

Jeanneau Prestige 39

Flybridge para P.E.R.

Dos cabinas dobles y dos cuartos de aseo completos, además de un salón convertible no son extraños en un yate dotado de flybridge. Estas características empiezan a ser interesantes cuando el barco tiene menos de 12 metros de eslora y obligan a abrir bien los ojos porque con esas dimensiones basta el título de Patrón de Embarcaciones de Recreo para su gobierno. Vaya, que el Prestige 39 parece hecho aposta para el mercado español. **MIQUEL MALLAFRÉ**



- Astillero: C.N.Austin Parker, Srl
- País: Francia
- Diseño: Garroni – Peters - Jeanneau
- Eslora: 12,15 m
- Camarotes: 2
- Precio: 254.100 euros, sin impuestos ni transporte.

No se debe considerar que el Prestige 39 sea el modelo de iniciación al crucero de Jeanneau pues para el astillero francés éste no es su modelo con flybridge más pequeño: hay un Prestige 32. Pero el interés de este yate en el mercado español es que posee todas las condiciones de un gran yate y, con menos de 12 metros de eslora de casco, puede ser manejado por quienes solo tienen la titulación de P.E.R.

El yate tiene toda la estampa que la marca francesa ha impulsado para su gama Prestige, una denominación que agrupa los mayores yates a motor de este astillero, gama a la cual se ha dotado de nombre propio. Los Prestige son solo Prestige, quedando la denominación Jeanneau para los veleros, los modelos de pesca-paseo y las lanchas.

Sin duda que uno de los puntos fuertes de la gama es su concienzudo estudio del detalle, con una gran versatilidad del mobiliario lo que hace que los espacios resulten sumamente aprovechados, así como la existencia de una serie de opciones y paquetes que permiten completar cada unidad. En este caso el astillero ofrece tres paquetes de opciones para completar el equipamiento del yate. Uno se denomina Preference e incluye por 11.400 euros: la hélice de proa, las moquetas desmontables, el suelo de la bañera en madera, los flaps y los dos inodoros eléctricos. Un paquete Excellence incluye todo lo del paquete Preference más el cierre trasero de la bañera, el solárium de proa, el pie de la mesa del salón en madera barnizada y la calefacción por 21.250 euros, mientras que otro paquete Excellence es igual al anterior, pero con aire acondicionado de 16.000 btu por un precio de 24.610 euros. También se pueden elegir cuatro tipos alternativos de tapicerías, que oscilan entre los 824 y los 5.321 euros adicionales y, si no le gusta el color totalmente blanco para el casco, se puede elegir el color champagne por 7.500 euros. Todo ello permite dotar a cada unidad de su propia personalidad.



Un barco para ser usado

El Prestige 39 tiene todo lo necesario para ser usado de veras. La plataforma de baño es amplia y cuenta con la escalera de baño oculta en la parte de babor. Se puede poner una pasarela hidráulica y para ello ya se ha dejado un cojín extraíble en el sofá de popa, debajo del cual hay un cofre para estibar la botella de gas de la cocina. Pero el espacio principal de estiba se encuentra bajo el piso de la bañera, donde también se hallan los registros de algunas instalaciones importantes. Merece atención el toldo extensible opcional debajo del techo, muy interesante para obtener sombra aquí, sea cual sea la orientación del yate.

Para pasar a proa los pasillos laterales quedan reducidos como consecuencia de la colocación de los pasamanos



interiores en la parte exterior del sombrerete; si estuvieran debajo se ganarían unos centímetros. Una vez en proa el espacio se destina a baño de sol, pero estas colchonetas son opcionales, pues el gran solárium está en el fly, pero la opción que ofrece el astillero está bien resuelta, pues permite dejar las colchonetas montadas y proteger todo el conjunto con una funda que se fija con clips sin necesidad de poner y quitar las colchonetas cada día. La maniobra de fondeo pasa casi desapercibida pues el molinete, montado de serie, queda un poco más bajo que el resto de la cubierta y la cadena fila vista a lo largo de una guía metálica hasta la roldana, pero ni la cadena ni el ancla están incluidas en el precio.

El flybridge es muy grande para un barco de esta medida. Toda la parte de popa está destinada a solárium, pero algunas de estas colchonetas se pueden mover para formar un respaldo hacia proa, donde el resto de los asientos forman un sofá en forma de C en torno a una mesa; además, todo el sofá de babor puede actuar como chaise longue individual, pues también hay una parte móvil que se puede utilizar como respaldo. La versatilidad no termina aquí, pues la silla del patrón es regulable en aproximación y giratoria para poder orientarla hacia el resto de los invitados. Del puesto de gobierno hay que comentar su comodidad, con el piso inclinado a modo de reposapiés, el espacio libre para poder

montar la electrónica y su posición estratégica que permite ver la popa durante las maniobras en puerto, a través de la abertura de la escalera de acceso al fly.

