4,30 m
 • Poids 13 t • Nb de cabines 2 + 1 (marin) • Puissance maxi 2 x 480 ch • Prix 576 470 € avec 2 x 480 ch Volvo diesel.



Ferretti 460

C'est le nec plus ultra de la vedette à fly de 14 m. Les prix sont tirés vers le haut mais cela se justifie par une finition impeccable et par l'utilisation de matériaux supérieurs. Lancée en septembre 2003, la 460 se caractérise par son carré et sa dinette surélevée face au poste de pilotage.

• Long. 14,35 m • Larg. 4,34 m
 • Poids nc • Nb de cabines 2 + 1 (marin) • Puissance maxi 2 x 480 ch • Prix 657 000 € en 2004 avec 2 x 480 ch Volvo.

Créateur de Prestige

On lui doit la gamme Prestige, Leader, quelques Cap Camarat et Merry Fisher. Vittorio Garroni, l'inventeur du style Jeanneau, est italien et imprime sa marque depuis plus de vingt ans sur la production de l'un des plus grands chantiers français. Il nous parle de son travail et des futures Jeanneau Prestige 42 et 50 S.

Texte Antoine Berteloot - Photos Stéphane Gendre



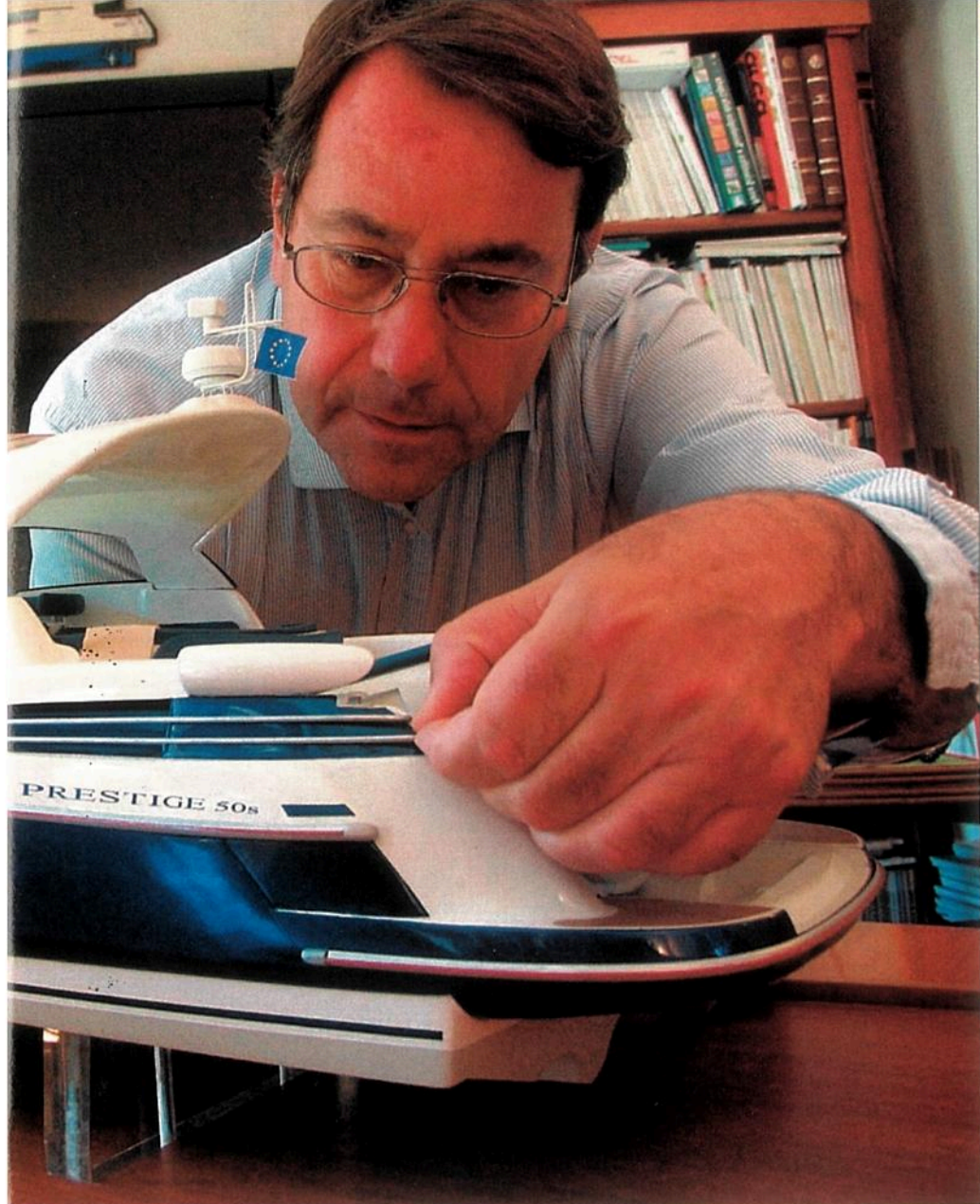
Au cœur de la cité historique de Gênes, à quelques pas du port, Vittorio Garroni nous reçoit dans une ancienne et vaste demeure bourgeoise bordée de jardins, où est installé son cabinet. À peine rentré de l'université, où il dirige le département de design nautique qu'il a fondé, il évoque ses premiers pas en France. «Je suis architecte civil de formation, mais aussi et surtout passionné par la mer et les bateaux. Alors que tous les garçons de mon entourage admiraient des footballeurs ou d'autres sportifs, mon idole à moi était Michel Dufour. C'est ma référence. J'allais spécialement au salon nautique de Gênes pour le voir.» Il envoie naturellement ses premiers croquis à Michel Dufour, qui prépare une série de grands voiliers, les Maxi 88, au chantier CIM de La Rochelle. Le courant passe entre les deux hommes, et Vittorio Garroni prend en charge



