


PRESTIGE





50 S

SUPERPROVA IIIII

Da Jeanneau un coupé di tendenza,
progettato in modo razionale
per conquistare i mercati di tutto
il mondo con un prezzo accessibile,
abitabilità e funzionalità
ottime e prestazioni soddisfacenti

di MAURIZIO BULLERI

settembre **BAM** 105

L'obiettivo di Jeanneau è ormai evidente: conquistare anche nel mercato delle imbarcazioni a motore lo stesso successo che da anni riscuote con i modelli a vela. Per riuscire nell'impresa il cantiere francese dovrà ovviamente ampliare la gamma verso le misure più grandi e il 50 S segna l'inizio di questa espansione. Non sarà facile conquistare clienti in un segmento dove la concorrenza è forte, ma Jeanneau può contare su un'ampia rete di vendita, diffusa anche negli Stati Uniti, sul forte appeal del marchio e soprattutto su una tipologia di prodotti largamente industrializzati, realizzati in grande serie e quindi dal costo contenuto.

PROGETTO ★★★★★

Il nuovo modello è frutto della ormai consolidata collaborazione con lo studio di design italiano di Vittorio Garroni, che ha tracciato le linee di coperta e i layout degli interni. L'ingegnerizzazione del progetto è stata invece curata, come sempre, direttamente dall'ufficio tecnico del cantiere. Per quanto riguarda la carena, Jeanneau ha proseguito con questa imbarcazione la collaborazione recentemente avviata con Michael Peters, cui era stato affidato il progetto del Prestige 42. Non a caso le linee d'acqua del 50 S presentano evidenti somiglianze con quelle del modello fly, almeno per quanto concerne le sezioni prodire e centrali. A poppa la carena è stata invece allungata e adat-

tata alle diverse caratteristiche di questo coupé, pur continuando a proporre semi-tunnel per gli assi portaelica. Ancora una volta il cantiere ha inteso creare un'imbarcazione economica, funzionale e dai bassi costi di esercizio, rivolta al mercato globale. Lo studio delle strutture portanti, la loro costruzione, ma anche la definizione delle linee d'acqua e la conseguente scelta dei motori, sono stati orientati in una sola direzione: massima razionalità e contenimento delle spese di produzione. Criteri che però hanno finito per influire ovviamente sulla scelta della potenza e quindi sulla determinazione della velocità massima e di crociera. Immutate rispetto ai precedenti modelli le filosofie di costruzione degli interni, realizzati con controstampi leggeri, facili da montare, studiati per una produzione su larga scala. L'impiego di moduli già esistenti, utilizzati anche per altri modelli, permette poi un'ulteriore semplificazione delle lavorazioni, così come avviene con la realizzazione del mobilio mediante macchine a controllo numerico. Per contro questa tecnologia comporta l'adozione di forme semplici, talvolta squadrate, forse anche un po' troppo spigolose, e con un modesto livello di finitura.

In sede di progetto grande attenzione è stata dedicata allo sfruttamento di ogni volume, inclusi quelli sotto i pagliolati. Meno accorta la definizione delle caratteristiche del posto di guida, dove emergono una modesta ergonomia della



DETTAGLI AZZECCATI



1 Ottima la soluzione adottata per estrarre i vapori e i fumi dalla cucina attraverso un lungo oblò apribile in murata e una cappa aspirante, entrambi posizionati esattamente in corrispondenza del piano di cottura. **2** Il televisore a cristalli liquidi incorporato nel mobile bar del soggiorno è connesso anche al plotter e può quindi mostrare le carte di navigazione. Uno speciale telecomando della Raymarine, appositamente sistemato accanto al divano, permette di pianificare la crociera comodamente seduti sottocoperta. Tutti i dati vengono istantaneamente riportati sullo strumento cartografico sistemato in plancia e viceversa. **3** A poppa, sul lato di dritta, il verricello di tonneggio (opzionale) è incassato in una struttura provvista di passacavo d'acciaio, galloccia e sottostante pozzetto per la raccolta della cima.