Vistas panorámicas

Conseguir vistas panorámicas en el salón es un objetivo imprescindible en el mercado actual. El salón del Prestige 39 ofrece una visibilidad a casi 360 grados gracias a sus grandes ventanas, solo interrumpidas por las necesidades estructurales y por la escalera de acceso al fly, ventanas que también tienen más altura de lo habitual gracias a que se ha reducido la importancia de los respaldos de los asientos. El salón

DATOS TÉCNICOS **Prestige 39**

CARACTERÍSTICAS

- Eslora total: 12,15 m
- Eslora de casco: 11,87 m
- Manga: 3,90 m
- Calado: 0,85 m
- Desplazamiento: 8.500 kg
- Gama de motorizaciones: dos motores interiores diésel Cummins de 330 o 380 Hp.
- Capacidad de combustible: 800 l
- Capacidad de agua: 400 l
- Tanque séptico: 120 l
- N° de plazas: 6
- Titulación mínima: PER
- Categoría de diseño: B

MOTOR

- Marca y modelo: Cummins Mercruiser Diesel QSB 5.9 HO/GS
- Potencia: 330 mHp (280 kW)
- Tipo: diésel
- Cilindros: 6
- Cubicaje: 5.900 cc
- Rpm. máx: 3.000
- Alimentación: inyección directa
- Aspiración: turbo
- Transmisión: ejes
- Peso: ejes 718 kg

EQUIPAMIENTO

ESTÁNDAR

Palancas de motores electrónicas, compás, molinete, solárium en el flybridge, ducha en bañera con agua caliente y fría, radio/DVD/MP3, salón transformable en cama doble, horno microondas, cocina a gas y frigorífico.

OPCIONAL

Máquina de hielo	2.500 €
Pintura del casco color champagne	7.500 €
Generador de 6 kW	13.490 €
Paquete de electrónica	12.110 €
Toldo escamoteable en bañera	4.950 €
Pasarela hidráulica de 110 kg	7.980 €
Televisor LCD salón	1.730 €
Suelo de madera en el fly	1.290 €
Cocina vitrocerámica	670 €
Kit fondeo	740 €
Kit amarre	770 €

FRENTE A LA COMPETENCIA

Los cuatro modelos comparados pueden ser gobernados con el título de PER. El Altair es el más pequeño de los comparados, con dos cabinas dobles y un cuarto de aseo, con la cocina situada también en la cubierta inferior; la construcción está realizada al vacío por infusión. Admite hasta siete motorizaciones distintas, incluyendo una con pods IPS de Volvo, con todas las facilidades de gobierno y maniobra que se pueden instalar.

El Azimut cuenta con todo el atractivo de un astillero habituado a construir yates mucho mayores; ofrece dos cabinas dobles y dos cuartos de aseo muy amplios, pues en el interior las

duchas se pueden separar con mamparas giratorias; el yate se propulsa también con motores Cummins QSB 5.9, como los del Prestige, pero en este caso con transmisiones en V.

El Fairline es un clásico de iniciación al crucero, con dos cabinas, una de las cuales tiene la cama doble y la otra, dos camas individuales; cuenta con dos cuartos de aseo, en los cuales la ducha está separada por una mampara giratoria. La cocina está en la cubierta inferior y el puesto de gobierno superior está situado sobre el eje de crujía; la transmisión es en eje directo y el casco tiene túneles para las hélices. Todos los calados de la tabla son a la quilla.

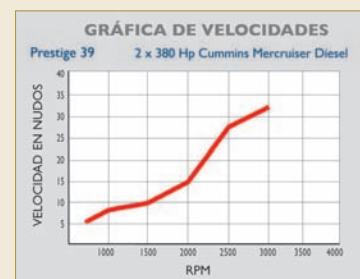
CONDICIONES DE LA PRUEBA

- Personas a bordo: 3
- Combustible: 15 %
- Agua: 40 %
- Estado de la mar: marejadilla

VELOCIDADES

- Tiempo de planeo: 12 segundos
- Velocidad máxima: 32 nudos a 3.000 rpm
- Aceleración de 0 a máx: 20 segundos
- Autonomía: más de 150 millas a 3.000 rpm

				
	Prestige 39	Altair Zafir 38	Azimut 38	Fairline Phantom 40
Manga	3,90 m	3,85 m	4,00 m	3,96 m
Calado	0,85 m	0,85 m	0,80 m	0,97 m
Desplazamiento	8.500 kg	9.000 kg	12.400 kg	11.600 kg
Motores mínimos	2 x 330 Cummins	2 x 270 Cummins	2 x 355 Cummins	2 x 370 Hp Volvo
Cap. combustible	800 l	1.000 l	1.100 l	996 l
Camarotes	2	2	2	2
Precio	245.000 €	216.000 €	333.400 €	282.700 libras



NAVEGACIÓN

El Prestige 39 no planteó ningún tipo de problemas durante la navegación. La experiencia constructiva del astillero en esloras mucho más grandes y mucho más pequeñas es toda una garantía y la intervención de Michael Peters pone el acento en una acertada combinación de confort y prestaciones.

