

provate
per voi *Prestige 750*

Prestige, I suppose...

Tre anni di progettazione da parte dello **studio Garroni**, una **carena** tutta nuova e la costruzione interamente in **infusione** in Italia, a **Monfalcone**. È la **NUOVA ammiraglia** del cantiere francese

di **Niccolò Volpati**



22,58 m

provate
per voi **Prestige 750**

Il salone a vista è un open space, ma le aree sono razionalmente divise. Verso poppa la zona pranzo e la cucina, a centro barca l'area living e verso prua la postazione di guida interna che dispone anche di un portellone elettrico che consente l'accesso diretto ai passavanti di sinistra.

Per accedere al molo dei mega e giga yacht si entra dal palazzo del cinema sulla Croisette e si prende a sinistra. Siamo a Cannes, non c'è il festival del cinema e nemmeno il red carpet. C'è però un buttafuori dall'aria cattiva, spalle larghe e auricolare con microfono. È il perché il palazzo del cinema ospita una fiera di moda. Ci dice che non possiamo passare, non siamo autorizzati. Noi proviamo a

spiegargli che non ci interessa il palazzo del cinema e nemmeno le collezioni autunno/inverno 2015. Vorremmo solo passare per arrivare al molo dove si tiene il meeting Jeanneau - Prestige. Niente da fare, dobbiamo circumnavigare. Quando finalmente siamo in vista del molo, è ormeggiato all'inglese il nuovo Prestige 750. C'è il pienone, ma riusciamo comunque a salire a bordo. Ci accoglie Andrea Cragnotti di Jeanneau Italia e ci spiega che il Prestige 750 è stato costruito con la tecnica dell'infusione sia dello scafo, sia della coperta, nello stabilimento di Monfalcone di Monte Carlo Yachts. Il gruppo, del resto è lo stesso. A bordo c'è anche Camillo Garroni che ci racconta i tre anni di lavoro che il suo studio ha impiegato per sviluppare il progetto. Proviamo a interrogarlo sul rapporto con il cantiere costruttore, cioè Monte Carlo Yachts. La bocca è cucina, anzi la risposta è diplomatica e di circostanza, mentre le espressioni del volto lo tradiscono. È vero che Monte Carlo e Prestige hanno lo stesso

proprietario, però è facile intuire che a Monfalcone non fossero proprio entusiasti di realizzare una barca che è più o meno una loro diretta concorrente. Cragnotti e Garroni ci fanno da ciceroni per poi lasciarsi andare in giro a briglia sciolta. Abbiamo così modo di apprezzare il lavoro e la cura impiegati per realizzare il layout di interni e coperta. I metri a disposizione non sono pochi, lo scafo, infatti, misura poco più di venti metri, ma in ogni caso non ci sono sprechi e tutto è stato sfruttato al meglio. La cabina armatore è sul ponte principale a tutto baglio. Ottima la vista, lo spazio a disposizione e la privacy. Gli accessi per gli ospiti e l'armatore, infatti, sono separati. Ottima anche la silenziosità perché è distante dalla sala macchine. Poco rumore, quindi, ideale per rilassarsi anche durante un lungo trasferimento, magari notturno. Il ponte inferiore ospita la cabina vip e due gemelle con letti paralleli.

➤ **Durante il test i decibel a tutto gas erano appena 71, a velocità di crociera addirittura 66. Segnale di un ottimo lavoro.**

L'abitabilità è notevole in tutti i locali, bagni e cabine, perché si aggira intorno ai due metri di altezza. Il pozzetto ha un divano lineare e un grande tavolo da pranzo. A prua c'è il prendisole e un divanetto lineare che si affaccia proprio sulla zona dedicata all'ormeggio. Sul fly, un altro prendisole, l'area living, il mobile bar e la seconda postazione. A ulteriore dimostrazione della cura nei dettagli ci sono le grandi volumetrie di vani e gavoni. Sul fly, sotto il prendisole c'è posto per le zattere autogonfiabili, mentre quello di prua sul ponte principale nasconde un enorme gavone dove riporre tutti i parabordi. A poppa c'è la piattaforma abbattibile che misura poco meno di 1,5 metri per 4,8 di larghezza. È spaziosa e ha



provate per voi **Prestige 750**

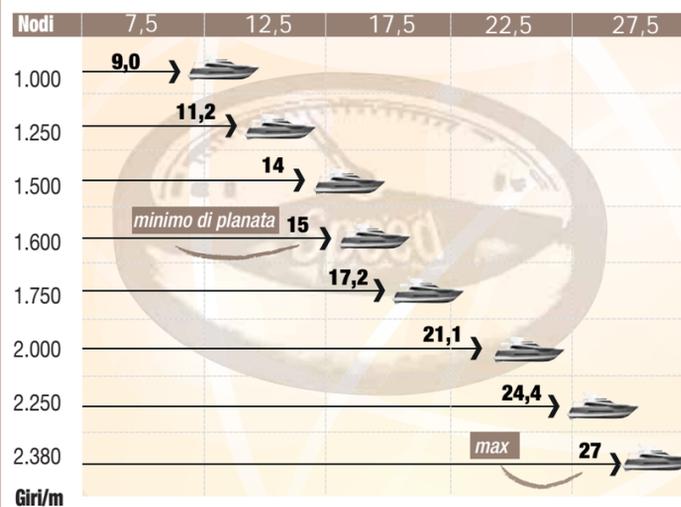
Le prestazioni e la scheda

Velocità max	Autonomia vel. crociera mn	Rapporto peso potenza kg/cv	Rapporto lung./larg.	Portata persone max
27	320	20	3,66	16