PREGI

- I volumi dei vani interni e l'abitabilità generale
- Tante e comode le aree destinate come prendisole
- Un mix vincente di qualità, design e prezzo

DIFETTI

- Il riflesso della plancia chiara sul parabrezza
- Il plotter lontano dal posto di guida
- La vista della tuga da poppa, alta e stretta

plancia (il plotter è lontano dal pilota) e una scarsa visibilità a tetto aperto in giornate molto soleggiate, quando la forma convessa del parabrezza riflette i rivestimenti chiari del cruscotto impedendo una visuale chiara.

Un problema peraltro facilmente risolvibile impiegando una diversa verniciatura o finitura. Appare invece ben riuscito il garage, dove è possibile ricoverare un tender di discrete dimensioni da varare e alare facilmente.

COSTRUZIONE ★★★★★

L'imbarcazione è costruita con la tecnica dell'infusione, che permette di ottenere il giusto equilibrio tra tessuti e collante. Entrambe le scocche (scafo e coperta) sono realizzate con questo metodo che apporta evidenti benefici in

termini di rapporto peso/robustezza. L'impiego di controstampi per tutti i vani interni semplifica le operazioni di montaggio e su una produzione in serie abbatte notevolmente i costi.

Da un punto di vista abitativo questa stessa scelta offre inoltre un ottimo isolamento dall'ambiente esterno, particolarmente importante ai fini termici, acustici e del ristagno di umidità.

Per quanto concerne la sistemazione del mobilio, si evidenzia qualche fissaggio effettuato semplicemente con viti autofilettanti non adeguatamente bloccate. Queste imprecisioni derivano dall'impiego di sistemi rapidi di montaggio.

IMPIANTISTICA ★★★

La sala macchine limita i suoi spazi per far posto ai vani abitabili e al garage e rende poco agevole il compito dei tecnici addetti all'assistenza e alla manutenzione. Discreta la dotazione di apparecchiature di serie anche se alcuni cablaggi e impianti sono perfettabili.

MOTORIZZAZIONE ★★★

La barca è equipaggiata esclusivamente con i Volvo D9-575, due turbodiesel a sei cilindri in linea a iniezione diretta che in quest'ultima versione offrono 75 cavalli in più del precedente modello e soprattutto una maggiore coppia. ■

I VOTI DI Barche a Motore

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

A destra, la zona pranzo di coperta con il tavolo estensibile che serve anche il divano della murata opposta, venendo così utilizzato da molte persone. Per sedersi più comodamente il tavolo viene fatto ruotare attorno a un asse decentrato per facilitare gli spostamenti. Sotto, la cucina esterna completamente attrezzata e molto funzionale.



A destra, l'originale e sinuosa forma della chaise longue che, grazie alle sue dimensioni, si propone sia come prendisole che come divano. Nella testiera è ricavato un piccolo e pratico vano portaoggetti.



Sopra e a destra, le due aree prendisole più importanti dell'imbarcazione, entrambe molto comode e protette da tientibene perimetrali.



Sopra, il garage per il tender con portellone ad apertura idraulica e verricello di alaggio e varo.

