

JEANNEAU



Di stile e filosofia francese: grande abitabilità, buone doti di navigazione, ma migliorabile nelle rifiniture degli interni. Molto contenuti i consumi, la potenza e i costi d'acquisto e d'esercizio

di MAURIZIO BULLERI

PROVA 

PRESTIGE 42



Con tanti nuovi modelli in tutte le gamme e ben tre novità da 30 a 50 piedi realizzate in meno di un anno, il costruttore francese Jeanneau si conferma uno dei cantieri più attivi del momento. A questo flying bridge, nella gamma Prestige fanno seguito l'entrata in produzione del 50 S, presentato in anteprima a gennaio nel corso del salone di Düsseldorf, e il debutto del 30 Open al prossimo Festival de la Plaisance di Cannes, a settembre. Intanto, in soli cinque anni di produzione, Jeanneau ha già realizzato più di 1000 Prestige.

PROGETTO ★★★★★

Per realizzare questo flying bridge, che completa la gamma da 32 a 46 piedi, Jeanneau si è avvalso ancora una volta della collaborazione dello studio di design di Vittorio Garroni, il quale ha tracciato le linee esterne e ha collaborato con i tecnici del cantiere per la definizione degli spazi interni. Per quanto concerne lo scafo, il cantiere si è invece affidato alla matita dell'americano Michael Peters che ha sviluppato una carena a geometria fortemente variabile, con angolo diedro di 28° a prua e di appena 7° e 30' a poppa. Una scelta tecnica che rispecchia la filosofia dell'imbarcazione, che è costruita con l'obiettivo di favorire lo sviluppo del mercato contenendo sia i costi di produzione, sia quelli relativi alla motorizzazione.

Jeanneau si è mosso in pratica in due direzioni: da un lato la forte industrializzazione del prodotto al fine di creare una catena di montaggio molto efficiente, dall'altro l'ottimizzazione delle linee d'acqua, allo scopo di impiegare motori di potenza contenuta e quindi più compatti e meno costosi. Da tutto ciò è nata una barca

(segue a pag. 130)

PREGI

- Ottima per abitabilità e altezze interne
- Confortevole in navigazione
- Potenza e consumi molto contenuti

DIFETTI

- Arredi semplici poco curati nei dettagli
- Qualche vibrazione di troppo
- Sala macchine di difficile accesso

zazione del prodotto al fine di creare una catena di montaggio molto efficiente, dall'altro l'ottimizzazione delle linee d'acqua, allo scopo di impiegare motori di potenza contenuta e quindi più compatti e meno costosi. Da tutto ciò è nata una barca

(segue a pag. 130)

I VOTI DI Barche a Motore

- ★ SCARSO ★★ SUFFICIENTE
- ★★★ DISCRETO ★★★★★ BUONO
- ★★★★★ OTTIMO



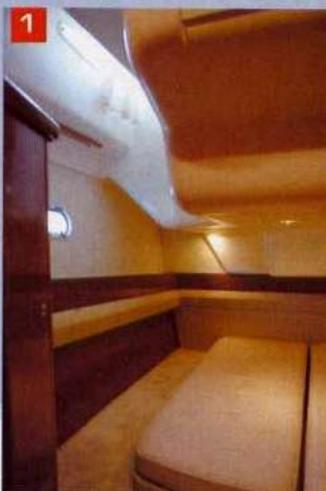
Maurizio Bullent

Sotto, la porta scorrevole di poppa con cristalli atermici.



Sopra, la postazione di pilotaggio sul fly con due poltroncine girevoli e regolabili per ricercare la migliore posizione di guida.

DETTAGLI AZZECCATI



1 Nel caso in cui la cabina ospiti sia utilizzata come matrimoniale, si può sfruttare il corridoio laterale in murata, che dispone dell'altezza d'uomo sufficiente. Il vano, in ogni caso, possiede un disimpegno altrettanto alto, utile quando le cuccette sono separate. **2** Il finestrino scorrevole manuale non rischia d'incepparsi, è rapido e permette di comunicare all'esterno durante le fasi di manovra.



