

Prestige 420

di Umberto Mazza
Impressione di navigazione n. 1623

Disponibile sia nella versione Fly sia S, quindi Coupé, il nuovo dodici metri della gamma Prestige di Jeanneau è un interessante concentrato di abitabilità. Le dimensioni non sono imponenti, 12,64 x 3,97 metri, ma, alla fine i volumi a disposizione sono veramente sorprendenti.

Gran parte del merito va sicuramente alla "trovata" dello Studio Garroni di prevedere due ingressi separati per le due cabine. All'armatoriale di poppa si accede infatti da una scaletta a ridosso delle portellone che conduce al pozzetto, a quella di prua si arriva invece dalla "solita" discesa a lato della plancia. Questo significa non solo avere due aree notte ben separate, ma soprattutto avere una migliore circolazione a bordo. Da segnalare che l'armatoriale, nonostante l'anomala posizione sotto la zona living, mette comunque in mostra altezze più che buone: 186 centimetri all'ingresso, 96 sopra al letto.

Una perfetta macchina per le vacanze in famiglia. Tanto lo spazio a bordo grazie a un'originale organizzazione della zona notte. Buone le prestazioni, anche con una motorizzazione contenuta.

Decisamente più tradizionale il disegno della coperta dove a un non ampio pozzetto fanno riscontro un prolungamento senza soluzione di continuità verso prua, nel salone centrale, che verso poppa, verso la plancia (disponibile anche nella versione affondabile).

Intelligente anche la scelta della motorizzazione, due Volvo Penta IPS 400 Diesel, dalla potenza contenuta (600 HP totali) con due assi da 80 centimetri che portano i motori più verso poppa per bilanciare i pesi. Il risultato è un fly che a pieno carico disloca quasi quattordici tonnellate ma che in acqua dimostra un handling sorprendente (niente grandi emozioni, siamo su un mezzo per la famiglia in vacanza, ma neanche nessuna mortificazione del piacere di andar per mare) e che mette anche in mostra numeri più che dignitosi: la massima supera i 31 nodi, mentre l'andatura di crociera si attesta sui 3.200 giri a 27 nodi, con un consumo al miglio di solo 4,5 litri di gasolio.



Prezzo base con 2x300 HP Volvo D4 IPS 400: Euro 341.200 IVA esclusa

Scheda tecnica

- ❑ Progetto: J&J Design/Garroni Design/JP Concepts
- ❑ Costruttore: Jeanneau, Francia; www.jeanneau.com
- ❑ Distributore in Italia: Jeanneau Italia; info@jeanneau.it; it.jeanneau.com
- ❑ Categoria di progettazione CE: B
- ❑ Lunghezza massima f.t.: m 12,64
- ❑ Lunghezza scafo: m 11,32
- ❑ Larghezza massima: m 3,97
- ❑ Immersione alle eliche: m 0,79
- ❑ Dislocamento a vuoto: kg 9.516

- ❑ Dislocamento a pieno carico: kg 13.592
- ❑ Portata omologata: 9 persone
- ❑ Totale posti letto: 6
- ❑ Motorizzazione della prova: 2 x Volvo Penta IPS 400 Diesel
- ❑ Potenza complessiva: 600 HP
- ❑ Tipo di trasmissione: IPS
- ❑ Peso totale motori con invertitori: kg 1.802
- ❑ Rapporto dislocamento a vuoto dell'imbarcazione/potenza motori installati: 5,2
- ❑ Prestazioni dichiarate: velocità massima 31 nodi; velocità di crociera 24 nodi

- ❑ Capacità serbatoio carburante: 800 litri
- ❑ Capacità serbatoio acqua: 400 litri
- ❑ Altre motorizzazioni: 2 x Volvo Penta IPS 500 (370 HP)
- ❑ Optional: cruise control, joystick per IPS, comandi motore in pozzetto, flap elettrici, elica di prua, pack elettronica Raymarine, telecamera per piattaforma di poppa, AIS, kit ormeggio, kit ancoraggio, tavolo pozzetto in teak, passerella idraulica, piattaforma di poppa idraulica, Tv, aria condizionata, divanetto dinette trasformabile in letto, lavastoviglie.
- ❑ Prezzo barca provata: nd.

La prova

CONDIZIONI - Vento: 15/18 nodi - Mare: poco mosso - Carichi liquidi: 3/4 - Persone: 6 - Stato dell'opera viva: ottimo.

RILEVAZIONI - Velocità minima di planata (flap e/o trim a zero): 13,4 - Velocità minima di planata (flap e/o trim estesi): 13,1 - Velocità massima: 31,0 nodi - Velocità al 90% del numero di giri massimo: 25 nodi - Fattore di planata: 2,3.