COPERTA



Il disegno è basato su forme arrotondate e linee curve che ripropongono con rinnovato fascino uno stile del passato. Già vista su altri modelli, invece, l'asimmetria del ponte con la tuga leggermente spostata sul lato di dritta. Una differenza minima, non immediatamente percepibile, ma comunque importante ai fini della mobilità e dell'abitabilità. Non a caso il pozzetto è disegnato in modo che venga istintivo percorrere il passavanti sinistro, più largo di 6 cm. Il progettista non sembra aver avuto dubbi sull'obiettivo da raggiungere: creare il maggior numero possibile di aree prendisole, andando incontro alla più sentita richiesta del cliente mediterraneo. Una scelta forse discutibile per il mercato americano, dove Jeanneau conta comunque di proporre la stessa imbarcazione. I due materassi principali, quello di prua e quello di poppa, sono molto ampi e a questi si aggiungono una chaise longue accanto alla timoneria e un divano semicircolare nel pozzetto in parte ombreggiato dal tetto. In questa zona è possibile pranzare su un tavolo di teak che, oltre a variare la propria dimensione, ruota su una piantana sistemata in modo da consentirne la traslazione per facilitare il passaggio. La timoneria è organizzata con un divano a due posti assai confortevole e la posizione del timone e delle manette è ideale. Aprendo il tetto, movimentato da un meccanismo elettrico molto rapido, si può pilotare in piedi, superando con lo sguardo il parabrezza. La discesa verso la spiaggia bagno è agevole e un corrimano nel coronamento serve anche come tientibene. Un profondo gavone destinato alla zattera è stato ricavato poco prima del passavanti di dritta. Al suo interno si trovano anche gli interruttori che permettono di bloccare l'afflusso di carburante ai motori che forse andavano sistemati in una posizione più facilmente raggiungibile. I candelieri, se sollecitati, accusano una leggera flessione e andrebbero irrobustiti.

Maurizio Bulleri

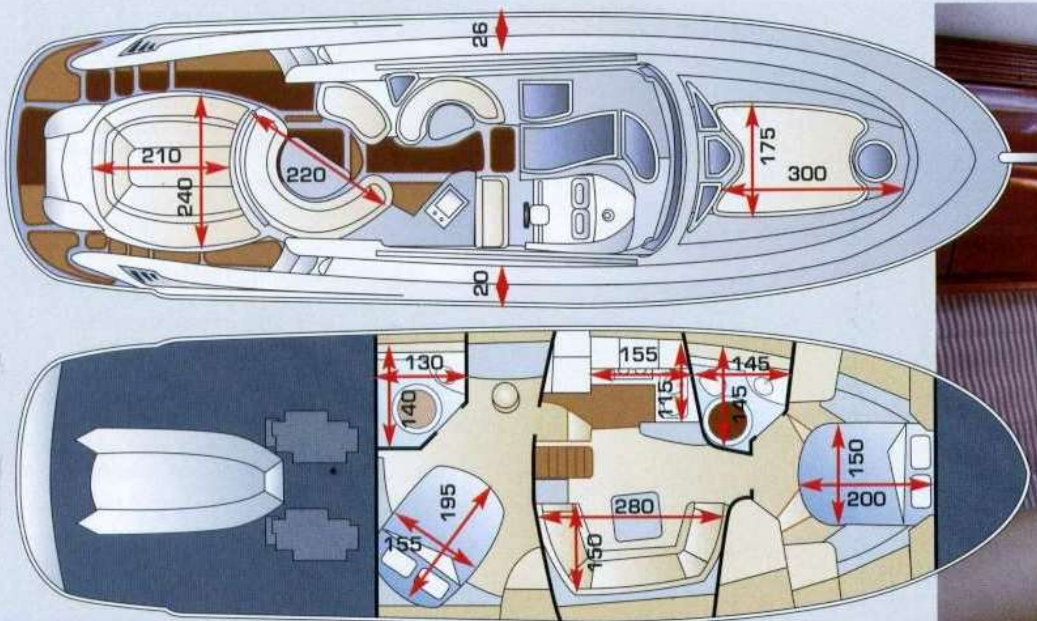
A destra, in evidenza l'elegante profilo della tuga la cui altezza è stata sapientemente dissimulata con linee colorate metallescenti. Sul lato esterno si nota la battagliola leggermente inclinata e fissata su una falchetta, in modo da concedere maggiore larghezza al passaggio e offrire al tempo stesso una presa più ergonomica e sicura.



A destra, la plancia su due livelli contiene la sua altezza.



Sopra, una vista frontale che mostra la tuga di prua con il prendisole corredato da corrimano laterali di sicurezza, utili anche per gli spostamenti lungo i passavanti.