La collaboration avec Jeanneau occupe 99% de l'activité du cabinet. Autour de Vittorio : son fils Camillo (à sa droite) et Mauro Pascazzi, les deux concepteurs des nouvelles Prestige.

le pont ainsi que la conception intérieure des bateaux. Onze unités seront construites. Mais l'époque est difficile et le chantier Dufour ferme. À deux pas de La Rochelle, aux Herbiers, en Vendée, Jeanneau est une entreprise prospère et bien assise avec 1400 employés et une large gamme motonautique (Leader,

Estéou, Cap Camarat, Merry Fisher). Michel Richard, le Pdg, et Michel Rousse, le patron du département motonautique, anticipent l'importance du design et de la créativité pour les bateaux actuels et futurs. Nous sommes en 1986. Vittorio Garroni a trouvé une famille qu'il ne quittera plus. Le premier bateau, né de la colla-



Dates clés

Vittorio Garroni

1947 : naissance en Italie.

1971 : diplôme d'architecte civil, université de Rome.

1975 : ouverture avec Musio Sale du cabinet Garroni Progetti SRL.

1975 : premier bateau de série pour OMC, construit au chantier Italler Ilver.

1985 : première collaboration avec Michel Dufour pour les Maxi 88 (voiliers).

1987 : début de la collaboration avec le chantier Jeanneau.

1989 : sortie du Jeanneau Prestige 41, premier d'une longue série.

1990 : au chantier Mitsubishi, aménagements intérieurs du *Crystal Harmony*, premier paquebot de 230 mètres construit au Japon depuis la dernière guerre.

2005/2006 : sortie des Prestige 42 et Prestige 50 S.

collaboration entre le bureau d'études et l'architecte italien, est la Prestige 41. Ironie du hasard, 41 unités seront produites en un an, une performance à l'époque. Mais l'arrivée d'un nouveau partenaire change la donne. Norberto Ferretti (l'actuel patron du groupe Ferretti) entre au chantier Jeanneau et donne le nom de Yarding Yacht à toute la gamme croisière. La Prestige 41 devient la Yarding Yacht 42, bientôt suivie par la Yarding Yacht 27.

1995 : Jeanneau intègre Bénéteau

En 1990, la première guerre du Golfe porte un rude coup à la plaisance hexagonale ; Jeanneau tourne au ralenti. Ce sont les années noires du nautisme. La direction du chantier change de main jusqu'à sa reprise par le groupe Bénéteau, en 1995. De nouveau sur les rails, Jeanneau poursuit sa collaboration avec Garroni sous

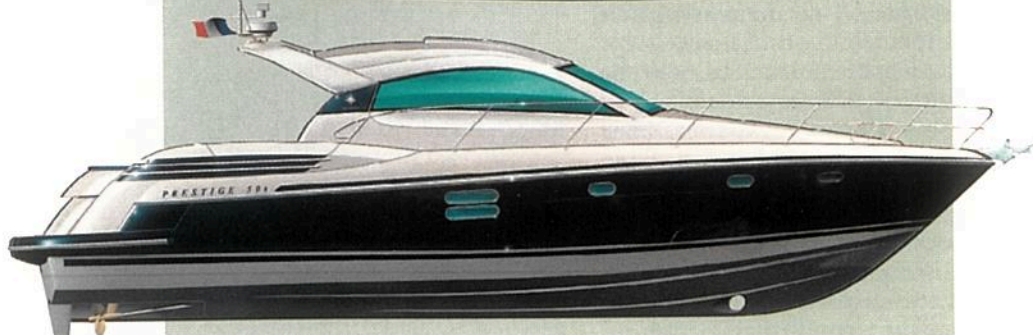
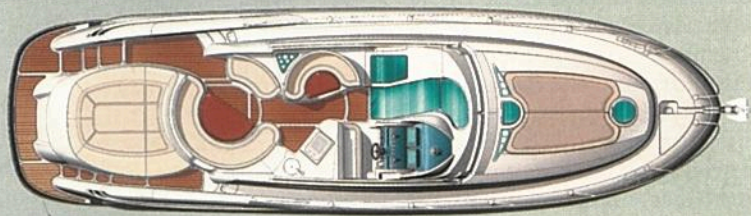
Vittorio Garroni devant la maquette de la Prestige 50 S, le dernier-né de la gamme Jeanneau. Malgré l'informatique et les données numériques, une maquette reste un excellent moyen de visualiser la globalité d'un futur bateau.