BUENO

- Su distribución muy bien aprovechada.
- La gran versatilidad del mobiliario interior y exterior.
- Interiores de la cubierta principal casi panorámicos.

MEJORABLE

- La separación de las duchas interiores es mejorable.
- Falta el extractor de humos en la cocina.
- Los pasamanos de los pasillos laterales se podrían reubicar.



El flybridge está amueblado casi en su totalidad y presenta una notable polivalencia.

presenta una notable altura y ocupa la totalidad de la cubierta principal si exceptuamos el puesto de gobierno, y está equipado con un gran sofá a estribor frente a una mesa de alas abatibles. El conjunto es convertible en tercer dormitorio; para ello se aparta la mesa, que no es regulable en altura, y se aproxima el sofá de babor, formando entre ambos una cama doble. El puesto de gobierno principal cuenta con un asiento de dos plazas, con el patrón en la banda de estribor, donde se encuentran el volante y la caja de mandos de los motores, electrónica, como parte del sistema Cummins que ofrece también una gran variedad de datos de navegación en los instrumentos; la parte de babor del pupitre queda libre para montar el sistema de navegación y debajo se ha previsto una inclinación en la fibra para que sirva de reposapiés. Tanto la ventana del patrón como su simétrica a babor se pueden abrir, son correderas. La cocina está en la cubierta inferior, pero su ubicación formando parte del distribuidor y debajo del parabrisas hace que tenga un gran aprovechamiento y mucha luz natural; su desarrollo en forma de C permite instalar el frigorífico, cajones, armarios, un buen fregadero y una cocina a gas de tres fogones –sustituible por una vitrocerámica- debajo de la cual está el

CONSTRUCCIÓN

CASCOY CUBIERTA

Casco y cubierta contruidos en poliéster reforzado con fibra de vidrio laminado a mano, con estructura de sándwich de balsa y fibra. Depósitos de combustible en aluminio, depósitos de agua en plástico rotomoldeado,

Casco y la superestructura contruidas utilizando la infusión al vacío, algunas piezas realizadas con molde y contra molde; esto evita que los vapores de estireno salgan a la atmósfera, reduce el tiempo de fabricación y el peso y proporciona mayor uniformidad a las piezas. El barnizado se realiza con una tecnología que utiliza solo el 4% de disolventes en lugar del 60% de otros métodos.

SISTEMAS

Bombas de achique eléctricas y manuales, cuatro baterías, cargador de baterías de 50 amperios, toma de puerto a 220 voltios.

- Diseño: Jeanneau – Garroni – Peters
- Constructor: Jeanneau
- Importador: Red Jeanneau



CUBIERTA

UN BARCO PARA SER USADO

Bien sea con el equipamiento estándar, bien con cualquiera de los paquetes opcionales, el Prestige 39 resulta un modelo muy utilizable

o, lo que es lo mismo, funcional. Los espacios están bien distribuidos y dimensionados adecuadamente según el tamaño del yate y,

además, el astillero se ha preocupado de introducir aspectos que agradarán al armador y a sus invitados.



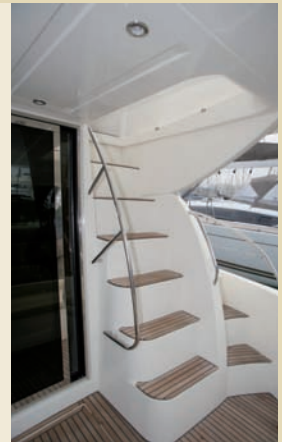
El pozo de anclas es muy amplio, el molinete se sirve de serie, pero no así el equipo de fondeo.



La escalera de baño tiene las dimensiones suficientes y se puede mantener montada con la tapa cerrada.



El puesto de gobierno superior es cómodo para el patrón, pero la madera del piso es un extra.



La escalera de acceso al flybridge tiene una pendiente muy cómoda para un barco de este tamaño.



El baño de sol del fly tiene una superficie bastante grande y una de las colchonetas se puede inclinar para convertirse en el respaldo del sofá.