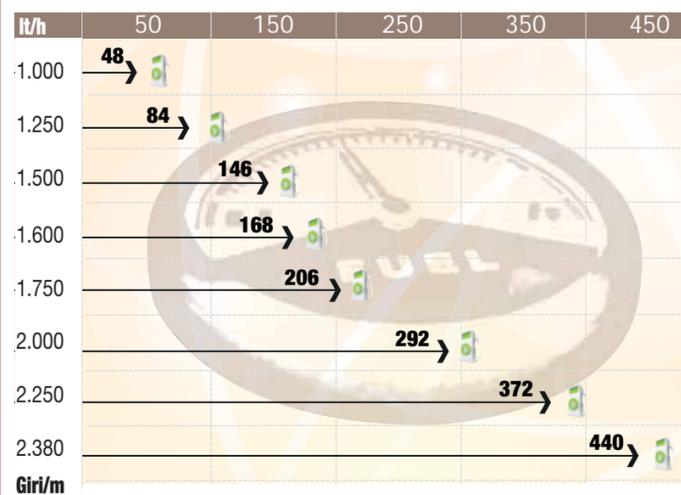
➔ Condizioni della prova

Località	Cannes (Francia)	Mare	20 cm di onda
Persone a bordo	15	Gasolio imbarcato	2.200 litri
Vento	10 nodi	Acqua a bordo	800 litri

Velocità in nodi



Consumo totale



Costruttore Jeanneau, importato da Jeanneau Italia, Via Giacomo Trevis 88, 00147 Roma, tel. 06.83087711, info@jeanneau.it, www.jeanneau.it
Progetto J&J Design, Garroni Design, JP Concepts
Scafo Lunghezza fuori tutto 22,58 m • lunghezza scafo 20,74 m • lunghezza al galleggiamento 18,09 m • larghezza 5,46 m • larghezza al galleggiamento 4,87 m • lunghezza piattaforma di poppa 1,46 m • pescaggio 1,59 m • deadrise 14° • dislocamento a secco 41.400 kg • dislocamento a pieno carico 48.000 kg – capacità serbatoi carburante 4.400 litri • serbatoi acqua 840 litri – serbatoi acque nere 300 litri • serbatoi acque grigie 300 litri – 4+1 cabine • 8+2 posti letto • 3+1 bagni • 16 persone trasportabili

Motori 2x1.200 cv Man V8 • potenza 1.200 cv (882 kW) • 8 cilindri a V 90° • 4 valvole per cilindro • iniezione diretta Common Rail • cilindrata 16,16 litri • regime di rotazione massimo 2.300 giri/minuto • peso a secco 1.875 kg
Misure Larghezza portellone di accesso in dinette 143 cm • altezza nel salone 193 cm • divanetto a U nel salone 133x201x138 cm • cucina a L 197x152 cm • tavolo da pranzo 75x160 cm • seduta timoniere 109 cm • altezza cabina armatore 218 cm • cuccetta 200x160 cm • altezza sopra il letto 164 cm – altezza bagno armatore 198 cm • larghezza accesso area notte 51 cm • altezza cabina ospiti con letti paralleli di dritta 198 cm • cuccetta 196x72 cm (ciascuna) • altezza cabina ospiti con letti paralleli di sinistra 198 cm • cuccetta 196x72 cm (ciascuna) • altezza bagno ospiti 203 cm • altezza cabina Vip 197 cm • cuccetta 200x160 cm • altezza sopra il letto 140 cm • altezza bagno Vip 199 cm • tavolo in pozzetto 180x80 cm • divanetto lineare in pozzetto 280 cm • larghezza passavanti laterali 46 cm • prendisole di prua 213x218 cm • divanetto lineare di prua 213 cm • piattaforma di poppa 155x480 cm