Le dimensioni sono espresse in centimetri

ALTEZZE LOCALI INTERNI

Suite armatore	cm 183
Cabina Vip prua	cm 212
Dinette	cm 206
Cucina	cm 206
Toilette armatore	cm 193
Toilette Vip prua	cm 192

A destra, il living luminoso e arioso ospita un comodo divano a cinque posti e un tavolo apribile con base attrezzata.



Sopra, la cabina armatoriale si trova a poppa, è estesa per tutto il baglio e ben illuminata da doppi oblò sistemati su entrambe le murate. Comoda e ampia anche la ospiti di prua.



Sopra, i bagni si apprezzano per abitabilità, discreta eleganza e buona dotazione di stipi.

INTERNI



Sono due le versioni previste, una con due e l'altra con tre cabine. La prima è dedicata a chi ama il massimo delle comodità, l'altra a chi preferisce avere la possibilità di invitare più ospiti a bordo. Diversa nei due casi la destinazione dei locali: nella due cabine l'armatoriale si trova a centro barca e si affaccia con due oblò doppi su entrambe le murate; nel modello a tre cabine il suo posto viene occupato da due vani riservati agli ospiti e arredati rispettivamente con cuccetta doppia e matrimoniale. Il modello che vi proponiamo, il primo creato da Jeanneau, è quello con due cabine, capace di offrire oltretutto una totale privacy e comodità a tutti i suoi ospiti. Infatti, se la padronale può contare sulla massima stabilità, sul notevole baglio, sulla presenza di una zona beauty (o di una scrivania), la Vip di prua dispone addirittura di un vano armadi che permette di aumentare a dismisura il numero di capi di abbigliamento da portare con sé in crociera. Le toilet sono entrambe "en suite", hanno il box doccia in plexiglas, un sedile che ricopre il wc e una discreta disponibilità di spazi di stivaggio. Sottocoperta tutti i locali possiedono altezze notevoli e in particolare spicca l'ariosità del quadrato, illuminato da ben tre elementi: l'osteriggio sul ponte, la finestratura fissa a ridosso del parabrezza e la porta scorrevole in plexiglas. La cucina possiede un piano di lavoro sufficientemente comodo ed è soprattutto ben aerata per la rapida eliminazione dei vapori e dei fumi prodotti dalla cottura. Un frigo di buona capacità, la possibilità di installare una lavastoviglie sotto il top e il forno a microonde, completano la dotazione di elettrodomestici. Ottimo lo sfruttamento dei volumi sotto i pagliolati destinati alla cambusa.

Maurizio Bulleri

Sotto, il salotto è separato dalla cucina da un mobile bar che accoglie al suo interno bottiglie, bicchieri e il televisore.

Sopra, la cucina con il suo ampio piano di lavoro e i tanti elettrodomestici. Notevole la capacità del frigorifero e interessante la possibilità di aggiungere la lavastoviglie.

PRESTIGE 50 S

LA PROVA TECNICA

PRESTAZIONI



La migliore caratteristica di questo scafo è l'assetto regolare a ogni andatura, già a partire dalle velocità più basse. Durante la partenza non si registra alcuna cabrata e la visuale rimane ottima anche nelle immediate vicinanze della prua. L'onda di scia si stacca dallo specchio a partire dai 10 nodi, ma la barca entra effettivamente in planata a 14 nodi, con i motori a circa 1500 giri/minuto. Le velocità ottimali di crociera, tenendo conto della resa del sistema di propulsione, sono comprese tra 2000 e 2200 giri/minuto, cui corrispondono andature da 24 a 27,5 nodi. Oltre questa soglia i consumi salgono improvvisamente sino a un massimo di 220 litri/ora a tutto gas. Con la carena non perfettamente pulita abbiamo raggiunto una velocità massima di 32 nodi a 2500 giri/minuto, ma la migliore prestazione in condizioni ideali, secondo quanto dichiarato dal costruttore, è di 33 nodi. Con onda da un metro lo scafo naviga confortevolmente anche alla massima velocità. La potenza non è eccessiva e nelle virate strette i motori accusano il carico. Ottima la silenziosità in ogni zona interna ed esterna, eccettuate le vibrazioni del portello che conduce sottocoperta. L'accelerazione non è esaltante, ma in linea con la filosofia di questo mezzo equipaggiato in modo da evitare inutili dispendi di energia.