VIDA A BORDO

VISTAS Y VERSATILIDAD

Los responsables de la compañía han hecho mucho hincapié en el resultado conseguido en este modelo en cuanto a vistas y versatilidad. Las vistas desde el interior son hoy una exigen-

cia del mercado, que se cumplen en este caso, y la versatilidad para el camping náutico es casi obligatoria en determinados mercados, como el francés, si bien en España se suele abando-

nar la posibilidad del comedor convertible en cama, a medida que los yates ganan en eslora. En cambio, la segunda cabina convertible es siempre bien valorada.



La mesita de noche se puede mover sin dificultad para juntar las dos camas individuales y formar así la segunda cama doble.



La mesa del comedor es de alas abatibles, pero su altura es fija. Para convertir el sofá en cama hay que quitarla de su emplazamiento.



El sofá de babor y distintos suplementos permiten convertir el salón en cama doble.



Los dos cuartos de aseo disponen de un equipamiento similar, pero en el del armador hay una pequeña mampara de separación interior. Una cortina para el momento de la ducha mejoraría la funcionalidad de ambos.

FOCO EN

TOLDO EXTENSIBLE

La prolongación del fly hacia popa supone una buena protección sobre la bañera, protección que se puede ampliar si se instala la opción del todo extensible, que se abre de forma automática y queda totalmente oculto debajo de la toldilla cuando no se usa. Su eficacia puede prevenir también que el sol llegue al interior a través de la generosa puerta cristalera.



La cabina del armador cuenta con una gran cama doble central y una notable iluminación natural que procede de la escotilla central y de dos ventanas laterales.



La madera otorga calidad a esta cocina bien equipada.

horno microondas. Un buen detalle es que las tapas de la cocina se aprovechan como bandejas para servir, pero no hay extractor de humos, sino un portillo.

Tener dos cabinas dobles en un barco de este tamaño es bien normal, pero tener también dos cuartos de aseo completos no lo era tanto, pero se está convirtiendo en una obligación. La cabina del armador está en proa, con una gran cama doble central, grandes ventanas laterales y acceso directo a uno de los aseos. La cabina de invitados está a estribor, con dos camas dobles separadas por una mesita de noche, pero basta sacar la mesita para juntar las dos camas y configurar una segunda cama doble, lo cual permite adaptar el yate según las necesidades de cada singladura. Los cuartos de aseo se han diseñado en dos espacios, uno de los cuales contiene solo el lavabo mientras que el otro alberga el inodoro, separados ambos por una pequeña mampara



El solárium de proa es opcional, pero es casi obligatorio y está bien resuelto, con clips perimetrales para fijar una funda protectora.



La plataforma de baño y la cubierta de popa están totalmente enrasadas.



El interior de la cubierta principal es muy luminoso y ofrece magníficas vistas hacia el exterior. Colores y materiales están bien combinados.

que no llega al suelo; la grifería de la ducha está del lado del inodoro, de modo que también se puede usar como bidet, pero el conjunto mejoraría con una cortina. Al asear de invitados se accede desde la cabina y desde

el pasillo, y para facilitar las circulaciones la puerta de la cabina de invitados no se abre hacia el interior sino hacia el pasillo; además, se han previsto juntas de goma en todas las puertas para evitar vibraciones.



El puesto de gobierno principal tiene todo lo necesario y mucho espacio para montar accesorios electrónicos, como en este caso.

Dos propulsiones

El Prestige 39 se puede elegir con dos equipos propulsores, siempre con transmisión en línea y motores interiores de la marca Cummins Mercurier Diesel del modelo QSB 5.9, disponibles con una potencia de 330 o con 380 caballos, que era la instalada en la unidad probada. La elección de los motores Cummins responde a la oferta tecnológica de esta marca, con unidades más compactas y con la aplicación de la electrónica que se percibe, sobre todo, en las palancas y en la información al patrón, que ya hemos comentado antes, así como en su menor peso, pues con el mismo bloque de seis cilindros en línea y 5,9 litros hay disponibles nueve versiones desde los 230 a los 480 caballos. En este caso Jeanneau ofrece solo dos de estas potencias. El diseño del casco, obra del estadounidense Michael Peters es toda una garantía de éxito, por lo que hace a confort y prestaciones, con una proa ancha pero de perfil afilado y túneles para las hélices.

Con esta configuración y muy poca carga el barco alcanzó una velocidad punta de 32,8 nudos a 3.080 vueltas y una velocidad de crucero de 25,6 a 2.500, pero a 3.000 revoluciones fue de 32 nudos; puesto que el fabricante declara un consumo máximo de 76,2 litros por motor, se puede estimar que su autonomía será superior a las 150 millas, ámbito de navegación suficiente para un yate de esta envergadura. ●