COPERTA



Lo stile e la ricerca di grandi spazi abitabili si fondono perfettamente in questo progetto che vanta alcune soluzioni indubbiamente interessanti. Una delle più importanti è rappresentata dall'allargamento della parte più bassa della tuga in prossimità del raccordo con i passavanti. Il transito non risulta per nulla ostacolato perché all'altezza del bacino e delle spalle lo spazio resta sufficientemente ampio. Al contrario, a livello delle gambe il passaggio è ridotto ma pur sempre comodo. Ne ha tratto beneficio l'ampiezza del salone, che si estende lateralmente con due finestre convesse che danno una gradevole sensazione di ariosità. L'illusione di trovarsi a bordo di uno yacht di maggiore lunghezza rispetto a quelle reali, deriva anche dalle dimensioni di alcuni elementi che solitamente vengono ridotti al minimo indispensabile. Tra questi assume rilievo la scala che conduce al fly, decisamente ampia e ben protetta da due corrimano. Sul ponte superiore, però, manca un'adeguata protezione intorno alla porta di comunicazione. La timoneria esterna è dotata di una lunga plancia che offre la possibilità di sistemare molti strumenti ed è servita da due poltroncine girevoli abbastanza confortevoli in condizioni normali, ma non propriamente idonee per il mare agitato. Completano l'arredamento del fly la comoda chaise longue che si raccorda al prendisole poppiero trasformabile in divano. L'attenzione per la sicurezza trova riscontro nella quantità di tientibene, battagliole e corrimano, posizionati in tutta la coperta. Il ponte di prora ospita l'immancabile materassino prendisole. Il coronamento è chiuso con un confortevole divanetto al quale possono essere accostati tavolo e sedie pieghevoli. Interessante la cura dedicata ad alcuni particolari tecnici. Il fuso dell'ancora e il verricello sono in posizione ribassata rispetto al pagliolato, non intralciano i passaggi e terminano con ombrinali di drenaggio che evitano il ristagno dell'acqua e quindi il rischio di scivolate.

A sinistra, il fly, grazie a pochi arredi, offre molto spazio per muoversi e per sdraiarsi al sole. Il ponte è ben protetto dalla battagliola perimetrale.



Sopra, il divanetto nel coronamento con cuscino centrale amovibile, per favorire il passaggio verso la passerella. A sinistra, la convessità delle finestre permette di allargare il salone senza pregiudicare la fruibilità dei passavanti.



A destra, il ponte di prora con l'incavo dove s'inserisce il materasso prendisole, trattenuto da apposite cinghie di fissaggio. Sotto, la grande spiaggetta di poppa, posta allo stesso livello del pozzetto e corredata di gavoni.