PREZZI

2 x D9-575 Volvo Penta da 575 cavalli euro 470.000,00
Con dotazioni standard, Iva esclusa, franco cantiere.

DOTAZIONI DI SERIE

Comandi motore elettronici - Verricello salpancora - Elica di prua - Tetto apribile elettrico - Cucina esterna con grill, frigo e lavello - Prendisole di poppa - Luci pozzetto - Boiler - Doccia esterna calda e fredda - Scaletta bagno - Hi-Fi - Cassaforte - Wc elettrico - Caricabatterie - Presa banchina.

OPTIONAL

Passerella elettroidraulica - Verricello per tender - Prendisole prodiero - Gruppo elettrogeno da 9 kW - Aria condizionata - Piastra di vetroceramica - Cassa acqua nere - Flap - Colorazione scafo blu - Tv Lcd - Autopilota - Radar - Strumentazione elettronica di navigazione.

DATI BARCA

Lunghezza ft	m 15,36
Larghezza	m 4,36
Pescaggio massimo	1,05
Dislocamento a secco	kg 13000
Motorizzazione	cv 575x2
Serbatoi carburante	lt 1650
Serbatoi acqua	lt 640
Posti letto	4+2
Portata persone	12/14
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	

RAPPORTO PESO/POTENZA

Il rapporto calcolato è stato ricavato dividendo il dislocamento massimo fornito dal cantiere, con la potenza dei motori. I parametri del calcolo sono dunque 16410 kg divisi per la potenza installata di 1150 cavalli.

Prestige 50 S	14,27	
15	10	5
Alto	Medio	Basso

RUMOROSITÀ A MOTORE

dba	RPM	Alto				Medio				Basso				
		1800	2200	2500	1800	2200	2500	1800	2200	2500	1800	2200	2500	
100														
95														
90														
85														
80														
75														
70														
65														
60														
55														
posizione		Salone	Cab. arm.	Cockpit	Pozzetto									

Test eseguito con apparecchiatura fonometrica Delta Ohm HD 8701.

LE PRESTAZIONI MISURATE



Condizioni del test

Velocità del vento reale	10 nodi SW
Stato del mare	poco mosso
Temperatura dell'aria	23 °C
Carburante	lt 300
Equipaggio imbarcato	3 persone
Pulizia carena	non ottimale
Motorizzazione installata	cv 575x2

NOTA: considerare tutti i dati in relazione alle condizioni del test

L'ANALISI DELLA CARENA

Lo scafo del Prestige 50 è di tipo planante con un'opera viva dal fondo a spigolo e angolo del diedro variabile con un valore di 28° a prua e un minimo di 7° e 30' allo specchio di poppa. La carena si presenta con due pattini di sostentamento per lato che interagiscono con lo spigolo, che si forma tra il fondo e le fiancate, che è di generose dimensioni, come fosse un deflettore. Quest'ultimo elemento potrebbe essere di disturbo in virata, generando un attrito troppo elevato e una spinta idrodinamica che contrasta l'azione del timone. Per il resto, la carena sembra ben proporzionata nelle sue dimensioni generali e consente, grazie anche alla zona di poppa molto piatta, una velocità minima di planata di circa 13/14 nodi.