MISURAZIONI - Tavolo pozzetto 60x103 cm - divanetto lineare di poppa 212 cm - larghezza accesso al pozzetto 52 cm - piattaforma di poppa 370x132 cm - larghezza passavanti laterali 30 cm - prendisole di prua 173x168 cm - larghezza accesso in dinette 117 cm - altezza dinette 205 cm - tavolo dinette 120x70 cm - divanetto a "U" dinette 110x208x114 cm - seduta pilota 68 cm - cucina a "L" 133x76 cm - larghezza accesso area notte 68 cm - altezza cabina di prua 191 cm - cuccetta 195x150 cm - altezza bagno di prua 193 cm - altezza cabina di poppa 186 cm - cuccetta 200x173 cm - altezza bagno di poppa 186 cm.



MOTORI: 2 x Volvo Penta IPS 400 Diesel

I consumi sono stati rilevati da centraline/plotter di bordo. I dati indicati possono variare in funzione della pulizia dell'opera viva (carena, eliche, appendici), delle caratteristiche delle eliche utilizzate, dell'entità e della distribuzione del carico imbarcato, della messa a punto e dello stato dei motori.

RELAZIONI TRA NUMERO DI GIRI - VELOCITÀ - CONSUMO - AUTONOMIA				
MOTORE giri/min	VELOCITÀ nodi	CONSUMO		AUTONOMIA miglia
		litri/ora	litri/miglio	
600	4,0	2,0	0,5	1.600
1000	5,6	6,7	1,1	727
1500	8,6	18,0	2,1	380
2000	10,2	45,4	4,4	181
2500	14,7	74,1	5,2	153
3000	23,5	110,0	4,5	177
3500	31,0	140,0	4,5	177

Costruzione e allestimento

Materiali: scafo in VTR, laminato pieno; coperta e sovrastrutture sandwich di VTR - Tipo di stratificazione: infusione - Geometria della carena: "V" variabile, angolo a poppa 16° - Elementi di ventilazione (pattini, redan): due pattini di sostentamento, spigolo statico e dinamico - Stabilizzatori: no - Attrezzature di prua: verricello elettrico ad asse verticale, due bitte, due passacavi, ancora con musone inox - Attrezzature di poppa: quattro bitte, passerella telescopica, scaletta bagno - Plancetta poppiera: idraulica affondabile (optional).





Disponibile solo nella versione a due cabine, più tavolo della dinette trasformabile in un terza cuccetta doppia. A differenza di tutte le concorrenti l'accesso alla cabina ospiti è direttamente da poppa.



Valutazioni sulla barca provata

Allestimento tecnico della coperta: tanti punti di presa ben posizionati, bitte al posto giusto, passavanti ben dimensionati. Bene anche la zona ancora. Facili l'accesso all'acqua e la discesa in banchina.

Allestimento del pozzetto: così come sul 450 l'idea non è avere un pozzetto sconfinato, ma che sia ben collegato col salone, operazione riuscita.

Sistemazione zattera autogonfiabile: in pozzetto, sotto al divano, ottimo.

Trattamento antisdrucchio: tradizionale a punta di diamante più teak (optional), nel complesso più che adeguato.

Vani di carico: uno dei plus di questa barca. Molti, tutti facilmente utilizzabili.

Ergonomia della plancia: nessuna invenzione, ma molta funzionalità con ogni cosa al posto giusto, strumentazione ben leggibile e leve ben posizionate. Il sedile non ha però la doppia regolazione seduto/in piedi.

Visuale dalla plancia: ottima, per essere un fly. Montanti e discreti e una cucina "bassa" che libera la visuale anche verso poppa. Solo un piccolo angolo cieco a circa 200°.

Flying bridge: non è grande, ma muoversi alla fine è piuttosto facile, grande il prendisole, un po' piccolo il tavolo.

Articolazione degli interni: la distingue da tutte le concorrenti. Originale, ma anche azzeccata.

Finitura: come da tradizione del cantiere: buona qualità percepita.

Cucina: sullo stesso livello del pozzetto, lunga e luminosa. Insomma, perfetta.

Toilette: due, una per cabina, con box doccia separato e parecchi centimetri a disposizione per muoversi, anche in quella di prua che è leggermente più piccola.

Sala macchine (ambiente): piuttosto pieno, non facile lavorarci. Accesso tradizionale dal pozzetto. Gli IPS hanno due assi da 80 centimetri che portano i motori verso poppa (per bilanciare i pesi).

Sala macchine (allestimento tecnico): nonostante la densità di cui sopra, l'organizzazione è ottima.

Risposta timone: sorprendente buona, vista la mole e gli ingombri di questo dodici metri.

Risposta flap: nella media come rapidità, ma non servono tantissimo.

Stabilità direzionale: abbiamo incontrato un mare abbastanza impegnativo, mosso, con onde incrociate, quando arrivano dai quadranti di poppa bisogna lavorare di un po'.

Raggio di accostata: gli IPS aiutano molto, più che buono.

Stabilità in accostata: nonostante la discreta agilità, per essere un fly da crociera, nessuna sorpresa: reazioni graduali, angoli contenuti.

Manovrabilità in acque ristrette: IPS, bow-thruster e joystick a prova di errore.