

boote

EUROPAS GRÖSSTES MOTORBOOT-MAGAZIN

YACHTING
FESTIVAL
CANNES
PREMIEREN
&
INFOS

KOHLENMONOXID

DIE UNSICHTBARE GEFAHR

SO SCHÜTZEN SIE SICH VOR VERGIFTUNG

ZUBEHÖRTEST

BATTERIE MONITORE

DEN LADEZUSTAND IMMER IM BLICK

REISEN ► **BRANDENBURG**
MIT BUNGALOW-BOOT
► **SCHWEDEN**
DIE WESTKÜSTE



GEFAHREN & GETESTET

EXTRAVAGANT: INVICTUS 280GT
ELEKTRISCH: NIMBUS 305 DROPHEAD
RASANT: TECHNOHULL 999G5
GROSSZÜGIG: PRESTIGE 630

Sonnenschutz Die Biminis fahren auf Knopfdruck aus. Auch für ganz vorn gibt es eines, das allerdings von Hand aufgeklappt wird



Als der flugbegeisterte Motorradfahrer Henri Jeanneau 1957 im väterlichen Betrieb sein erstes Boot für das Sechs-Stunden-Rennen von Paris baute, hat er sicher nicht erwartet, dass sich daraus einmal ein Konzern entwickelt, der den Segel- und vor allem den Motorbootmarkt in Europa dominiert.

Stets die Nase im Wind, begann man sich auch in Richtung Motoryachten zu orientieren und etablierte 1985 die eigenständige Marke Prestige; bis heute vertraut man Vittorio Garroni, einem Mann der ersten Stunde, Aussehen und Linienführung an. Der hat seinen unaufdringlich modernen und zeitlos-gediegenen Stempel mittler-



DIE RICHTUNG STIMMT

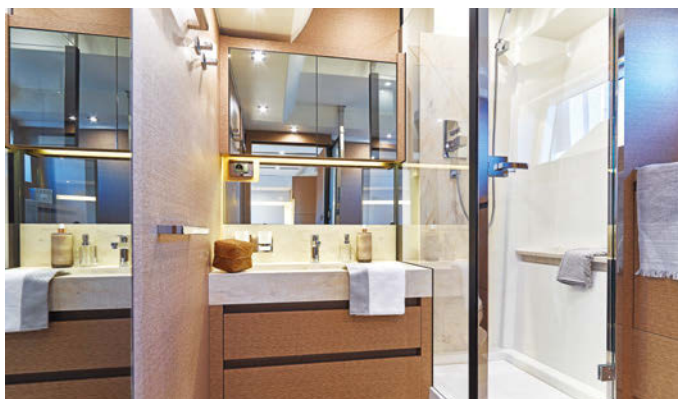
Prestige 630 Die Flybridge-Yacht präsentiert sich als organische Weiterentwicklung ihrer Vorgängerin – setzt beim Thema Flair und Luxus aber auch ganz neue Akzente

weile 14 Prestige-Modellen aufgedrückt. Es gibt drei Klassen von Prestige-Yachten: Flybridge und Coupé Line sowie die Yachts Division. Zu Letzterer zählt auch unser Testboot Prestige 630, die wir in der Version mit normaler Flybridge fahren. Das Modell wird auch in der S-Version angeboten, wo die Flybridge etwas sport-

licher und mit weniger Platzangebot daherkommt. Die Werft hat sich ausführlich mit der Nachfolgerin der Prestige 620 beschäftigt, denn mit ihr löst der Kunde die Eintrittskarte in die Yachtklasse.

Dem aufmerksamen Leser wird nicht entgangen sein, dass wir die Prestige 630 Flybridge schon einmal vorgestellt haben,

und zwar in Ausgabe 11/2016 in der Rubrik „Premieren und Projekte“. Da war die Messe von Cannes der Anlass. Diesmal haben wir an gleicher Stelle die Möglichkeit genutzt, die seinerzeitigen Werftangaben für die 630 mit der harten Realität zu vergleichen. Und da haben sich ein paar Werte etwas verschoben.