RAPPORTI DI FORMA

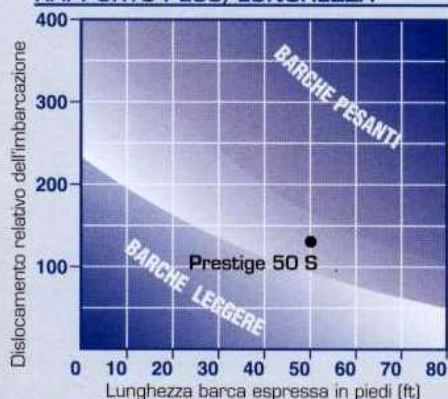
Larghezza/Lunghezza0,30



Dislocamento mediokg 14700

Dislocamento relativo137

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).

PRESTIGE 50 S

I CONCORRENTI

Ecco quattro modelli di imbarcazioni con misure e caratteristiche simili a quelle del Prestige 50 S

C52 Sessa Marine, Via Torri Bianche 9, 20059 Vimercate (MI), tel. 039 635831, fax 039 6081813



Lunghezza fuori tutto m 15,90
Larghezza m 4,30
Dislocamento kg 18000
Motorizzazione cv 675x2
Serbatoio carburante lt 2000
Serbatoio acqua lt 600
Posti letto 6
Prezzo € 615.000,00
Costruito da Sessa Marine

Uno dei progetti più innovativi. La linea esterna è accattivante. Il pozzetto ha un layout originale e gli interni sono moderni.

DP 48 Dalla Pietà, Via dei Cantieri 10, 30030 Malcontenta (VE), tel. 041 698244, fax 041 698292.



Lunghezza fuori tutto m 15,66
Larghezza m 4,22
Dislocamento kg 14900
Motorizzazione cv 710x2
Serbatoio carburante lt 1650
Serbatoio acqua lt 650
Posti letto 6
Prezzo € 710.000,00
Costruito da Dalla Pietà Yachts

Il design esterno dal tono grintoso e sportivo si sposa con interni dagli arredi classici e molto eleganti.

PRIMATIST G50 Abbate Bruno, Via Italia, Zona Industriale, 22010 Grandola e Uniti (CO), tel. 0344 31581, fax 0344 31035.



Lunghezza fuori tutto m 15,20
Larghezza m 4,50
Dislocamento kg 17000
Motorizzazione cv 800x2
Serbatoio carburante lt 1640
Serbatoio acqua lt 450
Posti letto 6+2
Prezzo € 630.000,00
Costruito da Bruno Abbate

Il design della tuga è particolarmente originale, mentre gli interni sono un mix di modernità e sobria eleganza.

SARNICO 50 Cantieri di Sarnico, Viale degli Abruzzi 25, 25031 Capriolo (BS), tel. 030 7461165, fax 030 7461704.



Lunghezza fuori tutto m 15,75
Larghezza m 4,38
Dislocamento kg 18000
Motorizzazione cv 800x2
Serbatoio carburante lt 2040
Serbatoio acqua lt 525
Posti letto 6+1
Prezzo € 950.000,00
Costruito da Cantieri di Sarnico

Stesse dimensioni ma qualità di costruzione, prestazioni ed eleganza completamente diversi, come testimonia il prezzo.

GLI ALTRI MODELLI A CONFRONTO

	LFT (m)	LARG. (m)	DISLOC. (kg)	CV	MOT.	CUCC.	CANTIERE	PREZZO (€)
Prestige 50 S	15,36	4,36	13000	2x575	EB	6	Jeanneau	€ 470.000,00
Pershing 50	15,53	4,38	18800	2x900	EB	6+1	Pershing	n.c.
CR 50 Top Line	16,20	4,50	-	2x800	EB	6+1	Rizzardi	n.c.
Alfamarine 50	15,56	4,30	15000	2x670	EB	5+2	Alfamarine	n.c.
V50	15,49	4,22	17800	2x480	EB	4+2	Princess	n.c.
54 S	16,20	4,50	20000	2x730	EB	6	Uniesse	n.c.

NOTE: Per un confronto più ampio consultate la rubrica "Guida all'acquisto - Barche Nuove".