Jeanneau Prestige 50 S

Le chantier voulait un bateau plus grand, plus puissant et sportif dans la gamme Prestige, pour se battre à armes égales avec les meilleures productions

italiennes ou anglaises. L'immense garage accepte une annexe semi-rigide de 3,80 m ou un jet ski trois places. Le hard-top rigide ouvrant est breveté.

- Longueur 15,20 m
- Largeur 4,34 m
- Déplacement 12 t
- Couchages 4/6
- Cabines 2/3
- Puissance nc



Prestige 41, le premier bateau design

La Prestige 41 (12,40 m) est le premier bateau issu de la collaboration entre Vittorio Garroni et le chantier Jeanneau. Mis à l'eau en 1989, ce bateau est le premier à avoir bénéficié de l'apport d'un designer extérieur au chantier. Motorisé à l'origine avec 2 x 250 ch en Z-drive, il passera ensuite à 2 x 375 ch. Parmi les innovations, on note la construction en sandwich balsa renforcée de Kevlar, et, à l'intérieur, l'utilisation de l'Alcantara pour les coussins (ce qui a fait hurler les puristes !). La version fly-bridge sera baptisée Yarding 42. Les aménagements comportent 2 ou 3 cabines pour 4 à 6 vrais couchages. En 1989, le prix du bateau en version open avec 2 x 250 ch était de 1 574 000 F. Il se négocie aujourd'hui aux alentours de 80/100 000 €.



qui est énorme – et sans toucher à la carène. Par ailleurs, nous avons modélisé les passavants. En constatant que le corps humain est plus large au niveau des fesses que des pieds, nous avons réduit la largeur des passavants et donné une forme arrondie au côté de la timonerie, en dessous du niveau du postérieur d'un individu moyen. Cet arrondi offre plusieurs avantages : il permet de gagner du volume dans le carré, tout en laissant une largeur suffisante pour les passavants. Autre exemple, la console de pilota-

ge, particulièrement complexe à concevoir : elle doit être esthétique, ergonomique et utilisable par des individus de taille différente, sans oublier ses coûts de fabrication et sa faisabilité industrielle. Pour aboutir au résultat final, nous avons réalisé à peu près 60 modèles différents. Mais bien entendu, tout se fait en collaboration avec le chantier, et nous communiquons par e-mail plusieurs fois par jour avec le bureau d'études. » L'autre réalisation du cabinet Vittorio Garroni est la Prestige 50, un open

Ce dessin est un autre concept-boat qui ne verra sans doute jamais le jour. Mais la recherche technique et esthétique est un exercice indispensable aux métiers d'architecte et de designer.

sport avec hard-top ouvrant, toujours dans le style particulier de la gamme. « Cela fait longtemps que nous travaillons sur ce projet, mais il avait été mis en sommeil, car le Sun Odyssey 54 DS (un voilier) avait tellement de succès qu'il occupait toute la place dans l'atelier. Cette phase de léthargie nous a permis de retravailler un peu le bateau. La coque est un peu plus longue qu'à l'origine. Le hard-top ouvrant en toile a été remplacé par une vitre fumée rigide, mise au point spécialement pour nous par Bezenzoni, et le garage à bateau peut accueillir une annexe rigide de 3,80 m ou un jet ski 3 places. » La Prestige 50 sera présentée au public au début de l'année 2006.

Des open aux paquebots

Jeanneau occupe à peu près 99% du temps de travail du cabinet, ce qui n'empêche pas l'équipe de répondre à d'autres sollicitations comme la réfection de grands paquebots de croisière, ou de travailler sur des « concept-boats », qui stimulent la créativité. Aujourd'hui, Vittorio Garroni s'est mis légèrement en retrait au profit de son fils Camillo, mais il garde toujours un œil décisionnaire sur les projets et, surtout, un enthousiasme intact... ■