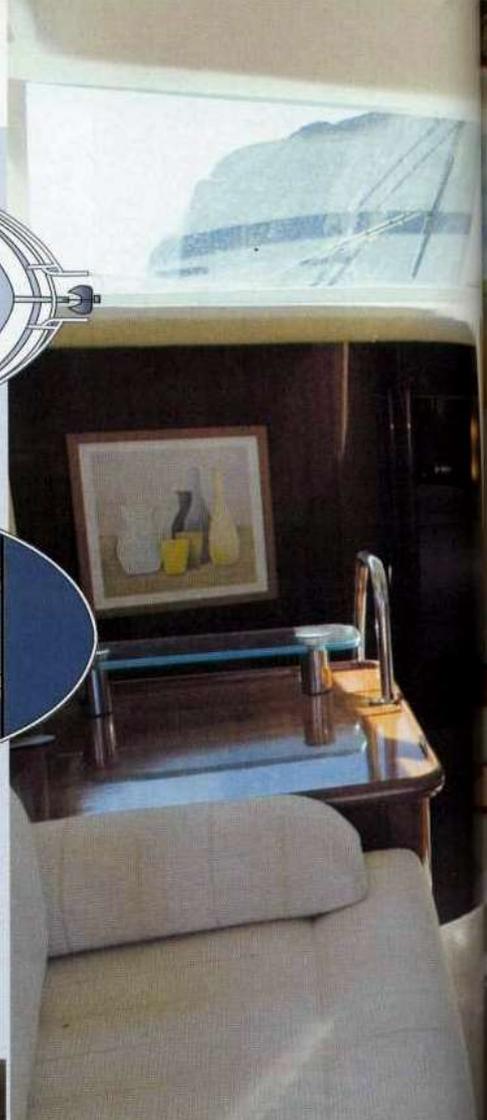


Le dimensioni sono espresse in centimetri

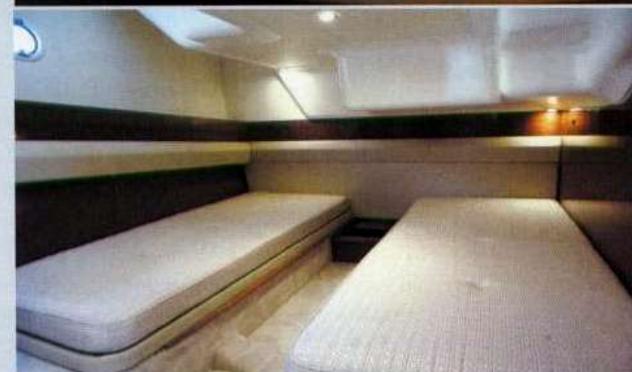
ALTEZZE LOCALI INTERNI

Quadrato	cm 195
Cabina armatore	cm 197
Cabina ospiti	cm 197
Toilette armatore	cm 187
Toilette ospiti	cm 187
Timoneria.....	cm 190

A destra, una vista del salone. Si nota la postazione di guida per due persone e uno scorcio della cucina sul livello inferiore. Sotto, l'armatoriale gode di una buona larghezza, grazie alle forme piene dello scafo a prora.



Sotto, la dinette si può trasformare in cuccetta, rimuovendo il tavolo e posizionando al suo posto il divano situato sul lato di sinistra.



Sopra e a destra, la cabina ospiti nelle due diverse configurazioni, matrimoniale e con cuccette separate.

PRESTIGE 42

INTERNI



Nel salone si gode di una notevole luminosità grazie all'ampiezza delle superfici vetrate e ai tessuti di rivestimento chiari. L'arredamento prevede due divani, uno da cinque posti e uno per due; quest'ultimo può essere spostato e inserito in mezzo a quello più grande per formare una cuccetta doppia d'emergenza. A tale scopo l'elegante tavolo da pranzo estensibile viene rimosso dalla sua posizione. Scendendo alcuni gradini si passa al ponte inferiore dove s'incontra una cucina molto funzionale, disegnata per poter essere utilizzata quotidianamente. Non a caso il frigo ha una capienza di 200 litri e sono previsti, oltre a elettrodomestici di ogni tipo, numerosi stipi in murata e un grande piano di lavoro. Non sono invece sufficientemente curati gli scomparti destinati a cambusa situati a pagliolato che si trovano a diretto contatto con la parte interna della carena, privi di vassoi o piani di raccolta. La zona notte propone due cabine quasi di pari comodità. L'armatoriale è perfettamente simmetrica e dispone di due armadi identici di discreta capienza. Il materasso è steso su innovative doghe di gomma. I due bagni hanno uguali dimensioni e sono realizzati in controstampata per la massima facilità di pulizia. Il wc è nascosto da un piano e il box doccia separato da un plexiglas; sono inoltre ricavati stipetti in murata e sotto il lavello. La ospiti ha un letto scorrevole che può essere unito all'altra cuccetta

singola sino a formare un matrimoniale. Per lo stivaggio degli abiti e di altri effetti personali sono disponibili un armadio e gavoni sotto i letti. Purtroppo molti arredi sono assemblati con tecniche che tendono a ridurre i tempi di lavorazione e le conseguenze estetiche si vedono: profili un po' spigolosi, disegni lineari molto semplici, fissaggio di alcuni elementi con viti o bulloni a vista.