Chillen oder Speisen – die Sitzgruppe im Salon eignet sich für beides. Große Fenster lassen weit blicken (l. o.). Die Eignerkabine reicht über die gesamte Bootsbreite und wird vom Salon aus betreten (r. o.). Die breite Touchscreen-Front dominiert den Fahrstand (l. u.). Bei drei Bädern für Gäste und Eigner (r. u.) bleibt die Privatsphäre gewahrt, zumal auch die Crew im Heck über ein separates Bad verfügt

Nicht verschoben hat sich der Eindruck, den das Testboot hinterlässt. Die Kunststoffverarbeitung innen und außen kann sich sehen lassen, zumal das Boot im Vakuuminfusionsverfahren hergestellt wird. Der Innenausbau, spricht die Arbeit der Möbelbauer oder der Polsterer, ist handwerklich sauber und gibt keinen Anlass zur Kritik. Wir kritisieren aber sehr wohl, dass der Designer ausgeprägte Ecken und Kanten nicht hat abrunden lassen. So etwas hat in einem Boot nichts verloren. Als zu scharfkantig empfinden wir auch die Schließbleche an den Türen, an denen die unter Federdruck stehenden Schlossfallen beim Schließen entlangleiten. Hier wurde uns vonseiten der Werft Nachbesserung zugesagt. Lob gebührt wiederum den gesamten technischen und elektrischen Installationen. Gut für Service oder tägliche Kontrolle: Der Motorraum ist voll begehbar und kann entweder durch die Crewkabine oder eine Cockpitbodenluke betreten werden. Alles ist gut zugänglich, und fast

alles, was hier der Sicherheit dient, zählt zum Standard; nur die Alarmsensoren in den Kraftstoffvorfiltern kosten extra.

Bei den Räumen gefällt neben Eigner-, VIP- und Gästekabine insbesondere der Salon mit seinen weit nach unten gezogenen Fensterfronten. Zum einen gelangt so viel Licht hinein, zum anderen steht dem 360°-Panoramablick fast nichts im Weg. Eine Glastürfront, die sich weit öffnen lässt, gewährt Einlass in den Salon. An Backbord passiert man die Pantry, die dank ihrer Anordnung zugleich auch als Bar für drinnen, draußen und droben funktioniert, und vis-à-vis den Niedergang zur Eignerkabine. Diese ist unter dem Salon angeordnet und nimmt samt geräumigem Komfortbad die gesamte Bootsbreite ein. Zurück im Salon geht es eine Stufe höher zum Chill-out-Bereich, wo beidseitig Sitzgelegenheiten zum Verweilen einladen. An Backbord ist dazu ein elektrisch höhenverstellbarer Tisch mit aufklappbarer und seitlich verschiebbarer Platte unterge-

bracht, an dem auch mehrere Personen dinieren können. Vorbei am Salon-Steuerstand an Steuerbord führt ein Niedergang zum Gästebereich. Die ausladende VIP-Kabine im Bug kann sich mit mancher Eignerkabine messen. Darüber hinaus steht an Backbord hinter der Bugkabine eine weitere Gästekabine mit zwei Kojen zur Verfügung. Dass auch die Gäste jeweils über ein eigenes Bad mit Dusche und WC verfügen, ist dem Luxuskonzept geschuldet. Für die Crew steht im Heck eine Kabine mit separatem Zugang von der absenkbaren Badeplattform bereit. Sitzen, sich sonnen und etwas Schmackhaftes von der Flybridge-Pantry-Bar serviert bekommen – dafür ist oben in der Beletage jede Menge Platz. Noch mehr Sonne lässt sich auf dem Vordeck genießen.

Den Salonfahrstand dominieren drei Touchscreens, auf denen alles, was mit Technik, Motoren oder Navigation zu tun hat, wiedergegeben werden kann. Damit man sich nicht vorbeugen muss, um sie zu

DATEN

DAS BOOT

Werft.....	Prestige/Frankreich
Typ.....	Prestige 630
CE Kategorie.....	B
Rumpf und Deck.....	Kunststoff
Länge über alles.....	19,02 m
Breite.....	5,15 m
Verdrängung.....	23 800 kg
Tiefgang.....	1,50 m
Durchfahrthöhe, Testboot.....	7,50 m
Kraftstofftank.....	2700 l
Wassertank.....	800 l
Fäkalientank.....	300 l
Kabinen.....	3 + 1
Kojen.....	6 + 2
Testmotorisierung.....	
..... 2 x Volvo Penta IPS950 à 533 kW (725 PS)	
mögliche Motorisierung .. wie Testmotorisierung	
Preis (Standardausführung).....	1 355 410 Euro
Vertrieb.....	Prestige Luxury Motor Yachts
.....	32, Avenue des Sables, CS 30529
.....	85505 Les Herbiers, Frankreich
.....	www.prestige-yachts.com