Giri gr/mn	Velocità nodi	Consumo l/h	dbA plancia	dbA cab. armatore
600	6,0	8	54	53
1000	9,0	48	55	55
1250	11,2	84	56	57
1500	14,0	146	60	60
1600	15,0	168	61	62
1750	17,2	206	62	63
2000	21,1	292	65	66
2250	24,4	372	67	68
2380	27,0	440	71	71

una portata di 600 kg in modo da poter ubicare un altro tender o una moto d'acqua. Dalla piattaforma di poppa si accede anche alla cabina equipaggio. Abitabilità e comfort sono stati democraticamente estesi anche a loro. La cabina, infatti, è ampia e dotata di un bagno privato ed è fornita di aria condizionata. Non rimane altro da fare che mollare gli ormeggi e testare le prestazioni offerte dai due Man da 1.200 cv ciascuno. Esiste anche una versione leggermente depotenziata. Sono sempre Man e sempre V8 ma con 1.000 cv di potenza. Le operazioni vanno un po' a rilento. A bordo, come detto in precedenza, c'è la ressa delle grandi occasioni per questa anteprima. Ci sono anche gli americani di Boatstest.com con diverse telecamere al seguito. L'attesa non sarà poi così snervante. Quelli di Boatstest sono un mito. Mi sono venuti gli occhi rossi a furia di vedere le loro prove di barche su youtube. Giornalisti ultracompetenti con alle spalle curriculum di capitani di lungo corso che arrivano a bordo ultra accessoriati. Appena salgono per il test applicano l'inclinometro per verificare in navigazione l'assetto della barca. Mi metto a osservarli al lavoro. Dopo pochi minuti il mito inizia a incrinarsi per poi sbriciolarsi definitivamente. I giornalisti ultracompetenti sono circondati da telecamere manco fossero dei divi del cinema sul red carpet. E si mettono in posa come loro! Passano una dozzina di minuti a guardare fuori dall'oblò della cabina armatoriale con sguardo languido e sdolcinato mentre l'operatore gli fa un primo piano strettissimo. Si preoccupano di mettersi a posto la chioma tra un'inquadratura e l'altra. Non so se hanno l'inclinometro, ma io non lo vedo. Una velina che si fa i selfie in Costa Smeralda con il vip di turno ha un ego meno sviluppato dei supergiornalisti di Boatstest. La pazienza, non solo la mia, è messa a dura prova. Ehi guys (si fa per dire vista l'età) siamo qui per testare il Prestige 750 o per girare una soap opera? Alla decima scheda di memoria sostituita nella videocamera, ci dicono, finalmente, che possiamo distanziarci dalla banchina. Non c'è molta onda, ma il traffico nel golfo di Cannes è tanto come al solito. Non di rado, quindi, incrociamo la scia di altre barche che ingrossano le onde prodotte dal vento. Il comportamento della carena sembra buono. È vero che siamo pesanti perché a bordo siamo in 15, al limite del consentito, visto che è omologata per 16 persone e con mezzo serbatoio di gasolio e il pieno d'acqua, ma non sembra proprio soffrire il beccheggio. L'angolo di deadrise di 14° e la scelta di posizionare la cabina armatoriale sul ponte principale anziché in basso con le altre, consente di avere una V di prua più accentuata. Il layout interno non si rivela solo piacevole e studiato per sfruttare al meglio gli spazi, ma anche pensato per accrescere il comfort in navigazio-

Principali optional

Stabilizzatore giroscopico • bimini sul fly • parabrezza con soft top a comando elettroidraulico • rivestimento in teak del fly • elica di poppa • gruetta per il tender da 500 kg • cantinetta dei vini • ice maker • lavastoviglie • lavasciuga • led TV da 40" per salone o cabine • aria condizionata versione "tropical" da 97.000 BTU o "extra tropical" da 124.000 BTU • generatore supplementare da 20 kW per un totale di 40 kW



provate
per voi *Prestige 750*



ne. Merito della perfetta sinergia tra Garroni Design, J&J e lo studio tecnico del cantiere. La trasmissione è in linea d'asse, ma la barca appare maneggevole. A velocità sostenuta riusciamo a chiudere un giro su noi stessi in circa 100 metri di diametro. Per agevolare le manovre di ormeggio è previsto il joystick. L'inclinazione in virata è buona, ma in caso di virata stretta a tutto gas, si perde potenza durante la manovra. La spinta dei motori è più che sufficiente. Alla massima arriviamo a 27 nodi e per planare ne bastano 15. C'è un ampio range di crociera che consente di scegliere l'andatura preferita con relativi consumi che variano dai 168 litri totali per fare uscire lo scafo dall'acqua fino ai 440 con la manetta tutta abbassata. Dopo i nodi e i litri/ora, con il fonometro mi aggiro per testare la rumorosità. Nella cabina armatoriale e in plancia è del tutto simile. Scendo per ascoltare il rumore nella cabina vip che confina con la sala macchine. Apro la porta, ma sono assalito da grida di disapprovazione. Non ci posso credere! C'è sempre il supergiornalista di Boattest affacciato all'obolo che guarda fuori mentre l'operatore lo riprende. Altro che inclinometro...

Il roll bar è molto ampio e in grado di accogliere tutte le antenne che si possono immaginare. Tra gli optional anche il bimini con soft top e la gruetta per alaggio e varo del tender o della moto d'acqua che possono essere alloggiati nella parte poppiera del fly.