A sinistra, la postazione di guida offre una visuale completa e un divano comodo per due persone. Sotto, la cucina è attrezzata per pranzare a bordo; la cambusa e gli elettrodomestici sono adatti anche per una lunga crociera.

Sotto, i due bagni sono di pari dimensioni, godono di buona altezza e hanno il box doccia.



[segue da pag. 126]

destinata a essere universalmente apprezzata per la sua abitabilità e per i ridotti costi di acquisto e di impiego.

COSTRUZIONE ★★★★★

Il Prestige 42 viene realizzato sfruttando le più moderne tecniche dell'infusione che garantiscono il giusto equilibrio tra tessuti e collante, per ottenere la massima robustezza con il minimo peso. Dopo oltre 10 anni d'impiego di questa tecnologia per l'opera morta, il cantiere francese è ora passato a utilizzarla anche per la costruzione della carena, con evidenti benefici in termini di rapporto peso/potenza. Di fon-



La sala motori ospita due entro-bordo Volvo Penta da 575 cv con V Drive.

damentale importanza per l'abbattimento dei costi di produzione, anche la scelta di realizzare controstampi interni che danno origine ad ambienti luminosi, isolati termicamente e perfettamente asciutti. In cantiere si è diffuso altresì l'uso di macchine robotizzate capaci di tagliare il legno dei mobili e delle paratie divisorie in modo completamente automatico. Queste tecniche permettono ovviamente di accelerare i tempi di produzione ma sono anche la causa di rifiniture e soluzioni d'arredo meno pregevoli da un punto di vista puramente estetico.

IMPIANTISTICA ★★★★★

Le dimensioni della sala macchine sono state sacrificate per dare spazio all'abitabilità interna e anche l'accesso al locale risulta piuttosto scomodo. Più agevole la verifica degli impianti elettrici raggruppati in un vano accessibile dalla cabina ospiti. Intelligente la sistemazione degli scarichi sotto lo scafo, al fine di ridurre il rumore da essi prodotto, anche se al minimo regime danno origine a qualche vibrazione in più.

LA PROVA TECNICA

DATI BARCA

Lunghezza ft	.....m	13,36
Lunghezza omologazione	.....m	11,98
Larghezza	.....m	4,16
Pescaggio	.....m	0,90
Dislocamento a vuoto	.....kg	11000
Motorizzazione	.....cv	425x2
Serbatoi carburante	.....lt	1200
Serbatoi acqua	.....lt	520
Posti letto	.....	4+2
Portata persone	.....	10/12
Categoria di progettazione	.....	B/C
Costruita da	.....	Jeanneau Yachts
Importata da	.....	Union Yachts
Piazza Milano 9, 16033 Lavagna (GE), tel. 0185 314021, fax 0185 313348, www.unionyachts.com		

L'ANALISI DELLA CARENA

Lo scafo del Prestige 42 è di tipo planante con un'opera viva dal fondo a spigolo e angolo del diedro variabile. La carena si presenta con due pattini di sostentamento per lato che interagiscono con lo spigolo molto pronunciato, tipo un largo deflettore, che parte da un metro dal dritto di prua e prosegue sino a poppa. La carena è ben proporzionata nelle sue dimensioni generali, anche se l'angolo del fondo nella zona poppiara risulta molto piatto. Con i suoi 7 gradi e 30 primi, infatti, la carena rivela buone doti di planata, anche se a discapito di una instabilità e di minore maneggevolezza con mare formato proveniente da poppa.

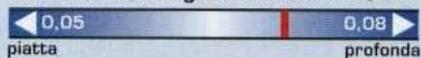
RAPPORTI DI FORMA

Immersione scafo	..... m	0,90.
Dislocamento prova	.....kg	12500
(effettivo peso della barca in prova)		

Larghezza/Lunghezza0,328



Immersione/Lunghezza0,071



Dislocamento relativo173
(Per valutare il peso di una imbarcazione è necessario rapportarlo alla sua lunghezza: per maggiore rigore matematico, la lunghezza viene convertita in piedi, divisa per 100 ed elevata al cubo).