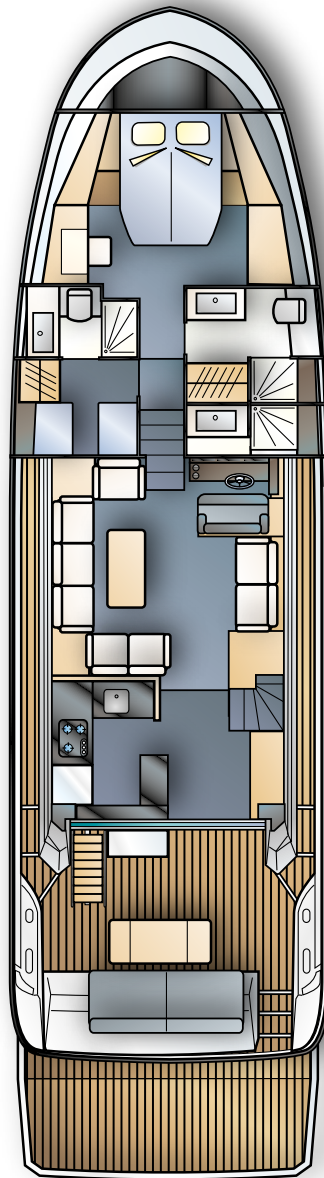
DER MOTOR

Hersteller.....	Volvo Penta/Schweden
Typ.....	IPS950
Leistung an der Propellerwelle .. 533 kW (725 PS)	
Volllastdrehzahl.....	2500 U/min
Zylinder.....	R6
Hubraum.....	10,84 l
Kraftstoff.....	Diesel
Kühlung.....	Wasser/Zweikreis
Getriebeübersetzung.....	1,7 : 1
Testpropeller.....	k. A.



Im begehbaren Motorraum ist alles für Reparatur und Wartung gut zugänglich

FOTOS: WERFT



FAZIT

Die Prestige 630 ist ein gelungener Entwurf und ein würdiger Einstieg in die Yachts Division der Marke. Von der Prestige 60 über die 620 bis zur 630 machen sich evolutionäre Rumpfveränderungen bemerkbar. Eine kleine Revolution gab es bei der Ausstattung, wo die 630 mehr als überzeugt und zum Bootswechsel anregt.

bleme und signalisiert, dass es auch mehr abkann als die etwa knapp ein Meter hohen Wellen vor uns. Dank der IPS-Podantriebe von Volvo Penta verlaufen alle Fahrmanöver unspektakulär, und die Kurvenradien hängen von Drehzahl und Geschwindigkeit ab. In langsamer Fahrt lässt sich das Boot per Joystick in jedwede Richtung manövrieren, was vor allem weniger erfahrenen Skippern bei An- und Ablegemanövern entgegenkommt. Für die Reisegeschwindigkeit müssen beide Motoren nicht (wie von der Werft ursprünglich angegeben) mit 2200 U/min (19 kn) drehen, sondern es genügen 1740 U/min. Dann stehen zwar nur 14 kn auf dem Log, die theoretische Reichweite steigt dagegen auf 287 sm plus 15 % Reserve. Um jedoch unsere Mindestreichweitenforderung zu erfüllen, muss man in die langsame Gangart wechseln und als Verdränger fahren. Dann können je nach Tempo zwischen rund 2300 und 680 sm nonstop zurückgelegt werden, bevor es an die Reserven geht. Bei der Höchstgeschwindigkeit messen wir einen Knoten mehr als die Werft: 29 kn.

Das Boot betritt man entweder über die ausfahrbare Gangway am Heck oder durch die Schanzkleidtür im Cockpit an Steuerbord. Breite Seitendecks, passend montierte Handläufe und eine akzeptabel dimensionierte Reling sichern die Wege. Gefallen hat uns insbesondere, dass die Kunststoffscheibe auf der Fly rundum mit einem stabilen Edelstahlrahmen gefasst ist. Wie üblich lässt sich die fahrfertig ausgelieferte 630 mit umfangreichem Zubehör ergänzen. *Peter Lässig*