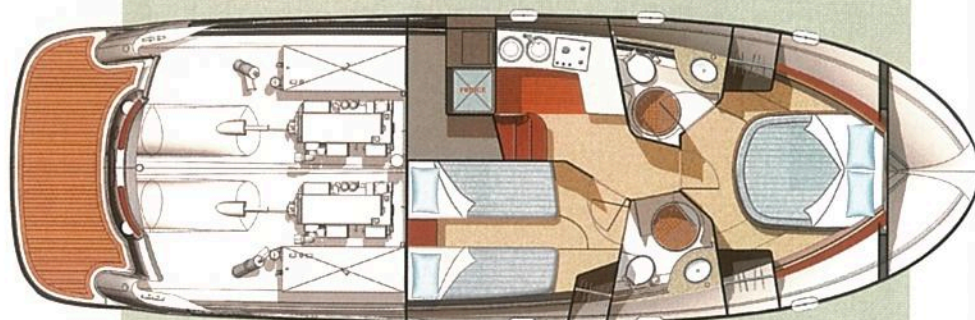
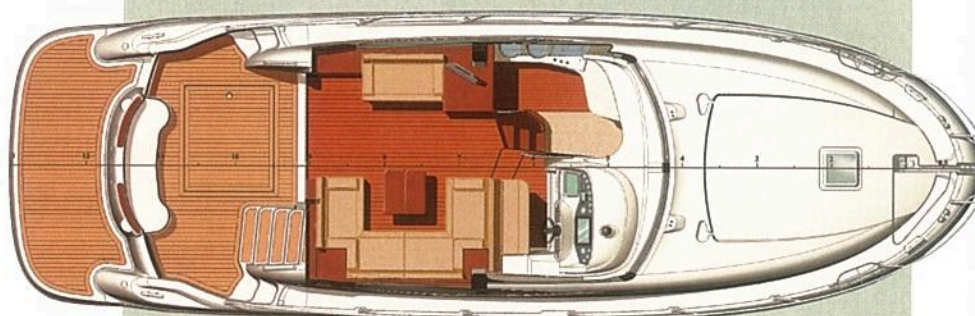


► l'impulsion de Jean-François de Prémoré, directeur du chantier. La gamme Leader est relancée, ainsi que les Prestige, les Cap Camarat et les Merry Fisher. «Jean-François de Prémoré m'a fait un immense plaisir en changeant le nom de la Leader 36 pour celui de Prestige 36», précise Garroni. «On avait tellement travaillé, tellement donné d'énergie pour faire la première Prestige 41 et la Yarding 27 (ex-Prestige 27)... C'était un beau cadeau ! En plus, il y avait un esprit de corps fantastique entre les ingénieurs, le bureau d'études, les ouvriers et nous-mêmes. Aujourd'hui encore, l'équipe est excellente, avec une très haute technologie derrière».

Inspiration USA pour la Prestige 42

Le temps a passé. C'est une équipe de huit personnes qui travaille désormais au cabinet autour de Vittorio, dont son fils Camillo et Mauro Pascuzzi, responsables des deux prochaines Prestige 42 et 50. La technique a également évolué : le travail se fait sur ordinateur par CAO. Mais la curiosité et l'esprit de recherche sont toujours présents : «Avec Jean-François de Prémoré et Bruno Cathelin (direction du groupe Bénéteau), nous visitons souvent les salons étrangers pour voir ce qui se fait ailleurs et, pourquoi pas, prendre des idées. C'est ainsi que nous avons défini le concept "Wide Body", largement utilisé par les Américains, en visitant notamment les bateaux Carver (le "Wide Body" est l'utilisation optimale du volume de la coque et du pont pour obtenir un espace intérieur maximum). La nouvelle Prestige 42, qui sera présentée à la rentrée, a été entièrement refaite en partant de ce principe. Nous avons déjà dessiné le bateau, mais, en rentrant des États-Unis, nous avons tout jeté et recommencé à travailler.» Si, apparemment, la nouvelle Prestige 42 s'inscrit dans le droit fil des autres unités de la gamme, de nombreux détails font d'elle un bateau innovant, comme l'explique Vittorio. «Sur la 42, nous avons relevé le liston de quelque 20 cm par rapport à la Prestige 46. Cette augmentation a permis de gagner 3 cm de chaque côté – ce

La 42 «Wide Body»



- Longueur 13,36 m ● Largeur nc ● Déplacement 11 t ● Puissance 2 x 580 ch
- Carburant 1 200 l ● Cabines 2 ● Couchages 6 ● Catégorie CE B/10 personnes



Tout en gardant l'esprit classique et marin de la gamme, la Prestige 42 représente une nette amélioration par rapport à la 46. La surélévation du liston de 20 cm a fait gagner 6 cm sur la largeur des emménagements. C'est le concept «Wide Body», inspiré des productions américaines.

L'étude de ce concept-boat portait essentiellement sur le pare-brise coulissant du fly vers le poste de pilotage. Mais, en feuilletant une revue japonaise, Vittorio Garroni s'est aperçu que l'idée était déjà exploitée. «On n'invente rien», confesse-t-il en riant.