PREZZI

2x425 cv Cummins QSB 5.9
.....€ 318.149,67
Con dotazioni standard, Iva esclusa, franco cantiere.

DOTAZIONI DI SERIE

Vermicello elettrico - Ancora - Bussola - Tromba - Caricabatterie da 50 A - Presa di banchina a 220 Vca - Teak nel pozzetto, sulla piattaforma bagno e sui gradini della scala di accesso al fly - Scaletta bagno - Radio con lettore Cd - Forno a microonde - Fuochi a gas - Boiler - Frigo in cucina - Cassa acque nere - Wc elettrico.

OPTIONAL

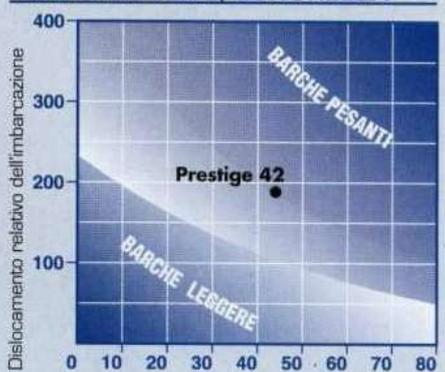
Bimini sul fly - Passerella idraulica - Prendisole di prua - Elica di prua - Gruppo elettrogeno da 7 kW - Fuochi di vetroceramica - Lavastoviglie - Frigo sul fly - Aria condizionata - Valvola a tre vie per acque nere - Flap - Dvd - Tv Lcd - Autopilota - Radar - Pacchetto strumentazione elettronica di navigazione.

RAPPORTO PESO/POTENZA

Il rapporto calcolato è stato ricavato dividendo il dislocamento fornito dal cantiere con la potenza del motore. I parametri del calcolo sono dunque 13470 kg divisi per la potenza installata, 850 cv.

Prestige 42	15,85
15 Alto	10 Medio
5 Basso	

RAPPORTO PESO/LUNGHEZZA



(Per valutare il peso di una imbarcazione è necessario rapportarlo alla sua lunghezza: per maggiore rigore matematico, la lunghezza viene convertita in piedi, divisa per 100 ed elevata al cubo).

PRESTAZIONI MISURATE

Condizioni del test
Velocità del vento reale15 nodi
Stato del maremosso
Temperatura dell'aria18 °C
Carburantelt 1100
Equipaggio imbarcato5 persone
Pulizia carenabuona
Motorizzazione installatacv 425x2
NOTA: considerare tutti i dati in relazione alle condizioni del test

Strumentazioni usate
Gps Geonav 4C

Giri al minuto/velocità
2200 giri18,7 nodi
2600 giri26,3 nodi
3070 giri31,4 nodi

Consumi dei motori
Giri al min.litri x ora
2200 giri76
2600 giri102
3000 giri135
Dati approssimati

Autonomia teorica in ore (con riserva 10%)
2200 giri15 ore 47'
2600 giri11 ore 46'
3000 giri8 ore 53'

A destra, il Prestige 42 lanciato a più di 30 nodi. Le forme dell'opera viva consentono di contenere la potenza dei motori e quindi i costi e i consumi. Plana facilmente e trova l'assetto giusto anche alle più basse velocità di crociera. Non molto agile, però, in virata.



MOTORIZZAZIONE ★★★★★

Per la prima volta Jeanneau affianca al suo tradizionale fornitore di motori (la Volvo Penta) il costruttore americano MerCruiser, che dispone di un'unità di recente produzione calibrata perfettamente per le esigenze tecniche del Prestige 42. Si tratta in particolare del modello Cummins QSB 5.9 da quasi 6 litri e 425 cavalli, dotato di alimentazione a iniezione diretta common rail e teste con 4 valvole per cilindro. Per la propulsione è stata invece adottata una tradizionale linea d'asse con elica a 4 pale da 24" x 28" e riduttore ZF 80-1A con rapporto 1:1,96.

PRESTAZIONI ★★★★★

In timoneria l'altezza è tale da poter pilotare anche in piedi, un'eventualità non sempre concessa su uno yacht di questa tipologia e misura. In prevalenza, però, si guida da seduti contando comunque su una buona visuale pure nelle immediate vicinanze della prora. Il divano di pilotaggio e il volante non hanno alcuna regolazione ergonomica ma la posizione è comunque confortevole. La plancia è organizzata in

modo razionale e gli strumenti sono tutti sotto controllo. Il test si è svolto in condizioni di mare mosso, con onde brevi e ripide da circa un metro di altezza, che hanno permesso di analizzare in modo sufficientemente critico il comportamento di questa nuova carena. Con mare in prora la barca possiede una buona direzionalità, mentre con onde formate in poppa è necessario, di tanto in tanto, intervenire con correzioni sul timone per recuperare la rotta. Il passaggio sull'onda è morbido anche se, a causa di un rapporto peso/potenza elevato, la velocità viene ridotta ogni qualvolta lo scafo cade in un cavo profondo. In virata la sbandata è minima per effetto della modesta profondità della sezioni poppiere di carena. Ciò, se da un lato favorisce il comfort dei passeggeri, dall'altro determina un raggio di curvatura piuttosto ampio. A tutta velocità è richiesta una discreta forza muscolare per dare tutta la banda e qualche miglioramento dovrà essere apportato all'impianto idraulico. Con onde e vento teso in prora o al mascone il parabrezza viene inevitabilmente inondato da spruzzi, mentre il ponte superiore resta invece quasi sempre

protetto, anche grazie all'efficace deflettore in plexiglas. Per ciò che concerne le prestazioni, si nota come l'opera viva influisca positivamente sull'accelerazione, sulla velocità e sui consumi. Il passaggio da fermo alla planata avviene in appena 4 secondi e i motori rispondono con prontezza a ogni richiesta di potenza, a qualsiasi regime. La minima velocità di planata è attorno a 11 nodi (1600 giri/minuto), ma la barca è ottimizzata espressamente per una navigazione di crociera attorno a 26 nodi (2600 giri/minuto) alla quale si registra il miglior rendimento del sistema di propulsione, con un regresso, calcolato sul passo medio dichiarato, pari a circa il 15%. Questa andatura consente di ridurre i tempi di trasferimento, di navigare confortevolmente anche sul mosso e di contenere i consumi a circa 100 litri per ora complessivi, per un'autonomia di navigazione stimata in circa 310 miglia. In ogni caso si possono scegliere indifferentemente andature di navigazione da 12 a 30 nodi contando sempre su un assetto favorevole e su consumi molto modesti e ciò rappresenta uno degli obiettivi più interessanti raggiunti dal progettista. Alle velocità di crociera si può inoltre godere di un'ottima silenziosità in cabina, nonostante la presenza ravvicinata dei motori. Qualche vibrazione prodotta dalle sovrastrutture di coperta, riscontrata su questo prototipo, sarà probabilmente eliminata nell'assemblaggio dei modelli di serie che stanno per essere prodotti. ■

I MODELLI DEI CONCORRENTI A CONFRONTO

NOME	LUNG.	LARG.	DISL. (KG)	CV	MOT.	CANTIERE	PREZZO (€)
Prestige 42	13,36	4,16	13470	2x425	eb	Jeanneau	318.149,67
AS 43	13,20	4,20	13810	2x430	eb	Astondoa	402.000,00
Azimut 43	12,90	4,22	15200	2x380	eb	Azimut	415.000,00
Antares 13.80	13,95	4,30	11900	2x500	eb	Beneteau	358.197,00
42 Fly	13,50	4,05	12000	2x440	eb	Intermare	438.000,00
R44	13,72	4,20	13750	2x440	eb	Rodman	366.780,00
440	13,73	4,13	15100	2x500	eb	Galeon	390.550,00

NOTE I prezzi sono IVA esclusa. Per ulteriori informazioni consultare la rubrica "Guida all'acquisto".